



DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2024-2026

Marzo 2024

INDICE

1	Introduzione	5
2	L’Agenzia della mobilità piemontese: istituzione, evoluzione e struttura	7
2.1	Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell’Agenzia	8
2.1.1	Il Fondo nazionale per il TPL.....	9
2.1.2	L'affidamento dei servizi di TPL nella disciplina europea e nella nuova disciplina nazionale ¹⁵	
2.1.3	Il Programma Triennale dei servizi TPL della Regione Piemonte 2022-2025	17
2.1.4	Affidamento dei servizi ed i contratti di servizio	18
2.2	La struttura operativa dell’Agenzia	19
2.3	Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	19
2.4	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.....	22
2.5	Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie	24
2.5.1	Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti	27
3	Sezione Strategica	29
3.1	Indirizzi e obiettivi strategici	29
3.1.1	I servizi ferroviari nella Regione Piemonte.....	33
3.1.2	Linee di metropolitana di Torino	44
3.1.3	Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario.....	47
3.1.4	Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi.....	47
3.1.5	Altri Bacini (Sud, Sud-Est, Nord-Est)	48
3.1.6	Bacino Nord Est – Navigazione Lago d’Orta	48
3.1.7	Sistemi di intermodalità e accessibilità	49
3.1.8	Cooperazione internazionale	50
3.1.9	La strategia degli investimenti.....	50
4	Sezione Operativa.....	53
4.1	Programma operativo	53
4.1.1	Programma Servizio TPL.....	53
4.1.2	Sistemi di intermodalità e accessibilità	55
4.1.3	Cooperazione internazionale	55
4.1.4	Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità	55
4.1.5	Monitoraggio dei servizi	56
4.1.6	Il sistema tariffario	76
4.1.7	La comunicazione del trasporto pubblico	80

5	APPENDICE: AMP BAROMETER 2012-2021.....	85
6	APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità	86
7	APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale.....	87

1 Introduzione

Fin dalla sua costituzione l’Agenzia si è occupata di pianificazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico per l’area territoriale di competenza che, fino alla prima metà del 2015, era costituita dall’area metropolitana di Torino, e, per i servizi ferroviari per l’intero ambito della Provincia di Torino oggi Città Metropolitana.

Nel 2016 l’azione dell’Agenzia si è estesa al resto del territorio regionale, con la graduale applicazione per macro-ambiti (bacini) di tecniche, strumenti, metodi e procedure sviluppate attraverso il confronto con i singoli enti e bacini. Inoltre, pur mantenendo l’obiettivo principale della riorganizzazione e l’ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale tradizionali, ha acquisito la funzione di coordinare le politiche di mobilità della Regione Piemonte secondo i principi di sostenibilità, innovazione e integrazione.

Il Piemonte, come le altre regioni “industrializzate”, segue i trend socio-demografici globali; si assiste ad un generale invecchiamento della popolazione, ad una concentrazione della popolazione nelle aree urbane, una crescente esigenza di mobilità e connessione di tutti, anche di chi risiede in aree a scarsa densità abitativa, un generale graduale passaggio da una visione dello spostamento auto centrico verso altre forme di mobilità.

Il quadro della domanda di mobilità sta ad oggi subendo profonde modifiche dovute alla fase critica post-pandemica e alle influenze delle crisi internazionali; l’accelerazione dei processi di innovazione tecnologica in tema di comunicazione a distanza sta influenzando anche sulla riduzione dei vincoli di prossimità al luogo di lavoro/studio indirizzandosi verso lo sviluppo di una mobilità «semi-sistematica» a minor frequenza ma maggior raggio e maggiore flessibilità; gli effetti di tali cambiamenti subiranno una stabilizzazione nel medio termine con una necessaria revisione delle politiche in materia di Trasporto Pubblico e dei relativi obiettivi.

Per rispondere al meglio ai nuovi compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto devono essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la “buona” organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l’analisi a scala regionale dei trend socio demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto e il miglioramento dell’accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell’infomobilità.

Non va sottaciuto che la situazione economico-sociale nella quale ci si trova costituisce uno scenario la cui evoluzione non è facilmente prevedibile. È pertanto necessario che le azioni di promozione e sviluppo del TPL sopra citate siano accompagnate e rafforzate attraverso l’adozione di tutti gli strumenti amministrativi e tecnici che consentano di gestire con maggiore flessibilità l’offerta e consentano di cogliere le continue evoluzioni delle esigenze della domanda; sarà anche necessario sviluppare una nuova cooperazione progettuale fra Agenzia, Enti locali e imprese al fine di sviluppare scenari alternativi e innovativi di gestione della domanda e promozione dell’offerta.

I “proponimenti” sono ambiziosi, specie se traggurati in un contesto di stabilità o riduzione del finanziamento pubblico al sistema di trasporto pubblico. In questa condizione l’azione dell’Agenzia è ispirata al massimo contenimento degli impatti negativi sui cittadini che la riduzione delle risorse disponibili, con le inevitabili ricadute sulla quantità di servizio erogato, può causare.

L’Agenzia, per compiere la propria attività istituzionale di miglioramento della mobilità sostenibile su tutto il territorio regionale ed adempiere ai nuovi e numerosi compiti assegnati ha però bisogno di

personale che non è aumentato in corrispondenza dell'aumento delle attività come era auspicabile. L'Agenzia è soggetta a vincoli di spesa ed a vincoli assunzionali (art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006 e ss.mm.ii.) e questo comporta una cronica carenza di personale. La criticità è facilmente rilevabile considerando che a dicembre 2015 i dipendenti dell'Agenzia in servizio erano n.20 e, dopo la trasformazione dell'Agenzia in ente di rilevanza regionale, oggi sono solo n.24, non coprendo di fatto nemmeno il cinquanta per cento della dotazione organica ottimale prevista pari a n. 53 dipendenti.

Il Documento Unico di Programmazione "DUP" è lo strumento di programmazione strategica e operativa dell'ente locale, con cui si unificano le informazioni, le analisi, gli indirizzi della programmazione. Il DUP non è un allegato al bilancio di previsione ma un atto a sé stante, approvato preventivamente ed indipendentemente dal bilancio.

Il DUP dell'Agenzia si articola in tre sezioni:

- la presentazione dell'Agenzia Mobilità Piemontese (AMP), che riporta il quadro normativo in cui opera l'Agenzia fin dalla sua costituzione e che ha portato, successivamente, alla trasformazione del campo d'azione dall'area metropolitana al livello regionale. La sezione si conclude con la descrizione della struttura organizzativa dell'Agenzia;
- la sezione strategica che riporta la visione dell'AMP e i suoi obiettivi distinti per missione. Viene quindi delineato il quadro economico e finanziario, unitamente a una breve presentazione della domanda e offerta di trasporto sul territorio e la definizione delle azioni strategiche nel periodo 2024-2026;
- la sezione operativa che riporta, per ogni missione individuata nella sezione precedente, le attività che AMP intende perseguire per sviluppare le azioni strategiche e le finalità da perseguire.

Per quanto concerne l'iter di approvazione del documento unico di programmazione si segnala che il CDA approva il DUP per la successiva presentazione all'Assemblea. L'Assemblea sarà invitata all'approvazione con le eventuali osservazioni in merito ai contenuti del DUP.

Gli atti vengono trasmessi contemporaneamente all'Organo di revisione, che rilascerà parere per la definitiva approvazione da parte dell'Assemblea.

Il DUP 2024-2026 così approvato potrà subire ulteriori integrazioni nel triennio strettamente correlate alla redazione del Programma Triennale dei servizi, nonché all'approvazione del Bilancio 2024-2026.

2 L’Agenzia della mobilità piemontese: istituzione, evoluzione e struttura

Fin dalla sua costituzione nel 2003, l’Agenzia si occupa di pianificazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico per l’area territoriale di competenza. Come visto sopra, quest’ultima era costituita, fino alla prima metà del 2015, dall’area metropolitana per i servizi su gomma e per i servizi su ferro da quella provinciale, poi riorganizzata sotto la Città Metropolitana. Dal 2016 il perimetro di azione dell’Agenzia si è esteso al resto del territorio regionale, pertanto all’obbiettivo principale di riorganizzazione e ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale tradizionale, si è aggiunta la funzione di coordinamento delle politiche di mobilità della Regione, attraverso il confronto con i singoli enti e bacini e secondo i principi di sostenibilità, innovazione e integrazione.

Per il buon funzionamento della mobilità collettiva è fondamentale saper riconoscere gli impatti dei trend socio-demografici sul territorio; fattori quali l’innalzamento dell’età media, l’elevata densità abitativa dei nuclei urbani, la sempre maggiore sensibilizzazione collettiva verso la sostenibilità ambientale e la crescente digitalizzazione della popolazione, stanno trasformando rapidamente la visione del trasporto da autocentrico verso nuove forme di mobilità, generando una crescente esigenza di interconnessione diffusa, anche nelle aree meno abitate, e di alternative di spostamento più sostenibili.

Inoltre, gli adattamenti della società dovuti alla trascorsa pandemia Covid-19 hanno causato una drastica accelerazione dei suddetti processi, come la modernizzazione tecnologico-digitale, ma anche la riduzione dei vincoli di prossimità al luogo di lavoro/studio, indirizzando la domanda collettiva verso un sviluppo di mobilità semi-sistematica, a minor frequenza e a maggior raggio e flessibilità. Tali cambiamenti hanno portato ad una necessaria revisione delle politiche in materia di Trasporto Pubblico e dei relativi obiettivi.

Per rispondere al meglio ai compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui anche il territorio piemontese è soggetto, l’Agenzia si impegna a mantenere e a potenziare le attività indispensabili per un’organizzazione efficace del trasporto pubblico, quali il monitoraggio dei trend socio-demografici e degli stili di mobilità, l’integrazione fra le modalità di trasporto (tradizionali e innovativi, anche sotto l’aspetto tariffario), il costante sviluppo dell’infomobilità, la transizione ecologica dei mezzi impiegati e il miglioramento dell’accessibilità ai servizi di trasporto, mediante una progettazione efficiente e una continua revisione dei punti di accesso e di interscambio a/tra i diversi sistemi per lo spostamento della collettività.

Tali azioni risultano interconnesse alle seguenti tematiche:

- la sostenibilità ambientale, la quale si traduce in opere di decarbonizzazione delle flotte, nello sviluppo di strategie per il contenimento dell’uso dell’auto privata, al fine di ridurre la dipendenza da energia di origine fossile (necessità sempre più urgente con gli ultimi eventi a livello globale), migliorare la qualità dell’aria, assottigliare i costi dei servizi di trasporto pubblico e incentivare un modello di economia circolare applicata alla mobilità collettiva;
- lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, che favoriscano l’uso di nuove tecnologie, l’aumento dell’utenza e la cooperazione fra le molteplici alternative di viaggio (tradizionali, innovative, individuali e collettive);
- l’orientamento motivazionale di aziende e lavoratori nel settore del trasporto pubblico, volto a promuovere un approccio user-oriented, che garantisca l’attrattività e la qualità del servizio fornito.

- la digitalizzazione sta trasformando il TPL, aprendo nuove prospettive e richiedendo competenze e investimenti adeguati secondo alcune tendenze chiave : Strategie digitali che vanno dalla digitalizzazione all'intelligenza artificiale; Competenze, capacità di gestione del cambiamento e Applicazioni che coinvolgono l'intelligenza artificiale per migliorare l'efficienza aziendale e di conseguenza il servizio per i cittadini; Organizzazione del lavoro per migliorare l'attuale assetto, fare fronte al driver shortage e aumentare la competitività delle aziende del TPL.

L'Agenzia si ripropone sfide ambiziose, fronteggiandosi con risorse pubbliche limitate e con la conseguenziale restrizione del servizio erogato.

2.1 Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell'Agenzia

Come stabilito dal D. Lgs. del 19 novembre 1997 n. 422, che ha conferito a Regioni ed enti locali funzioni e compiti in materia di TPL, la Regione Piemonte, con la L.R. del 4 gennaio 2000 n. 1, ha disciplinato il sistema di TPL, prevedendo la costituzione di un Consorzio tra Enti al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano, l'*Agenzia per la Mobilità Metropolitana*.

Con le successive modifiche apportate alle L.R. 1/2000 e 10/2011, l'Agenzia ha ampliato il proprio ambito di operatività, divenendo l'*Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale*.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012, in applicazione dell'art. 3 bis D.L. 138/2011 convertito in L. 148/2011, come modificato dall'art. 53 del D.L. 83/2012, il territorio regionale è stato suddiviso in 4 bacini territoriali: bacino della provincia di Torino, bacino della provincia di Cuneo, bacino del nord-est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO, bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria, entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del TPL, al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala.

Inoltre, la D.G.R. Piemonte n. 17-4134 ha assegnato all'Agenzia "*il ruolo di Ente di Governo al Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 ricadenti nel bacino stesso*", che deve assicurare la programmazione unitaria del servizio nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici.

Con le successive L.R. n. 1 e 9 del 2015, il legislatore ha previsto l'estensione a tutto il territorio regionale della competenza del consorzio, rinominato infine *Agenzia della mobilità piemontese (AMP)*.

L'Agenzia della mobilità piemontese è pertanto il consorzio costituito ai sensi dell'art. 8 della L.R. 1/2000 e ss.mm.ii. per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata di tutte le funzioni, trasferite o delegate, in materia di TPL, degli enti soggetti di delega ex L.R. 1/2000., conformemente alla programmazione regionale e alle risorse disposte dalla Regione, degli Enti aderenti in ambito regionale con particolare riguardo, tra l'altro:

- al coordinamento del sistema della mobilità nei bacini e negli ambiti territoriali omogenei e del piano dei trasporti, nonché alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dagli Enti aderenti;
- alla programmazione unitaria ed integrata, in coerenza con la programmazione regionale e triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- alla predisposizione dei bandi e alla gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL di competenza, in proprio e su delega delle province, in conformità con quanto previsto in materia di clausole sociali; nonché la gestione dei relativi contratti di servizio, la vigilanza e i poteri sanzionatori.

La L.R. 19/2018 ha modificato l'art. 8 della L. 1/2000, annunciando che AMP *“favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni singole o associate aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega [...] nonché delle unioni montane singole o associate aventi popolazione superiore a 5.000 abitanti di cui alla legge regionale 14 marzo 2014, n. 3 (Legge sulla montagna)”*. La norma è stata poi sostituita dalla L.R. del 5 aprile 2019, n. 14 – *“Disposizioni in materia di tutela, valorizzazione e sviluppo della montagna”*, che agli artt. 4 e 25 specifica le necessità di coordinamento con AMP per l'attuazione di interventi in materia di TPL.

Agli originari 34 enti consorziati, hanno aderito all'Agenzia ulteriori 28 enti, portando a 62 enti il numero totale degli enti consorziati.

2.1.1 Il Fondo nazionale per il TPL

Il trasporto pubblico locale è finanziato principalmente tramite il c.d. Fondo TPL, il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito nel 2013 dalla legge di Stabilità (legge n. 228/2012, articolo 1, comma 301), in sostituzione dei numerosi interventi di riforma che si erano succeduti negli anni, a partire dal 1997 e ripartito tra le Regioni con le modalità e le percentuali stabilite dal DPCM 11 marzo 2013.

Il settore del trasporto pubblico locale (TPL) veniva infatti finanziato, prima del 1997, con trasferimenti statali, tramite il Fondo Nazionale dei Trasporti, sia con contributi di esercizio, che con contributi agli investimenti. La legge-delega sul federalismo fiscale (legge n. 42/2009), ha previsto la futura applicazione per il settore del trasporto pubblico regionale, di un criterio "misto" di finanziamento che tenesse conto, oltre che dei costi standard, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale.

Gli stanziamenti del Fondo TPL si trovano, nel Bilancio dello Stato, sul capitolo 1315 dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

La Legge di Bilancio 2024 (legge 30 dicembre 2023, n. 213), reca uno stanziamento per il Fondo TPL su tale capitolo, di 5.179.554.000 € per il 2024, di 5.223.554.000 € per il 2025 e di 5.274.554.000 € per il 2026.

Si ricorda che il decreto legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 1) ha determinato la consistenza del Fondo fissandola per legge: 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in circa 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era variabile ed ancorato fino al 2017 al gettito delle accise su benzina e gasolio riscosse nella regione.

Lo stesso decreto ha previsto una riforma dei criteri di attribuzione del Fondo, che si sarebbe dovuta applicare a decorrere dal 2020 (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019), ma la sua applicazione è stata più volte rinviata; su di essa sono poi intervenuti i decreti legge n. 176 del 2022 e n. 104 del 2023 modificando i criteri di ripartizione del Fondo.

Pertanto, per il 2020 la ripartizione del Fondo TPL è stata effettuata con le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni e per il 2021 analoga disposizione è stata prevista dal decreto-legge n. 183 del 2020 (art. 13, comma 7), mentre per il 2022 sono stati previsti specifici criteri dal D.L. n. 68/2022. (vedi sub).

2.1.1.1 I criteri di ripartizione del Fondo TPL

Il decreto legge 18 novembre 2022, n. 176 (convertito dalla legge n. 6/2023, in vigore dal 18 gennaio 2023, poi modificato dal D.L. n. 104 del 2023), ha novellato l'art. 27, comma 2 del D.L. n. 50/2017,

relativo ai criteri di ripartizione del Fondo TPL, prevedendo che il riparto del Fondo sia effettuato entro il 31 ottobre di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, in tale modo:

- a) il 50% del Fondo, tenendo conto dei costi standard (di cui all' articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147), al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e), considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio e tenendo conto, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale;
- b) il 50% del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e);
- c) applicando una riduzione annuale delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione si applica a decorrere dall'anno 2023. In ogni caso la riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, e alle disposizioni normative nazionali vigenti. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione, è pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure; le risorse derivanti da tale riduzione sono ripartite tra le altre regioni con le medesime modalità;
- d) con destinazione annuale dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo, e comunque nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui, alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio TPL;
- e) con destinazione di una quota delle risorse del Fondo, non inferiore all'1% e non superiore al 2%, per l'adeguamento, in considerazione della dinamica inflattiva, dei corrispettivi di servizio e dell'equilibrio economico della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sottoposto ad obblighi di servizio pubblico, da ripartire tra le regioni a statuto ordinario applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013. Questa destinazione prevista dalla lettera e) è stata peraltro abrogata dall'art. 17 del D.L. n. 104 del 2023.

Il comma 2-bis dell'art. 27 prevede inoltre che ai fini del riparto del Fondo si tenga annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ed il comma 2-ter contiene una clausola di salvaguardia in base alla quale, al fine di garantire una ragionevole certezza delle risorse disponibili, il riparto di cui al comma 2, lettere a) e b), non può determinare, per ciascuna regione, un'assegnazione di risorse inferiore a quella risultante dalla ripartizione del Fondo per l'anno 2020.

Il decreto legge 16 giugno 2022, n. 68 (articolo 8, comma 6) ha previsto, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di promuovere la sperimentazione di servizi di sharing mobility, che una quota pari allo 0,3% del Fondo nazionale TPL sia destinata al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti ministeriali. In attuazione di tale previsione sono stati emanati il decreto interministeriale n. 417 del 28/12/2022 ed il successivo decreto direttoriale n. 459 del 28 dicembre 2022, di impegno delle relative somme (14,9 milioni di €).

La ripartizione del Fondo è stata effettuata fino ad oggi senza l'applicazione delle penalità previste dalla riforma. La legge annuale per la concorrenza 2021 (legge n. 118/2022) ha previsto l'applicazione delle penalità per le regioni a partire dall'esercizio finanziario 2023.

Nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto previsto dalla riforma, viene concessa alle regioni con decreto ministeriale l'anticipazione dell'80 per cento delle risorse del Fondo e l'erogazione con cadenza mensile delle quote ripartite (art. 27, comma 4 del D.L. n. 50/2017). L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente.

Il decreto legge n. 104 del 2023, introducendo un nuovo comma 2-quater all'articolo 27 del D.L. n. 50/2017, ha disposto che al riparto del Fondo si provveda, limitatamente agli anni 2023 e 2024, per una quota pari a euro 4.873.335.361,50, e fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020. Alla determinazione delle quote del 50% di cui al comma 2, lettere a) e b), si provvede a valere sulle risorse residue del Fondo, decurtate della quota di cui al primo periodo.

Il D.L. n. 145 del 2023 (art. 10-bis) convertito dalla legge n. 191 del 2023, ha disposto un incremento, pari a 1,2 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2024, del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, volto a predisporre degli interventi tali da garantire il diritto delle persone a mobilità ridotta all'accesso al trasporto pubblico locale.

Il decreto legge n. 176/2022 ha altresì novellato il comma 6 dell'articolo 27 del DL 50/2017, stabilendo l'emanazione, entro il 31 luglio 2023, di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, che definisca gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi, al fine della ripartizione del Fondo secondo il criterio della lettera b). Tale decreto non è stato ancora adottato ed il successivo decreto legge n. 104/2023, convertito dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, ha disposto (art. 17), che nelle more dell'adozione di tale decreto ministeriale, al fine di assicurare la ripartizione del Fondo, si provveda alla ripartizione integrale del medesimo Fondo con le modalità di cui al comma 2, lettera a), cioè tenendo conto dei soli costi standard, senza tener conto del parametro dei livelli adeguati dei servizi di TPL, fermo restando quanto previsto dal comma 2-quater per gli anni 2023 e 2024.

2.1.1.2 La ripartizione del Fondo TPL effettuata in base al DPCM 11 marzo 2013 per gli anni dal 2020 al 2023

La ripartizione del Fondo TPL tra le Regioni è stata finora effettuata, in attesa della riforma, sulla base dei criteri definiti dal DPCM 11 marzo 2013, come modificato da ultimo dal DPCM 26 maggio 2017, quindi sostanzialmente su criteri di spesa storica, su cui si sono poi stratificati molteplici interventi normativi di modifica delle modalità di finanziamento e di attribuzione delle risorse. Tale DPCM prevede che il 90% del Fondo sia assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 allegata al decreto e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento.

Per gli anni dal 2018 al 2022 il Fondo è stato pertanto ripartito in base ai criteri definiti nel DPCM 26 maggio 2017 che ha novellato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013. **Al Piemonte spetta il 9,83% del totale destinato alle regioni ordinarie.**

Per il 2021 lo stanziamento del Fondo è stato pari ad euro 4.874.554.000 e con il Decreto interministeriale n. 72 del 9 febbraio 2021 è stata concessa alle regioni l'anticipazione dell'80% del Fondo.

Per il 2022 la consistenza del Fondo è stata fissata in a 4.989,554 milioni di €, da cui sono stati detratti gli stanziamenti relativi al trasporto pubblico locale acquoso nella città di Venezia di cui all'articolo 1, comma 816, della legge di Bilancio 2022 (legge 30 dicembre 2021, n. 234), per arrivare ad uno stanziamento netto di 4.974,554 milioni euro per l'anno 2022.

La ripartizione del Fondo TPL per il 2022 è stata definita dal decreto legge n. 68 del 2022 (art. 8, comma 7), nei seguenti termini:

- a) euro 4.879.079.381 senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013;
- b) euro 75.350.957 secondo le modalità ed i criteri che tengono conto dei costi standard (previsti dall'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147) e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto ministeriale, da adottare di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza Unificata;
- c) euro 14.923.662 per le finalità di promozione dei servizi di sharing mobility;
- d) euro 5.200.000 per il funzionamento dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile.

Con il decreto interministeriale n. 64 del 21 marzo 2022 è stata concessa alle Regioni a statuto ordinario, per il 2022, un'anticipazione dell'80% del Fondo, pari complessivamente a euro 3.978.648.289,20, al netto dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo nazionale, destinato alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio, mentre per la ripartizione definitiva del Fondo per il 2022, il decreto interministeriale n. 421 del 29/12/2022 ha previsto degli indicatori di carattere generale per la determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale al fine di consentire la ripartizione delle risorse stanziare, prevedendo che tali indicatori abbiano rilevanza solo ai fini della ripartizione delle risorse stanziare nell'esercizio 2022 e che indicatori di maggior dettaglio potranno essere meglio individuati, a seguito di una attività istruttoria più complessa, in applicazione dell'art. 27, comma 6, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 a decorrere dall'esercizio 2023. Pertanto, a seguito di istruttoria con le Regioni, è stato ripartito, per il 2022, il 50% della quota, pari a euro 75.350.957,00, sulla base "dei livelli adeguati dei servizi" e il rimanente 50% sulla base dei "costi standard", in base ai dati che sono stati trasmessi dall'Osservatorio TPL (nota n. 327 dell'11 novembre 2022, con la quale l'Osservatorio ha trasmesso i dati relativi all'applicazione e degli indicatori inerenti ai livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e nota n. 328 dell'11 novembre 2022, con la quale l'Osservatorio ha trasmesso i dati relativi all'applicazione del disposto del decreto n. 157 del 28 marzo 2018 inerenti ai costi standard).

Per il 2023, la legge di Bilancio (legge 29 dicembre 2022, n. 197), ha disposto uno stanziamento, sul cap. 1315, di 5.092.554 milioni €, da cui sono stati detratti gli stanziamenti per il trasporto urbano lagunare di Venezia, i costi per l'Osservatorio TPL e il finanziamento per i servizi di sharing mobility (previsti dal D.L. n. 68/2022), per arrivare ad uno stanziamento netto per il Fondo TPL di circa 5.054.130 milioni di euro. Con decreto MIT-MEF n. 25 del 15/02/2023, è stata concessa alle Regioni a statuto ordinario, per il 2023, un'anticipazione dell'80 per cento del Fondo, per un importo di circa 4.043.304 milioni di euro. La ripartizione tra le Regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2023 è stata definita con Decreto Interministeriale n. 328 del 11/12/2023.

Con Decreto dirigenziale n. 470 del 28/12/2023 è stato quindi disposto l'impegno della restante parte del saldo 2023 del Fondo TPL a favore delle Regioni a statuto ordinario e con Decreto dirigenziale n. 472 del 28/12/2023 è stato disposto l'impegno della quota relativa allo Sharing Mobility per il 2023 a favore delle Regioni a statuto ordinario.

Con Decreto dirigenziale n. 7 del 12/02/2024 è stata determinata la quota finale del saldo del Fondo TPL per l'anno 2023, a favore delle Regioni a statuto ordinario.

				DM 106-24		
		2022	2023	2024		
A	Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.989.554.000,00	€ 5.092.554.000,00	€ 5.179.554.000,00		
B1	Banca Dati	€ 5.200.000,00	€ 4.200.000,00	€ 5.200.000,00		
B2	Sharing mobility	€ 14.923.662,00	€ 15.223.662,00	€ 15.523.662,00		
B3	Venezia Covid	€ 15.000.000,00	€ 19.000.000,00	€ 6.000.000,00		
C	Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.954.430.338,00	€ 5.054.130.338,00	€ 5.152.830.338,00		
P	Quota Regione Piemonte	€ 487.257.624,05	€ 495.145.857,22	€ 506.523.222,23		
	Quota Regione Piemonte per ripartizione penali e variazioni canone accesso infrastruttura					
P	Totale Quota Regione	€ 487.257.624,05	€ 495.145.857,22	€ 506.523.222,23		
	Incidenza quota Regione Piemonte (P/C)	9,835%	9,797%	9,830%		
	Dotazione bilancio regionale	€ 549.352.566,54	€ 562.400.000,00	€ 553.000.000,00		
	Dotazione bilancio regionale per cds rfi			€ 8.459.000,00		
	Finanziamento Regione fondi propri	€ 62.094.942,49	€ 67.254.142,78	€ 54.935.777,77		

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
A	Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.850.776.000,00	€ 4.789.506.000,00	€ 4.933.054.000,00	€ 4.874.554.000,00	€ 4.874.554.000,00	€ 4.874.554.000,00
B1	Banca Dati	€ 1.212.694,00	€ 1.197.376,50	€ 1.233.263,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,00
B2	Sharing mobility	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
C	Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.849.563.306,50	€ 4.788.308.623,50	€ 4.931.820.736,50	€ 4.873.335.361,50	€ 4.873.335.361,50	€ 4.873.335.362,00
P	Quota Regione Piemonte	€ 476.664.406,54	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 479.048.866,04	€ 479.546.096,34	€ 480.157.448,29
	Quota Regione Piemonte ripartizione decurtazioni 2015	€ 7.320.317,75					
	Quota Regione Piemonte per ripartizione penali e variazioni canone accesso infrastruttura				€ 2.299.717,52	-€ 819.219,73	
P	Totale Quota Regione	€ 483.984.724,29	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 481.348.583,56	€ 478.726.876,61	€ 480.157.448,29
	Incidenza quota Regione Piemonte (P/C)	9,980%	9,830%	9,830%	9,877%	9,823%	9,853%
	Dotazione bilancio regionale	€ 533.000.000,00	€ 530.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00
	Finanziamento Regione fondi propri	€ 49.015.275,71	€ 59.309.262,31	€ 50.202.021,60	€ 53.651.416,44	€ 56.273.123,39	€ 54.842.551,71

		2013	2014	2015
A	Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.929.254.469,00	€ 4.918.619.999,99	€ 4.925.252.600,00
B1	Banca Dati	€ 1.232.313,62	€ 1.229.655,00	€ 1.231.313,15
C	Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.928.022.155,38	€ 4.917.390.344,99	€ 4.924.021.286,85
P	Quota Regione Piemonte	€ 484.965.876,68	€ 483.148.203,23	€ 483.982.894,20
P	Totale Quota Regione	€ 484.965.876,68	€ 483.148.203,23	€ 483.982.894,20

Figura 1 - Ripartizione delle risorse del Fondo Nazionale TPL

Si ricorda che con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 marzo 2018, n. 157, sono stati individuati i criteri per determinare i costi standard unitari, mentre il citato decreto interministeriale n. 421 del 29/12/2022 ha individuato indicatori di carattere generale per la determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale al fine di consentire la sollecita ripartizione delle risorse stanziato nell'esercizio 2022.

2.1.1.3 Le misure di sostegno al trasporto pubblico locale, regionale e con autobus

La legge di Bilancio 2023 (legge 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1, comma 477) ha rifinanziato il Fondo per il sostegno al TPL, destinato a compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri sottoposti a obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19, autorizzando la spesa di 100 milioni per il 2023 e di 250 milioni per il 2024 per consentire la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022.

Il D.L. n. 145 del 2023 (art. 10, comma 1), convertito dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191, ha rifinanziato con 500 milioni € per il 2023, il Fondo per il sostegno al TPL, istituito per compensare gli operatori di servizi di trasporto pubblico locale dalle riduzioni dei ricavi nel periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 marzo 2022, conseguenti all'epidemia di Covid-19.

Il Fondo per il sostegno al TPL, istituito dal D.L. n. 34 del 2020 (art. 200), aveva una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per coprire la riduzione dei ricavi nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 dicembre 2021 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio; il Fondo era stato incrementato con l'articolo 44 del decreto-legge n. 104 del 2020

(c.d. Sostegni) per 400 milioni per l'anno 2020 e con l'articolo 29 del decreto-legge n. 41 del 2021 (c.d. Sostegni- bis), di 800 milioni per l'anno 2021.

Il D.L. n. 176 del 2022 (c.d. aiuti quater), conv. dalla legge n. 6 del 2023 (articolo 3-bis), ha previsto misure di sostegno per fronteggiare i maggiori costi del carburante con specifico riferimento al trasporto pubblico locale e regionale, rifinanziando con 320 milioni di euro per il 2022 il c.d fondo bonus trasporti che era stato istituito dall'articolo 9, comma 1, del decreto-legge n. 115 del 2022 (c.d. aiuti bis) per sostenere il settore a fronte degli eccezionali aumenti dei prezzi dell'energia elettrica e del carburante dovuti alla crisi internazionale in atto: il fondo è destinato all'erogazione di un contributo per il maggior costo sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante. Qualora l'ammontare delle richieste di accesso al fondo risulti superiore al limite di spesa previsto, la ripartizione delle risorse tra gli operatori richiedenti è effettuata in misura proporzionale e fino a concorrenza del limite massimo di spesa.

La dotazione iniziale del fondo era di 40 milioni di euro per il 2022, al fine di erogare agli esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri su strada, lacuale, marittimo e ferroviario, sottoposto a obbligo di servizio pubblico, un contributo per il maggior costo sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante. Il fondo è stato poi incrementato dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge n. 144 del 2022 (c.d. aiuti ter), che ha stanziato ulteriori 100 milioni € per l'incremento di costo sostenuto nel terzo quadrimestre 2022 per l'acquisto di carburante.

Un ulteriore fondo, con una dotazione di 15 milioni di euro per il 2022, è stato istituito dall'art. 9, comma 3, del D.L. n. 115/2022, per riconoscere ai soli esercenti servizi di trasporto di persone su strada un contributo fino al 20 per cento della spesa sostenuta nel secondo quadrimestre dell'anno 2022 per l'acquisto del carburante.

Il D.L. n. 4 del 2022 (c.d. Sostegni-ter) ha istituito un fondo di 15 milioni di euro per il 2022 per compensare le imprese del settore dei servizi di trasporto con autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico della riduzione dei ricavi conseguente all'epidemia da COVID-19, nonché incrementato di 5 milioni di euro per il 2022 il fondo per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing per l'acquisto di veicoli nuovi da parte delle stesse imprese. Ha inoltre incrementato (art. 24, co- 1-5) di 80 milioni di € il fondo per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, istituito nello Stato di previsione del MIT (cap. 1318) dalla legge di bilancio 2021 (legge n. 178 del 2020, art. 1, comma 816), che aveva una dotazione iniziale per il 2021 di 200 milioni di euro, poi incrementata di 450 milioni dal D.L. n. 73 del 2021 (art. 51, co. 1). Le risorse sono state destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di TPL, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi, fino al 31 marzo 2022, termine dello stato di emergenza. Il D.L. n. 50 del 2022 ha successivamente incrementato le risorse di ulteriori 50 mln € per consentire l'erogazione dei servizi aggiuntivi programmati relativamente al periodo compreso tra il 1° aprile 2022 e il 30 giugno 2022, anche in ragione della necessità di assicurare il regolare svolgimento delle attività didattiche. Sono state previste modalità per la rendicontazione al MEF, entro il 15 settembre 2022, dei servizi aggiuntivi da parte delle regioni e province autonome e dell'effettivo utilizzo da parte degli utenti.

Il decreto legge n. 50 del 2022 (c.d. "Decreto Aiuti", art. 35), ha istituito, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Fondo per il c.d. "Bonus Trasporti", per riconoscere un buono di importo non superiore a 60 euro alle persone fisiche che nell'anno 2021 avessero conseguito un reddito complessivo non superiore a 35.000 euro per l'acquisto di un abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale o ai servizi di trasporto ferroviario nazionale; il

fondo è stato incrementato, da 79 a 180 milioni per il 2022, dal c.d. "Decreto Aiuti bis" (art. 27 del decreto legge n. 115 del 2022) e di ulteriori 10 milioni di euro dal D.L. n. 144 del 2022 (c.d. aiuti ter - art. 12).

L'art. 4 del D.L. n. 5 del 2023 ha quindi finanziato, anche per l'anno 2023, il Fondo, per la concessione di un buono, da utilizzare fino al 31 dicembre 2023, di importo non superiore a 60 euro a favore delle persone fisiche che nell'anno 2022 abbiano conseguito un reddito complessivo non superiore a 20.000 euro. Le modalità per la fruizione del "bonus trasporti" sono state definite con decreto del Ministro del lavoro 28 marzo 2023, n. 4. Il D.L. n. 131 del 2023 (art. 2, co. 4) ha quindi incrementato la dotazione del Fondo di 12 milioni per il 2023 e il D.L. n. 145 del 2023 (art. 10, comma 2) ha successivamente rifinanziato, con 35 milioni di euro per l'anno 2023, il fondo.

2.1.2 L'affidamento dei servizi di TPL nella disciplina europea e nella nuova disciplina nazionale

Le modalità di affidamento secondo la disciplina europea

I profili concernenti le modalità di affidamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale rientrano nella materia *tutela della concorrenza* (Corte Cost. sent.n. 1/2014), mentre in generale il TPL è oggetto di potestà residuale da parte delle regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005).

Le modalità di affidamento del servizio di TPL sono state definite a livello europeo dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, modificato dal regolamento 2016/2338, entrato in vigore dal 24 dicembre 2017, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che stabilisce anche le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: in primis mediante gara (che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri), con gestione diretta, ovvero la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti, oppure mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto. Le ultime due modalità menzionate sono facoltative e pertanto possono anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali.

La possibilità di affidamento diretto è tuttavia 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*) e non ci deve essere un divieto da parte del legislatore nazionale.

Gli affidamenti diretti sono peraltro sempre consentiti (salvo eventuale divieto da parte del Legislatore nazionale) al di sotto di determinate soglie di valore e dimensione del servizio.

Per i contratti di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri era stata peraltro introdotta una speciale disciplina di deroga al principio generale degli affidamenti con gara, che consentiva (se non vietato dalla legislazione nazionale) fino al 2 dicembre 2019, l'affidamento diretto per una durata massima di 10 anni, prorogabile per il 50% della sua durata in caso di investimenti dell'operatore.

Dal 2019 e fino al 2023 è consentito stipulare contratti per l'affidamento per un massimo di 10 anni, senza possibilità di proroga per investimenti.

Il Legislatore italiano, con l'art. 61 della legge n. 99/2009, ha consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, accordando espressamente alle autorità competenti, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni dell'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e dell'art. 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. In particolare:

- l'art.5, par. 4 del Regolamento prevede che, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano la "*facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7.500.000 EUR, oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno*".
- l'art. 5, par. 6 del Regolamento prevede, se non vietato dalla legislazione nazionale, che le autorità competenti abbiano la "*facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram*".

L'art. 5, par. 4-bis dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 consente all'autorità competente, con decisione motivata e pubblicata e comunicata alla Commissione europea, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, nel rispetto delle seguenti due condizioni:

- a) qualora l'aggiudicazione diretta sia giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, in particolare della loro dimensione, delle caratteristiche della domanda, della complessità della rete, dell'isolamento dal punto di vista tecnico- geografico e dei servizi che rientrano nel contratto;
- b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi e/o dell'efficienza, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

Infine, ai par. 3-bis e 3-ter, si consente anche di aggiudicare direttamente, in circostanze eccezionali per un periodo massimo di 5 anni, se non vietato dalla legislazione nazionale, nuovi contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, in presenza di particolari condizioni.

Il Regolamento 1370/2007 prevedeva all'art. 5 una sua graduale applicazione, conferendo agli Stati membri la possibilità di adottare misure per conformarsi progressivamente fino al 2 dicembre 2019, al fine di evitare problemi strutturali, legati nello specifico alla capacità di trasporto.

Dal 3.12.2019 è operante e pienamente cogente il regime giuridico delineato dall'insieme delle disposizioni di cui all'art. 5 del Regolamento 1370/2007, il quale prevede che l'Autorità concedente possa decidere se affidare il servizio di TPL su gomma, facendo ricorso al modello *in-house providing* di cui al par. 2 del predetto art. 5, ovvero a quello della gara ad evidenza pubblica di cui al par. 3, o all'affidamento diretto per contratti di servizio pubblico di modesta entità di cui al par. (modelli delineati dall'art. 5 del Reg. 1370/2007 come alternativi tra loro, senza limitazioni di sorta), ferma restando - quando ne ricorrano le condizioni- l'opportunità di adottare i provvedimenti d'emergenza in ogni momento di cui al par. 5.

Le Delibere ART 154/2019 e 48/2017

La Delibera ART 154/2019 (ex 49/2015) indica, tra le altre cose, che l'Ente Affidante deve redigere una Relazione di Affidamento, nella quale sono esplicitate le motivazioni delle scelte effettuate per l'affidamento dei servizi e l'individuazione dei lotti, da trasmettere all'ART per la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. Si ritiene che i contenuti della sopracitata Relazione abbiano una stretta connessione con la Relazione di cui all'art. 7 par. 1 del Regolamento 1370/2007.

La Delibera ART n. 48/2017 delinea un'interdipendenza tra la definizione dei lotti, degli ambiti e dei bacini di mobilità, degli obblighi di servizio e della modalità della loro compensazione (nonché della condivisione pubblica del processo selettivo), dei beni essenziali e indispensabili e delle modalità per l'accesso effettivo e non discriminatorio ad essi.

Per un'analisi più puntuale e ampia riguardo tali delibere, si rimanda alla Relazione sugli affidamenti dei servizi di TPL, anno 2022, scaricabile dal sito dell'Agenzia e al capitolo del presente testo relativo agli affidamenti.

La disciplina nazionale

La legge annuale per la concorrenza 2021 (L.118/2022) ha conferito, all'art. 8, la delega per il riordino della materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, tra cui rientrano le modalità di affidamento dei servizi di TPL; inoltre ha disposto, all'art. 9, l'obbligo delle Regioni di attestare il 31 maggio di ogni anno, l'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, dei bandi di gara, ovvero l'avvenuto affidamento dei servizi di TPL con procedure conformi al Regolamento (CE) 1370/2007.

In attuazione di tale disposizione, è stato quindi emanato il Decreto legislativo n. 201 del 23 dicembre 2022 *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, il cui art. 32 prevede che anche al TPL si applichino i principi di sussidiarietà, sostegno agli utenti e adempimento degli oneri di servizio pubblico, come indicato dal titolo III del decreto, ad eccezione di quanto previsto dai commi 2 e 3 e dagli artt. 29, 30 e 31 (*Rimedi giurisdizionali, Verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali e Trasparenza nei servizi pubblici locali*).

In particolare, il comma 2 dell'art. 32 dispone che si tenga conto nella scelta, anche delle modalità di gestione e affidamento del servizio indicate dalla normativa europea di settore, nei casi e nei limiti dalla stessa previsti, ferma restando l'applicabilità dell'art. 14, commi 2¹ e 3, sui criteri di scelta del modo di gestione del servizio e dell'art. 17, che prevede la possibilità di affidamento a società *in-house*, nei limiti e modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e al decreto legislativo n. 175 del 2016.

Il D.L. 4/2022 ha sancito, all'art. 24, comma 5-bis, la possibilità di prorogare, fino al 50% della durata, i contratti di servizio pubblico, di cui siano titolari le imprese di trasporto pubblico locale e regionale ai sensi dell'art. 4, par. 4, Regolamento (CE) n. 1370 del 2007.

2.1.3 Il Programma Triennale dei servizi TPL della Regione Piemonte 2022-2025

Il Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico, in conformità con il suddetto piano regionale e ai sensi dell'art.4 della LR n.1/2000, d'intesa con gli enti locali aggregati nell'Agenzia definirà per ogni bacino:

- a) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
- b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;

¹ L'art. 14 comma 2 prevede che gli enti competenti, ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, tengano conto delle caratteristiche tecnico-economiche del servizio da erogare (inclusi la qualità e gli investimenti infrastrutturali); della situazione delle finanze pubbliche; dei costi per l'ente locale e per l'utenza; dei risultati attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili; dei risultati dell'eventuale gestione precedente del medesimo servizio, sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio, dei costi per l'ente e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione gli enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'art. 30

- c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega;
- d) la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali.

Con D.G.R. n. 52-6344 del 22 dicembre 2022 la Regione Piemonte ha approvato gli "Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2023-2025", stabilendo di dare mandato all'AMP affinché, nel rispetto degli indirizzi di cui sopra e delle proprie norme statutarie, rediga una proposta preliminare di Programma Triennale dei Servizi di TPL 2023- 2025 (PTS 2023-2025) che, una volta condivisa dal proprio Consiglio di Amministrazione venga inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità con gli indirizzi di cui sopra, ed ai Rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia per essere sottoposta all'esame delle Assemblee di Bacino.

Con la stessa D.G.R. n. 52-6344 la Regione Piemonte ha stabilito l'erogazione all'AMP, per l'anno 2023, nel limite di un dodicesimo al mese, di € 550 Milioni per il finanziamento dei servizi, comprensivi delle spese di funzionamento dell'AMP, degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri e delle agevolazioni tariffarie regionali in essere.

Lo stanziamento di risorse per il 2023 risulta quindi incrementato di € 15 Milioni rispetto al valore annuale del quadriennio 2019-2022.

2.1.4 Affidamento dei servizi ed i contratti di servizio

Nel corso del 2022 sono state introdotte alcune novità normative che impattano sulle procedure di affidamento in corso.

- L'art. 24, comma 5-bis, del d.l. 27 gennaio 2022, n. 4 (cd. "decreto sostegni ter"), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 ha introdotto una norma speciale per l'applicazione del regolamento 1370/2007.
- La D.G.R. 22 dicembre 2022 n. 52-6344; in data 22 dicembre 2022 la Giunta Regionale ha adottato la deliberazione 52-63444 all'interno della quale ha disposto che a tutti i contratti di servizio in essere sia applicata la proroga prevista dal citato art. 24, comma 5-bis, del d.l. 27 gennaio 2022.
- Nel mese di gennaio 2023 l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha fornito alcune indicazioni finalizzate alla corretta Applicazione dei propri atti di regolazione nel caso di utilizzo della proroga.

Sulla base di quanto sopra l'Agenzia ha avviato le procedure per la concessione delle "proroghe per investimenti".

Con deliberazioni del CDA, in attuazione della citata D.G.R. 22 dicembre 2022 n. 52-6344, l'Agenzia, ha adottato inizialmente la deliberazione del CDA n. 4/2023 ad oggetto "*Piano stralcio del Programma Triennale dei Servizi 2023-2035. Indirizzi per le proroghe ex art. 24 comma 5 bis D.L. 4/22 convertito, con modificazioni dalla L. 25/22. Avvio fase di programmazione del programma triennale dei servizi*" e successivamente la deliberazione del CDA n. 13/2023 ad oggetto "*D.G.R. 52-6344 del 22/12/22 Piano stralcio PTS 2023-2035 Proroghe ex art. 24 comma 5 bis D.L. 4/22 convertito, con modificazioni dalla L.*

25/22 (cd. per investimenti); Approvazione indirizzi” con la quale sono stati individuati gli indirizzi per le proroghe.

Il triennio 2024-2026, anche al fine di ottemperare alle prescrizioni di ANAC, vedrà l’Agenzia impegnata nel percorso per l’affidamento dei servizi mediante gara, secondo il calendario, già riportato nella delibera del cda n. 4/2023 e che qui si conferma.

Dal 1 gennaio 2027 è previsto il subentro del nuovo operatore ed il calendario delle attività previste è il seguente:

- nel 2023 saranno sviluppate le attività propedeutiche previste dalla normativa regolatoria (quale la relazione sui lotti e la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, la definizione degli obblighi di servizio pubblico, e relative consultazioni, la relazione di affidamento, che prevede il dettaglio della matrice dei rischi e la tariffazione con price-cap) nonché lo sviluppo di una programmazione dell’offerta di servizi compatibile alle nuove esigenze della domande di mobilità ed alla domanda potenziale;
- a partire dal 1 luglio 2023 e fino al 30 giugno 2024 saranno sviluppate le attività di consultazione su beni essenziali, nonché le consultazioni con le associazioni di consumatori e con tutti i principali attori del sistema della mobilità;
- a partire dal 1 luglio 2024 e fino al 30 giugno 2025 sarà predisposto il bando di gara, secondo le specifiche e le modalità che emergeranno dalle consultazioni ed in coerenza con la normativa nazionale ed europea; successivamente si procederà alla pubblicazione entro il 30 settembre 2025;
- entro il 30 marzo 2026 si prevede di ricevere le offerte e successivamente, nominare le commissioni giudicatrici, aggiudicare il servizio e stipulare i contratti entro il 30 settembre 2026; successivamente si procederà ad effettuare l’eventuale subentro, effettuare le procedure di collaudo dei sistemi informativi finalizzati alla bigliettazione elettronica, al Maas, all’info utenti, al monitoraggio, ed alla rendicontazione e controllo.

2.2 La struttura operativa dell’Agenzia

Per una trattazione esaustiva si rimanda al Documento PROGRAMMA INTEGRATO DI ATTIVITÀ E ORGANIZZAZIONE (PIAO) 2023-2025 SEZIONE 2 - VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE SOTTOSEZIONE 2.2 – PERFORMANCE, pagina 9, approvato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione N.° 22 /2023 del 27/07/2023.

2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

Il D.Lgs. n. 75/2017, modificando il Testo unico del Pubblico Impiego (TUPI) approvato con il d.lgs. del 30 marzo 2001, n. 165, ha introdotto un nuovo concetto di “dotazione organica” stabilendone i principi generali di disciplina, dai quali si evince un diverso modo di concepire l’organizzazione del fabbisogno di risorse umane dell’ente, non più come mera previsione di posti da ricoprire, ma in funzione al raggiungimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia gestionale.

L’art. 6 del Decreto Legislativo 165/2001, come modificato dall’art. 4 del Decreto legislativo 75/2017, ha introdotto il superamento del tradizionale concetto di “dotazione organica” che, come indicato nelle “Linee di indirizzo per la predisposizione dei piani dei fabbisogni di personale da parte delle Pubbliche Amministrazioni” emanate dal Ministero per la Semplificazione e la Pubblica

Amministrazione (documento attualmente in attesa di registrazione presso i competenti organi di controllo), si sostanzia ora in un valore finanziario di spesa massima sostenibile previsto dalla vigente normativa.

A seguito di tale innovazione normativa l’Agenzia, con riferimento alla spesa di personale l’Agenzia, con deliberazione del C.d. A. n. 32 del 4 dicembre 2023 è stato approvato il Piano Integrato di Attività e di Organizzazione” il quale nella Sezione 3.3 contiene il nuovo *“Piano triennale dei fabbisogni di personale (PFTP) – 2023-2025”* il quale ha ridefinito il fabbisogno per il personale nel rispetto dei limiti di spesa imposti dalla previsione normativa contenuta nell’art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006, applicabile all’Agenzia in quanto ente non soggetto al patto di stabilità.

Tale norma prevede che per gli enti non sottoposti alle regole del patto di stabilità interno, le spese di personale, al lordo degli oneri riflessi a carico delle amministrazioni e dell’IRAP, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali, non debbano superare il corrispondente ammontare dell’anno 2008 e che le assunzioni di personale debbano essere effettuate nei limiti delle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato complessivamente intervenute negli anni precedenti .

La predetta disposizione di legge anche alla luce delle novità normative introdotte dal c.d. decreto Milleproroghe (DL decreto legge n. 162 del 30 dicembre 2019 convertito, con modificazioni, nella [legge n. 8 del 28 febbraio 2020](#)), e dal c.d. decreto Crescita (DL 34/2019 convertito nella legge 58/2019) continua a trovare applicazione per Agenzia non rientrando nelle casistiche contemplate da predetti provvedimenti.

L’Agenzia, ai sensi dell’articolo 1, comma 562, della L. 296/2006, per poter procedere a nuove assunzioni non solo deve rispettare il limite di spesa definito dalla norma. ma può procedere a nuove assunzioni nei limiti del turn-over.

Al fine di definire il fabbisogno del personale si è tenuto conto che nel corso dell’anno 2023:

- con determinazione n. 220 del 31/03/2023, n. 1 contratto formazione lavoro della durata 12 mesi (ex categoria economica C), attivato a decorrere dal 01/04/2022 a seguito l’utilizzo di graduatoria di concorso pubblico del Comune di Beinasco, è stato trasformato in contratto a tempo indeterminato a decorrere dal 01/04/2023;
- in data 06/04/2023 è cessato il comando a tempo parziale (11,11%) (ex categoria economica D) del personale assegnato al Servizio Comunicazioni esterne, attivato a seguito della sottoscrizione della *“Convenzione ai sensi dell’articolo 14, comma 1, del C.C.N.L. 22 gennaio 2004, per l’utilizzo da parte dell’Agenzia della mobilità piemontese di personale dipendente del Comune di Collegno”*;
- con determinazione n. 331 del 28/4/2023 è stato attivato n.1 comando in accordo con la Città di Bra in attuazione dell’art. 32 dello Statuto dell’Agenzia che ha permesso all’Agenzia di acquisire temporaneamente una figura professionale appartenente all’Area Istruttori (ex Cat. C - profilo prof. Istruttore Amministrativo) con decorrenza 01/05/2023 per la durata di un anno;
- a decorrere dal 31/05/2023 non sono più presenti dipendenti a tempo parziale in servizio presso l’Agenzia;
- a decorrere dal 01/07/2023 è cessato un Funzionario Elevata qualificazione – ex Cat.D (funzionario tecnico) per risoluzione ai sensi dell’art. 72, c. 11, della L. 138/08 e s.m.i (pensionamento);
- con determinazione n. 775 del 27/10/2023 è stata rinnovata la *“Convenzione per l’utilizzo da parte dell’Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell’art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell’art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23”* intercorrente tra l’Agenzia della mobilità piemontese e la Provincia di Asti, in scadenza al 31/10/2023 per un periodo di ulteriori tre anni a decorrere dall’1/11/2023 fino al 31/10/2026;

- con determinazione n. 782 del 3/11/2023 è stato attivato un nuovo distacco di personale della Regione Piemonte all'interno della *“Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese di personale regionale distaccato presso le province e la città metropolitana ai sensi degli artt. 3, comma 10 e 12, comma 4 della Legge Regionale del 29 ottobre 2015, n. 23”*, senza oneri economici a carico del Bilancio dell'Agenzia. La convenzione con la Regione, in scadenza al 31/01/2024 è stata rinnovata per l'ulteriore periodo di tre anni;
- in data 30/10/2023 è scaduta la *“Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23”*, sottoscritta in data 29/10/2020 con la Provincia Biella per il periodo 01/01/2022 - 30/10/2023;
- con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 34/2023 del 4/12/2023 è stato approvato lo schema di *“Protocollo ai sensi dell'articolo 23-bis, comma 7, del D. Lgs. 165/2001, per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale dipendente della Provincia di Biella”* sottoscritto in data 21/12/2023 e della durata di 3 anni;
- con determinazione n. 848 del 05/12/2023 sono stati trasformati con decorrenza 06/12/2023 n. 2 contratti formazione lavoro attivati nel febbraio dell'anno 2022 a seguito dell'utilizzo delle graduatorie della procedura di reclutamento *“F.L. 01/21 - Selezione pubblica per titoli ed esami con contratto di Formazione e Lavoro (24 mesi) di n. 100 FUNZIONARI DIRETTIVI”* della Città di Torino.

Nel corso dell'anno 2024 è prevista la cessazione di un Funzionario Elevata qualificazione – ex Cat.D (funzionario tecnico) per dimissioni.

Nel corso dell'anno 2025 è prevista la cessazione di un Funzionario Elevata qualificazione – ex Cat.D (funzionario tecnico) per pensionamento.

Pertanto, fatta salva la possibilità di procedere alla copertura dei Posti da fabbisogno mediante mobilità in ingresso di personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale, le nuove assunzioni di personale a tempo indeterminato che l'Agenzia potrà effettuare, nei limiti del turn over, sono pari a 4, considerando le future cessazioni del personale in servizio nel triennio 2024—2026 e le assunzioni non ancora effettuate per l'anno 2023.

La previsione di spesa di competenza pura per l'esercizio 2024 derivante dall'aggregazione delle voci relative al Macroaggregato 101 *“Redditi da lavoro dipendente”* (trattamento fondamentale ed accessorio) al Macroaggregato 102 *“Imposte e tasse”* (IRAP) e al Macroaggregato 109 *“Rimborsi e poste correttive delle entrate”* (rimborsi comandi) è di Euro 2.180.260,14 al lordo delle poste escluse ai sensi dell'art. 1 c. 557 L. 296/2006.

Le assunzioni potranno essere effettuate mediante la stipulazione di contratti di formazione e lavoro ai sensi del DL 16 maggio 1994, n. 299 convertito con modificazioni dalla L. 19 luglio 1994, n. 451, individuando i candidati mediante selezioni pubbliche ovvero utilizzando graduatorie utili esistenti per il profilo professionale ricercato presso gli enti con i quali l'Agenzia ha in atto o sottoscrive specifica convenzione.

Le assunzioni potranno altresì essere effettuate mediante concorso ovvero anche mediante utilizzo di graduatorie utili esistenti per il profilo professionale ricercato presso gli enti con i quali l'Agenzia ha in atto o sottoscrive specifica convenzione.

Al presente documento si allega il *“Piano Triennale del Fabbisogno di personale 2024-2026”* che costituisce aggiornamento delle Parti I –II- III della *“Sezione 3 Sottosezione 3.3”* del PIAO 2023-2025 approvato con la deliberazione del C.d. A. n. 32 del 4 dicembre 2023.

2.4 Programma degli incarichi di collaborazione autonoma

L'Agenzia ha adottato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 3/2 del 26/03/2008 il Regolamento per il conferimento di incarichi di collaborazione, studio o ricerca, o consulenza a soggetti estranei all'Amministrazione ai sensi dell'art. 7, comma 6 del D.Lgs. 165/2001.

L'articolo, 7, comma 6 del D.Lgs 165/2001 stabilisce che “[...] *le amministrazioni pubbliche possono conferire esclusivamente incarichi individuali, con contratti di lavoro autonomo, ad esperti di particolare e comprovata specializzazione anche universitaria, in presenza dei seguenti presupposti di legittimità:*

- a) *l'oggetto della prestazione deve corrispondere alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, ad obiettivi e progetti specifici e determinati e deve risultare coerente con le esigenze di funzionalità dell'amministrazione conferente;*
- b) *l'amministrazione deve avere preliminarmente accertato l'impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane disponibili al suo interno;*
- c) *la prestazione deve essere di natura temporanea e altamente qualificata; non è ammesso il rinnovo; l'eventuale proroga dell'incarico originario è consentita, in via eccezionale, al solo fine di completare il progetto e per ritardi non imputabili al collaboratore, ferma restando la misura del compenso pattuito in sede di affidamento dell'incarico;*
- d) *devono essere preventivamente determinati durata, oggetto e compenso della collaborazione.*

Si prescinde dal requisito della comprovata specializzazione universitaria in caso di stipulazione di contratti di collaborazione per attività che debbano essere svolte da professionisti iscritti in ordini o albi o con soggetti che operino nel campo dell'arte, dello spettacolo, dei mestieri artigianali o dell'attività informatica nonché a supporto dell'attività didattica e di ricerca, per i servizi di orientamento, compreso il collocamento, e di certificazione dei contratti di lavoro di cui al decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, purché' senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica , ferma restando la necessità di accertare la maturata esperienza nel settore.”

L'articolo 3, comma 55 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 stabilisce che gli enti locali possono stipulare contratti di collaborazione autonoma, indipendentemente dall'oggetto della prestazione, solo con riferimento alle attività istituzionali stabilite dalla legge o previste nel programma approvato dal Consiglio ai sensi dell'articolo 42, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

L'art. 42, comma 2, lett. b) TUEL 267/2000 prevede che l'organo Consiliare abbia competenza in materia di programmi, relazioni previsionali e programmatiche, piani finanziari, programmi triennali ed elenco annuale dei lavori pubblici, bilanci annuali e pluriennali e relative variazioni, rendiconto, piani territoriali e urbanistici, programmi annuali e pluriennali per la loro attuazione, eventuali deroghe ad essi, pareri da rendere per dette materie.

L'articolo 6 comma 4 dello Statuto dell'Agenzia dispone che sono di competenza dell'Assemblea l'approvazione di atti obbligatori quali la relazione previsionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo, mentre l'articolo 12 comma 1 dello Statuto dell'Agenzia prevede che il Consiglio d'Amministrazione compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dallo statuto all'Assemblea, e che non ricadano nelle competenze, previste dalla legge o dallo statuto, del presidente dell'Agenzia, del direttore generale o dei dirigenti.

La sezione strategica e la sezione operativa del DUP troveranno una specifica attuazione con il Bilancio 2024-2025-2026, approvato dall'Assemblea e con il documento che contiene il Piano Esecutivo Di Gestione 2024-2025-2026 approvato dal Consiglio d'Amministrazione.

In corrispondenza degli obiettivi strategici ed operativi contenuti nel PEG sono specificate la finalità che si intendono perseguire, le risorse umane e strumentali ad esso destinate, potendo, per ciascuno

di essi, indicativamente rilevare l'esigenza di procedere all'affidamento di incarichi di collaborazione esterni, giustificati dal fatto che:

- a) trattasi di obiettivi particolarmente complessi o di elevata specializzazione per i quali si rende necessario acquisire dall'esterno le relative competenze;
- b) impossibilità di utilizzare il personale disponibile in forza dell'ente, da valutare caso per caso e facendo di norma riferimento a una ricerca interna alla struttura organizzativa.

In relazione a quanto sopra richiamato, viene definito il Programma per il conferimento di incarichi di collaborazione autonoma per il triennio 2024-2025-2026, stabilendo quanto segue:

- gli incarichi potranno essere conferiti in tutte le Aree strategiche dell'Ente, in relazione e coerentemente alla Sezione Strategica ed Operativa del Documento Unico di Programmazione, nei limiti degli stanziamenti di Bilancio di previsione 2024-2025-2026 con riferimento e secondo quanto sarà dettagliato nel PEG 2024-2025-2026 relativamente ai seguenti Piani Finanziari:

Tabella 1 – Piani finanziari incarichi di collaborazione autonoma

Missione 118/11	Programma 118/11	Piano Fin. 118/11	Descrizione Piano Fin. 118/11
10	1	U.1.03.02.02.000	Organizzazione eventi, pubblicità e servizi per trasferta
10	2		
10	1	U.1.03.02.04.000	Acquisto di servizi per formazione e addestramento del personale dell'ente
10	2		
10	1	U.1.03.02.10.000	Consulenze
10	2		
10	1	U.1.03.02.11.000	Prestazioni professionali e specialistiche
10	2		
10	1	U.1.03.02.13.000	Servizi ausiliari per il funzionamento dell'ente
10	2		
10	1	U.1.03.02.16.000	Servizi amministrativi
10	2		
10	1	U.1.03.02.18.000	Servizi sanitari
10	2		
10	1	U.1.03.02.19.000	Servizi informatici e di telecomunicazioni
10	2		
10	1	U.1.03.02.99.000	Altri servizi
10	2		

- nell'ambito di ciascuna Area strategica, nel corso del 2024-2026, potrà essere verificata la necessità di affidare incarichi, rientranti nelle tipologie sotto indicate, in osservanza della disciplina specifica contenuta nel Regolamento per il conferimento di incarichi di collaborazione, studio o ricerca, o consulenza a soggetti estranei all'Amministrazione approvato con del Consiglio d'Amministrazione n. 3/2 del 26/03/2008 e modificato da ultimo con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 9/5 del 09/09/2009:

- incarichi di consulenza;
- incarichi ricerca;
- incarichi di studio;

- collaborazioni autonome.

- con specifico riferimento all'Area Istituzionale e all'Area Pianificazione e controllo, a prescindere dai documenti di programmazione sopra richiamati, potranno essere disposti a favore di soggetti esterni all'Amministrazione incarichi finalizzati alla fornitura di assistenza per la risoluzione di problematiche di natura tecnica, giuridico-legale e finanziaria-contabile correlate:
 - alla predisposizione delle procedure di affidamento delle concessioni di trasporto pubblico locale;
 - alla gestione delle consultazioni previste dalla Regolazione di settore;
 - alla gestione dei contratti di servizio;

- con riferimento a tutte le Aree, a prescindere dai documenti di programmazione sopra richiamati, potranno essere disposti a favore di soggetti esterni all'Amministrazione incarichi finalizzati:
 - all'erogazione di formazione dei dipendenti dell'Agenzia;

- con specifico riferimento all'Area Direzione generale, a prescindere dai documenti di programmazione sopra richiamati, potranno essere disposti a favore di soggetti esterni all'Amministrazione incarichi finalizzati:
 - a prevenire, gestire e aiutare a risolvere casi di discriminazione, molestia sessuale, molestia morale o psicologica, mobbing e straining, che hanno luogo nell'ambiente di lavoro (Consigliere di fiducia).

2.5 Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie

La situazione economica dell'ente si basa sulla definizione dei parametri economici del Documento di economia e finanza regionale (DEFR).

Il Documento di economia e finanza regionale (DEFR) riferito al triennio 2024-2026 è stato approvato con Deliberazione del Consiglio regionale 05 dicembre 2023, n. 305-26515

Tale documento individua i nodi critici che impattano sui bilanci delle regioni per Trasporto pubblico Locale:

- La copertura integrale dei mancati introiti tariffari 2021-2022 (almeno gennaio-marzo). Il fabbisogno ancora da coprire per l'anno 2021 è pari a 845 milioni (coperti per 350 milioni nella recente manovra finanziaria). A tali risorse andrebbero aggiunte quelle per l'esercizio 2022 circa 450 milioni per il primo trimestre dell'anno 2022 fino al termine emergenza Covid, a cui si aggiungono minori ricavi per il periodo 1° aprile 2022 al 31 luglio 2022 per 430 milioni al fine di accelerare le azioni di ripresa del trasporto pubblico calcolando il contributo ipotizzando un calo fisiologico della domanda di trasporto pari almeno al 20%.)
- I maggiori costi energetici/carburanti: si sottolinea la necessità di analogo finanziamento anche per l'esercizio 2023.
- L'adeguamento dei corrispettivi di servizio al tasso inflazione programmato: si ricorda l'obbligo da parte delle Regioni e delle Province autonome di adempiere all'adeguamento del corrispettivo che si traduce in una spesa obbligatoria per i bilanci regionali.

Con Deliberazione del Consiglio regionale 19 dicembre 2023, n. 309-27527 è stata approvata la Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2024-2026.

L'evoluzione dei flussi economici e finanziari relativi al triennio 2024-2026 è stata desunta dalla D.G.R. 20-7926 del 18 dicembre 2023 ad oggetto: "Legge regionale 1/2020, articolo 4. Indirizzi per la

redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2024-2026 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2024" In tale documento vengono individuati trasferimenti correnti per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale per l'annualità 2024 di complessivi Euro 553.000.000,00 suddiviso in Euro 322.400.000,00 per TPL e Euro 230.600.000,00 per servizi ferroviari, per l'annualità 2025 un importo complessivo di Euro 552.770.000,00, si è ritenuto di prevedere i medesimi stanziamenti al Bilancio sull' annualità 2026;

Tali previsioni appaiono in linea con Legge 213/24 come meglio descritto nel paragrafo 2.1.1

Relativamente all'anno 2024 sono previste spese in conto capitale finanziate da Regione di complessivi Euro 259.468.305,69:

- Euro 162.761.405,42 volti all'erogazione di contributi a imprese per investimenti di rinnovo del materiale rotabile di cui alla D.G.R. 26/02/2021 n. 5-2912 ad oggetto: "D.P.C.M. 1360/2019 - Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Approvazione del Programma regionale, 2019-2024, degli investimenti del trasporto pubblico locale gomma";
- Euro 95.361.694,26 volti all'erogazione di contributi per investimenti e rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del "Contratto di servizio ferroviario regionali veloci e regionali – SFR Periodo 1 luglio 2022-30 giugno 2032"

Sono inoltre previsti stanziamenti per risorse destinate a imprese esercenti i servizi di trasporto per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID19, e risorse agli esercenti i servizi di trasporto per compensare l'incremento del costo dei carburanti e dell'energia elettrica sostenuto nel II e III quadrimestre 2022 per l'alimentazione dei mezzi di trasporto utilizzati per il trasporto pubblico locale e regionale;

Con Deliberazione dell'Assemblea n.4 del 26 giugno 2023 è stato approvato il piano di rientro del disavanzo che ha comportato l'iscrizione a bilancio per le annualità 2024 e 2025 delle quote di disavanzo da recuperare,

Le risorse derivanti dai trasferimenti regionali costituiscono l'entrata principale del bilancio dell'Agenzia, pesando in termini percentuali sul Bilancio 2024 (quota destinata alla copertura oneri Contratti di Servizio per il TPL per il 56,08 % e quota destinata ad investimenti per il 27,41%) e conseguentemente l'evoluzione finanziaria dell'Agenzia è determinata in massima parte dall'andamento finanziario e dalle scelte di bilancio della Regione. Inoltre, la copertura degli oneri di funzionamento dell'Agenzia è anch'essa determinata dai trasferimenti regionali: ai sensi dell'art. 26, comma 3, della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2015, una somma non superiore all'1% delle somme previste dalla Regione per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, deve essere destinata agli oneri di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese.

La capacità di pagamento dell'Agenzia è fortemente influenzata dall'andamento dei flussi di cassa proveniente da Regione.

Al 31/12/2023 risultavano da riscuotere dalla Regione Euro 236.427.949,96 per entrate correnti e 189.915.358,29 per entrate in c/capitale

La seconda fonte di entrata del bilancio è il contributo IVA da parte dello Stato sui pagamenti effettuati quale corrispettivo dei contratti di servizio inerenti il trasporto pubblico ed è interamente destinata dall'Agenzia a copertura dei suddetti contratti di servizio. Tale entrata è stimata per il triennio 2024-2026, con riferimento all'importo complessivo delle compensazioni degli obblighi di servizio nei

contratti di servizio di TPL in un valore in percentuale dell'IVA versata; oltre alla trattenuta del 3% prevista dalla decisione del Consiglio UE del 26/5/2014.

Si tenga conto in merito che il contributo IVA viene normalmente fissata di anno in anno con effetto retroattivo mediante specifico D.P.C.M., l'ultimo dato disponibile riguarda l'anno 2020, con D.P.C.M. 10 dicembre 2021, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 22 gennaio 2022, n. 17, è stata approvata la rideterminazione della compartecipazione regionale all'IVA per l'anno 2020. In particolare, l'aliquota della compartecipazione regionale all'imposta sul valore aggiunto è rideterminata nella misura del 70,14 per cento per l'anno 2020.

Un'ulteriore fonte di entrata è costituita dagli eventuali trasferimenti da parte degli Enti locali volti a finanziare servizi di trasporto aggiuntivi rispetto a quelli finanziati dal fondo regionale trasporti. La previsione di competenza 2024 attualmente a Bilancio per tali maggiori servizi richiesti è pari a Euro 16,50 milioni di Euro.

Premesso quanto sopra, l'andamento finanziario ed economico dell'Agenzia con riferimento al prossimo triennio si profila stabile.

RIPARTO GOMMA e FERRO	2024	%	2025	%	2026	%
Fondo regionale trasporti	553.000.000,00 €		552.770.000,00 €		552.770.000,00 €	
di cui Risorse per rinnovo CCNL 2004/2007	38.000.000,00 €		38.000.000,00 €		38.000.000,00 €	
Risorse al netto degli oneri rinnovo CCNL	515.000.000,00 €	100,00%	514.770.000,00 €		514.770.000,00	
Funzionamento AMP (1%)	4.900.000,00 €	0,95%	4.900.000,00 €	0,95%	4.900.000,00 €	0,95%
TPL bus, tram, metro, fune e navigazione	281.850.562,00 €	54,73%	280.850.562,00 €	54,56%	280.850.562,00 €	54,56%
TPL su ferroviario	228.249.438,00 €	44,32%	229.019.438,00 €	44,49%	229.019.438,00 €	44,49%

STANZIAMENTI 2024	(€ mln)
Trasferimenti da Regione per TPL	553,00
di cui	
CCNL	38,00
Contratti di servizio TPL gomma	281,85
Quota funzionamento da TPL gomma (1%)	2,55
Totale per gomma	322,40
Somme per servizi ferroviari	228,25
Quota funzionamento da ferro (1%)	2,35
Totale per ferro	230,60
Ulteriori risorse	
Regione ferro	19,20

Riconciliazione totale ENTRATE bilancio 2024	
Trasferimenti da Regione	553,00
IVA da stato	14,50
Servizi aggiuntivi da EE.LL.	16,50
Trasferimenti per COVID19 - carburante ecc.	47,18
Altri trasferimenti da Regione (sharing...)	2,17
Applicazione Avanzo	120,28
Proventi da sanzioni	0,12
Altri trasferimenti da EELL	0,80
Altri trasferimenti da Regione ferro	19,20
FPV	0,10
Entrate in c/capitale	172,92
Partite di giro (IVA e ritenute)	51,13
TOTALE ENTRATE bilancio 2024	997,90

2.5.1 Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2024 negli esercizi precedenti, ammontano ad Euro 408.787.101,97 e risultano assunti interamente nell'ambito delle spese correnti della Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" e così suddivisi:

- Programma 01 "Trasporto ferroviario": Euro 201.688.036,16;
- Programma 02 "Trasporto pubblico locale": Euro 207.014.065,81;
- Programma 03 "Trasporto per vie d'acqua" Euro 85.000,00;

3 Sezione Strategica

La sezione strategica presenta le linee programmatiche dell'ente e gli obiettivi distinti per missione.

L'orizzonte di riferimento delle linee programmatiche dell'Agenzia è pari a quello del mandato amministrativo. Si ricorda che il D.lgs. 126/2014 ha abrogato il piano generale di sviluppo, per cui le linee programmatiche (articolo 46 del D.lgs. 267/2000) sono l'unico documento di indirizzo strategico su cui costruire il DUP.

La definizione delle linee programmatiche non può prescindere da valutazioni economico-giuridiche riferite al contesto esterno (europeo, nazionale e regionale) e alle condizioni del territorio amministrato.

3.1 Indirizzi e obiettivi strategici

Rimane valido l'obiettivo strategico di "assicurare il diritto alla mobilità delle persone quale presupposto allo sviluppo sociale, economico, culturale, dei cittadini che vivono in Piemonte" già enunciato nel precedente DUP.

L'Agenzia opera la programmazione dei servizi di TPL secondo gli indirizzi della politica regionale dei trasporti, riportati nel "*Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030*", approvato con la D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023 ai sensi dell'art.4 della LR n.1/2000.

L'obiettivo da perseguire è assicurare il diritto alla mobilità delle persone attraverso lo sviluppo e la salvaguardia di un sistema di trasporto pubblico sostenibile - dal punto di vista sociale, ambientale ed economico - e di qualità.

Questo si traduce nella definizione di un sistema gerarchico nel quale si collocano, in ordine di priorità:

- Il sistema ferroviario, costituito dal Servizio Ferroviario Regionale-SFR di collegamento dei vari bacini con il capoluogo regionale (Torino) e con i capoluoghi delle Regioni confinanti (Aosta, Milano, Genova) e il Servizio Ferroviario Metropolitano-SFM di raccolta e distribuzione nella Città Metropolitana;
- Il sistema di bus extraurbani, di adduzione e supporto ai sistemi precedenti e di integrazione nei territori non serviti da essi;
- Il sistema di metropolitana costituito da linee (attualmente una) di metropolitana automatica di Torino;
- Il sistema tranviario, di integrazione e supporto ai sistemi precedenti sulle direttrici urbane di Torino di maggior traffico;
- Il sistema di bus urbani-suburbani di adduzione e supporto ai sistemi ferroviari e metropolitani e di integrazione nelle aree non servite da essi;
- I sistemi alternativi a quelli tradizionali di linea ove questi, per caratteristiche socio-territoriali o temporali non risultino efficaci o economicamente sostenibili in relazione all'entità della domanda espressa;
- I sistemi complementari peculiari di alcune realtà (battelli, funicolari, funivie).

Per il buon funzionamento del sistema complessivo sono fondamentali, a scala regionale e di bacino:

- un sistema di nodi di interscambio, volti a mettere in connessione i diversi livelli del sistema gerarchico (sistema ferroviario, trasporto pubblico extraurbano, urbano/suburbano) sia tra loro che con i sistemi di trasporto individuali (auto e bici private, car e bike sharing)
- un sistema tariffario integrato e flessibile che, a tendere, preveda tariffe origine-destinazione infra-bacino ed inter-bacini indipendenti dall'operatore che esercisce i servizi utilizzati

- una definizione equilibrata della quantità del servizio da fornire nei quattro bacini, basata su informazioni oggettive e misurabili e su principi unanimemente riconosciuti come plausibili;
- una progettazione dei percorsi e degli orari delle linee in modo che sia il più possibile rispondente ai bisogni della generalità dei cittadini e, contemporaneamente, sia in grado di realizzare un ragionevole livello di utilizzo;
- la progettazione dei punti di fermata e di trasbordo/interscambio, comprensiva della programmazione di coincidenze comode tra servizi
- la predisposizione di servizi alternativi a quelli tradizionali di linea nel caso in cui questi non siano adeguati a rispondere alla domanda di mobilità.

Di seguito si evidenziano i tre punti chiave della strategia per il triennio 2024-2026:



Per ciascuno di essi, nella Sezione operativa verranno individuate le azioni prioritarie.

Nell’ambito dell’EMTA, associazione delle autorità dei trasporti delle aree metropolitane e regionali europee (alla quale l’Agenzia della mobilità piemontese aderisce), che raggruppa gli enti responsabili dell’organizzazione dei trasporti pubblici nelle Città capitali di Stato e nelle altre aree metropolitane con più di un milione di abitanti, sono state raccolte le considerazioni dei propri associati sulle criticità da affrontare per il trasporto pubblico.

Nel confronto fra gli associati e fra le esperienze sviluppate nelle singole realtà si sono osservati, soprattutto nel periodo della pandemia, ma con impatto anche sul periodo successivo, i seguenti “fondamentali”:

- maggiore preoccupazione, e precauzione, per sanità e sicurezza;
- preoccupazione per l’affollamento e il “comportamento degli altri”;
- maggior indipendenza delle attività dai luoghi;
- dispersione dei flussi di traffico ed abbassamento dei picchi di mobilità a causa del minore peso degli spostamenti sistematici;
- maggior peso della mobilità “attiva” (uso di piedi e bici) e “dolce” (uso di monopattini e scooter elettrici).

Le osservazioni nate in seno all’EMTA confermano a scala europea quanto osservato dall’Agenzia a scala locale.

Tra le criticità e le sfide” che il trasporto pubblico dovrà affrontare in futuro il confronto in seno all’EMTA ha dato priorità alle seguenti:

- una maggiore pressione finanziaria sulle imprese dovuta alla diminuzione del numero di passeggeri senza diminuzione degli (alti) costi;
- una maggior dipendenza del settore dai sussidi pubblici come conseguenza;
- in generale una minore “appetibilità” del mercato per le imprese che potrebbe limitare la competizione nelle future procedure di affidamento;
- il cambiamento degli stili di mobilità con una mobilità più “dispersa” a causa del minore peso degli spostamenti sistematici con necessità di ripensamento dell’offerta.

D’altro canto è stato anche possibile individuare alcune opportunità:

- la maggior abitudine e propensione all’uso di “applicazioni digitali” può favorire l’adozione di procedure digitali che permettono una maggiore flessibilità nell’organizzazione del servizio da parte delle imprese, nella pianificazione ed effettuazione degli spostamenti da parte dei cittadini, nel disegno dei sistemi tariffari e nei sistemi di pagamento (sviluppo di applicazioni MaaS);
- la maggior attenzione ai temi della sostenibilità (ambientale, economica, sociale, sanitaria) può indurre un ripensamento nell’organizzazione degli spazi urbani (maggior spazio per pedoni, mobilità ciclabile, vita sociale, minor spazio per le auto private) che può giovare al trasporto pubblico;
- una maggior “dispersione” della mobilità in particolare nel tempo, con abbassamento delle classiche “punte”, può favorire una gestione dell’offerta più uniforme.

L’insieme delle considerazioni sopra riportate aiuta ad evidenziare le e potenziali aree di intervento:

- stabilire standard chiari e comprensibili per gli aspetti riguardanti salute e sicurezza (affollamento dei mezzi, pulizia, sanificazione) sia per periodi emergenziali, sia per l’ordinaria gestione del servizio;
- comunicare adeguatamente e rendere visibili gli standard applicati;
- adottare politiche per evitare o abbassare i picchi di domanda;
- diversificare le fonti di finanziamento del trasporto pubblico;
- riesaminare i progetti di investimento per identificare quelli più plausibili e urgenti;
- usare la tecnologia digitale per fornire servizi più attrattivi per i passeggeri (ad es. fornire informazioni sull’affollamento dei mezzi in arrivo);
- rivedere il sistema tariffario in ottica di maggiore flessibilità;
- rivedere l’allocazione e la gestione dei rischi nei Contratti di Servizio con gli operatori;
- promuovere il concetto che pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico sono partner naturali per una migliore e più salutare qualità della vita nelle aree urbane;
- promuovere il concetto che città con minor traffico privato, minore spazio per le auto e maggior spazio per le altre attività, tra le quali gli spostamenti a piedi, in bici e con il trasporto pubblico sono più piacevoli e più vivibili;
- promuovere l’integrazione del trasporto pubblico con le altre modalità di trasporto, in particolare attive e dolci, per fornire migliori alternative di spostamento “porta a porta” (MaaS).

Gli obiettivi operativi per il triennio 2024-2026 saranno comunque incentrati sulla sostenibilità economica del sistema del trasporto pubblico regionale.

Il sistema del Trasporto Pubblico piemontese dovrà confrontarsi ed adattarsi a queste tendenze; è verosimile che esso avrà le maggiori opportunità di successo di clientela sui servizi a più alte prestazioni

di frequenza, capacità e velocità, sulle relazioni “interpolo” e su quelle che insistono, almeno parzialmente, sulle aree con densità abitativa sufficientemente elevata.

Non è da trascurare in questi contesti il problema della percezione dell’affollamento a bordo e della definizione degli standard di capacità (rapporto tra numero ammissibile di passeggeri seduti e numero di posti di seduta disponibili e numero ammissibile di passeggeri in piedi al metro quadrato). Una riduzione della capacità unitaria dei veicoli che comporti una limitazione della clientela servita (rispetto a valori usuali e ritenuti fisiologici in situazione pregressa) avrebbe effetti sulla sostenibilità economico-finanziaria dei contratti di servizio con necessità di revisione delle tariffe e/o della quantità di servizio da erogare.

Per i servizi che insistono su aree a bassa densità abitativa e, comunque, in contesti a Domanda Debole è verosimile che ci si debba orientare verso una più spinta “personalizzazione” dei servizi sfruttando le potenzialità permesse dalle tecnologie digitali e di comunicazione (sistemi “a richiesta in tempo reale”, applicazioni MaaS per “smartphone”), la collaborazione con le associazioni di volontariato e del terzo settore nonché applicando opportune politiche per favorire l’uso sinergico del trasporto pubblico + auto per “first/last miles” favorendo la realizzazione anche di opportune e innovative infrastrutture di park & ride.

Analogamente dovranno essere ricercate soluzioni più “personalizzate” per quei servizi dedicati prevalentemente a segmenti ben definiti e circoscritti di clientela caratterizzati ciascuno da esigenze ripetitive ben identificabili (ad esempio studenti di grandi plessi scolastici, lavoratori di grandi “plants” industriali e di logistica).

Nelle procedure di affidamento si dovranno prendere in considerazione le tematiche sopra esposte e fornire indicazioni per raccogliere proposte progettuali e soluzioni tecnicamente avanzate ed economicamente sostenibili per affrontare le criticità del settore e cogliere le opportunità che si sono individuate e che eventualmente si individueranno.

Mantiene comunque validità l’obiettivo primario del programma triennale dei servizi di TPL che è quello di allineare, per ogni bacino e per ogni contratto di servizio, il valore della produzione al valore degli stanziamenti previsti.

Gli altri obiettivi generali mutuati dal Programma Triennale precedente validi per garantire la sostenibilità del sistema si riassumono in

- incremento del rapporto passeggeri/treni-km sui servizi ferroviari e del rapporto passeggeri/veicoli-km sul rimanente servizio di trasporto pubblico (servizi bus, tranvie, metropolitane, funicolari, navigazione interna);
- incremento del rapporto $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi} + \text{compensazioni})$;
- incremento della quota di servizio (non ferroviario) effettuato con materiale rotabile a basso impatto ambientale;
- mantenimento invariato dei livelli occupazionali a livello regionale, ovvero riduzione dei livelli con movimenti fisiologici (blocco del turn over, trasferimenti e dimissioni volontarie con eventuali incentivazioni economiche da parte del datore di lavoro).

3.1.1 I servizi ferroviari nella Regione Piemonte

3.1.1.1 SFM - Servizio Ferroviario Metropolitano 2021-2035

La procedura di affidamento della concessione del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM si è conclusa con la determinazione n. 524 del 18/09/2019 con cui l’Agenzia ha aggiudicato la concessione del servizio ferroviario del bacino metropolitano di Torino a Trenitalia S.p.A., per una durata di 15 anni. Il testo definitivo del Contratto e i relativi allegati sono stati approvati con Determinazione n. 548 del 24/09/2019 ed è stato individuato l’orario ferroviario 2020 per l’avvio del nuovo servizio; successivamente, a seguito delle interlocuzioni con Trenitalia circa il transitorio è stato posticipato l’avvio del servizio con l’orario ferroviario 2021. Con la determinazione n. 567 del 08/10/2020 sono stati approvati l’aggiornamento del testo del Contratto e dei relativi Allegati nonché il testo di un Addendum al Contratto medesimo che, fra l’altro, prevede il subentro di Trenitalia nel servizio ferroviario sulla linea Torino – Ceres (SfmA) a far data dal 2023.

Secondo la documentazione trasmessa sa Trenitalia per l’affidamento, il contratto SFM prevede lo sviluppo del servizio SFM secondo tre diversi scenari:

- SFM Scenario Attuale
- SFM Scenario Base
- SFM Scenario Evolutivo

L’immagine seguente rappresenta l’evoluzione dei tre scenari con indicate le principali modifiche nell’articolazione delle linee

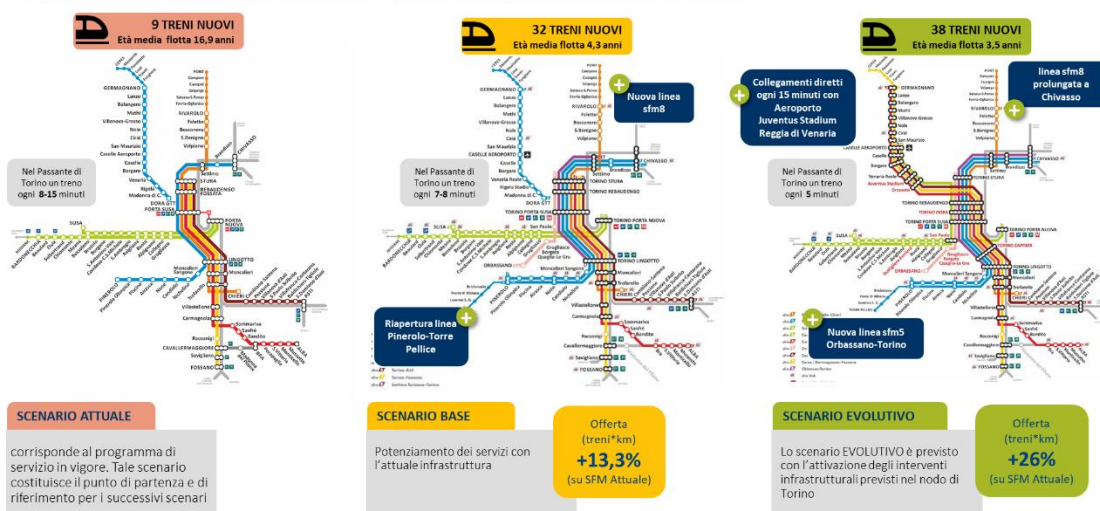


Figura 2 – SFM scenari di evoluzione del servizio

Gli scenari di servizio prevedono un incremento della produzione fino ai 420 treni/giorno e 7,78 milioni di treno*km annui dello Scenario Evolutivo.

EVOLUZIONE DELLA PRODUZIONE

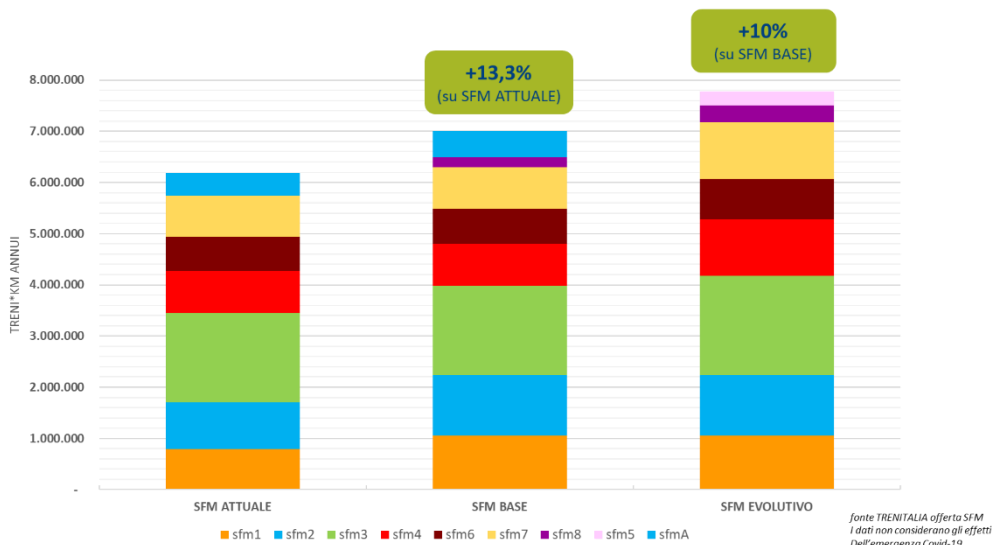


Figura 3 – SFM scenari di evoluzione del servizio - produzione

Lo sviluppo dei servizi si accompagna all'introduzione di nuovo materiale rotabile, con una riduzione progressiva dell'età media della flotta. Il contratto prevede a regime l'inserimento di 29 treni ad alta capacità (Rock) e 17 media capacità (Pop) fino ad avere una flotta omogenea di treni di ultima generazione, dotati di sistemi informativi moderni, di facile accesso per le persone a ridotta mobilità e con una elevata disponibilità di posti bici.

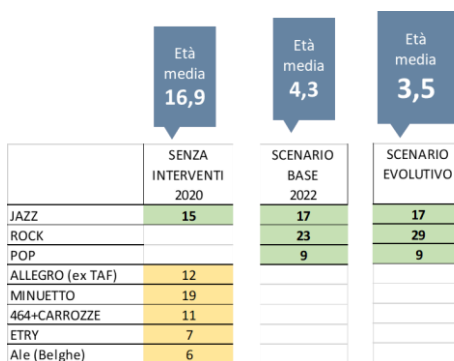


Figura 4 – SFM scenari di evoluzione del servizio – materiale rotabile

In funzione dell'evoluzione dell'offerta, è previsto un aumento del numero di viaggiatori trasportati fino a raggiungere i 39 milioni di passeggeri annui sull'intero sistema (la previsione è precedente agli effetti dell'emergenza Covid 19)

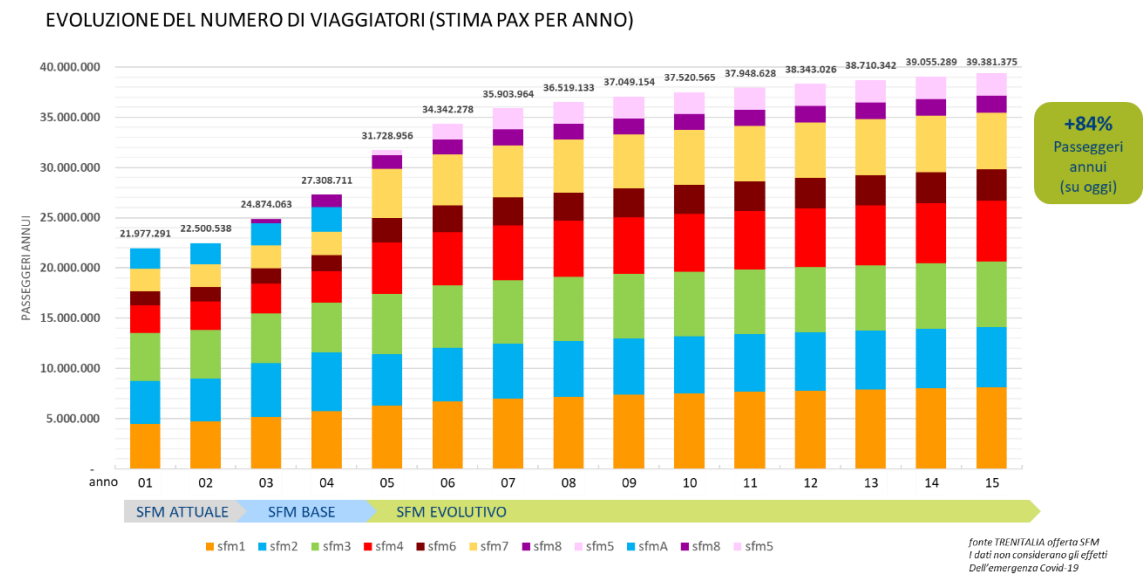


Figura 5 – SFM evoluzione dei passeggeri per anno

Secondo i documenti contrattuali, la riduzione dei costi operativi unitari e l’aumento dei ricavi da traffico migliora nel tempo il rapporto ricavi/costi del contratto, come indicato nel diagramma seguente.

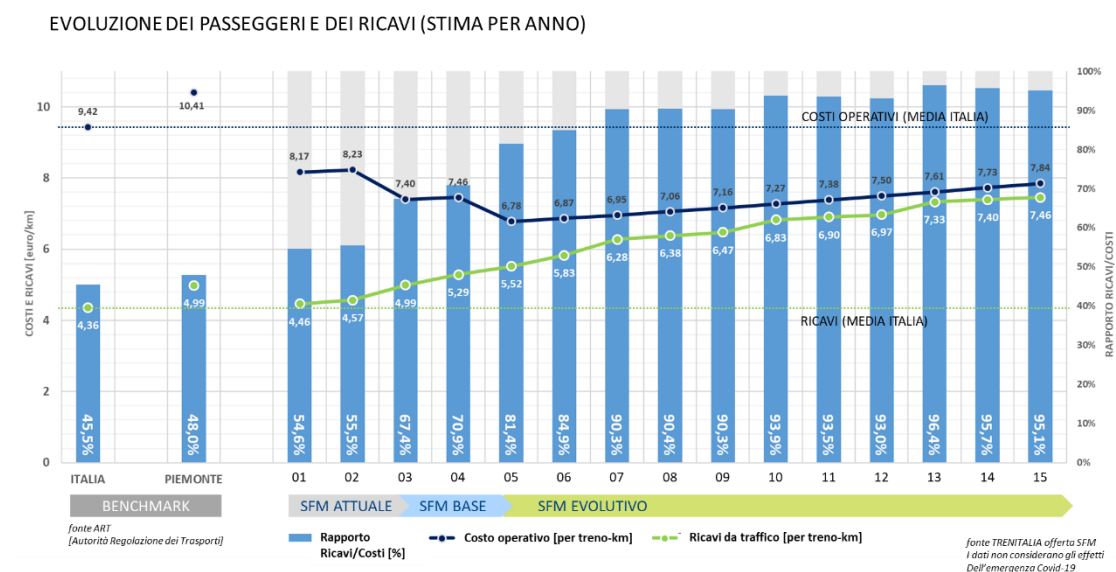


Figura 6 – SFM evoluzione dei ricavi per anno

3.1.1.3 SFR - Servizio Ferroviario Regionale 2022-2032

Con Determinazione Dirigenziale n. 625 del 08/09/2022 l’Agenzia:

- Ha affidato la Concessione del Servizio Ferroviario Regionali Veloci e Regionali - SFR - periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032 (CIG 930693126D) a TRENITALIA S.p.A. con sede in Piazza della Croce Rossa, 1, 00161 Roma – P. I.V.A. e C.F. 05403151003, per una durata di 10 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi € 2.506.000.000,00 oltre IVA di cui €

1.421.754.260,40 oltre IVA (complessivamente pari a € 1.563.929.686,44) per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

- Ha approvato il testo definitivo del Contratto che regola la concessione del servizio ferroviario regionali veloci e regionali - SFR - periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032 (Allegato A alla presente determinazione per farne parte integrale e sostanziale) affidato a TRENITALIA S.p.A.
- Ha definito la durata del contratto della Concessione del servizio ferroviario regionali veloci e regionali - SFR in anni 10, con decorrenza iniziale fissata per il giorno 01/07/2022.

Il nuovo Contratto di Servizio è caratterizzato da due importanti peculiarità:

- gli investimenti in materiale rotabile nuovo
- l'avvio di nuovi servizi ferroviari anche su linee sospese all'esercizio.

Il Contratto prevede investimenti in materiale rotabile sia da parte dell'Agenzia (destinataria delle risorse regionali) per 202,7 M€ sia da parte di Trenitalia per 50,7 M€.

È prevista quindi l'immissione in servizio di 9 treni Rock (di cui 6 finanziati dalla Regione Piemonte) e di 24 treni Pop (di cui 21 finanziati dalla Regione Piemonte). I nuovi treni entreranno in servizio secondo il seguente cronoprogramma:

Tabella 2 - SFR immissioni dei nuovi rotabili

	2022	2023	2024	2025	totale
POP finanziati da Regione		15	6		21
Rock 5 casse finanziati da Regione				6	6
POP finanziati da Trenitalia			2	1	3
Rock 5 casse finanziati da Trenitalia				3	3
TOTALE POP	-	15	8	1	24
TOTALE Rock 5 casse	-	-	-	9	9
TOTALE Treni	-	15	8	10	33

L'arrivo dei nuovi treni permetterà di consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità, composizione e di garantire agli utenti innovative tecnologie di bordo quali people counter, videosorveglianza live e Wi-Fi.

L'inserimento dei nuovi treni porterà all'evoluzione dell'asset per i servizi regionali con la progressiva sostituzione del materiale più vecchio (carrozze monopiano Media Distanza e carrozze pilota UIC/X IR) come evidenziato nella seguente tabella elaborata per la validità contrattuale:

Tabella 3 - SFR dismissione dei rotabili

Dismissioni n. rotabili	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
UIC/X IR	19	6	26	0	0	0	0	0	0	0
Carrozze MD	27	5	40	76	150	40	0	0	0	0

L'evoluzione dell'asset pianificata da Trenitalia e rappresentata nello schema seguente prevede anche il progressivo inserimento dei 19 TTR-Minuetti Elettrici al tempo utilizzati da GTT sulla Sfm1 e sulla SfmA, successivamente trasferiti dalla Regione nella proprietà dell'Agenzia come da Verbale di trasferimento Regione - Agenzia, ora in attesa delle manutenzioni straordinarie per acquisire la configurazione richiesta da Trenitalia.

Tabella 4 - SFR asset rotabili

ASSET ROTABILI	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
TAF	0	0	0	5	13	13	13	13	13	13	13
ROCK 5 CASSE	0	0	0	0	9	9	9	9	9	9	9
NUOVI ETR MEDIA CAPACITA' (4 CASSE)	0	0	15	23	24	24	24	24	24	24	24
Minuetto elettrici	26	26	26	31	38	45	45	45	45	45	45
Minuetto diesel	18	18	18	16	16	16	16	16	16	16	16
Loco E464	65	65	72	82	55	15	10	10	10	10	10
Loco E464-SOCCORSO	2	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Carrozze MD	338	311	306	266	190	40	0	0	0	0	0
Vivalto nuova serie (nr di carrozze)	0	0	0	31	31	31	31	31	31	31	31
UIC/X IR	51	32	26	0	0	0	0	0	0	0	0
Nuove locomotive di s occorso	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1

L'investimento in nuovi treni permetterà un significativo rinnovo della flotta dal 2023 al 2025 con una considerevole riduzione dell'età media del materiale rotabile, garantendo anche nel 2031 un'età media inferiore a quella di inizio Contratto, come rappresentato nel seguente riquadro:

Tabella 5 - SFR età media rotabili

anno	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Età media MR SFR	26,11	26,74	23,18	18,26	17,04	14,29	14,37	15,37	16,37	17,37	18,37

Con l'ingresso dei nuovi treni, l'intera offerta ferroviaria regionale circolante nel perimetro del Contratto di Servizio SFR sarà accessibile alle persone con ridotta mobilità.

L'evoluzione dell'età media del parco rotabili in funzione delle nuove immissioni previste è rappresentata nella successiva tabella, di cui all'allegato "Piano investimenti" del Contratto. Il calcolo dell'età del materiale rotabile tiene conto dell'anno di immissione in servizio (età 0 nell'anno di immissione in servizio).

Oltre al piano rotabili l'impegno dell'IF prevede i seguenti ulteriori investimenti:

- 29,1 M€ per gli impianti;

- 30,5 M€ per il revamping per la flotta esistente;
- 2,7 M€ per gli sviluppi informatici;
- 19,2 M€ per nuove tecnologie;
- 124,0 M€ per la manutenzione ciclica treni.

Per quanto riguarda la programmazione di nuovi servizi sono stati pianificati i seguenti sviluppi dell'offerta ferroviaria:

- 2 treni RV Asti-Milano, con periodicità dal lunedì al venerdì feriali eccetto il mese di agosto, dal 29 agosto 2022
- 4 treni diretti Biella-Torino, con periodicità dal lunedì al venerdì feriali, dal 12 settembre 2022
- nuovo servizio R Asti-Alba con 12 treni al giorno dal lunedì al venerdì feriali da metà settembre 2023
- nuovo servizio R Casale-Mortara con 14 treni al giorno dal lunedì al venerdì feriali da metà settembre 2023.

Sulle altre linee i livelli produttivi nei diversi anni di validità del Contratto sono allineati a quelli del 2021.

La tabella seguente rappresenta i livelli produttivi nei diversi periodi contrattuali

Tabella 6 - SFR livelli produttivi nei diversi periodi contrattuali

LINEA	2022 treni*km	2023 treni*km	2024-2031 treni*km
R R Alessandria-Acqui-Savona	585.001	583.473	584.237
R R Alessandria-Arquata-[Genova]	99.909	99.094	100.316
R R Arona-Novara	178.919	178.919	179.062
R R Asti-Acqui	183.315	181.860	184.042
R R Asti-Alessandria-Voghera	319.436	318.346	319.028
R R Biella-Novara	463.189	461.361	463.697
R R Chivasso-Casale-Alessandria	582.707	578.457	583.015
R R Cuneo-Limone-Ventimiglia	221.663	221.663	221.663
R R Domodossola-Arona-[Milano]	419.491	419.380	419.546
R R Fossano-Cuneo-Limone	307.685	307.081	308.088
R R Fossano-San Giuseppe di C.	350.609	349.313	350.241
R R Ivrea-Chivasso-Novara	931.901	928.611	932.196
R R Novara-Domodossola	431.154	429.969	430.860
R R Novara-Mortara-Alessandria	281.837	281.038	281.771
R R Santhià-Biella	246.315	245.086	246.395
TOTALE R	5.603.131	5.583.651	5.604.157
RV RV Asti-Milano	63.116	62.575	63.387
RV RV Torino-Alessandria-Genova	2.018.604	2.017.393	2.019.029
RV RV Torino-Cuneo	658.149	657.618	658.061
RV RV Torino-Milano	2.257.763	2.253.797	2.260.354
RV RV Torino-Savona	1.194.981	1.193.558	1.194.981
TOTALE RV	6.192.614	6.184.940	6.195.812
TOTALE SFR	11.795.745	11.768.592	11.799.969

NUOVI SERVIZI	2022 treni*km	2023 treni*km	2024-2031 treni*km
R R Biella-Torino	26.679	85.802	86.832
R R Alba-Asti		31.008	101.882
R R Casale-Mortara		44.839	100.738
RV RV Asti-Milano	23.567	62.575	63.387
TOTALE NUOVI SERVIZI	50.246	224.223	352.839
TOTALE SFR + NUOVI SERVIZI	11.845.991	11.992.815	12.152.809

Nel Piano Economico Finanziario del Contratto di è previsto un recupero, entro il 2025, della riduzione dei viaggiatori dovuta all'effetto della pandemia, e una crescita la cui media annua pari al 8,5%.

La stima dell'incremento dei ricavi è correlata anche al miglioramento della qualità del servizio da parte di Trenitalia e della conseguente maggiore attrattività, derivante anche dall'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile.

Nella Tabella seguente sono indicati i tassi attesi di crescita dei passeggeri*km di cui al PEF (con riferimento all'anno 2021); le prime tre annualità evidenziano il graduale recupero della mobilità pre-pandemia.

Tabella 7 - SFR tassi attesi di crescita dei pax*km

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Politica Trasportistica	0,75%	1,50%	2,00%	1,00%	1,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Incremento qualità	0,75%	1,50%	2,00%	1,00%	1,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Recupero effetto pandemia	17,60%	20,10%	12,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALE	19,10%	23,10%	16,30%	2,00%	2,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%

La dinamica dei ricavi da mercato prevista da Trenitalia porta a un incremento dei medesimi del 107,6% nel 2031 rispetto al 2022 e fissa il rapporto rispetto ai ricavi totali ad un valore pari al 41,8% nell'anno 2031, come evidenziato nel seguente schema.

Tabella 8 - SFR dinamica dei ricavi da mercato

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Adeguamento tariffe dell'anno	-	1,47	1,74	1,82	6,16	3,06	3,19	3,32	3,46	3,60
Politica Trasportistica dell'anno	0,66	0,89	1,50	0,89	0,93	0,48	0,54	0,55	0,53	0,55
Incremento qualità dell'anno	0,66	0,89	1,50	0,89	0,93	0,48	0,54	0,55	0,53	0,55
Recupero effetto pandemia dell'anno	15,47	11,97	9,22	-	-	-	-	-	-	-
Recupero evasione/elusione dell'anno	0,18	0,12	0,15	0,18	0,18	0,20	0,11	0,10	0,11	0,11
TOTALE INCREMENTO RICAVI DA MERCATO	16,97	15,34	14,11	3,77	8,20	4,23	4,37	4,52	4,63	4,81

Le previsioni effettuate da Trenitalia hanno comportato nel PEF, nell'arco di validità del Contratto, Ricavi da Mercato per 1.002,3 milioni di euro (comprendendo in questa quota i "Ricavi da Mercato" pari a 987,5 milioni di euro e le integrazioni di corrispettivo per mancati ricavi determinati dalla pandemia per l'anno 2022 per 14,8 milioni di euro).

Tabella 9 - SFR andamento dei ricavi da mercato del PEF

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOT
Ricavi da Mercato	59,5	74,8	88,9	92,7	100,9	105,1	109,5	114,0	118,7	123,5	987,5
Integrazioni x mancati ricavi pandemia	14,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,8
Totale	74,3	74,8	88,9	92,7	100,9	105,1	109,5	114,0	118,7	123,5	1.002,3

Nella figura seguente è riportato l'andamento dei ricavi da mercato del PEF:

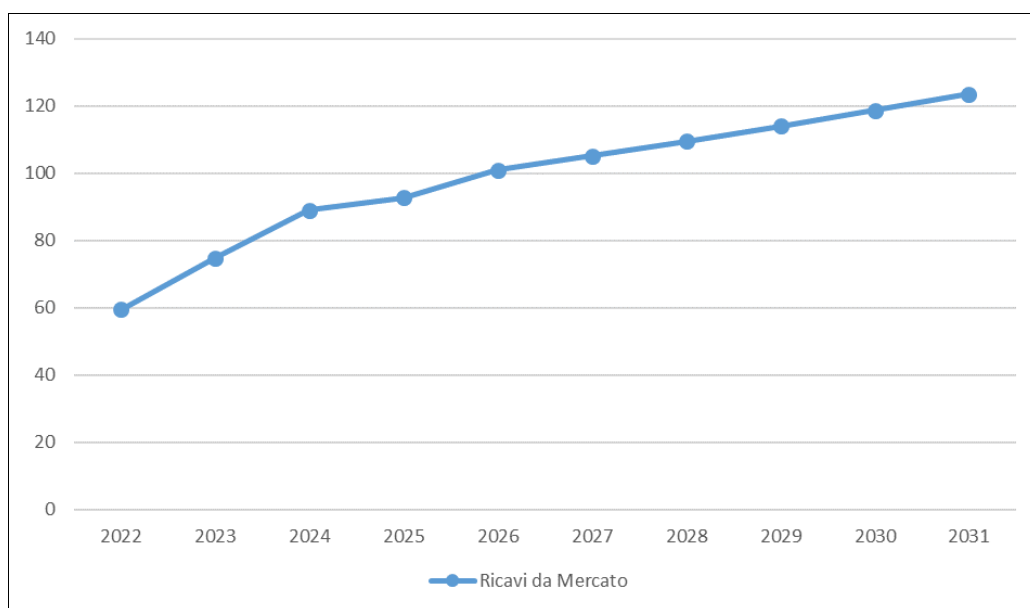


Figura 7 - SFR Ricavi da mercato del PEF

Per i servizi ferroviari regionali si intende consolidare il ruolo dei treni RV come collegamenti diretti e veloci tra le principali località regionali e dei treni R per i collegamenti locali e i collegamenti di adduzione e distribuzione nei nodi, attraverso:

- il miglioramento della qualità e delle prestazioni date dal nuovo materiale rotabile in corso di immissione;
- il completamento e potenziamento dei servizi anche attraverso il coordinamento ed il cadenzamento di tutti i servizi regionali;
- il coordinamento con le Regioni del Nord Liguria, Lombardia ed anche Emilia Romagna;

Sono parte dello sviluppo:

- l'ampliamento della fascia di servizio (RV Torino-Milano, RV Torino-Cuneo);
- l'attestamento di tutti gli RV Torino-Genova a Genova Brignole (possibile con l'avanzamento dei lavori nel nodo di Genova);
- lo sviluppo dei collegamenti sulla tratta Asti-Alessandria-Milano (coordinando i servizi con le regioni Lombardia e Liguria);
- lo sviluppo e la sistematizzazione dei collegamenti con Biella (possibili con l'aumento della capacità nel nodo di Torino)

3.1.1.4 SFT - Linea Domodossola-Iselle-Brig (2024-2029)

Il lotto del Servizio Ferroviario Transfrontaliero è costituito dalla tratta Domodossola – Iselle, facente parte della linea internazionale Domodossola – Iselle – Briga – Berna. Il confine italo – svizzero è sotto la galleria del Sempione, fra le stazioni di Iselle (I) e Briga (CH).

Per l'affidamento della concessione dall'anno 2024 a seguire, in ottemperanza al Regolamento CE 1370/07, l'Agenzia ha pubblicato l'avviso relativo al Servizio Ferroviario Transfrontaliero (SFT).

Con la Determinazione Dirigenziale n.949 del 29/12/2022 "Approvazione avviso di pre-informazione – richiesta manifestazione interesse art. 5 par.3-ter del Regolamento (CE) 1370/2007 – Servizio Sezione Strategica

Ferrovioario tratta Iselle di Trasquera – Domodossola” è stato formalizzato quanto necessario per la pubblicazione sulla GUUE dell’Avviso di pre-informazione per l’affidamento mediante procedure di gara aperta a manifestazione d’interesse ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 3 ter, del regolamento (UE) n1370/2007.

La pubblicazione sul Supplemento alla Gazzetta dell’UE dell’Avviso di pre-informazione (Servizi - 6079-2023) è avvenuta in data 04/01/2023. Entro i termini previsti (30/06/2023) è pervenuta la manifestazione d’interesse dell'operatore incumbent BLS AG, con sede in Genfergasse 11, 3001 Berna (SVIZZERA).

L’Agenzia ha predisposta la Relazione di Affidamento reperibile sul proprio sito internet: <https://mtm.torino.it/it/servizi-e-contratti/relazioni-di-affidamento/>

Contestualmente, per l’affidamento del SFT, l’Agenzia ha chiesto all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai fini della redazione del PRO e del PEF da allegare al Contratto di Servizio, i valori del seguente set di parametri ai sensi della Delibera ART 120/2018.

Tabella 10 - Affidamento SFT - Parametri Delibera ART 120/2018

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA - SFT				
Nome	media (a)	min(a)	max (a)	note
Costo operativo per treno-km	17,010	15,468	18,582	
EFFICIENZA (COSTI) - SFT				
Nome	media (a)	min(a)	max (a)	note
Costo operativo per posto-km	0,072	0,066	0,077	
Costo operativo per passeggero- km	0,290	0,232	0,401	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	180,165	139,842	229,571	
Costi Manutenzione per treno-km	3,514	2,727	4,477	
Costi Manutenzione per costi operativi	20,61%	17,45%	25,87%	
EFFICIENZA (RICAVI)- SFT				
Nome	media (a)	min(a)	max (a)	note
Ricavi da Traffico per treno km	12,478	9,979	16,332	
Ricavi da Traffico per posto-km	0,053	0,041	0,068	non si ritiene utilizzabile questo indicatore stante la notevole differenza di load-factor fra i treni utilizzati dai pendolari nellefasce di punta e i treni di rientro
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,207	0,173	0,225	
Ricavi totali per treno-km	12,951	10,389	16,913	
Ricavi totali per posto-km	0,055	0,042	0,070	non si ritiene utilizzabile questo indicatore stante la notevole differenza di load-factor fra i treni utilizzati dai pendolari nellefasce di punta e i treni di rientro
Ricavi totali per passeggero- km	0,215	0,180	0,233	
Coverage Ratio	73,35%	55,26%	87,89%	

PRODUTTIVITA' - SFT				
Nome	media	min	max	note
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	126.212,78	113.250,04	131.579,55	non si ritengono applicabili gli indicatori stante il numero esiguo di FTE (pari a 10-12 unità nel periodo 2018 -2022)
Treni-km per numero addetti operativi	18.059,50	16.221,18	20.438,24	
Treni-km per numero addetti totali	14.670,39	12.976,94	16.350,59	
EFFICACIA - SFT				
Nome	medio	min	max	note
Puntualità (solo causa IF)	83,95%	67,15%	94,90%	Non sono considerati i valori dell'annualità 2020 poiché fortemente condizionati dalla pandemia da covid-19
Scostamenti da orario (solo causa IF)				non si ritiene utilizzabile questo indicatore stante i brevissimi tempi di percorrenza dei servizi
Regolarità Treni (solo causa IF)	99,86%	99,31%	100,00%	

Nell'invio delle tabelle previste alla Delibera ART 120/2018 l'Agenzia ha indicato i valori desunti dai conti economici di linea ricevuti da BLS per il periodo 2018 – 2022. Nondimeno l'Agenzia ha proposto di non considerare gli indicatori relativi al numero di addetti, ai posti x km e allo scostamento d'orario poiché:

- Il servizio ferroviario di BLS sulla tratta Domodossola – Iselle è un breve prolungamento (18,8 km) dell'intera rete di servizi elvetica di BLS (687 km) ed in particolare dell'orario di servizio della linea Berna - Domodossola; il tempo di percorrenza è pari a 16 minuti.
- I ricavi da traffico attribuiti da BLS al servizio fra Domodossola ed Iselle non derivano direttamente dal flusso di cassa dei titoli di viaggio afferenti alla linea ma sono una frazione dei ricavi complessivi che il sistema integrato svizzero conferisce a BLS, sulla base delle frequentazioni e del volume di produzione sull'intera rete CH.
- Per quanto concerne il personale utilizzato per il 2022, BLS ha dichiarato un numero molto esiguo di FTE, pari a 12, per il CdS Domodossola - Iselle, se confrontato i 1.105 FTE di Trenitalia per il CdS SFR e 583 FTE per il CdS SFM.

Circa la procedura, al fine di collezionare osservazioni e richieste da utilizzare nel contraddittorio con BLS per la disposizione delle obbligazioni di servizio:

- il CDA dell'Agenzia è stato informato in data 6 giugno 2023, Verbale n.8/2023.
- Le Associazioni dei Consumatori riconosciute dalla Regione Piemonte e le Associazioni delle persone con disabilità sono state consultate in data 19/06/2023.

I rappresentanti dei comuni ossolani della tratta (Domodossola, Varzo, Trasquera, Iselle) e i rappresentanti delle OO.SS. SYNA e UNIA sono stati consultati in data 19/07/2023.

Con nota prot. AMP 11810 del 14/09/2023 ART ha fornito riscontro alla richiesta dei parametri ex delibera ART n. 120/2018 precisando preliminarmente che, trattandosi di servizi eserciti su rete ferroviaria non interconnessa alla rete nazionale ai sensi del D.M. 347/2019 (cfr. Allegato 1), nel caso di specie la delibera n. 120/2018 trova applicazione limitatamente al Titolo II "Criteri di Contabilità Regulatoria", come indicato dalla Misura 1.3 della suddetta delibera. Pertanto, non si applicano le "Metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni" di cui al Titolo I. Con la medesima nota l'ART ha trasmesso i valori dei predetti parametri calcolati con riferimento al Comparto Italia – Banca dati "Altre IF", ritenendo che il recupero medio di efficienza degli operatori di settore possa essere

tenuto in considerazione dall'Ente Affidante nella fase di definizione del recupero di efficienza del costo operativo del CdS gestito dalla società BLS AG e che i valori medi, minimi e massimi degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 alla citata delibera calcolati per l'insieme dei suddetti CdS possano essere utilizzati dall'EA come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza del CdS in questione.

Di seguito si riportano alcuni dati tecnici desunti dal PEF per il periodo di vigenza del sottoscrivendo Contratto di servizio.

Totale Servizio prodotto		Unità di misura	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Trn-km totali prodotti in un anno	Domodossola Iselle	- trn*km	166.983	166.983	166.983	166.983	166.983	166.983
	Iselle - Briga	trn*km						
Trn-km commerciali prodotti in un anno	Domodossola Iselle	- trn*km	166.513	166.513	166.513	166.513	166.513	166.513
	Iselle - Briga	trn*km						
Posti-km commerciali prodotti in un anno	Domodossola Iselle	- pst*km	46.942.908	48.514.588	48.514.588	48.514.588	48.514.588	48.783.428
	Iselle - Briga	pst*km						
Totale macchinisti	Domodossola Iselle	- nr.	3,26	3,26	3,26	3,26	3,26	3,26
	Iselle - Briga	nr.						
Totale personale viaggiante	Domodossola Iselle	- nr.	3,93	3,93	3,93	3,93	3,93	3,93
	Iselle - Briga	nr.						
Totale treni intero servizio	Domodossola Iselle	- nr.	8.106	8.106	8.106	8.106	8.106	8.106
	Iselle - Briga	nr.						
Ore servizio totali prodotte in un anno	Domodossola Iselle	- ore	2.767	2.767	2.767	2.767	2.767	2.767
	Iselle - Briga	ore						
Ore servizio commerciali prodotte in un anno	Domodossola Iselle	- ore	2.558	2.558	2.558	2.558	2.558	2.558
	Iselle - Briga	ore						

Si riporta inoltre l'andamento dei ricavi da traffico nel periodo di vigenza del CdS.

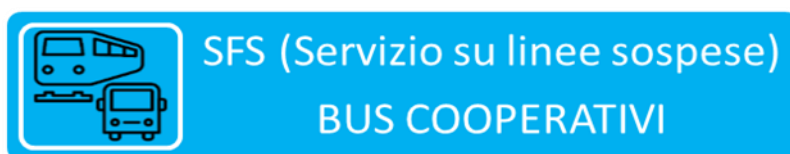
Dati di riferimento	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ricavi da traffico	2.997.185,64	3.297.388,86	3.529.560,86	3.742.495,75	3.968.206,73	4.167.584,77

Con Determinazione Dirigenziale n.954 del 28/12/2023 di proroga del contratto (con allegato verbale di proroga sottoscritto in data 12/12/2023) si è dato atto che BLS AG è obbligata a continuare l'erogazione del servizio dal 01/01/2024, ai medesimi patti e condizioni, nelle more della definizione del procedimento del nuovo affidamento della Concessione Domodossola – Iselle, Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario Domodossola – Iselle 2024/2029.

3.1.1.5 Servizio sulle linee ferroviarie sospese

Sulle linee ferroviarie attualmente sospese all'esercizio si intende cogliere le possibilità di riapertura dove la domanda di mobilità e le condizioni economiche lo rendono possibile.

In una prima fase si ritiene attivabile il servizio sulle linee Cuneo-Saluzzo-Savigliano e Ceva-Ormea, già oggetto di una offerta di servizio e sulle quali AMP ha pubblicato nel dicembre 2023 la preinformativa sulla Gazzetta Europea.



Il seguente progetto costituisce una declinazione operativa della linea strategica **SFS – Bus cooperativi** enunciato al paragrafo 3.1.

3.1.2 Linee di metropolitana di Torino

3.1.2.1 Linea 1

Per quanto riguarda il Sistema di metropolitana, l'apertura delle stazioni Italia 61 e Bengasi (capolinea) è avvenuta il 23 aprile 2021.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha finanziato l'estensione a ovest della linea 1 fino a Cascine Vica, suddivisa in due lotti, con previsione di futura ulteriore estensione fino a Rivoli. I lavori sono in corso su entrambi i lotti; i lavori sono più avanzati nel primo lotto (Fermi-Collegno Centro) il cui avvio è avvenuto in anticipo (nel 2019) rispetto a quello del secondo lotto (Collegno Centro-Cascine Vica). La messa in esercizio dell'intera tratta Fermi-Cascine Vica è prevista per il 2025.

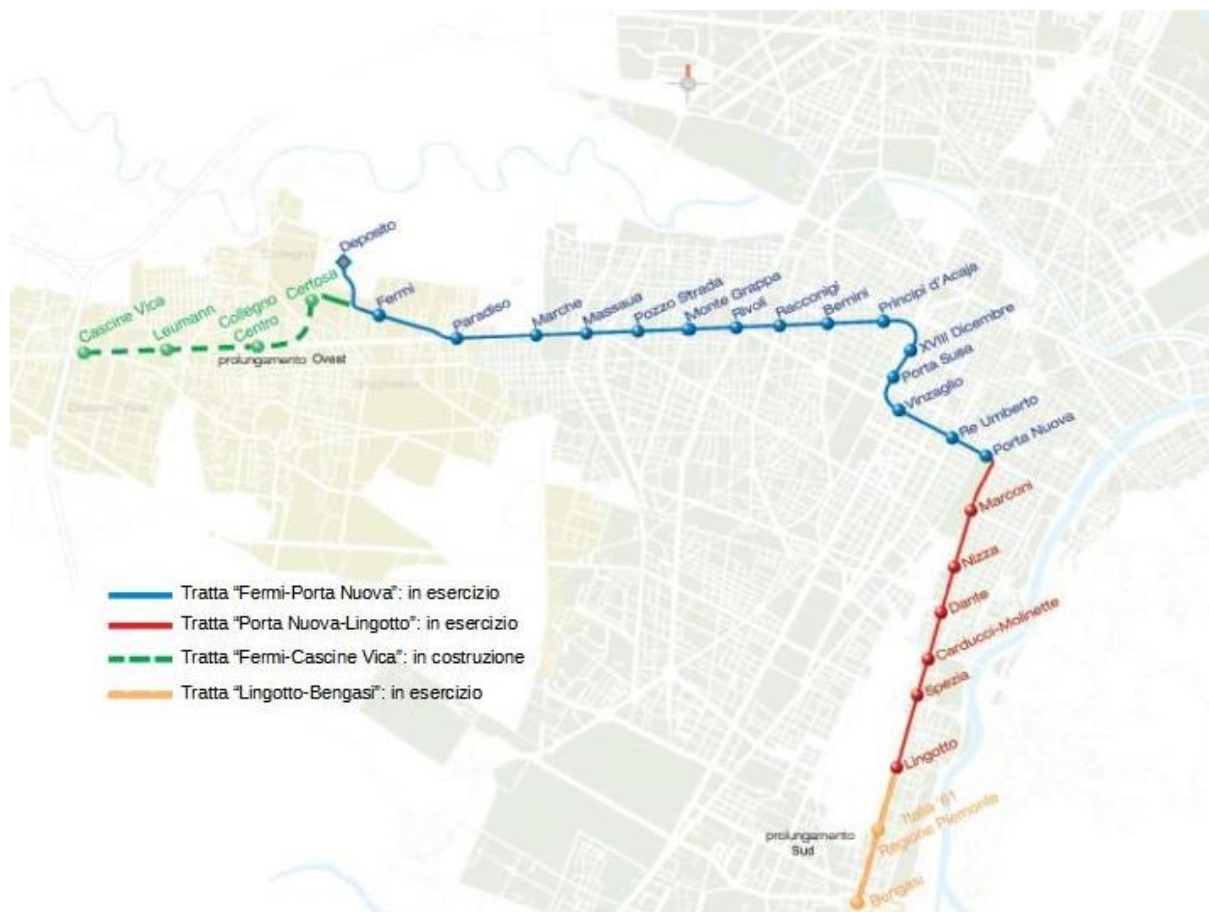


Figura 8 - Tracciato della Linea 1 di Metropolitana di Torino con i prolungamenti previsti

Ad inizio 2021 la Città di Torino ha presentato al MIT istanza di finanziamento per l'ulteriore prolungamento della linea 1 da Cascine Vica a Rivoli.

Il prolungamento da Cascine Vica a Rivoli è pensato per essere suddiviso in due lotti:

1. Cascine Vica-Rivoli Centro (PFTE)
2. Rivoli Centro-Rivoli A32 (MASTERPLAN)

Infra.To ha redatto il PFTE del 1 lotto consegnato alla fine del mese di marzo 2022. Il 1 dicembre il PFTE è stato sottoposto ed approvato dal CDA, in seguito è stato approvato dalla Città di Torino con delibera di Giunta n. 83 del 28/02/2023. Sono stati completati gli studi di traffico richiesti dal MIT in sede di CdS. Si potrà ora procedere, previo finanziamento, alla progettazione definitiva dell'opera.

3.1.2.2 Linea 2

Nel mese di dicembre 2017 il Comune di Torino ha affidato mediante gara l'incarico per la redazione del progetto preliminare della tratta centrale della linea 2 della metropolitana e lo Studio di Fattibilità per le estensioni a Nord e a Sud.

Nel mese di maggio 2019 è stato consegnato alla Città il progetto di fattibilità tecnico ed economica della tratta centrale e nel mese di giugno quello dei prolungamenti verso Orbassano a Sud e san mauro a Nord.

Con la Legge n. 160 (Legge Finanziaria) del 27 dicembre 2019, il Governo ha finanziato 828 milioni di euro la progettazione definitiva della tratta "Rebaudengo-Politecnico" e la realizzazione della tratta funzionale "Rebaudengo-Novara" comprensiva del materiale rotabile.

Il 4 febbraio 2020 la giunta comunale di Torino ha approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica.

Il 17 novembre 2020 la Città di Torino ha affidato l'incarico della progettazione definitiva della linea 1 ad Infra.To. La delibera di affidamento è stata approvata dalla Giunta comunale e riguarda l'intero tracciato di 28 chilometri da San Mauro a Orbassano, con 32 stazioni, depositi e parcheggi di interscambio. Nel mese di dicembre 2021 Infra.To ha consegnato alla Città di Torino il Progetto Definitivo per la Valutazione di Impatto Ambientale. A gennaio 2022 Infra.To ha consegnato alla Città di Torino il Progetto Definitivo del I Lotto mentre la consegna del II Lotto è stata effettuata nel mese di marzo.

Il 20 aprile 2022, con Decreto Interministeriale MIMS/MEF n.97, sono stati stanziati ulteriori 1.000 Mln di euro. Nel corso del 2022 e del 2023 si sono svolte le attività relative alla Conferenza dei Servizi per acquisire pareri e autorizzazioni dagli enti preposti.

Il 21 novembre 2023, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, il Prof. Ing. Bernardino Chiaia è stato nominato Commissario Straordinario.

A dicembre 2023 il RUP della Città di Torino ha emesso la validazione definitiva del Progetto. Il Progetto è stato poi inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per verifiche e approvazione.

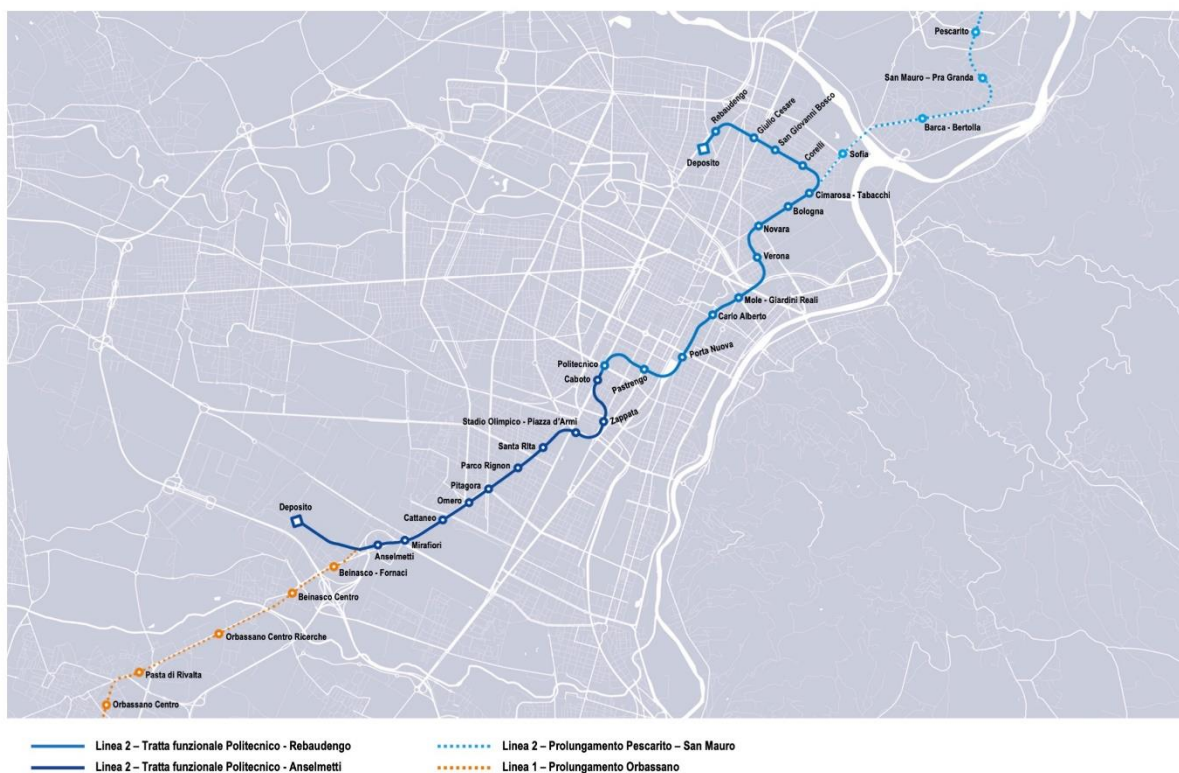


Figura 9 - Tracciato della futura Linea 2 di Metropolitana di Torino

Nell'ambito degli sviluppi del sistema di metropolitana automatica l'azione dell'Agenzia nel triennio 2024-2026 sarà improntata (per quanto nelle proprie competenze) a rendere quanto più possibile facile e comodo l'accesso ed il trasferimento da/a altri (sotto)sistemi di trasporto, in primo luogo il trasporto pubblico di superficie.

3.1.3 Bacino Metropolitan (Torino) - Il sistema tranviario

Il sistema tranviario di Torino è stato caratterizzato nel decennio trascorso da invecchiamento e, soprattutto, contrazione del parco disponibile. Dal 2018 si sono aperte possibilità di finanziamento da parte del MIT anche per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile tranviario; un primo finanziamento per l'acquisto di una prima tranches di 30 nuove motrici tranviarie è stato ottenuto dalla Città di Torino; successivamente è stato ottenuto anche il finanziamento per l'acquisto di una seconda tranches di ulteriori 40 nuove motrici tranviarie.

Nel maggio 2019 il Comune approvava la convenzione con il Ministero dei Trasporti per l'utilizzo dei fondi deliberati nel gennaio dell'anno prima per 30 nuovi tram. Nel novembre 2021 è stata approvata una nuova convenzione con il Ministero dei Trasporti per vari interventi, tra cui l'acquisto di 40 tram che si sarebbero aggiunti ai 30 già finanziati nel 2019.

Il primo nuovo tram è arrivato a Torino nel febbraio 2022. Sono seguite le fasi di collaudo. Il viaggio inaugurale si è tenuto il 6 settembre 2023 e, da lunedì 9 settembre, i nuovi tram hanno iniziato l'esercizio commerciale sulla linea 9.

A novembre 2023 risultavano consegnati 22 dei 30 tram del primo lotto.

L'Agenzia nel corso del triennio 2022-2024 fornirà come in passato alla Città di Torino, qualora richiesto, il proprio supporto per la miglior predisposizione delle istanze di finanziamento al MIT.

L'Agenzia continuerà a perseguire l'obiettivo di miglioramento dell'integrazione del servizio tranviario con quello ferroviario, metropolitano e automobilistico, operando in modo da facilitare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari.

Parimenti l'Agenzia continuerà a perseguire l'obiettivo di miglioramento delle prestazioni del sistema tranviario (velocità e regolarità) cercando di favorire, per quanto nelle proprie competenze e possibilità e in accordo con il Comune di Torino:

- il grado di separazione e protezione dal traffico privato;
- l'asservimento semaforico;

3.1.4 Bacino Metropolitan (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi

Per quanto concerne gli strumenti di pianificazione previsti dalla legislazione vigente, all'interno del Bacino metropolitano di Torino sono stati realizzati i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile sia a scala di area vasta con il PUMS della Città Metropolitana (approvato dal Consiglio metropolitano il 20 luglio 2022) sia a livello locale con l'approvazione del PUMS di Torino e altre città della provincia.

L'obiettivo specifico rispetto al trasporto pubblico locale è quello di un riassetto dei servizi volto a riconsiderare le sovrapposizioni, rivalutare linee e percorsi e una più efficace informazione all'utenza. Si intende operare la riprogrammazione dei servizi esistenti nell'ambito di ogni Bacino per realizzare un sistema semplice, gerarchizzato ed integrato, efficace ed efficiente, per rispondere alla domanda di spostamento tra poli e nei bacini di mobilità e per meglio connettere i Bacini ai corridoi veloci. L'offerta ferroviaria va considerata come elemento fisso in base al quale integrare i servizi su gomma. I differenti vettori che gestiscono diverse tratte del servizio e l'integrazione tariffaria (diverse tariffe) sono anche fattori

che devono essere oggetto di un'attenta riprogrammazione perché spesso limitano l'utente nell'uso dei servizi di trasporto pubblico o innescano forme di "concorrenza" tra servizi finanziati dallo stesso ente pubblico.

La metodologia di riferimento per la riprogrammazione è quella delle Linee Guida per il riassetto del TPL extraurbano su gomma, elaborate da SiTI per Regione nel 2012. I parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi sono definiti nel Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, vengono recepiti nei contratti di servizio, conseguenti alle nuove gare, e sono oggetto di monitoraggio, controllo e vigilanza.

In questo contesto assume rilievo il ruolo del PUMS della Città Metropolitana, in particolare del Piano dell'Accessibilità che dovrà dare priorità alla riorganizzazione dei servizi di collegamento dei Distretti Sanitari.

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2024-2026 sarà volta a favorire, tramite le linee di bus urbani, il collegamento efficiente della stazione con le zone limitrofe ad est e ad ovest della stazione e la revisione e miglioramento dei percorsi verso le aree centrali della città.

3.1.5 Altri Bacini (Sud, Sud-Est, Nord-Est)

Per quanto concerne gli altri Bacini, a differenza di quanto visto per la Città metropolitana di Torino, non esiste uno strumento di pianificazione analogo al PUMS in quanto esso non è previsto dalla normativa di settore. Afferendo ai Bacini più Enti territoriali ed essendoci un differente livello e stato di pianificazione in termini di competenze, ambiti di applicazione e servizi pubblici, si è ritenuto opportuno definire delle strategie di mobilità condivise per ciascun Bacino in linea con gli indirizzi contenuti del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Al fine di velocizzare la definizione di strategie di mobilità di bacino, ed in considerazione della contenuta dimensione della struttura operativa dell'Agenzia, con Deliberazione n. 33 del 4 dicembre 2023 il Consiglio d'Amministrazione ha ritenuto opportuno dar seguito ad un'assegnazione, nella sede delle Assemblee di Bacino, di un finanziamento ai bacini stessi per la redazione di un proprio strumento di pianificazione della mobilità pubblica e dell'accessibilità avvalendosi delle risorse previste dall'art. 7 comma 1 della convenzione costitutiva dell'Agenzia; ogni assemblea di bacino si impegnerà a realizzare un'unica programmazione del TPL integrata di bacino, anche avvalendosi di soggetti esterni, da completare in un arco massimo di 6 mesi. Questa attività confluirà nel Programma Triennale dei servizi 2023-2025.

Al fine di agevolare la redazione dei piani, l'Agenzia metterà a disposizione una serie di dati e informazioni relativi a domanda e offerta, ai contratti di servizio in essere e al sistema tariffario.

Con la succitata Deliberazione sono stati indicati i contenuti prioritari che dovranno avere i *Piani integrati della mobilità pubblica e accessibilità di bacino*, l'individuazione delle azioni necessarie per l'attuazione delle strategie, le priorità di intervento e la definizione di un set di indicatori per la verifica dell'attuazione e il monitoraggio.

3.1.6 Bacino Nord Est – Navigazione Lago d'Orta

Nel corso del 2020 è stato avviato, a seguito del completamento delle procedure di gara, il nuovo contratto per il TPL tramite natanti sul Lago d'Orta, che prevede una più ampia copertura territoriale e l'inserimento di nuovi servizi intermodali e di proposte di integrazione (anche tariffaria).

Anche su tale Servizio, in prevalenza utilizzato da Utenza turistica, gli effetti derivanti dalla situazione emergenziale e dai conseguenti provvedimenti di limitazione della mobilità hanno determinato un sensibile calo dell'Utenza rispetto alla situazione precedente.

Si sta inoltre procedendo alla progettazione a successivo acquisto di una nuova imbarcazione, tramite l'utilizzo di fondi ministeriali ex L. 232/2016 e dell'Agenzia. Tale investimento permetterà di avere un servizio più efficiente, sostenibile, veloce ed attrattivo per l'utenza.

Per il periodo 2024-2026 si svilupperanno azioni specifiche per una maggiore integrazione con gli altri servizi di trasporto pubblico.

3.1.7 Sistemi di intermodalità e accessibilità

Per ogni bacino di competenza dell'Agenzia (Torino, Cuneo, Sud-est e Nord-Est) dovranno essere attuate le politiche di integrazione modale tra i modi di trasporto, attorno agli assi di collegamento ferroviario.

In particolare, nell'ottica di sviluppare in ogni bacino la mobilità sostenibile, in un orizzonte temporale a medio/lungo termine è necessario potenziare l'intermodalità all'interno dell'offerta più ampia di trasporto pubblico (SFM, SFR, metropolitana), al fine di aumentare l'utilizzo di quest'ultimo. Dovranno quindi essere potenziati i servizi di mobilità alternativa all'uso dell'auto privata, soprattutto per la realizzazione del cosiddetto "ultimo miglio".

Punti cardine dell'intermodalità sono quindi le stazioni ferroviarie, i movicentro e le stazioni delle linee metropolitane, in tali punti sarà necessario promuovere la realizzazione di infrastrutture adeguate nonché l'implementazione di servizi specifici di mobilità sostenibile.

- **Infrastrutture**

1. favorire la realizzazione di aree di parcheggio biciclette sicuri, coperti e funzionali;
2. favorire un accesso sicuro delle biciclette;
3. favorire la realizzazione di stalli di parcheggio comodi e funzionali per le macchine di carsharing, anche elettrico;
4. favorire la realizzazione di stalli per il parcheggio comodo e funzionale delle auto in carpooling;
5. favorire punti di raccolta per la generazione spontanea di equipaggi di carpooling.

- **Servizi**

1. promuovere la diffusione di servizi di bikesharing;
2. promuovere la diffusione di servizi di carsharing;
3. promuovere l'implementazione di servizi atipici di trasporto collettivo (bus a chiamata, Taxi collettivo, ecc.);
4. favorire l'implementazione di reciproche politiche di marketing fra i vari servizi di mobilità.

Al fine di garantire un accesso più capillare ai trasporti pubblici anche nei bacini non metropolitani che presentano situazioni di criticità ancora irrisolte nel raggiungimento e fruizione dei servizi essenziali (sanità, istruzione), si avvieranno progetti di integrazione modale tra i sistemi di trasporto (pubblici e privati) a partire dai capoluoghi di provincia e dai comuni che costituiscono altri poli attrattivi.

Per la definizione di tali progetti sarà essenziale l'operato delle Commissioni Tecniche di Bacino che contribuiranno a fornire anche le corrette indicazioni tecniche per la realizzazione (che andranno inserite nella Sezione Operativa delle successive edizioni del D.U.P.).

3.1.7.1 Accessibilità ai servizi TPL

L’Agenzia aderisce all’Osservatorio sui diritti e sulle pari opportunità delle persone con disabilità nel settore del TPL” istituito con D.G.R. n. 14-5312 del 10/7/2017.

L’Agenzia è impegnata a garantire la piena accessibilità delle persone con disabilità e fragilità ai servizi di TPL e alle relative infrastrutture, mediante il recepimento degli elementi minimi per la fruizione ed accessibilità dei servizi individuati dalla Regione Piemonte e recependo le indicazioni necessarie nei Contratti di Servizio. Inoltre l’Agenzia si impegna a monitorare lo stato di avanzamento di adeguamento alla STI (Specifica Tecnica di Interoperabilità ferroviaria per le persone a mobilità ridotta) a carico di RFI per quanto riguarda le stazioni ove operano i servizi ferroviari metropolitani e regionali di propria competenza. È inoltre cura di AMP coinvolgere i Comuni nelle azioni di miglioramento delle infrastrutture sui rispettivi territori.

3.1.8 Cooperazione internazionale

La partecipazione a programmi di cooperazione internazionale è sicuramente di fondamentale importanza per l’accrescimento delle conoscenze e delle competenze dell’Agenzia. Nel medio e lungo termine, come già indicato in passato dall’Assemblea, si rende opportuno partecipare, unitamente agli altri Enti del territorio, alla stesura di progetti sulla mobilità rispondenti a specifiche call dei diversi programmi europei e non (es. Horizon 2020, Alcotra, Spazio Alpino, ecc.).

In particolare per il periodo 2024-2026 si intende sviluppare progetti dedicati alle aree a domanda debole delle aree alpine.

3.1.9 La strategia degli investimenti

3.1.9.1 La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell’Agenzia

In relazione alle funzioni conferite, l’Agenzia è l’organo competente ad effettuare gli accertamenti atti a verificare che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80). L’Agenzia è altresì l’organo competente ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull’ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l’Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l’USTIF, i responsabili dell’esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l’apertura al pubblico esercizio. Nel 2015, ultimata la fase di collaudo necessaria all’apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l’Agenzia proseguirà l’attività di verifica in occasione delle manutenzioni decennali sugli impianti precedentemente autorizzati, oltre alla partecipazione ai fini della regolarità dell’esercizio alle verifiche e collaudi necessari per l’apertura al pubblico servizio degli ascensori presenti nella stazione ferroviaria di Torino Stura.

Nel corso del triennio 2024-2026 l’Agenzia sarà impegnata nelle attività di collaudo relative agli impianti fissi (scale mobili, ascensori) del prolungamento della linea 1 a Cascine Vica.

3.1.9.2 Piano materiale rotabile ed infrastrutture

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.

Per quanto concerne il finanziamento del materiale rotabile automobilistico, l'Agenzia è soggetto attuatore dei piani di investimenti della Regione Piemonte che prevedono una quota di finanziamento pubblica per l'acquisto dei veicoli da parte dei soggetti esercenti in trasporto pubblico locale (di seguito, **Piano autobus**).

3.1.9.3 Attuazione Piano autobus 2017-2019

L'Agenzia ha provveduto alla raccolta, alla verifica e alla trasmissione alla Regione, per ogni autobus destinato a contribuzione, di tutta la documentazione amministrativa indicata nella D.G.R. n. 40-5004/2017 ed ha accertato, anche tramite la collaborazione dei colleghi delle province, che gli autobus acquistati soddisfacessero tutti i requisiti di allestimento, tecnici e di immagine previsti nella delibera. Alla conclusione con esito positivo di tutte le verifiche, a partire dal dicembre 2018 si è progressivamente proceduto al co-finanziamento dei nuovi autobus nel limite del 50% del prezzo d'acquisto.

A tutto febbraio 2024 con detto piano è stato co-finanziato l'acquisto di n. 467 nuovi autobus, per un ammontare complessivo delle erogazioni pari ad € 53.859.667,38.

3.1.9.4 Attuazione Piano autobus 2019-2023

La Regione Piemonte, con D.G.R. 5-2912 del 26 febbraio 2021 ha approvato il programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma per gli anni 2019-2023.

A tutto febbraio 2024 con detto piano è stato co-finanziato l'acquisto di n. 261 nuovi autobus, per un ammontare complessivo delle erogazioni di € 30.377.999,79. In particolare, è stato liquidato tutto il contributo spettante a fronte dell'acquisto di n. 168 nuovi autobus, mentre per altri 93, in attesa della trasmissione delle fatture d'acquisto quietanzate, è stato erogato alle aziende un anticipo pari all'80% delle spettanze.

3.1.9.5 Investimenti su natanti

Si sta procedendo alla progettazione a successivo acquisto di una nuova imbarcazione, tramite l'utilizzo di fondi ministeriali ex L. 232/2016 e dell'Agenzia. Tale investimento permetterà di avere un servizio più efficiente, sostenibile, veloce ed attrattivo per l'utenza.

Con i DM 52 del 22/02/2018 e con il DM 397 del 28/08/2019 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato alle regioni delle risorse per il rinnovo delle flotte da adibire al servizio di trasporto pubblico locale in ambito marittimo, lagunare, lacuale e fluviale. Alla Regione Piemonte sono state assegnati **493.998,01 €**.

Nel 2019 l'Agenzia ha sottoscritto con la Regione Piemonte una convenzione per il rinnovo della flotta navale adibita al servizio pubblico di linea sul lago d'Orta, in cui l'Agenzia è individuata come soggetto attuatore per l'utilizzo delle risorse assegnate alla Regione, e ha disposto a bilancio una spesa di cofinanziamento di importo complessivo massimo di 84.366,00 €.

Nel mese di dicembre 2020 è stato affidato un primo studio di fattibilità relativo alla nuova imbarcazione. Tale studio, consegnato a febbraio 2021 (ns. prot. 1391) ha definito le caratteristiche tecnico – dimensionali, posto le basi per la definizione del capitolato necessario all'assegnazione della fornitura, nonché definito il budget di massima e il cronoprogramma per la costruzione del nuovo natante.

Per la predisposizione dello studio di fattibilità comprensivo della realizzazione del piano generale dell'imbarcazione sono stati spesi 6.331,31 €.

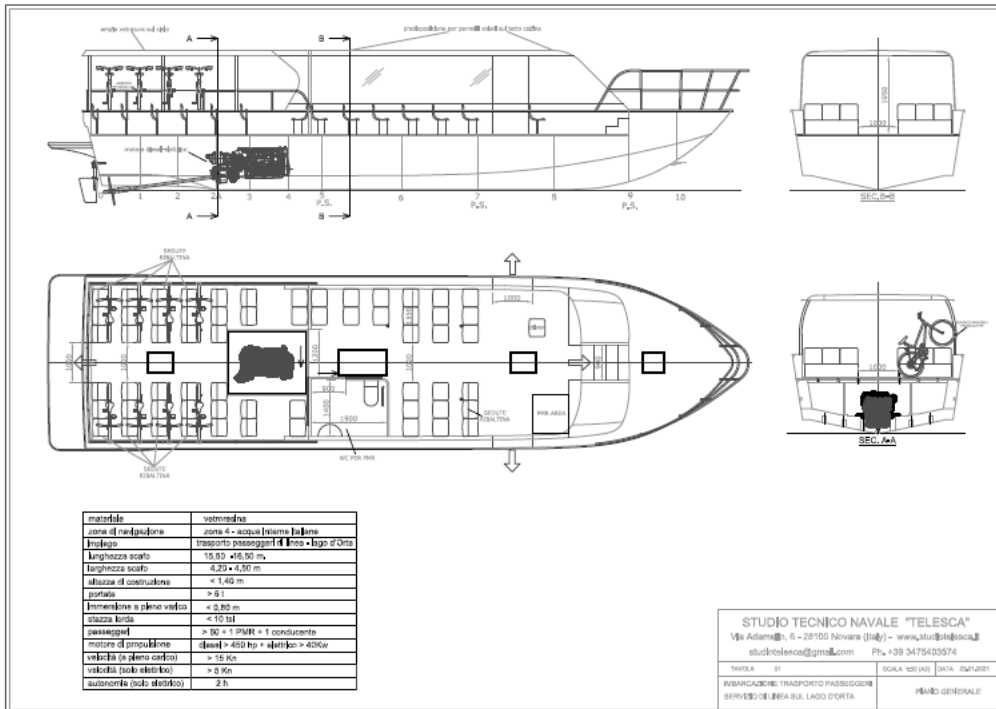


Figura 10 – Piano generale progetto nuova imbarcazione

Nel corso del 2021 l’Agenzia, in attesa della sottoscrizione della convenzione tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Piemonte per la corretta gestione delle risorse, ha proseguito la ricerca di soluzioni motoristiche il più ecologiche possibili in linea con gli indirizzi comunitari e ministeriali rispetto alle politiche di *green mobility*; in particolare sono stati avviati confronti con aziende produttrici di imbarcazioni *full electric* e fornitrici di energia e sistemi di ricarica.

Nel 2022 sono state sospese le ulteriori attività di affidamento della progettazione e fornitura della nuova imbarcazione in attesa che la Regione Piemonte sottoscriva la convenzione con il Ministero dei Trasporti.

4 Sezione Operativa

Nella sezione operativa sono individuati, per ogni missione, i programmi che l'ente intende realizzare per conseguire gli obiettivi definiti nella sezione strategica. Sono strumenti essenziali della sezione operativa, che si sviluppa nel triennio di riferimento del bilancio di previsione, il piano delle opere pubbliche, il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari e la programmazione dei fabbisogni del personale.

Il Piemonte, come le altre regioni "industrializzate", segue i trend socio-demografici globali; si assiste ad un generale invecchiamento della popolazione, ad una concentrazione della popolazione nelle aree urbane, una crescente esigenza di mobilità e connessione di tutti, anche di chi risiede in aree a scarsa densità abitativa, un generale graduale passaggio da una visione incentrata sull'uso dell'automobile ad una indirizzata verso altre forme di mobilità.

Per rispondere ai nuovi compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto dovranno essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la "buona" organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l'analisi a scala regionale dei trend socio demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (tradizionali e innovativi) e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell'infomobilità.

Le azioni di AMP saranno portate avanti in coerenza con gli strumenti di programmazione degli Enti locali nei rispettivi territori.

Nella Parte 1 della Sezione Operativa del DUP sono individuati, per la missione Trasporto Pubblico e coerentemente agli indirizzi strategici contenuti nella Sezione Strategica, i programmi operativi che l'ente intende realizzare nell'arco pluriennale di riferimento della Sezione Operativa del DUP. Nella Parte 2 verrà, invece, presentata la programmazione del fabbisogno del personale per far fronte alla nuova missione dell'Agenzia.

4.1 Programma operativo

Il programma operativo presenta il programma di servizio del TPL, i sistemi di intermodalità, la cooperazione internazionale, la raccolta dei dati di mobilità, il monitoraggio dei servizi ed il sistema tariffario.

4.1.1 Programma Servizio TPL

Il quadro dei servizi è in fase di radicale aggiornamento mediante l'attuazione delle proroghe previste dalla L. 25/2022 secondo quanto disposto dalla Regione Piemonte con deliberazione 22 dicembre 2022, n. 52-6344.

Con la determinazione n. 433 del 16 giugno 2023 è stato avviato il procedimento per l'attuazione delle "proroghe per investimenti"; a seguito dell'invio della documentazione è stato avviato l'iter per la concessione dei servizi in proroga.

Le proroghe per investimenti riguardano un periodo che si estende al massimo fino al 31 dicembre 2026.

Con il succitato atto sono stati stabiliti metodologia e criteri che le imprese affidatarie dei servizi dovranno utilizzare per descrivere il programma di investimento, descrivere il servizio e la sua evoluzione in coerenza con le esigenze della domanda e l'integrazione dei servizi e l'attuazione dei programmi di investimento proposti, definire il PEF nonché il Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori in coerenza con la delibera ART n. 154/2019.

Le proroghe previste dalla L. 25/2022 prevedono che le Imprese presentino un programma di investimento distinto in due parti:

- gli investimenti in materiale rotabile
- gli investimenti per il miglioramento della qualità del servizio di TPL

Si richiede la redazione di un Piano Economico Finanziario e una serie di dati tecnici facendo riferimento all'Annesso 7 della delibera ART 154/2019.

È stato definito un allegato per i nuovi Contratti di Servizio che stabilisce i criteri per la rimodulazione dei servizi, nel caso in cui si rivelasse necessario procedere ad una riduzione degli stessi.

Nel corso del 2024 saranno stipulati gli atti di rinnovo dei Contratti di Servizio conseguenti alla procedura sopra richiamata.

Dal punto di vista delle azioni specifiche che dovranno essere effettuate si segnalano in particolare:

- **Collegamento con i distretti Sanitari**
- Organizzazione del servizio di trasporto pubblico in vista dei grandi eventi (es. Nitto ATP Finals a Torino nel 2024 e 2025, Adunata Alpini a Biella nel 2025)
- Misure di lotta all'evasione tariffaria (in particolare per GTT, Trenitalia ed EXTRA.TO)
- Controlli anti evasione a bordo e nelle stazioni ferroviarie

4.1.1.1 Servizi a chiamata per i poli sanitari Bacino Sud-Est

Il seguente progetto costituisce una declinazione operativa della linea strategica **Servizi Flessibili** enunciato al paragrafo 3.1. ed è rivolto ai Servizi Sanitari non emergenziali.



Il progetto vuole garantire il collegamento alle strutture sanitarie ospedaliere delle province di Alessandria e Asti per tutti gli utenti provenienti dai comuni delle due province ed esterni ai comuni in cui è ubicato il centro sanitario che eroga la prestazione, ossia non è consentito accogliere richieste di spostamento intracomunali. Il servizio sarà di tipo door to door, dove l'origine o la destinazione del viaggio sarà necessariamente uno dei poli sanitari elencati, potrà essere utilizzato solo da soggetti che necessitano di prestazioni mediche presso i presidi ospedalieri e da un eventuale accompagnatore. È da considerarsi un trasporto collettivo a valenza pubblica le cui corse non si sovrapporranno a corse di linea, ma si andranno ad integrare ad esse incrementando l'offerta solo su richiesta laddove non sia presente una linea o una corsa utile al raggiungimento delle strutture. Le corse prenotabili avranno come origine o come destinazione uno dei poli sanitari elencati in tabella che quindi sono punti fissi dell'instradamento dei servizi di trasporto, così come le fermate nei pressi delle stazioni ferroviarie sono punti di transito obbligatorio per facilitare l'interscambio e la multimodalità.

Il progetto sarà sviluppato per step, nel 2024 sarà avviata una prima fase che coinvolgerà le aree alessandrine di Acqui Terme e Casale Monferrato e l'area astigiana di Canelli.

4.1.2 Sistemi di intermodalità e accessibilità

Nel corso del 2024 l'Agenzia sarà impegnata:

- nell'affiancamento alla definizione dei progetti "Bike to Rail" previsti nel PUMS e nel costituendo Piano dell'Accessibilità e dell'intermodalità della Città di Torino, in quanto membro del Comitato di pilotaggio;
- nel supporto alla definizione delle azioni specifiche sull'intermodalità che saranno individuate nei Piani integrati della mobilità pubblica e accessibilità dei singoli bacini della Regione Piemonte;
- nella gestione amministrativa e nel coordinamento dell'attuazione dei progetti di Sharing Mobility attivati o in attivazione sul territorio regionale;
- nel coordinamento e monitoraggio dell'uso dei bus dotati di portabiciclette finanziati dalla Regione Piemonte;
- nei tavoli di coordinamento regionali avviati al fine di dare attuazione dell'azione 26 del PRMT "Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico", con particolare riferimento al gruppo di lavoro dedicato ai dati.
- nei tavoli di coordinamento regionali avviati con lo scopo di favorire la fruizione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale da parte dei passeggeri con disabilità.

4.1.3 Cooperazione internazionale

L'Agenzia a fine 2023 ha presentato la candidatura al Programma di finanziamento Europeo Alpine Space con il progetto denominato NUVAR - Not Urban Vehicle Access Regulations, dedicato alla regolamentazione degli accessi alle valli alpine nei momenti di picco turistico e la conseguente implementazione di alternative di mobilità sostenibile. Il progetto prevede un partenariato di 10 soggetti di differenti nazionalità afferenti all'arco alpino e la realizzazione di esperienze pilota, in Piemonte è prevista una fase sperimentale in Val Anzasca.

Il 24/01/2024 il segretariato congiunto ha comunicato al Capofila di Progetto l'approvazione dello stesso e il passaggio al secondo step di selezione. Nel caso il progetto risulti assegnatario del finanziamento, questo sarà attivato a partire da giugno 2024.

4.1.4 Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità

L'Agenzia ha coordinato, tra il 2021 e il 2022, la nuova edizione dell'Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità percepita dei trasporti (IMQ) di cui l'ultima edizione risale al 2013. L'indagine è stata estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine è stata effettuata con tecnica CATI, sperimentando l'estensione del campione ai recapiti di telefonia mobile.

Le innovazioni introdotte nella progettazione della IMQ 2022 sono:

- separazione delle interviste sulla qualità da quelle sulla mobilità; ciò al fine di contenere la durata media delle interviste stesse e limitare i casi di abbandono;
- suddivisione dell'esecuzione delle interviste sul campo in quattro lotti: uno sulla qualità, esteso all'intera Regione, tre sulla mobilità, ciascuno dei quali esteso su una o più macro-aree nelle quali è stato suddiviso il territorio (Torino, Cintura, Resto della Città Metropolitana, Province),

da affidare possibilmente a Ditte diverse; ciò al fine di eseguire “in parallelo” un maggior numero di interviste e contenere la durata complessiva dell’indagine;

- utilizzo di una quota di recapiti di telefonia mobile; ciò al fine di ridurre possibili polarizzazioni del campione verso gli individui meno mobili.

Complessivamente sono state previste circa 41 mila interviste sulla mobilità - con un tasso di campionamento uniforme dell’1% su tutte le macro-aree - e circa 10 mila interviste sulla qualità - con tasso di campionamento uniforme del 2,5 % su tutte le macro-aree.

A seguito della consegna di tutti i lotti e dopo aver effettuato le verifiche di correttezza e completezza con le eventuali correzioni del caso, l’Agenzia ha creato il database unico per i lotti 1, 2 e 3 e nel 2023 ha avviato le elaborazioni.

Un primo rapporto di sintesi contenente le principali elaborazioni sulla mobilità è stato pubblicato sul sito istituzionale dell’Agenzia.

IMQ 2022. Primi risultati sulla Mobilità

04/10/2023



Nel terzo quadrimestre 2023 AMP ha proseguito le elaborazioni concentrandosi sulla qualità percepita e sulla redazione del rapporto completo sulla Regione. Il rapporto sarà a breve pubblicato sul sito istituzionale dell’Ente.

I dati di mobilità saranno utilizzati a supporto dei processi di pianificazione a livello regionale e di singoli Bacini, mentre quelli sulla qualità precepita serviranno per monitorare il soddisfacimento delle esigenze dei cittadini in termini di qualità del viaggio e di scelta modale.

È intenzione di AMP avviare una nuova indagine sulla mobilità e sulla qualità dei servizi nel triennio 2024-2026.

4.1.5 Monitoraggio dei servizi

Il monitoraggio dei servizi erogati è uno strumento in continua evoluzione che viene attualmente utilizzato per osservare il TPL e analizzarne le criticità.

Si veda, per una descrizione di dettaglio delle attività di monitoraggio effettuate, il documento *Stato di attuazione dei programmi al 30 giugno 2023* nella seguente pagina del sito istituzionale: <https://mtm.torino.it/it/piani-progetti/>

4.1.5.1 Monitoraggio dei servizi ferroviari

Qualità servizi ferroviari – monitoraggio della regolarità del servizio ferroviario

L’Agenzia ha alimentato sistematicamente la raccolta e l’elaborazione dei dati di monitoraggio del servizio ferroviario, in materia di qualità del trasporto, realizzando report di puntualità ed affidabilità

dei treni eserciti da Trenitalia sulla base delle informazioni dell'Impresa, confrontate con le informazioni desunte direttamente dal sistema informativo PIC di RFI.

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 distinto per treni SFM, RV e SFR;
- 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, distinto per treni SFM, RV e SFR;
- standard minimo di affidabilità.

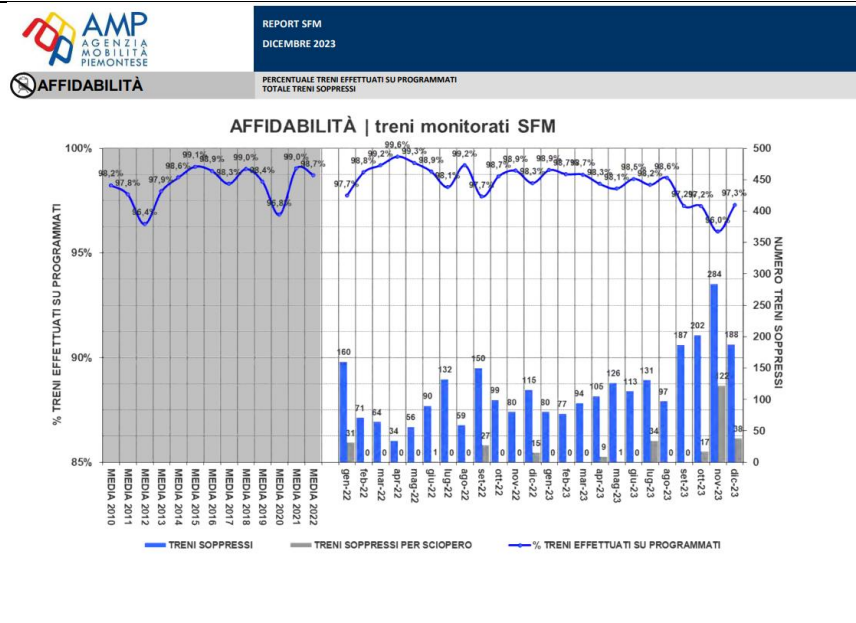
L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione "Monitoraggio dei servizi"

L'osservazione dei servizi ferroviari prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea per i treni SFM e SFR gestiti dall'Agenzia della mobilità piemontese

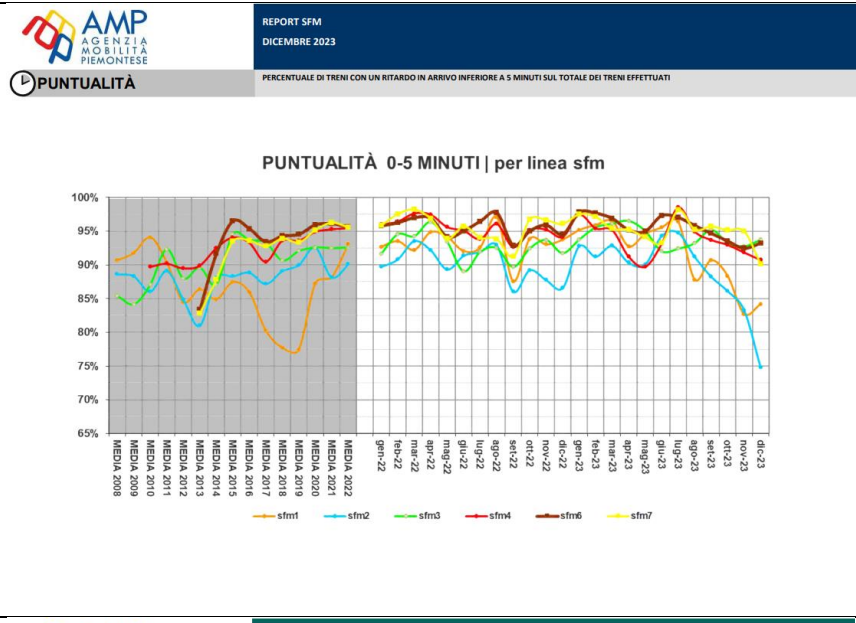
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere 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 con l'elenco dei treni ordinati per ritardo in arrivo a Porta Susa e gli elenchi ordinate a partire dalla peggiore delle singole corse che hanno avuto ritardo.

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

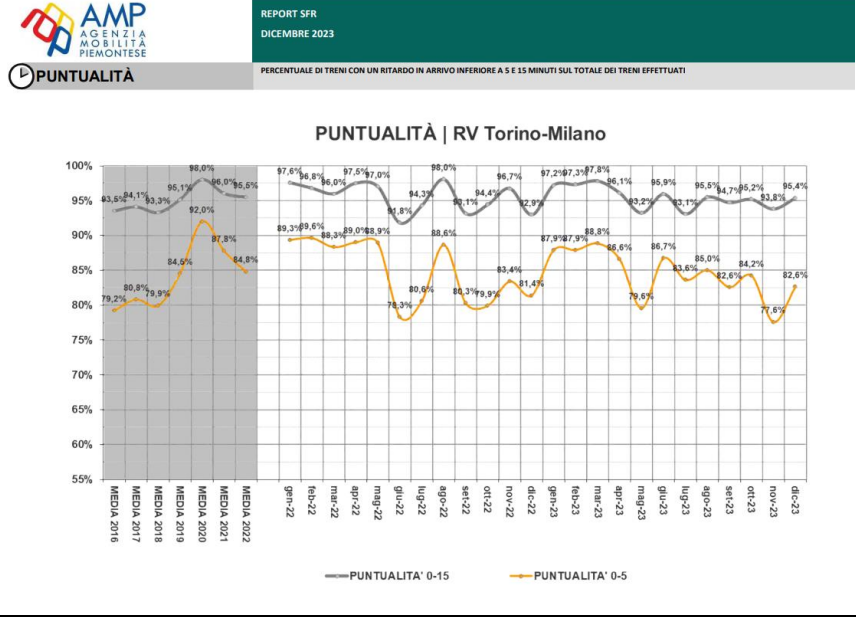
Esempio di grafico dell'affidabilità di sistema del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2023

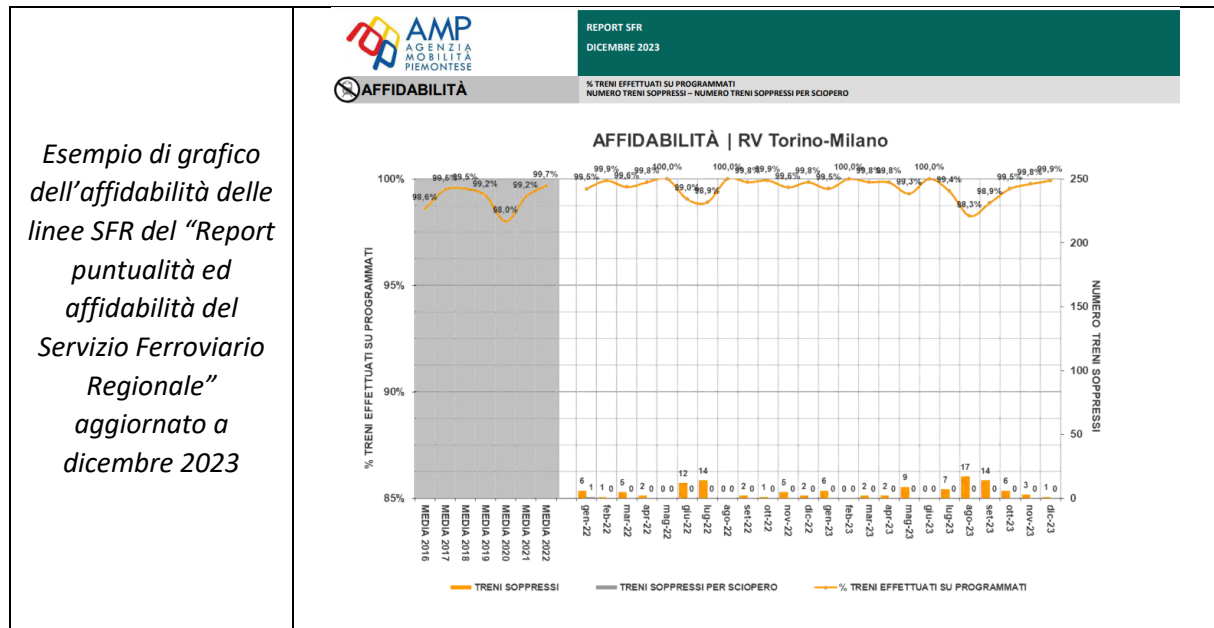


Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2023



Esempio di tavola della puntualità delle linee SFR del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario Regionale" aggiornato a dicembre 2023





Esempio di grafico dell'affidabilità delle linee SFR del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario Regionale" aggiornato a dicembre 2023

Per quanto riguarda BLS, l'Impresa invia report con il calcolo degli indici di puntualità e di affidabilità conseguiti dal servizio, i dati sono confrontati con i grafici prodotti nelle pubblicazioni periodiche dell'istituzione indipendente ARNETIS Train Information System (TIS) che gestisce un sistema di informazioni sui treni mediante un'applicazione basata sul Web che supporta la gestione dei treni internazionali. I dati rilevanti sono ottenuti direttamente dai sistemi dei Gestori dell'Infrastruttura.

Qualità servizi ferroviari – monitoraggio della qualità del servizio ferroviario

Nel corso del 2024 l'Agenzia affiderà il monitoraggio della qualità dei treni SFR e dei treni SFM verificando la pulizia delle carrozze, la fruibilità dei servizi igienici, la temperatura di bordo, l'erogazione di informazioni mediante display a messaggio variabile e/o annunci sonori, il funzionamento delle porte di accesso ed intercomunicanti fra rotabili.

L'oggetto dell'affidamento dei servizi consisterà:

- a) nella progettazione e nell'effettuazione del monitoraggio del servizio ferroviario in maniera distinta per i servizi SFM e RV+SFR in materia di:
 - qualità della rete di vendita a terra dei titoli di viaggio;
 - della tipologia e capacità della singola corsa;
 - informazione a terra ed a bordo dei treni;
 - comfort di bordo durante il viaggio;
 - pulizia e stato fisico degli ambienti e degli arredi per i viaggiatori;
 - funzionamento efficace degli impianti,
- b) nella rappresentazione numerica dei livelli di qualità erogata mediante la loro misurazione;
- c) nella misura dello scostamento dei livelli di qualità erogati rispetto ai livelli attesi dall'Agenzia;
- d) nella rappresentazione grafica mediante cruscotti dell'indicatore di qualità degli elementi monitorati, attraverso la media mobile dei dati rilevati negli ultimi 30 giorni di monitoraggio;
- e) nella progettazione e nell'alimentazione di una banca dati presso l'Affidatario, accessibile da remoto da parte dell'Agenzia utilizzando un software nella disponibilità della medesima per effettuare consultazioni, analisi ed estrarre copie di file, eventualmente per l'invio a terzi;

- f) nel monitoraggio di tutte le stazioni/fermate della rete in Piemonte, classificate da RFI nelle categorie Platinum, Gold, Silver e Bronze sulla base delle caratteristiche prestazionali e funzionali, valutate oggettivamente e in grado di esprimerne lo stato attuale e le potenzialità.

Come innanzi specificato le quattro categorie sono così identificate:

- **platinum:** comprende impianti con altissima frequentazione (maggiore di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza.
- **gold:** comprende impianti medio/grandi, con frequentazione alta (maggiore di 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza.
- **silver:** comprende due tipi di impianti:
 - > stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (generalmente maggiore di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza.
 - > stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche maggiore di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.
- **bronze:** comprende piccole stazioni/fermate con bassa o bassissima frequentazione (generalmente maggiore di 500 frequentatori medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

L'Operatore economico che concorrerà all'affidamento del servizio dovrà elaborare una Proposta Progettuale (che sarà parte integrante e sostanziale del Contatto), valutabile ai fini dell'affidamento, nella quale saranno descritte:

- i. le modalità per la definizione del campione dei treni che garantisca la rappresentatività dell'universo dei servizi ferroviari sulla base della numerosità dei treni circolanti tutti i giorni su tutte le direttrici della regione nonché delle frequentazioni misurate dall'OE;
- ii. le modalità per selezionare il calendario delle corse da monitorare rispetto al campione dei treni prescelto;
- iii. le modalità per l'estrazione del calendario del monitoraggio delle stazioni/fermate;
- iv. le modalità per effettuare la ricerca, la selezione, la formazione preventiva degli Ispettori ed i de-briefing periodici nel corso dell'attività;
- v. la metodologia per monitorare lo stato funzionale degli elementi, particolari tecnici, arredi, impianti che caratterizzano la corsa in osservazione ed altre informazioni di interesse per l'EC e per i cittadini;
- vi. la metodologia e gli strumenti con i quali gli Ispettori registreranno i dati osservati;
- vii. la metodologia per controllare, verificare, validare o annullare i dati registrati dagli Ispettori;
- viii. la metodologia per inviare all'Agenzia i dati consuntivo dei livelli di qualità misurati per i diversi aspetti monitorati del sistema ferroviario;
- ix. la procedura con la quale, in qualsiasi momento nel corso della validità del contratto, l'Agenzia potrà accedere da remoto alla banca dati costruita ed alimentata dall'Affidatario.

Al termine di ogni semestre di attività di monitoraggio l'Affidatario dovrà presentare una Relazione Periodica contenente:

- la cronologia delle attività svolte;
- la descrizione di come le indicazioni contenute nella Proposta Progettuale sono state attuate;
- la segnalazione di eventuali criticità riscontrate durante lo svolgimento delle attività;
- le quantificazioni dimensionali delle attività di monitoraggio tra le quali almeno: numero complessivo, numeri dei treni e categoria distintamente per SFM e SFR+RV delle corse con risultato del monitoraggio ammissibile, numero e categoria della stazioni/fermate con risultato del monitoraggio ammissibile.

4.1.5.2 Monitoraggio del servizio urbano e suburbano

A tale scopo è proseguita nel 2023 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 presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell’esercizio al fine di popolare 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.

Monitoraggio velocità Commerciale

Nel corso del 2023 si è continuato a sviluppare la procedura di monitoraggio della velocità commerciale delle linee urbane-suburbane GTT di superficie sulla base di:

- *Estrazione mensile SIS di dati* fornito da GTT su file excel contenente, per ciascuna linea, il valore della velocità commerciale media relativa all’intero mese (in figura è riportato come esempio una estrazione di dicembre 2023);

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
1	linea	media											
2	10	14,11											
3	102	18,08											
4	10N	11,88											
5	11	14,58											
6	12	14,61											
7	13	12,9											
8	132	24,04											
9	14	17,11											
10	15	11,82											
11	159	24,67											
12	15N	15,44											
13	16CD	12,49											
14	16CS	12,08											
15	17	15,24											
16	17B	12,6											
17	18	14,65											
18	19	14,63											
19	19N	18,81											
20	1C	18,64											
21	1N	12,75											
22	2	14,89											
23	21	19,19											

Figura 11 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2023

- *Consuntivazione mensile delle percorrenze* fornita da GTT contenente la produzione chilometrica (veicoli-km) effettivamente effettuate da ciascuna linea nel mese (in figura è riportato come esempio un estratto della *Consuntivazione* di dicembre 2022).

CONTRATTO DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO			
ANNO 2023			
CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI DICEMBRE			
LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	93.249	-	93.249
		-	0
TOTALE da CONTRATTO	93.249	-	93.249

Figura 12 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze di dicembre 2023

Per ogni linea viene calcolato il valore dei veicoli-ora (commerciali) corrispondenti come rapporto tra produzione chilometrica e velocità commerciale.

L'insieme delle linee della rete è partizionato nei quattro sottoinsiemi previsti dal Contratto di Servizio tra Agenzia e GTT per l'esercizio del Servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano di superficie dell'area di Torino:

- linea tranviaria 4,
- altre linee tranviarie,
- linee automobilistiche esercite con bus di lunghezza 18 m,
- linee automobilistiche esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore.

Per ciascuno dei quattro sottoinsiemi di linee la velocità commerciale media viene calcolata la come rapporto tra la somma dei veicoli-km di tutte le linee appartenenti al sottoinsieme e la somma dei veicoli-ora di tutte le linee appartenenti al sottoinsieme.

Per l'intera rete di superficie la velocità commerciale media viene calcolata come rapporto tra la somma dei veicoli-km di tutte le linee della rete e la somma dei veicoli-ora di tutte le linee della rete.

Si ottengono così valori mensili della velocità commerciale media dell'intera rete e dei quattro sottoinsiemi "contrattuali".

I valori medi annui e quelli delle medie mobili si ottengono in modo analogo come rapporto tra la somma dei veicoli-km (di rete e dei sottoinsiemi) di tutti i mesi considerati e la somma dei veicoli-ora (di rete e dei sottoinsiemi) di tutti i mesi considerati.

La tabella che segue riassume l'applicazione della procedura per ciascun mese del 2023 e per l'intero anno.

Tabella 11 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2023

to	4			altri tram			18m			12m			somme totali		
	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc
gen-23	141301	10920	12,94	344730	26684	12,92	544066	35403	15,37	2282659	131048	17,42	3312756	204054	16,23
feb-23	147270	12232	12,04	308433	24024	12,84	534694	29964	17,84	2128040	124140	17,14	3118437	190360	16,38
mar-23	166810	13249	12,59	347811	27180	12,80	522302	32583	16,03	1942763	109037	17,82	2979686	182050	16,37
apr-23	146866	11702	12,55	302044	23067	13,09	468249	28554	16,40	1655813	92176	17,96	2572972	155500	16,55
mag-23	107259	8636	12,42	341089	26424	12,91	622688	41579	14,98	2692746	158002	17,04	3763782	234640	16,04
giu-23	135553	10767	12,59	304190	23499	12,94	509376	33423	15,24	2483399	143887	17,26	3432518	211576	16,22
lug-23	126082	10604	11,89	288106	21824	13,20	503734	32128	15,68	1738395	96346	18,04	2656317	160903	16,51
ago-23	111780	9080	12,31	248509	18116	13,72	525487	32355	16,24	1495171	82110	18,21	2380947	141661	16,81
set-23	136093	11803	11,53	308300	23827	12,94	458635	28460	16,12	1780014	107019	16,63	2683042	171109	15,68
ott-23	142057	12661	11,22	332472	26572	12,51	410938	27932	14,71	1785087	110754	16,12	2670554	177920	15,01
nov-23	143232	12777	11,21	317754	25708	12,36	477889	21457	22,27	1138407	67976	16,75	2077282	127917	16,24
dic-23	126755	11138	11,38	296315	23455	12,63	487525	32230	15,13	1563161	93944	16,64	2473756	160767	15,39
anno 2023	1631058	135570	12,03	3739753	290380	12,88	6065583	376068	16,13	22685655	1316438	17,23	34122049	2118456	16,11

Le tabelle che seguono riportano i valori relativi al 2023 della velocità commerciale media come sopra calcolata.

Tabella 12 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2023

	velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tran	linee bus 18m	linee bus 12 m	totale rete
gen-23	12,94	12,92	15,37	17,42	16,23
feb-23	12,04	12,84	17,84	17,14	16,38
mar-23	12,59	12,80	16,03	17,82	16,37
apr-23	12,55	13,09	16,40	17,96	16,55
mag-23	12,42	12,91	14,98	17,04	16,04
giu-23	12,59	12,94	15,24	17,26	16,22
lug-23	11,89	13,20	15,68	18,04	16,51
ago-23	12,31	13,72	16,24	18,21	16,81
set-23	11,53	12,94	16,12	16,63	15,68
ott-23	11,22	12,51	14,71	16,12	15,01
nov-23	11,21	12,36	22,27	16,75	16,24
dic-23	11,38	12,63	15,13	16,64	15,39
anno 2023	12,03	12,88	16,13	17,23	16,11

La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2018 a dicembre 2023.

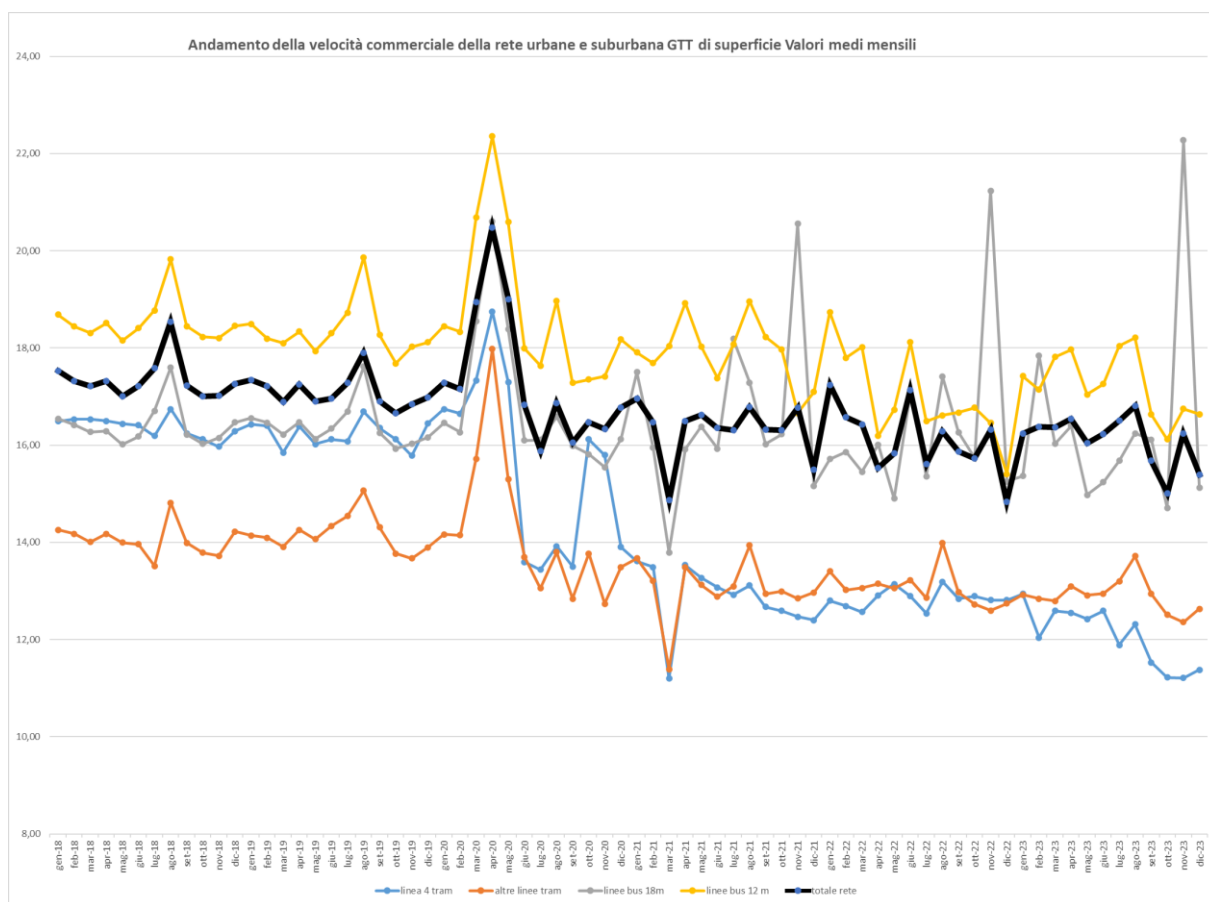


Figura 13 - Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili da gennaio 2018 a dicembre 2023

Si osserva quanto segue:

- si nota che a marzo 2020 c'è stato un picco della velocità commerciale dovuto in generale alla mancanza di utenti alle fermate per la pandemia con conseguente prosecuzione del mezzo senza effettuazione dello stop alle fermate e conseguente aumento della velocità
 - la velocità commerciale della linea tranviaria 4 e quella delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si colloca nella fascia tra 13 e 17 km/h;
 - la velocità commerciale media delle altre linee tranviarie si colloca, in genere, nella fascia tra 13 e 15 km/h;
 - la velocità commerciale media delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore si colloca nella fascia tra 18 e 19 km/h;
 - la velocità commerciale media della rete oscilla attorno al valore di 17 km/h;
 - esiste un picco di innalzamento della velocità media in corrispondenza dei mesi di agosto sia nell'andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell'andamento dei valori medi relativi ai sottoinsiemi "contrattuali";
 - una notevole eccezione si riscontra per tutte le linee per le quali esiste un picco di notevole abbassamento della velocità commerciale media in corrispondenza di marzo 2021 (inferiore a 12 km/h per le "altre linee tranviarie") dovuto a lavori lungo i percorsi stradali.
 - a novembre del 2022 la velocità commerciale delle linee bus 18 metri ha un picco a 21 km/h
 - a maggio 2023 la velocità commerciale di tutte le linee considerate si assesta tra 12 e 17 km/h
- La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2020 a dicembre 2023 della linea 4 - linea 3 - linea 9 - linea 15 - linea 13 - linea 10 - linea 16

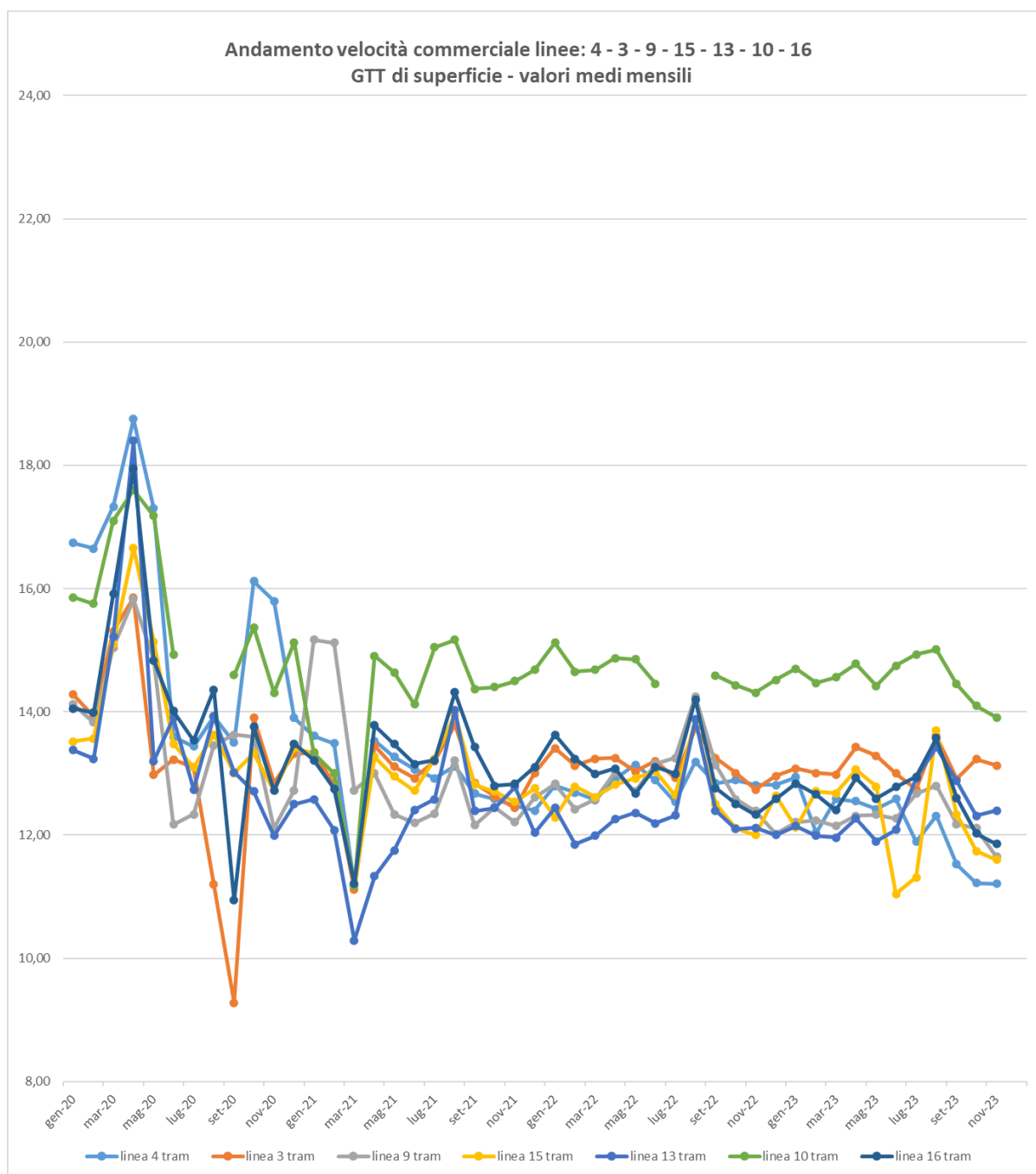


Figura 14 - Andamento della velocità commerciale della rete urbana di superficie – Valori medi mensili delle linee 4 - 3 - 9 - 15-13-10-16

Si osserva quanto segue:

- si nota che a marzo del 2020 abbiamo un picco della velocità commerciale dovuto in generale alla mancanza di utenti alle fermate per la pandemia con conseguente prosecuzione del mezzo senza effettuazione dello stop alle fermate e conseguente aumento della velocità
- si notano dei picchi negativi a settembre 2020 per la linea 3 e linea 16 dovuti ai lavori eseguiti sulle strade durante la pandemia
- la velocità commerciale della linea tranviaria 3 si colloca nella fascia tra 9 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 9 si colloca nella fascia tra 12 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 15 si colloca nella fascia tra 11 e 16 km/h;

- la velocità commerciale della linea tranviaria 13 si colloca nella fascia tra 9 e 15 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 10 si colloca nella fascia tra 11 e 17 km/h e i mesi luglio e agosto 2020 e del 2022 si nota il vuoto perché non hanno circolato;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 16 si colloca nella fascia tra 11 e 18 km/h;
- esiste un picco di abbassamento della velocità media in corrispondenza del mese di marzo 2021 sia nell’andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell’andamento dei valori medi relativi alle linee osservate dovuto a lavori lungo i percorsi stradali;
- le velocità commerciali delle linee 4 -3 - 9 -15-13-16 a dicembre 2023 si assestano tra i 12 e i 13 km/h

Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino

Mensilmente l’Agenzia acquisisce presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell’esercizio, questi file excel contengono l’elenco degli eventi dei passaggi dei mezzi BUS e TRAM su ogni “arco” (porzione minima di spazio che definisce un tratto di rete) della rete urbana e suburbana di Torino, segue immagine di esempio:

	A	B	C	D	E	F	G
1	timereg	timeevento	cinmaxarco	progpas	corsa	cinlinea	turnoveic
2	08/05/2023:01:45:50	08/05/2023:01:45:45	193262	69	1	211	3
3	04/05/2023:01:49:59	04/05/2023:01:49:54	193200	78	1	211	3
4	04/05/2023:01:37:15	04/05/2023:01:37:10	195635	61	1	211	3
5	08/05/2023:01:41:50	08/05/2023:01:41:45	195635	61	1	211	3
6	08/05/2023:01:58:15	08/05/2023:01:58:10	194150	86	1	211	3
7	04/05/2023:01:54:00	04/05/2023:01:53:55	194149	82	1	211	3
8	10/05/2023:01:31:11	10/05/2023:01:31:06	195635	61	1	211	3
9	05/05/2023:01:55:32	05/05/2023:01:55:27	194150	86	1	211	3
10	09/05/2023:02:02:27	09/05/2023:02:02:22	194150	86	1	211	3
11	10/05/2023:01:53:42	10/05/2023:01:53:37	194150	86	1	211	3
12	10/05/2023:01:36:53	10/05/2023:01:36:48	193262	69	1	211	3
13	10/05/2023:01:47:42	10/05/2023:01:47:37	194149	82	1	211	3
14	09/05/2023:01:18:21	09/05/2023:01:18:16	193259	41	1	211	3
15	09/05/2023:01:32:37	09/05/2023:01:32:32	195634	54	1	211	3
16	10/05/2023:01:23:48	10/05/2023:01:23:43	195634	54	1	211	3
17	05/05/2023:01:28:57	05/05/2023:01:28:52	195634	54	1	211	3
18	09/05/2023:01:40:56	09/05/2023:01:40:51	195635	61	1	211	3
19	08/05/2023:01:31:43	08/05/2023:01:31:38	195634	54	1	211	3
20	04/05/2023:01:32:05	04/05/2023:01:32:00	195634	54	1	211	3
21	05/05/2023:12:44:15	05/05/2023:12:44:10	193257	13	1	211	3
22	10/05/2023:12:41:00	10/05/2023:12:40:55	193257	13	1	211	3
23	09/05/2023:12:44:55	09/05/2023:12:44:50	193257	13	1	211	3

Figura 15 - Esempio di eventi di maggio 2023

al fine di popolare un data base contenente tutti i movimenti dei mezzi eseguiti nell’anno della rete urbana e suburbana di Torino si inseriscono in una tabella Access i soli dati con le informazioni necessarie al calcolo delle percorrenze: le colonne B,C,F,H: tempo in cui c’è stato il passaggio sulla rete in un dato istante di un mezzo (colonna timeevento), l’arco di spazio che sta percorrendo (colonna cinmaxarco), la linea che sta facendo (colonna cinlinea) e la matricola del mezzo (colonna matrmezzo).

Sapendo la lunghezza degli archi dalla tabella Archi sempre fornita mensilmente da GTT su file excel

	cinarco	cinnodoor	cinnododes	collegam	lunseginz	lunsegin	lungharco	codrifcart	tramviario	automobil
▶	20436	4972	11141	0	20	24	166	20436 (null)		1
	4615	4795	4915	4	10	20	108	4615 1		(null)
	4616	4796	757	0	10	24	261	4616 (null)		1
	4617	4796	757	32	10	24	272	4617 1		(null)
	4618	4797	760	0	10	24	326	4618 (null)		1
	4621	4800	761	0	10	24	119	4621 (null)		1
	4622	4799	761	32	10	24	128	4622 1		(null)
	4623	4801	762	16	20	24	124	4623 1		(null)
	4624	4801	1735	0	10	24	154	4624 (null)		1
	4625	4802	763	0	10	24	342	4625 1		(null)
	4626	4803	766	0	10	24	364	4626 1		(null)
	4627	6212	1001	0	10	24	201	4627 (null)		1
	4628	6213	6211	1	10	20	197	4628 (null)		1
	4629	4805	529	0	10	24	136	4629 1		(null)
	4633	4804	4806	2	10	20	225	4633 1		(null)
	4634	4806	532	0	10	24	176	4634 1		(null)
	4635	4806	532	16	10	24	173	4635 (null)		1
	4636	4808	4805	0	10	20	272	4636 (null)		(null)
	4637	4808	4805	2	10	20	264	4637 1		(null)
	4638	6180	531	16	10	24	348	4638 1		(null)
	4639	4810	536	0	10	24	144	4639 1		(null)
	4640	5996	1779	0	10	24	158	4640 (null)		1
	4641	4811	1780	0	10	24	84	4641 (null)		1
	4644	4812	525	16	10	24	204	4644 (null)		1

Figura 16 - Esempio di tabella archi dell'anno 2023

si sommano tutti i chilometri degli archi percorsi nel mese da tutti i mezzi di ogni linea utilizzando una query di Access appositamente creata e si esportano i dati in un file excel.

Eseguendo una pivot in excel idonea a raggruppare i dati per linea otteniamo i chilometri effettuati nel mese per ogni linea.

2				
3	Somma di SommaDiSommaDilungharco	lunghezza		
4	codlinea	20	22	34 Totale complessivo
5	10	33700	18001939	23657092 41692731
6	13	6724412	20211810	26936222
7	15	17242463	22736318	39978781
8	16CD	21273609	4673828	25947437
9	16CS	18873018	4237771	23110789
10	3	11229915	21544945	256541 33031401
11	4			118536235 118536235
12	9	7339031	30208168	3825 37551024
13	Totale complessivo	82716148	121614779	142453693 346784620
14				

Figura 17 - Esempio di pivot di febbraio 2023 delle linee TRAM

Confrontando questi chilometri effettivamente visti dal SIS con la percorrenza mensile di tutte le linee dichiarata da GTT che arriva al nostro protocollo da GTT (segue esempio di dati dichiarati della linea 4)

CONTRATTO DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO			
ANNO 2023			
CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI DICEMBRE			
LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	93.249	-	93.249
		-	0
TOTALE da CONTRATTO	93.249	-	93.249

Figura 18 - percorrenza dicembre 2023 linea 4 dichiarata da GTT

inizia la nostra analisi:

si producono delle tabelle con indicatori sui chilometri percorsi che si confrontano con i dati dichiarati da GTT per le linee Bus 12 metri, Bus 18 metri, linee tram, segue esempio di maggio 2023

	dichiarate		viste SIS	
	12m	18m	12m	18m
linee 18m				
1	0	0	0	0
2	0	87.526	8290	80054
5	19.434	63.313	7991	48720
5B	0	8.867	2808	9496
10N	0	19.086	2106	16429
11	36.624	63.216	1407	52983
13	57.629	0	132	3490
14	42.027	21.586	6951	21570
18	0	0	0	0
35	6.454	36.150	114	34445
36	64.770	34.512	1329	33149
42	60.116	22.823	7886	22669
46	0	38.206	10363	38308
51	22.687	22.384	332	19809
57	0	0	0	0
72	0	21.951	1078	29087
72B	0	30.000	885	17265
75	2.421	0	25436	27831
SF1	0	0	0	0
W15	0	909	0	0

Figura 19 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di maggio 2023

Si effettuano infine anche verifiche puntuali su segnalazione di disservizi del servizio TPL da parte di utenti.

Accedendo all'interfaccia del SIS di GTT tramite la connessione VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto è possibile 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.

Si riporta un esempio di un controllo effettuato su segnalazione di un utente per il giorno lunedì gennaio 2023 tra le 7:00 e le 9:00 in cui si procede alla verifica visualizzando l'orario grafico della linea per verificare il mancato passaggio alle 7:39:

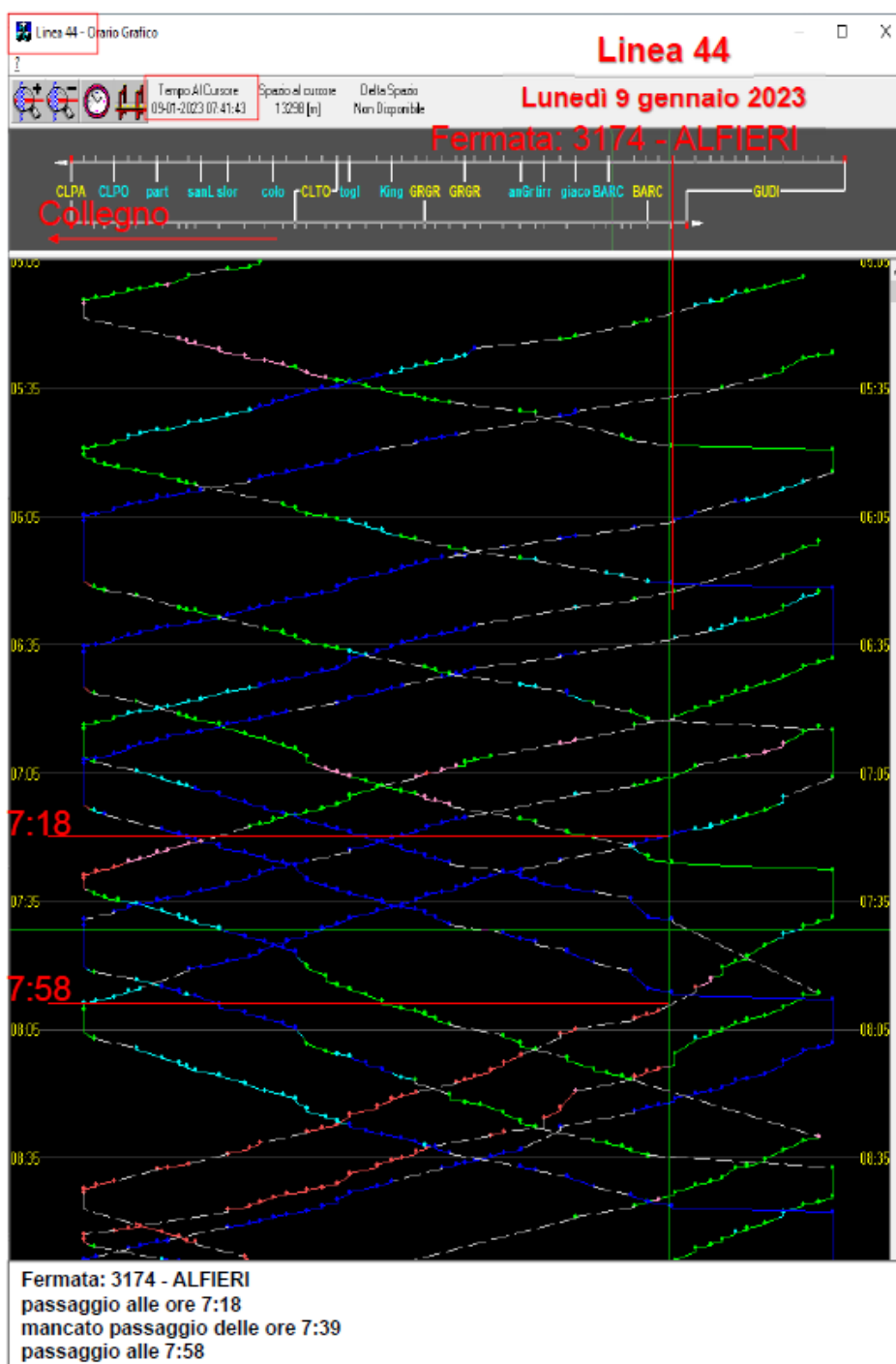


Figura 20 - esempio orario grafico linea

Se lo scostamento tra partenze previste e partenze effettuate risulta significativo si procede alla segnalazione a GTT chiedendole spiegazioni e comunicandole che se il disservizio sarà confermato ai sensi dell'art. 52 comma 2 sarà applicata una penale fino ripristino della corretta esecuzione del servizio.

Sempre in riferimento alle segnalazioni da parte degli utenti di problematiche di esercizio riguardanti le linee del TPL dell'Area Metropolitana di Torino mensilmente si effettua dal primo lunedì del mese alla prima domenica del mese il controllo di tutte le partenze dai capolinea iniziali delle linee del Contratto di Servizio per la mobilità urbana e metropolitana di Torino utilizzando il sistema SIS/Flash Net.

Si trasmette a GTT l'elenco delle linee, le mancate partenze e le linee con tempo di percorrenza effettivo maggiore di 3 minuti rispetto al tempo programmato della settimana in esame.

Tabella 13 - esempio tabella delle mancate partenze e dei tempi di percorrenza maggiore di 3 minuti rispetto al tempo programmato di tutte le linee

Linea/nome file	capolinea Partenza	mancate partenze	corse programmate	%mancate	corse con tempo di percorrenza effettivo maggiore di 3 minuti rispetto al tempo programmato	% con tempo di percorrenza effettivo maggiore di 3 minuti rispetto al tempo programmato
RV2 - feriale, Via Vicuna (Rivalta) - via Griva (Rivalta)	V. LAURA VICUNA N.8	0	66	0,00%	10	15,15%
19N - Largo Donatori di Sangue - Cimitero Monumentale	V. GOTTARDO	0	89	0,00%	9	10,11%
86B - scolastico via Di Vittorio (Venaria) - Via Clavier	V. DI VITTORIO / V. BUOZZI VENARIA	0	5	0,00%	0	0,00%
89B - scolastico via Portalupi (Collegno) - via Crea (Grugliasco)	V. PORTALUPI / V. SAN SAN 24 COLLEGNO	0	5	0,00%	3	60,00%
21 - lunedì, venerdì, via Fossata (stazione Rebaudengo)	V. FOSSATA / V. BONGIOVANNI	1	170	0,59%	4	2,35%
132 - piazza Robotti (Alpignano) - via De Amicis (Fermi)	P. ROBOTTI ALPIGNANO	1	165	0,61%	27	16,36%
67 - piazza Marconi (Moncalieri) - piazza Arbarello (feriale)	P. MARCONI MONCALIERI	16	529	3,02%	21	3,97%
65 - via Servais - piazza Sabotino	V. SERVAIS DOPO C. SACCO E VANZETTI	11	312	3,53%	6	1,92%
16CS - circolare sinistra piazza Sabotino - piazza della Repubblica	P. SABOTINO	22	598	3,68%	6	1,00%
16CD - circolare destra piazza Sabotino - piazza della Repubblica	P. SABOTINO	23	623	3,69%	11	1,77%
35 - via Amendola (Nichelino) - via Artom	V. AMENDOLA FRONTE CENTRO COMMERC. NICHELINO	26	648	4,01%	8	1,23%
ST1 - ospedale Gradenigo - via Cavalli	C. REGINA MARGHERITA - OSPEDALE GRADENIGO	9	221	4,07%	3	1,36%
OB1 - feriale Ospedale San Luigi (Orbassano) - Via Volt	P. LE OSPEDALE SAN LUIGI ORBASSANO	8	192	4,17%	6	3,13%
45B - feriale piazza Cosma e Damiano (Santena)	P. COSMA E DAMIANO	5	118	4,24%	7	5,93%
SE1 - corso Vercelli (Park Stura) - via Lombarda (Setti)	PARCHEGGIO STURA	10	226	4,42%	2	0,88%
9 - piazza Stampalia - corso D'Azeglio	P. STAMPALIA	32	666	4,80%	22	3,30%
17B - feriale, via Crea (Grugliasco) - via Ventimiglia	V. CREA DOPO N.27	14	290	4,83%	25	8,62%
30 - via Gozzano (Chieri) - corso San Maurizio	V. GOZZANO N.6 CHERI	25	500	5,00%	12	2,40%
64 - via Napoli (Grugliasco) - corso Vittorio Emanuele	V. NAPOLI FRONTE N.40	25	475	5,26%	31	6,53%
4 - piazza Derna - str. del Drosso	C. UNIONE SOVIETICA / STR. DEL DROSSO	72	1.354	5,32%	49	3,62%
56 - corso Tirreno (Grugliasco) - largo Tabacchi	C. TIRRENO PRIMA DI V. GOZZANO	36	671	5,37%	48	7,15%
71 - via Farinelli - corso Bolzano	V. FARINELLI / V. TOGLIATTI	26	470	5,53%	13	2,77%
77 - feriale via Sandre (Venaria Reale) - corso Cadore	V. SANDRE VENARIA	18	319	5,64%	24	7,52%
13 - via Servais (festivo)piazza Campanella (feriale)	V. SERVAIS / V. BIANCO	47	805	5,84%	12	1,49%
15 - via Brissogne - piazza Coriolano	V. BRISSOGNE / V. LA THUILE	48	800	6,00%	10	1,25%
45 - piazza Carducci (Santena) - corso Bramante (feriale)	P. CARDUCCI - SANTENA	15	233	6,44%	6	2,58%
68 - via Cafasso - via Frejus	V. CAFASSO PRIMA C. CASALE	44	682	6,45%	20	2,93%
55 - via Moncalieri (Grugliasco) - corso Farini	V. DON BORIO GRUGLIASCO	43	665	6,47%	47	7,07%
62 - piazza Sofia - p.le Caio Mario	P. SOFIA / V. BOTTICELLI	43	596	7,21%	24	4,03%
VE1 - viale Giordano Bruno (Venaria Reale) - via Monte O	V. LE BRUNO PRIMA DI C. MATTEOTTI	21	289	7,27%	26	9,00%
43 - via Gorizia (Rivalta) - via Goito (Moncalieri)	V. GORIZIA	30	408	7,35%	5	1,23%
61 - via Mezzaluna (San Mauro) - corso Vittorio Emanuel	V. MEZZALUNA / V. ANTONELLI SAN MAURO	39	515	7,57%	19	3,69%
2 - via Ponchielli - via Corradino	V. PONCHIELLI PRIMA DI V. BOLOGNA	59	721	7,63%	16	2,22%
12 - via Allason - corso Vittorio Emanuele II	V. ALLASON / C. TAZZOLO	33	419	7,88%	14	3,34%
69 - via Italia (Borgaro) - piazza Stampalia	V. ITALIA DOPO V. LATTES BORGARO T.SE	24	302	7,95%	5	1,66%
36 - piazza Martiri della Libert. (Rivoli) - piazza Mas	C. FRANCIA DOPO V. DON MURIALDO RIVOLI	47	585	8,03%	14	2,39%
6 - piazza Hermada - piazza Carlo Felice	C. GABETTI PRIMA DI P. HERMADA	32	397	8,06%	8	2,02%
10 - c Settembrini (feriale)p.le Caio Mario (festivo)	C. SETTEMBRINI C.21	67	806	8,31%	4	0,50%
75 - piazzale Vallette - largo Tabacchi	P. LE VALLETTE	40	457	8,75%	17	3,72%
72B - feriale corso Machiavelli (Venaria Reale) - via B	C. MACHIAVELLI N.77	23	261	8,81%	14	5,36%
3 - piazzale Vallette - corso Tortona	P. LE VALLETTE	60	678	8,85%	21	3,10%
8 - via Mezzaluna (San Mauro) - corso Bolzano	C. BOLZANO N.47	57	643	8,86%	12	1,87%
11 - via Leopardi (Venaria Reale) - corso Stati Uniti	V. LEOPARDI / P. DE GASPERI	55	619	8,89%	39	6,30%
CP1 - via De Amicis (Fermi M1 - Collegno) - via Musin_ (V. DE AMICIS - STAZIONE METROPOLITANA COLLEGNO	26	289	9,00%	7	2,42%
46 - via Lombardore (Leini) - corso Bolzano	V. LOMBARDORE / V. LE EUROPA	50	544	9,19%	22	4,04%
M15 - bus sostitutivo metropolitana stazione Fermi (Collegno)	V. DE AMICIS DOPO V. FERMI COLLEGNO	5	54	9,26%	24	44,44%
SE2 - feriale corso Vercelli (Park Stura) - via Lombard	PARCHEGGIO STURA	16	169	9,47%	1	0,59%
39 - piazza Baden Baden (Moncalieri) - p.le Caio Mario	P. BADEN BADEN	26	272	9,56%	20	7,35%
34 - feriale, via Bertani - strada Torino (Beinasco) -	STR. TORINO FRONTE CENTRO COMMERCIALE	13	134	9,70%	30	22,39%

Per i Servizi di TPL urbano e suburbano nel territorio della Conurbazione di Alessandria si è proceduto da ottobre 2023 ad una analisi dei dati del CSR-BIP di AMAG estraendo ciò che il cruscotto presenta per ogni mese con i dati per il consuntivo delle corse effettuate e per le validazioni.

Nell'esempio che segue si denotano in Tabella 1 :

- la colonna con sfondo giallo Hcons "n. corse con almeno 1 orario di partenza e/o arrivo al di AMAGcapolinea presente" che rappresenta lo scostamento fra servizio programmato "colonna con sfondo verde - PEA" e servizio erogato.
- le colonne con sfondo blu che presentano la compresenza dei valori dei campi capolinea, orario di arrivo, targa e validazioni

Tabella 14 - esempio tabella del n. corse PEA programmate nella colonna verde e nelle colonne blu la compresenza dei valori dei campi capolinea, orario di arrivo, targa e validazioni

TABELLA 1: linee	PEA az n. corse mese	Dati CSR						Dati CSR			Dati CSR		
		capolinea	%	Hcons	%	targa	%	Hcons&targa&capolinea	%	Hcons&targa&capolinea&saliti	%	sumSaliti	SalitiXcorsa
002 - Spalto Marengo - Cabanette - Cantalupo	2.513	1.907	75,9%	1.208	48,1%	1.208	48,1%	192	7,6%	936	37,2%	1311	6,8
003 - Casalbagliano - Stazione FS - Cimitero	1.975	1.973	99,9%	831	42,1%	525	26,6%	117	5,9%	523	26,5%	553	4,7
004 - Donizetti - Stazione FS - De Gasperi	2.150	1.622	75,4%	837	38,9%	656	30,5%	121	5,6%	542	25,2%	416	3,4
005 - Stazione FS - Marengo - Perfumo - Bettale	1.558	1.477	94,8%	340	21,8%	174	11,2%	24	1,5%	173	11,1%	119	5,0
006 - De Gasperi - Stazione FS - Guala AGV	230	190	82,6%	71	30,9%	54	23,5%	12	5,2%	40	17,4%	181	15,1
010 - Alessandria - Valle S. Bartolomeo - Pecetto - Pellizzari	150	125	83,3%	82	54,7%	0	0,0%	25	16,7%	59	39,3%	75	3,0
011 - Alessandria - S. Michele Giardinetto	100	60	60,0%	42	42,0%	40	40,0%	4	4,0%	26	26,0%	5	1,3
013 - Alessandria - Mandrogne - S. Giuliano V. - Rivalta S.	646	535	82,8%	112	17,3%	16	2,5%	8	1,2%	12	1,9%	125	15,6
014 - Alessandria - Castelceriolo - Lobbi - San Giuliano Nuovo	500	482	96,4%	85	17,0%	8	1,6%	2	0,4%	8	1,6%	34	17,0
015 - Alessandria - Valenza	817	432	52,9%	149	18,2%	56	6,9%	18	2,2%	41	5,0%	355	19,7
016 - Valenza Urbano Corto	450	450	100,0%	92	20,4%	92	20,4%	5	1,1%	92	20,4%	12	2,4
AC - Michel - Stazione FS - De Gasperi	825	825	100,0%	427	51,8%	232	28,1%	50	6,1%	232	28,1%	99	2,0
B - Ceriana - Mazzini (LibertÀ) - Stazione FS	1.372	829	60,4%	754	55,0%	442	32,2%	180	13,1%	162	11,8%	524	2,9
F - Cimitero - Volta - Pista - Casarmette	210	209	99,5%	53	25,2%	37	17,6%	0	0,0%	37	17,6%	0	0,0

4.1.5.3 Monitoraggio del servizio extraurbano

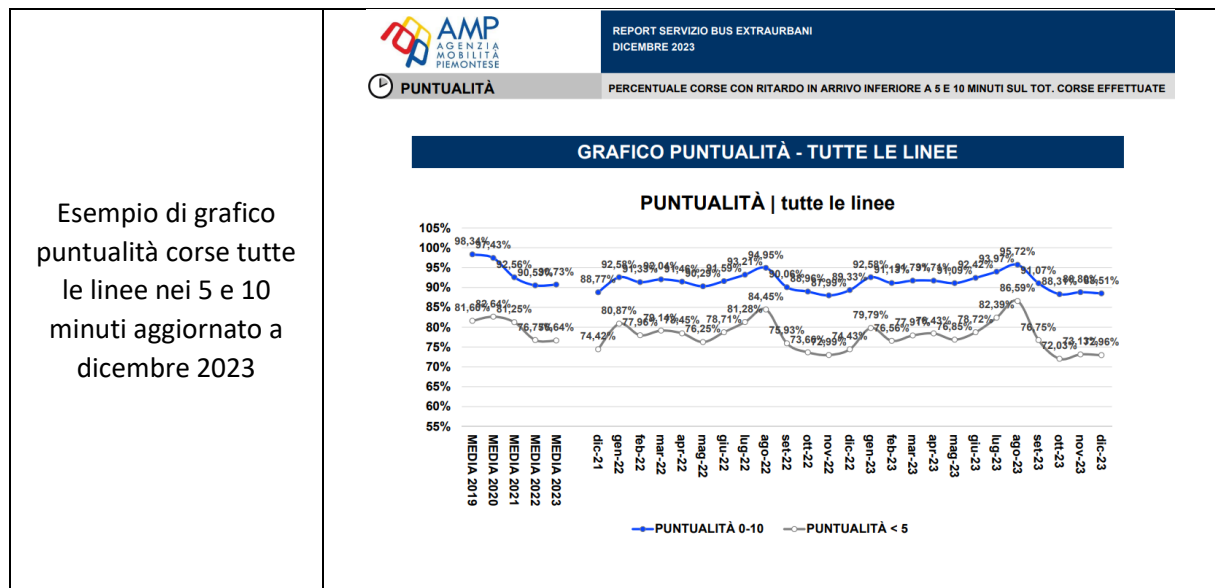
Per il monitoraggio del Servizio extraurbano Agenzia e Città metropolitana impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l'intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli).

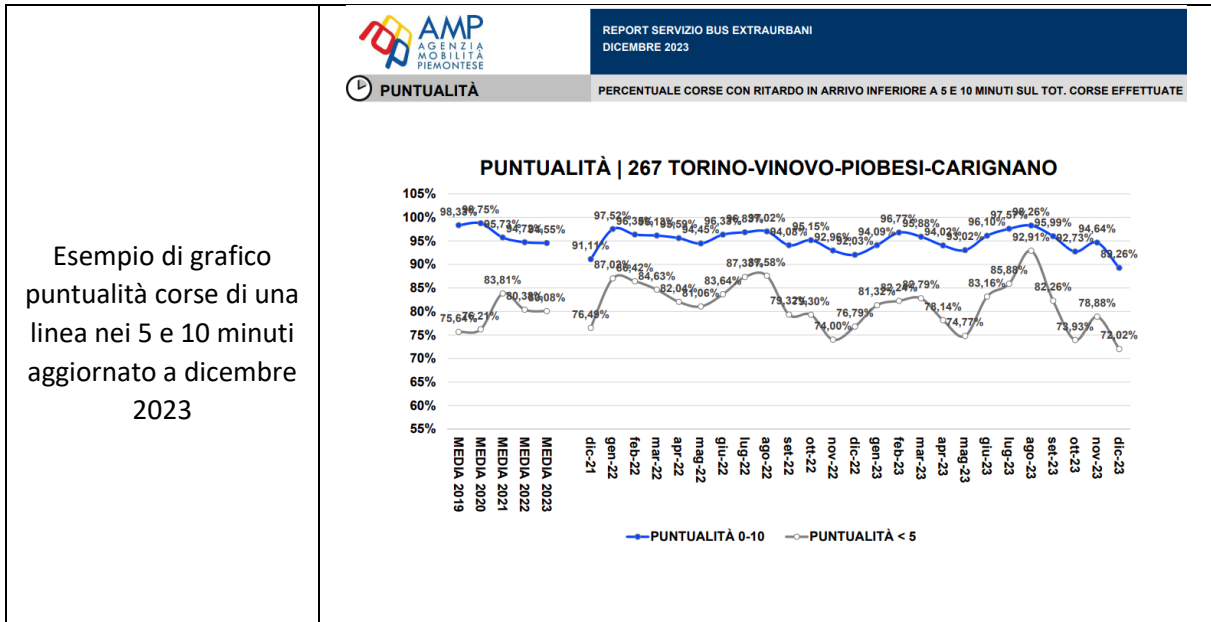
Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

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

- L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area metropolitana considerando come indicatore della *puntualità*, la percentuale di bus con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 10 minuti sul totale delle corse dei bus effettuate e l'elenco dei singoli casi di peggior ritardo nel mese.

Questi report sono scaricabili dal sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it - "Monitoraggio dei Servizi").





Esempio di elenco puntualità corse dei singoli casi di peggior ritardo nel mese aggiornato a dicembre 2023

ELENCO CORSE DEI SINGOLI CASI DI PEGGIOR RITARDO NEL MESE

🚌

LINEA 267

PERIODO: DICEMBRE 2023

DATI BUS (ordinati per ritardo medio in arrivo decrescente)

CORSIA	PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA	PERIODO	DATA	PUNTUALITÀ RITARDO PARTENZA					PUNTUALITÀ RITARDO ARRIVO								
							0	5	10	15	20	0	5	10	15	20				
2654	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	07:20	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	08:23	FER5	20/12/2023	1													
2655	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	07:28	TORINO - PIAZZA CAIO MARCO	08:05	FER5-A4	20/12/2023	12													
2678	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	12:04	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	13:15	FER5	18/12/2023	10													
2669	CARIGNANO - PIAZZA DONATORI DI SANGUE - CAPOL.	06:50	TORINO - PIAZZA CAIO MARCO	09:32	SCOLG5	20/12/2023	0													
2687	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	20:20	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	21:05	FER5-A4	13/12/2023	26													
2648B	CARIGNANO - PIAZZA DONATORI DI SANGUE - CAPOL.	06:40	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	08:15	SCOLG5	06/12/2023	3													
2670	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	10:04	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	10:55	FER5-A2	20/12/2023	5													
2658	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	06:48	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	07:40	FER5-A4	20/12/2023	5													
2608	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	07:30	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	08:21	FER5	20/12/2023	14													
2683	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	18:19	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	19:10	FER5-A2	21/12/2023	17													
2646	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	21:10	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	21:58	FER5-A4	13/12/2023	20													
2671	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	18:29	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	19:20	FER5	20/12/2023	0													
2694	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	10:28	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	19:50	FER5	18/12/2023	20													
2692	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	17:29	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	18:25	FER5-A4	04/12/2023	26													
2641	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	18:30	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	19:25	FER5-A4	04/12/2023	13													
2647B	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	08:24	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	09:10	SABA	08/12/2023	4													
2648B	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	18:00	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	18:56	FER5	08/12/2023	8													
2645	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	15:09	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	16:00	FER5-A4	13/12/2023	0													
2645	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	20:00	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	20:50	FER5-A4	18/12/2023	14													
2657	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	06:34	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	07:25	FER5	20/12/2023	0													
2653	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	04:49	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	05:45	FER5-A4	21/12/2023	1													
2687	CARIGNANO - PIAZZA DONATORI DI SANGUE - CAPOL.	18:50	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	18:56	SCOLG5	04/12/2023	1													
2632	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	18:30	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	18:21	FER5	01/12/2023	0													
2642	TORINO - TERMINAL BUS TORINO ESPOSIZIONI	18:15	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	20:10	FER5-A2	15/12/2023	11													
2651A	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	07:14	TORINO - PIAZZA CAIO MARCO	07:55	SCOLG5	20/12/2023	1													
2686	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	20:59	TORINO - PIAZZA CAIO MARCO	21:30	FER5	21/12/2023	3													
2628B	PIOBESI TORINESE - CAPOLINEA - VIA TORINO, 41	18:26	CARIGNANO - PIAZZA DONATORI DI SANGUE - CAPOL.	18:41	SCOLG5	13/12/2023	19													

OTX (Sistema per l’Osservazione del Trasporto extraurbano)

Con la nuova stipula del contratto di manutenzione del sistema OTX si è rinnovata l’attività di manutenzione del sistema stesso in collaborazione con la Società DIVITECH. Tale attività ha comportato:

- l’aggiornamento del quadro del parco veicoli autorizzato e equipaggiato con gli appositi dispositivi
- l’analisi delle prestazioni del sistema, confrontando il servizio osservato sulle diverse linee con gli standard definiti a livello contrattuale e approfondendo le cause degli eventuali disallineamenti al fine di intervenire nella risoluzione dei problemi

Nel corso del 2023, in aggiunta a queste attività, si è reso necessario un intervento di sostituzione della prima generazione di centraline OTX (dovuto a obsolescenza non più gestibile, in particolare del

modulo GPS) e, cogliendo l'occasione, si è proceduti ad una redistribuzione anche della seconda generazione di centraline, così da portare ad un aggiornamento e razionalizzazione della flotta.

Gli effetti dell'intervento sono stati e verranno monitorati (come indicato sopra) nel nuovo contratto di manutenzione affinché, auspicabilmente, questo comporti sia un miglioramento delle prestazioni e dell'affidabilità del sistema, sia una razionalizzazione della manutenzione, soprattutto nelle flotte aziendali dove le centraline sono condivise con il sistema BIP.

Tali attività sono in corso di svolgimento e proseguiranno nei prossimi anni, in attesa di definire il nuovo assetto del sistema OTX alla luce dei cambiamenti nel sistema informativo regionale.

Nel corso dell'anno 2023 il parco veicoli di ExtraTo è stato oggetto di un costante ammodernamento grazie all'inserimento nella flotta di numerosi autobus nuovi di fabbrica acquistati con contribuzione pubblica

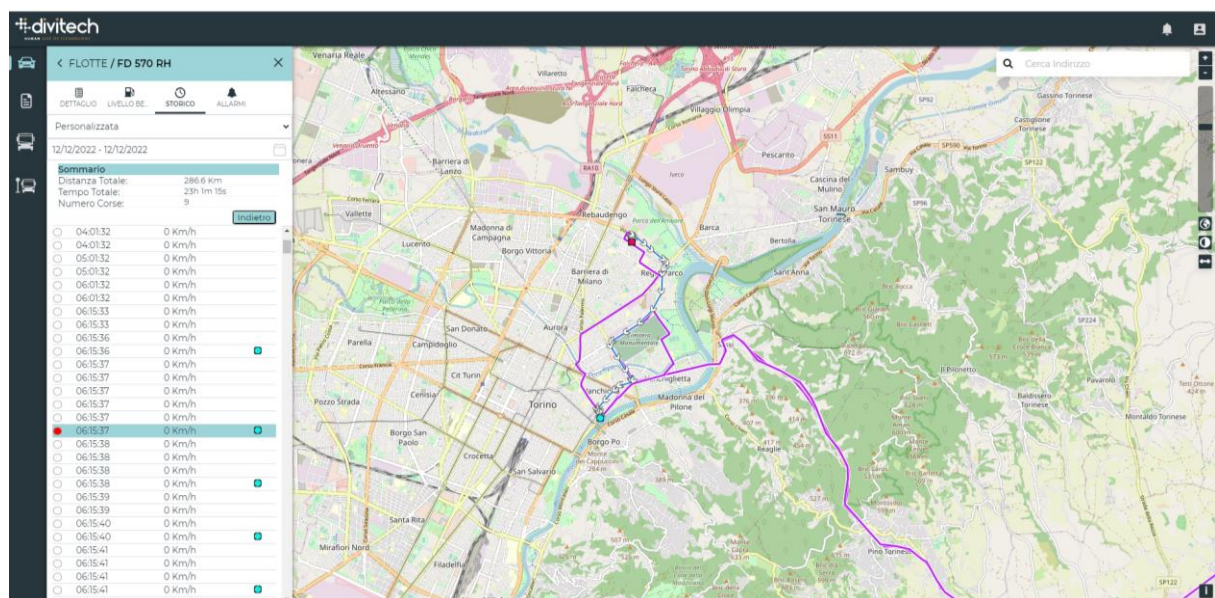


Figura 21 – Sistema di monitoraggio esempio di monitoraggio delle posizioni del mezzo

4.1.5.4 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale

Esistono le banche dati della Regione Piemonte per la realizzazione di progetti e piattaforme applicative web denominati rispettivamente:

- “Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL”: essa permetterà alle Aziende di rendicontare annualmente la propria dotazione organica, sia per l’assolvimento del DIT che per l’accesso ai contributi per il rinnovo contrattuale degli addetti autoferrotranvieri del TPL, ai sensi delle leggi n° 47/2004, 58/2005 e 296/2006.
- “Banca dati Parco mezzi TPL”, essa verrà utilizzata per assolvere il DIT relativamente al parco veicoli TPL e per i procedimenti autorizzativi sui diversi Contratti di Servizio.
- “Banca dati Transit Cafè”, che verrà utilizzata in sostituzione della Banca Dati Omnibus utilizzata per la gestione tecnico-amministrativa dei Programmi di Esercizio Aziendali dei servizi di TPL inerenti ciascun contratto di servizio.
- CSR-BIP e cruscotti BIPEX.

- Cabina di regia dell'infomobilità regionale.

Le anagrafiche per il funzionamento di questa piattaforma (aziende/consorzi, contratti di servizio) sono condivise tra i vari applicativi.

Le funzionalità previste in queste banche dati sono in parte già presenti nella piattaforma Osservatorio Nazionale TPL e nelle piattaforme gestite dall'ART; nella fase di integrazione di esse si dovrà tenere conto del principio *Once Only* secondo cui i dati vanno condivisi nell'ambito della PA evitando duplicazioni di richieste nei confronti dei soggetti chiamati ad alimentare le banche dati.



Il seguente progetto costituisce una declinazione operativa della linea strategica **Digitalizzazione** enunciato al paragrafo 3.1.

4.1.5.5 Sistema BIP e flussi di dati con standard BIPEX

L'Agenzia è stata coinvolta, dal 2016 in maniera più sistematica, da Regione Piemonte nei tavoli tecnici per lo sviluppo del sistema BIP, per il suo ruolo nel sistema di governance del TPL piemontese e come supporto alle attività tecniche affidate al gestore tecnologico del progetto 5T.

L'Agenzia, per quanto di competenza, collabora all'evoluzione del sistema BIP nell'ottica, da un lato, di contribuire a creare le condizioni perché il sistema soddisfi i requisiti di funzionalità ed efficienza desiderati, dall'altro per costruire gli strumenti di elaborazione e gestione dei dati disponibili utili per le attività di programmazione, gestione, controllo e monitoraggio del servizio di TPL.

L'architettura del sistema prevede un "collettore" dei dati inviati dalle Aziende (in formato BIPEX, secondo gli obblighi previsti da Regione con il DIT) denominato CSR-BIP, che è il centro deputato a implementare i servizi, i cruscotti e i report per gli Enti per le attività descritte in precedenza.

Regione, servendosi del supporto di 5T e talvolta della partecipazione di AMP, periodicamente verifica lo stato di attuazione e completamento di tali flussi BIPEX, concedendo alle Aziende eventuali proroghe giustificate.

Tale sistema assume priorità per la conoscenza della mobilità e l'uso del TPL.



Il seguente progetto costituisce una declinazione operativa della linea strategica **Digitalizzazione** enunciato al paragrafo 3.1.

4.1.5.6 Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità

L'Agenzia, da fine 2017, collabora con 5T (su mandato della Regione Piemonte) allo sviluppo e al consolidamento del nuovo strumento regionale per la programmazione e gestione dei PEA, denominato Transit Cafè (che ha sostituito Omnibus), fornendo specifiche e supporto allo sviluppo.

Con l'arrivo del 2021 5T ha provveduto, in sinergia con AMP, al cosiddetto "ribaltamento" al nuovo anno degli ultimi dati, importati in Transit Cafè, presenti nelle basi dati Omnibus dei vari Enti.

Transit Cafè ha così ufficialmente sostituito Omnibus, con riferimento ai dati sui servizi TPL della Regione Piemonte, dal 1 gennaio 2021.

Si continuerà quindi a collaborare allo sviluppo del tool e a suggerirne miglioramenti sia di tipo “strutturale” (dato il suo ruolo nel SIRT, es. allineamento con le Anagrafiche, evolutive nel sistema BIP, ecc.) che di tipo più puntuale per assicurarne un corretto utilizzo nell’attività ordinaria.

Con nota prot. 56138/A/1800° del 28/12/2023 la Regione Piemonte ha comunicato di aver affidato a 5T srl una serie di servizi tecnici a favore di AMP riguardo:

- Inizializzazione e/o aggiornamento della base dati Transit Cafè per tutti i feed dei Contratti di servizio in capo ad AMP.
- Affiancamento e supporto ad AMP per la codifica univoca delle corse nei feed Transit Cafè e nei flussi BIPEX-TPL.
- Evoluzione delle descrizioni dei percorsi Transit Cafè dai nodi bidirezionali alle fermate monodirezionali censite nella anagrafica regionale delle fermate.

L’aggiornamento della base dati operativa dei servizi TPL assume priorità anche per fornire le informazioni al pubblico.

Il seguente progetto costituisce una declinazione operativa della linea strategica **Digitalizzazione** enunciato al paragrafo 3.1.

4.1.6 Il sistema tariffario

4.1.6.1 Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata

La D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013 ha previsto che, a partire dal 2015, sia ristabilito l'adeguamento automatico delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale per il quale *“a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno, è autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell’inflazione programmata dal Governo nell’anno precedente”*.

L’AMP verifica negli anni l’andamento del Tasso di inflazione Programmata (TIP) attraverso la consultazione delle pubblicazioni periodiche del Dipartimento del Tesoro.

Sono oggetto di monitoraggio ai fini dell’adeguamento, oltre al complesso delle tariffe regionali previste dalla D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013 e suoi allegati:

- la tariffa ferroviaria urbana attualmente in vigore nel Nodo di Torino (Tariffa Trenitalia 14/TO);
- le tariffe nella tratta ferroviaria Settimo – Chieri, così come introdotte con D.G.R. 23 – 3968 del 26/09/2016, mantenute in vigore al fine di garantire i rapporti di proporzionalità con il Biglietto Integrato e che restano allineate alle corrispondenti tariffe di corsa semplice a zone GTT;
- l’abbonamento ferroviario Under 26 adeguato della medesima misura percentuale dell’abbonamento annuale ordinario;
- Il biglietto integrato metropolitano.

L’ultimo atto approvato è stata la Deliberazione del Consiglio d’Amministrazione n° 5 del 26 gennaio 2024.

Nel triennio 2024-2026 l’Agenzia proseguirà il monitoraggio dell’andamento del Tasso di Inflazione programmata pubblicato dal Dipartimento del Tesoro, al fine di applicare i futuri adeguamenti al complesso delle tariffe regionali.

4.1.6.2 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 di area metropolitana denominato “Integrato A” per le zone U + A del sistema Formula;
- un biglietto di area metropolitana denominato “Integrato B” per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula.



Figura 22 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano

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.

A seguito dell’entrata a regime del sistema di validazione elettronica sulla rete urbana e suburbana di GTT, il biglietto integrato è stato trasferito su supporto *chip-on-paper*.

4.1.6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali - Progetto BIPforMaaS

Nel primo semestre 2020 l’Agenzia è stata chiamata a partecipare al tavolo di lavoro per la realizzazione del Progetto BIPforMaaS commissionato dalla Regione Piemonte alla propria Società “in house” 5T.

Nel documento “BIPforMaaS for Restart (Versione 1.0 del 14 maggio 2020)” predisposto dalla Società 5T si legge:

“BIPforMaaS è un progetto strategico di Regione Piemonte, coordinato da 5T, che intende creare le condizioni per la diffusione di servizi MaaS nell’area urbana e metropolitana di Torino e in tutto il territorio piemontese, a partire dal sistema di bigliettazione elettronica del trasporto pubblico locale BIP.

BIPforMaaS vuole stimolare e accompagnare la trasformazione digitale del nostro sistema di mobilità e definire l’insieme delle regole per il futuro mercato dei servizi MaaS, abilitato da una Piattaforma Regionale MaaS. Il progetto abbraccia tutti gli aspetti legati allo sviluppo dei servizi MaaS: le esigenze degli utenti in una mobilità sempre più digitale; il sistema di regole, le policy e il ruolo della governance pubblica; i modelli di business e gli accordi commerciali tra i diversi operatori di trasporto e i nuovi provider di servizi digitali di mobilità; le piattaforme tecnologiche, i dati e gli standard. BIPforMaaS intende coinvolgere tutti gli stakeholder in un percorso collaborativo per creare una visione comune e dare vita ad un ecosistema per il MaaS del Piemonte.

In questo contesto, la Regione Piemonte e il sistema delle amministrazioni locali si presentano come la prima amministrazione pubblica in Italia ad avere un progetto dedicato al MaaS già attivo, con una visione chiara di come la mobilità cambierà e di come poter governare questo cambiamento, generando benefici economici, ambientali e sociali.”

Elemento fondamentale del Progetto BipforMaaS è l’introduzione di un titolo di viaggio “payperuse” e “post payment” che dovrà permettere, a tendere, l’uso di qualsiasi servizio di trasporto - pubblico collettivo, pubblico individuale, o condiviso (car/bike/scooter sharing) – esistente in Piemonte.

Si tratta di un titolo di viaggio con tariffa per viaggio-distanza decrescente all’aumentare del numero di viaggi effettuati e di distanza totale percorsa in uno stabilito periodo di tempo. La tracciatura dei viaggi avviene tramite il sistema BIP con validazioni con BIP Card o con l’equivalente applicazione SmartBIP per smartphone. L’importo viene determinato, e il pagamento viene effettuato, “a consuntivo” al termine del periodo stabilito.

Per l’attuazione di quanto sopra è indispensabile la presenza di una affidabile “Piattaforma Digitale SmartBIP & Payperuse per smartphone”, che registri e mantenga traccia di tutte le transazioni operate e di tutti i dati necessari per il calcolo della tariffa.

Per sua natura il titolo di viaggio è sovra-aziendale e gli introiti derivanti dalla sua vendita vanno ripartiti tra i vari Operatori TPL in funzione dell’utilizzo dei servizi svolti da ciascun operatore.

In una situazione “a regime” gli introiti dovranno confluire in un conto corrente bancario dedicato intestato ad un organismo consortile formato da tutti gli Operatori TPL; tale organismo provvederà alla ripartizione degli introiti secondo regole condivise tra tutti gli Operatori.

Nel progetto BIPforMaaS si propone che alcune delle funzioni dell’Organismo Consortile vengano svolte, nella fase di avvio, dall’Agenzia.

In varie riunioni del tavolo di lavoro si è cercato di definire il ruolo che l’Agenzia può/deve assumere nel Progetto BIPforMaaS e quali funzioni svolgere nel novero degli attori interessati al Progetto. A seguito di queste riunioni è stata fatta circolare una bozza di Protocollo d’Intesa nella quale sono precisati gli impegni che si assumeranno i sottoscrittori (Comune di Torino e Città Metropolitana di Torino oltre a Regione Piemonte ed Agenzia)

L’Agenzia ha affermato la disponibilità a svolgere un ruolo di “facilitatore” del progetto operando, per quanto possibile, per una sua favorevole accettazione da parte degli Operatori.

In questa ottica l’Agenzia si è resa disponibile a:

- Indicare le interrogazioni da sviluppare sulla Piattaforma Digitale SmartBIP & Payperuse per smartphone e verificarne il funzionamento.
- Adeguare i contratti di servizio con le aziende TPL per garantire le implementazioni di BIPforMaaS, SmartBIP, Payperuse ed infomobilità secondo le specifiche formalizzate dalla Regione Piemonte.
- Erogare alle Aziende (operatori TPL) gli importi degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio BIPforMaaS, SmartBIP, Payperuse secondo la ripartizione estratta mediante l’accesso alla Piattaforma Digitale e l’utilizzo degli applicativi ivi presenti.

mentre ha manifestato la propria contrarietà ad assumere ruoli e svolgere funzioni connesse alla gestione dei clienti, alla gestione finanziaria ed a sviluppi tecnologici, come inizialmente prese in considerazione nel progetto. Tra queste, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Titolarità dei dati dei clienti in fase di avvio.
- Gestione conto corrente per fase di avvio SmartBIP e Payperuse.
- Definizione regole flussi finanziari (incassi da utenti e trasferimenti verso operatori TPL).
- Gestione tecnica pagamento, fatturazione e clearing.

Nei primi mesi del 2021 Regione Piemonte, con il supporto di 5T e la partecipazione di AMP, ha avviato un percorso condiviso di presentazione di questo progetto alle aziende di TPL, auspicando una loro attiva partecipazione con proposte migliorative al progetto.

Questo percorso si è esplicitato in una lunga serie di incontri, con cadenza circa settimanale da gennaio ad inizio aprile, suddivisa in due tavoli tematici, uno Commerciale-Amministrativo e l’altro Tecnico-Organizzativo.

Questi incontri hanno portato ad una evoluzione del quadro precedentemente descritto, portando ad una serie di variazioni, tra le quali:

- gli importi degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli verrebbero direttamente erogati dalla piattaforma all’azienda o al raggruppamento di aziende a cui il titolo fa riferimento;
- il ruolo di Agenzia dunque si semplifica allineandosi maggiormente a quanto già proposto, cioè un ruolo di “facilitatore” del progetto, dando la propria disponibilità alla collaborazione ove richiesto e per quanto di competenza;
- è stato costruito e adeguato a queste novità un modello di business e sostenibilità del progetto, grazie anche al contributo reso a Regione e 5T dai consulenti incaricati di PwC;
- è stato riformulato il cronoprogramma relativo ai vari progetti, dando priorità allo SmartBIP (come attivazione di un canale digitale di pagamento) propedeutico al BIPforMaaS, con un successivo avvio del Pay-per-use.

Dal punto di vista più prettamente tecnico, gli incontri relativi hanno visto la presentazione alle aziende delle soluzioni concordate e proposte da Regione e 5T, da cui ha preso inizio il confronto e dibattito. Sono stati affrontati svariati temi, dalle modalità di vendita dei titoli e di gestione del cliente a quelle relative alla validazione e controlleria, con i relativi impatti sui sistemi esistenti e le necessità di scambio dati e integrazione della piattaforma SmartBIP con i CCA aziendali.

In particolare un punto dibattuto, dove si sono presentate visioni differenti, è l’utilizzo del QR code passivo per la validazione a bordo mezzo. A seconda della soluzione proposta si possono avere impatti diversi sul sistema, dall’esperienza utente fino all’implementazione tecnica della soluzione scelta.

Un altro punto dove si sono analizzati diversi scenari è quello legato alle modalità di vendita dei titoli, che possono essere più o meno “spostate” verso la piattaforma SmartBIP o verso i sistemi aziendali.

A fine percorso è stato previsto un documento, per ognuno dei due tavoli, conclusivo e riepilogativo del lavoro svolto.

Le aziende hanno richiesto, tramite le loro associazioni di categoria, di poter presentare una proposta di soluzione tecnica alternativa a quella discussa nei tavoli.

Alla luce di queste variazioni è stato quindi anche rivisto il protocollo d’intesa tra gli Enti.

4.1.7 La comunicazione del trasporto pubblico

Alla programmazione dei trasporti, l’Agenzia affianca numerose attività di comunicazione rivolta ai cittadini, per migliorare la conoscenza e l’uso del trasporto pubblico. Nel dettaglio:

4.1.7.1 Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

Alla programmazione dei trasporti, l’Agenzia affianca numerose attività di comunicazione rivolta ai cittadini, per migliorare la conoscenza e l’uso del trasporto pubblico. Nel dettaglio:

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

Il sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it) contiene tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Il sito è costantemente aggiornato negli orari (ad ogni variazione di orario, comprese le vco, si provvede ad aggiornare le tabelle orari presenti sul sito) e nelle informazioni (con due sezioni dedicate alle novità e alle promozioni in corso).



Figura 23 - Home Page del sito SFM

All’inizio del 2015 al sito SFM se ne è affiancato uno analogo dedicato ai servizi ferroviari regionali (SFR) (www.sfrpiemonte.it)



Figura 24 - Home Page del sito SFR

4.1.7.2 Sito internet MeBUS

(www.mebus.it)

Lanciato nel 2015, il sito offre le informazioni di base per utilizzare i servizi a chiamata MeBUS gestiti dell’Agenzia (Figura 25).

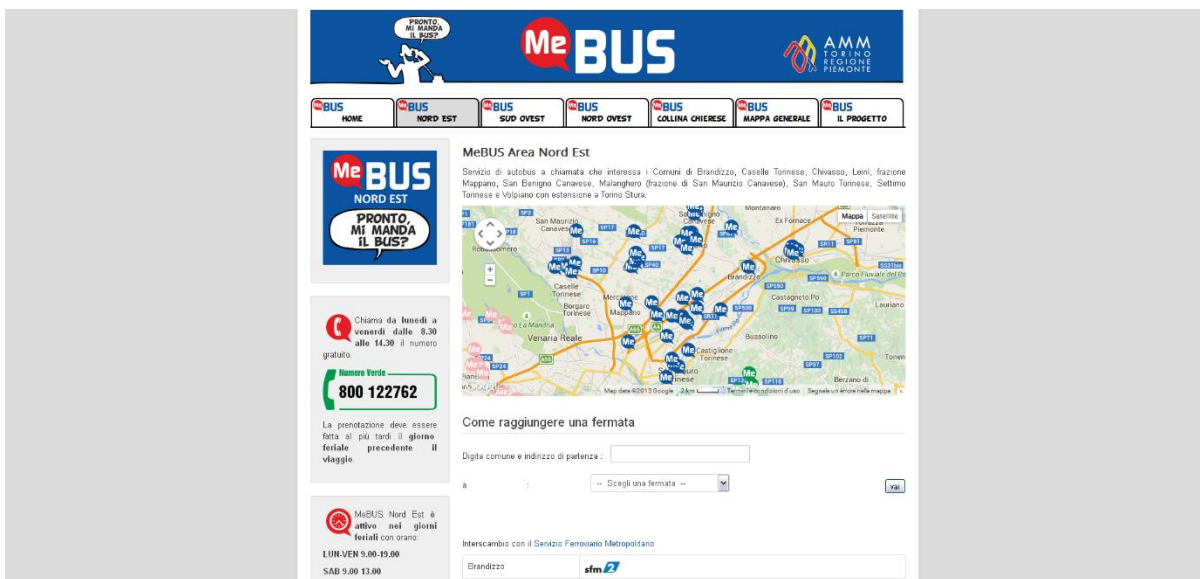


Figura 25 – sito MeBUS

Il sito MeBUS dovrà essere oggetto di aggiornamento alla luce della riprogrammazione ed evoluzione dei servizi a chiamata che saranno attuati nel corso del prossimo triennio.

4.1.7.3 Social Network

L’Agenzia comunica con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio. L’attività normale prevede la pubblicazione di circa 2/3 post al giorno. Viene risposto praticamente a tutti i

messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti commenti fatti ai post dagli utenti.

I social network sono utilizzati anche per promuovere l'utilizzo del SFM in occasione di particolari eventi.

AMP si avvale dell'Agenzia Modus Operandi snc per effettuare iniziative di comunicazione e in particolare per l'interpretazione dei *sentiment* sul web e sui social network.

Si stanno avviando sperimentalmente alcuni report tra cui si segnala il REPORT SOCIAL E WEB SENTIMENT sulla tratta sfm di recente apertura Aeroporto Ciriè Ceres dal 17/01 al 31/01 2024.

4.1.7.4 Sito istituzionale dell'Agenzia

Il sito istituzionale risulta confacente ai moderni standard di navigazione multi-dispositivo con particolare attenzione alla fruibilità dei contenuti attraverso gli schermi di ridotte dimensioni (smartphone e tablet). Esso è stato rinnovato integralmente nel corso del 2021 avvalendosi di tecnologie *open source*.

Il sito assolve agli obblighi di trasparenza della PA attraverso la Sezione *Amministrazione Trasparente*, permette l'accesso agli applicativi Albo pretorio e Atti Amministrativi, ai Bandi e agli Avvisi, fornisce aggiornamenti sulle tariffe regionali in vigore, consente di consultare i Contratti di Servizio di cui l'Ente è soggetto committente e, dal primo semestre 2022, comprende anche una Sezione *Notizie* che viene periodicamente aggiornata con gli eventi e i temi di maggiore interesse (modifiche ai servizi sul territorio, pubblicazione delle carte della mobilità, organizzazione di eventi connessi alla partecipazione ai progetti europei).

Nel 2023 è stato iniziato un processo di rinnovo del layout di alcune sezioni del sito, al fine di migliorare la fruibilità e riordinare i contenuti. In particolare, sono state riorganizzate le sezioni *Dati e statistiche* > *Indagini IMQ* e *Servizi e Contratti*. Questo layout sarà progressivamente esteso ad altre parti del sito.



Figura 26 – Sito Agenzia – nuovo layout sezione Indagini IMQ

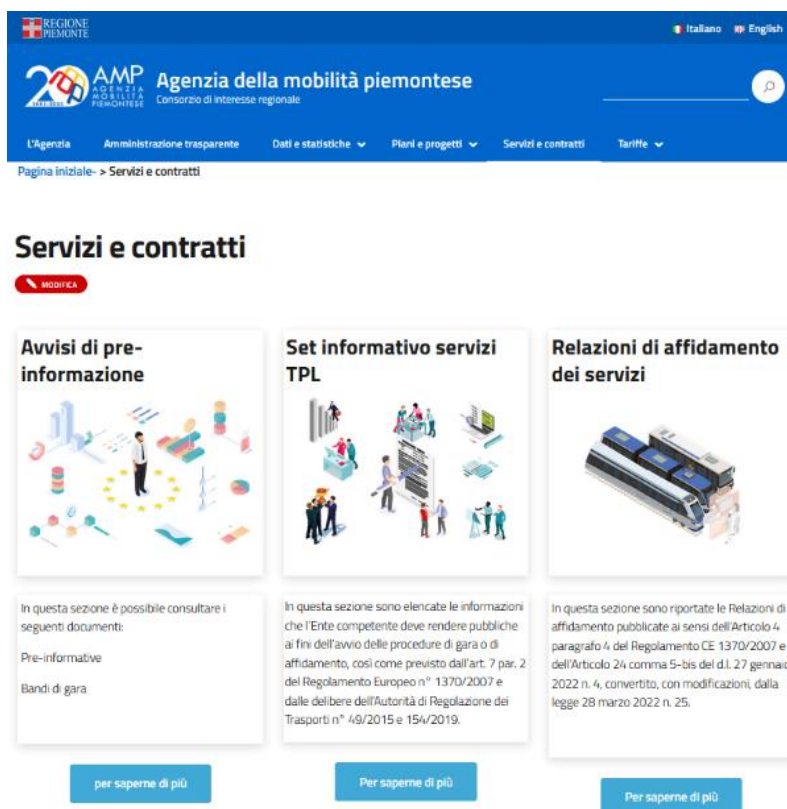


Figura 27 - Sito Agenzia – nuovo layout sezione Servizi e Contratti

5 APPENDICE: AMP BAROMETER 2012-2021

Si rimanda a quanto già pubblicato sul Report attività Agenzia 2022 reperibile sul sito di AMP alla pagina:

<https://mtm.torino.it/it/piani-progetti/>

6 APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità

Si rimanda a quanto già pubblicato sul Report attività Agenzia 2022 reperibile sul sito di AMP alla pagina:

<https://mtm.torino.it/it/piani-progetti/>

7 APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale

Indice

PARTE I. RAPPRESENTAZIONE DELLA CONSISTENZA DI PERSONALE AL 31 DICEMBRE DELL'ANNO PRECEDENTE	89
DOTAZIONE ORGANICA COMPLESSIVA AL 31/12/2023:	89
SUDDIVISIONE DEL PERSONALE NELLE AREE/CATEGORIE DI INQUADRAMENTO.....	89
PARTE II. PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DELLE RISORSE UMANE	91
CAPACITÀ ASSUNZIONALE CALCOLATA SULLA BASE DEI VIGENTI VINCOLI DI SPESA.....	91
Il principio di contenimento della spesa.....	91
La spesa di personale: le componenti	92
Il superamento della “dotazione organica”.....	93
Le facoltà assunzionali - Verifica degli spazi assunzionali a tempo indeterminato.....	96
Verifica del rispetto del tetto alla spesa di personale	101
Verifica del rispetto del tetto alla spesa per lavoro flessibile	105
Verifica dell’assenza di eccedenze di personale.....	105
Verifica del rispetto delle altre norme rilevanti ai fini della possibilità di assumere	105
Stima del trend delle cessazioni:	105
Stima dell’evoluzione dei fabbisogni:.....	105
Le assunzioni del Triennio 2024-2026 di personale appartenente alle categorie protette di cui alla Legge 12 marzo 1999, n.68.....	106
Certificazioni del Revisore dei conti:	106
PARTE III. OBIETTIVI DI TRASFORMAZIONE DELL’ALLOCAZIONE DELLE RISORSE / STRATEGIA DI COPERTURA DEL FABBISOGNO.....	107
Progressioni verticali di carriera:.....	107
Assunzioni mediante forme di lavoro flessibile:.....	107
Avvalimento personale enti consorziati:.....	107
PARTE IV. FORMAZIONE DEL PERSONALE.....	109
PREMESSA.....	109
ARTICOLAZIONE PROGRAMMA FORMATIVO	109
Riqualificazione e potenziamento delle competenze tecniche e trasversali	109
FORMAZIONE OBBLIGATORIA	112
Sicurezza	112
Anticorruzione e trasparenza	112
Formazione privacy – GDPR	113

Formazione sui temi delle pari opportunità, congedi parentali, contrasto alla violenza di genere¹¹³
MISURE VOLTE AD INCENTIVARE L'ACCESSO A PERCORSI DI ISTRUZIONE E QUALIFICAZIONE DEL
PERSONALE LAUREATO E NON LAUREATO 114
OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI 114

PARTE I. RAPPRESENTAZIONE DELLA CONSISTENZA DI PERSONALE AL 31 DICEMBRE DELL'ANNO PRECEDENTE

DOTAZIONE ORGANICA COMPLESSIVA AL 31/12/2023:

TOTALE: n. 24 unità di personale

di cui:

n. 24 a tempo indeterminato

n. 0 a tempo determinato

n. 24 a tempo pieno

n. 0 a tempo parziale

a cui si aggiungono:

n. 3 comandi a tempo pieno

n. 1 comando a tempo parziale (40%)

n. 2 distacchi a tempo pieno

SUDDIVISIONE DEL PERSONALE NELLE AREE/CATEGORIE DI INQUADRAMENTO

➤ **n. 1 dirigente a tempo indeterminato**

➤ **n. 17 Area FUNZIONARI ED ELEVATA QUALIFICAZIONE**

così articolate:

n. 4 con profilo di Funzionario giuridico-amministrativo

n. 1 con profilo di Funzionario amministrativo-contabile

n. 11 con profilo di Funzionario tecnico per la mobilità collettiva

n. 1 Funzionario informatico

➤ **n. 6 Area ISTRUTTORI**

così articolate:

n. 2 con profilo di Istruttore amministrativo-contabile

n. 3 con profilo di Istruttore tecnico per la mobilità collettiva

n. 1 con profilo di Istruttore addetto alla segreteria

a cui si aggiungono:

➤ **n. 3 Area FUNZIONARI ED ELEVATA QUALIFICAZIONE**

così articolate:

n. 1 ex cat D con profilo di istruttore direttivo amministrativo - comando a tempo parziale (40%)

n. 2 ex cat D con profilo di istruttore direttivo tecnico - distacco a tempo di pieno

➤ **n. 2 Area ISTRUTTORI**

così articolate:

n. 2 ex cat C con profilo di istruttore tecnico - comando a tempo pieno

➤ **n. 1 Area OPERATORI ESPERTI**

così articolate:

n. 1 ex cat B con profilo di coadiutore tecnico - comando a tempo di pieno

Il presente documento “Piano Triennale del Fabbisogno di personale 2024-2026” costituisce aggiornamento delle Parti I –II- III della “Sezione 3 Sottosezione 3.3” del PIAO 2023-2025 approvato con la deliberazione del C.d. A. n. 32 del 4 dicembre 2023

PARTE II. PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DELLE RISORSE UMANE

CAPACITÀ ASSUNZIONALE CALCOLATA SULLA BASE DEI VIGENTI VINCOLI DI SPESA

Il principio di contenimento della spesa

Gli enti locali sono chiamati fin dal 2007 al contenimento della spesa del personale secondo i criteri dettati dall’art. 1, commi 557 e seguenti della legge n. 296/2006 e smi, differenziati in base alla tipologia di ente ed alla situazione organizzativa e/o finanziaria, secondo quanto stabilito da successivi interventi legislativi.

Tali vincoli, unitamente a quelli introdotti poi dal legislatore nella copertura del turn-over, devono informare la programmazione triennale del fabbisogno del personale di ciascun ente.

Per gli enti non soggetti al patto di stabilità ed ora agli obiettivi di saldo finale di finanza pubblica, il comma 562 dell’art.1 della legge n. 296/2006 e smi stabilisce che: “Per gli enti non sottoposti alle regole del patto di stabilità interno [quale è l’Agenzia della mobilità piemontese], le spese di personale, al lordo degli oneri riflessi a carico delle amministrazioni e dell’IRAP, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali, non devono superare il corrispondente ammontare dell’anno 2008. Gli enti di cui al primo periodo possono procedere all’assunzione di personale nel limite delle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato complessivamente intervenute nel precedente anno, ivi compreso il personale di cui al comma 558”.

L’art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006 e ss.mm.ii. ha posto due criteri per il contenimento della spesa di personale per gli enti non soggetti al patto di stabilità interno: il tetto massimo finanziario (vincolo di spesa), che non deve superare il corrispondente ammontare dell’anno 2008 (in origine era 2004) e il limite delle nuove assunzioni (vincolo assunzionale), consentite solo nel limite delle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato intervenute nell’anno precedente.

Tale espressione è stata successivamente interpretata dalla giurisprudenza contabile nel senso di “cessazioni intervenute successivamente all’entrata in vigore della disposizione anche con riferimento a esercizi rifluenti nell’anno precedente a quello nel quale si intende effettuare l’assunzione” (Corte dei conti, Sezioni riunite, deliberazione n. 52 / Contr/10). Il principio è stato riconfermato dalla Sezione regionale di controllo per il Molise nell’adunanza del 13 aprile 2016 n. 80 /2016/PAR che ha chiarito che “richiamando quanto statuito dal citato l’art.1, comma 562 nell’interpretazione fornita dalle Sezioni Riunite in sede di controllo, con deliberazione n.52/CONTR/10, [...] istante ben può considerare l’espressione “nel precedente anno” ivi contenuta, come riferita alle “cessazioni intervenute successivamente all’entrata in vigore della norma, anche in precedenti esercizi, rifluenti nell’anno precedente a quello nel quale si intende effettuare l’assunzione”. (Cfr. anche Corte dei conti sez. Reg. di controllo per il Piemonte n. 88/2017/SRCPIE/PAR).

La legge di stabilità 2016 (legge n.208/2015) all’art. 1, comma 762 ha disposto l’ultrattività delle “disposizioni di cui all’articolo 1, comma 562, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e le altre disposizioni

in materia di spesa di personale riferite agli enti che nell'anno 2015 non erano sottoposti alla disciplina del patto di stabilità interno”.

Il Decreto-Legge 8 gennaio 2019, n. 4, convertito con modificazioni dalla L. 28 marzo 2019, n. 26 ha introdotto importanti novità in materia di capacità assunzionale, ed in particolare:

- consente agli enti di avvalersi dei “resti” della capacità assunzionale degli ultimi cinque anni anziché degli ultimi tre. La novella va a modificare l’art. 3, comma 5, terzo periodo, del d.l. 90/2014 che prevede che a decorrere dall’entrata in vigore della legge di conversione, ossia il 30 marzo, oltre alla capacità assunzionale ordinariamente maturata sono utilizzabili i resti assunzionali del quinquennio precedente;
- l’art. 3 comma 5 sexies D.l. 90/2014 e ss.mm.ii. prevede che per il triennio 2022-2024, nel rispetto della programmazione del fabbisogno e di quella finanziaria e contabile, gli enti non soggetti alla disciplina assunzionale di cui all’articolo 33 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 e ss.mm.ii., quali l’Agenzia della mobilità piemontese, possono computare, ai fini della determinazione delle capacità assunzionali per ciascuna annualità, sia le cessazioni dal servizio del personale di ruolo verificatesi nell’anno precedente, sia quelle programmate nella medesima annualità, fermo restando che le assunzioni possono essere effettuate soltanto a seguito delle cessazioni che producono il relativo turn-over.

La spesa di personale: le componenti

Le componenti da considerare per la determinazione della spesa sono:

- retribuzioni lorde, salario accessorio e lavoro straordinario del personale dipendente con tratto a tempo indeterminato e a tempo determinato
- spese per collaborazione coordinata e continuativa, per contratti di somministrazione o altre forme di rapporto di lavoro flessibile;
- spese sostenute dall’ente per il personale di altri enti in convenzione (ai sensi degli artt. 13 e 14, CCNL 22.1.2004) per la quota parte di costo effettivamente sostenuto;
- spese per il personale previsto dall’art. 90 del Tuel;
- compensi per incarichi conferiti ai sensi dell’art. 110, comma 1 e comma 2, del Tuel;
- spese per il personale con contratto di formazione e lavoro;
- spese per personale utilizzato, senza estinzione del rapporto di pubblico impiego, in strutture e organismi variamente denominati partecipati o comunque facenti capo all’ente (compresi i consorzi, le comunità montane e le unioni di comuni);
- oneri riflessi a carico del datore di lavoro per contributi obbligatori;
- Irap;
- buoni pasto e spese per equo indennizzo;
- somme rimborsate ad altre amministrazioni per il personale in posizione di comando.

Le componenti da escludere dall’ammontare della spesa di personale sono:

- spesa di personale totalmente a carico di finanziamenti comunitari o privati (C.d.c., Sez. Autonomie, delib. n. 21/2014);
- spese per il personale trasferito dalla regione o dallo Stato per l'esercizio di funzioni delegate, nei limiti delle risorse corrispondentemente assegnate;
- oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;
- spese per il personale appartenente alle categorie protette, nel limite della quota d'obbligo;
- spese sostenute per il personale comandato presso altre amministrazioni per le quali è previsto il rimborso dalle amministrazioni utilizzatrici;
- incentivi per la progettazione;
- altre spese escluse ai sensi della normativa vigente, da specificare con il relativo riferimento normativo.

Il superamento della "dotazione organica"

L'art. 6 del Decreto Legislativo 165/2001, come modificato dall'art. 4 del Decreto legislativo 75/2017, ha introdotto il superamento del tradizionale concetto di "dotazione organica" che, come indicato nelle *"Linee di indirizzo per la predisposizione dei piani dei fabbisogni di personale da parte delle Pubbliche Amministrazioni"* emanate dal Ministero per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione (Pubblicate in Gazzetta Ufficiale- Serie Generale n. 173 del 27 luglio 2018), si sostanzia ora in un valore finanziario di spesa massima sostenibile previsto dalla vigente normativa.

In particolare nel Piano triennale del fabbisogno del personale la dotazione va espressa in termini finanziari, partendo dall'ultima dotazione organica adottata, si ricostruisce il relativo valore di spesa potenziale riconducendo la sua articolazione in oneri finanziari tecnici di ciascun posto in essa previsto, oneri corrispondenti al trattamento economico fondamentale della qualifica e categoria in relazione alle posizioni economiche. La spesa del personale in servizio, sommata a quella derivante dalle facoltà assunzionali consentite non può essere superiore alla spesa potenziale massima, ossia al limite di spesa consentito dalla legge; l'amministrazione, quindi, è tenuta a verificare se esistono i margini di rimodulazione della dotazione organica da esprimere nel PTFP nel rispetto del limite potenziale individuato come sopra descritto (cfr. Linee di indirizzo, cap 2 par, 2.1). Il concetto di dotazione organica viene superato da quello di "dotazione" di spesa potenziale, che rappresenta un valore di spesa potenziale massima sostenibile e non valicabile.

Le amministrazioni, all'interno del limite finanziario massimo, ottimizzando l'impiego delle risorse pubbliche, perseguendo obiettivi di performance organizzativa, efficienza e di economicità mediante l'adozione del piano triennale dei fabbisogni, possono procedere alla rimodulazione in base ai fabbisogni programmati garantendone le neutralità finanziaria.

Con deliberazione n.4/Sezaut/2019 della Corte dei Conti avente ad oggetto *"Limiti assunzionali e corretta applicazione dell'art. 1, comma 562, legge 296/2006, per gli enti di piccole dimensioni"* ha ribadito che il vincolo assunzionale è funzionale al raggiungimento del vincolo di spesa e pertanto il contenimento delle assunzioni deve essere interpretato in coerenza con quello di spesa al fine di escludere l'espansione della stessa; precisa inoltre che il comma 562 non impone nessuna corrispondenza di funzioni e categoria professionale tra cessati e nuovi assunti.

La Corte dei conti ha enunciato il principio di diritto per cui "Nel rispetto di tutte le disposizioni normative che disciplinano l'assunzione presso le amministrazioni pubbliche e fermo restando la vigenza di entrambi i vincoli posti dall'art.1 comma 562, della legge n.296/2006, la determinazione dei limiti assunzionali ivi contenuti, può prescindere dalla corrispondenza numerica tra personale cessato e quello assumibile, a condizione che permanga l'invarianza della spesa e, quindi venga rispettato il tetto di spesa sostenuto nell'anno 2008".

Con riferimento alla spesa sostenuta dall'Agenzia nel 2008, la stessa era stata quantificata in € 1.309.325,23. Il limite di spesa di cui sopra, fotografava però non solo un anno in cui l'Agenzia rispetto alla dotazione organica allora prevista aveva un contingente di personale in servizio inferiore, per via delle disposizioni di legge che limitavano le assunzioni, ma anche, letteralmente, un "altro" Ente, in quanto i compiti e le funzioni assegnati dall'allora vigente L.R. 1/2000 all'Agenzia erano sostanzialmente diversi e limitati rispetto a quelli odierni, oggetto di una sostanziale riforma da parte del legislatore regionale con le modifiche apportate alla L.R. 1/2000 dalle LL.RR. 1/2015 e 9/2015.

Precedentemente, l'articolo 8, comma 2 della L.R. 1/2000 stabiliva che l'Agenzia (che all'epoca era definita dal legislatore Agenzia della mobilità metropolitana) gestisse tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare "quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano".

In seguito alla citata riforma del 2015 l'Agenzia, non solo è stata rinominata in "Agenzia della mobilità piemontese", ma, in base alla legge regionale di riforma, la stessa è costituita "per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale."

L'Agenzia gestisce quindi "tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti. [...]" (art. 8, comma 2 L.R. 1/2000 modificato dalla L.R. 1/2015).

Agli originari 34 enti consorziati (tra i quali Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino e Comuni dell'area metropolitana), hanno aderito all'Agenzia ulteriori 27 enti portando a 61 il numero totale degli enti consorziati.

A corollario di quanto sopra, con l'art. 10 comma 4 bis della L.R. 1/2000, è stato previsto che gli enti soggetti di delega stipulassero con l'Agenzia apposite convenzioni per il trasferimento alla medesima dei contratti di servizio in essere. Ciò è avvenuto oltre che con gli enti soggetti di delega, con la Regione Piemonte con riferimento al contratto di servizio di TPL ferroviario.

La riforma del 2015 ha anche modificato le modalità di finanziamento delle spese di funzionamento del sistema di gestione del TPL regionale.

Prima della riforma del 2015, considerata la pluralità di enti a cui erano attribuite funzioni delegate in materia di TPL, l'art. 26, comma 3 della L.R. 1/2000 stabiliva che "I comuni destinatari delle deleghe di cui alla presente legge sono autorizzati a destinare una somma non superiore all'1 per cento del medesimo stanziamento per il finanziamento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate. Per le stesse finalità le province sono autorizzate, in aggiunta alla spesa annuale minima pari a lire 150 milioni [pari a 77.468,53 euro], salvo aggiornamento annuale in base all'andamento dell'inflazione, a destinare una somma non superiore all'1 per cento dello stanziamento annuale disponibile."

Ai sensi del successivo comma 3 bis, l'Ente (Agenzia) era invece autorizzato "a destinare, per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate, una somma non superiore al 2 per cento delle risorse ad esso assegnate per i servizi di trasporto pubblico locale."

Il nuovo art. 26, comma 3 della L.R. 1/2000, prevede ora che "Per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni svolte dall'Agenzia della mobilità piemontese è destinata una somma non superiore all'1 per cento delle risorse programmate per i relativi servizi di trasporto pubblico locale. Tale somma, individuata dalla Giunta regionale in sede di approvazione del programma triennale dei servizi, può comprendere anche la copertura di spese inerenti alle competenze direttamente esercitate dagli enti consorziati in materia di mobilità e trasporti."

Coerentemente non è più prevista una fonte per il finanziamento delle spese di funzionamento degli enti già soggetti di delega.

Con D.G.R 52-6344 del 22/12/2022 avente ad oggetto "Legge regionale 1/2000, art 4. Indirizzi per la redazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2023-2025 e disposizioni per il finanziamento dei servizi di TPL per l'anno 2023", la Regione Piemonte, nelle more dell'approvazione del PTS 2023-2025, ha confermato la copertura finanziaria dei servizi di trasporto sino al 31/12/2023; tali somme sono comprensive delle spese di funzionamento dell'Agenzia come disciplinate dal comma 3 dell'articolo 26 della L.R. 1/2000 s.m.i..

Con deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 7 del 8/03/2023 avente ad oggetto "Bilancio 2023-2025" le previsioni di competenza 2023 relative ai trasferimenti da parte della Regione Piemonte, da destinare alle spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilità Piemontese, sono state quantificate in € 4.900.000,00.

Tale importo è onnicomprensivo, e ricomprende oltre alle mere spese per acquisto beni e servizi, le risorse destinate a finanziare il costo del personale, non solo già dipendente dell'Agenzia ma anche quello relativo all'ulteriore personale che l'Agenzia dovrebbe poter utilizzare e assumere all'esito della riforma del 2015.

Premesso che il limite di spesa € 1.309.325,23 già calcolato per l'Agenzia della mobilità metropolitana ai sensi dell'art. 1, comma 562 del D.lgs. 296/2006, non può essere applicato all'ente nella sua nuova connotazione, con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 23 del 06/09/2018 si è ritenuto necessario individuare un criterio per la definizione di un nuovo limite di spesa affinché la riforma del 2015 possa trovare compimento.

A tal fine, assumendo come base il limite di spesa € 1.309.325,23, si è ritenuto di poter stimare il valore dell'incremento di tale limite di spesa nell'importo corrispondente a quello che ai sensi dell'art. 26, comma 3 della L.R. 1/2000 pre-riforma, gli enti soggetti di delega erano legittimati ad utilizzare per le proprie spese di funzionamento.

La base di riferimento utilizzata è quella relativa alle risorse assegnate per il TPL su strada per l'anno 2014 (ultimo anno ante riforma L.R. 1/2015), con Deliberazione della Giunta Regionale 22 ottobre 2013, n. 18-6536, avente ad oggetto l'Approvazione del Programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 ai sensi dell'articolo 4, comma 7, della l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i..

Applicando le disposizioni di cui all'art. 26, comma 3 della L.R. 1/2000 vigente nel 2014, alle risorse assegnate agli enti soggetti di delega (al netto delle risorse assegnate all'Agenzia) è possibile calcolare l'importo complessivo che gli enti soggetti di delega potevano destinare per le spese di funzionamento in € 1.629.532,00.

Tale importo incrementato al limite di spesa per il personale calcolato dall'Agenzia ai sensi dell'art. 1, comma 562 del D.lgs. 296/2006, ha consentito di individuare in **€ 2.938.857,23** il limite che l'Agenzia potrà

prendere a riferimento per le spese di personale nella nuova conformazione delineata ai sensi della riforma del 2015. La ridefinizione del predetto limite è stata approvata in sede di Assemblea allorquando con deliberazione n. 1/2019 "Approvazione del Documento Unico di Programmazione (DUP 2019-2021) ed approvazione del Programma biennale degli acquisti di beni e servizi" per gli anni 2019-2020, previsto dall'art. 21 del d.lgs. 50/2016" è stato approvato, tra gli altri, l'Allegato 9 "Piano Triennale del fabbisogno di personale 2018-2020".

Le facoltà assunzionali - Verifica degli spazi assunzionali a tempo indeterminato

Fermo restando il limite di spesa, per gli enti non soggetti al nuovo metodo di calcolo della capacità assunzionale di cui all'art. 33 del D.L. 34/2019, la facoltà assunzionale è data dal "turn-over" del personale cessato.

Le cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato rilevanti ai fini assuntivi sono intervenute nelle seguenti annualità:

2017: n. 1 Cat. D (istruttore direttivo tecnico) per dimissioni dal servizio;

2018: n. 1 Cat. D (istruttore direttivo amministrativo) risoluzione ai sensi dell'art. 72, c. 11, della L. 138/08 e s.m.i (pensionamento).

n. 1 Cat. C (istruttore amministrativo) per trasformazione dell'inquadramento ex art. 22 comma 15 d.lgs. n. 75/2017.

2019: n.1 Cat. D (istruttore direttivo tecnico) per dimissioni dal servizio (pensionamento)

n.1 Cat. D (funzionario tecnico) risoluzione ai sensi dell'art. 72, c. 11, della L. 138/08 e s.m.i (pensionamento)

2020: nessuna cessazione

2021: nessuna cessazione

2022: nessuna cessazione

2023: n.1 Funzionario Elevata qualificazione (ex Cat.D - funzionario tecnico) risoluzione ai sensi dell'art. 72, c. 11, della L. 138/08 e s.m.i (pensionamento)

2024: n.1 un Funzionario Elevata qualificazione (ex Cat.D funzionario tecnico) per dimissioni con decorrenza 2/04/2024;

Le predette cessazioni rappresentano la facoltà assunzionale dell'Agenzia in termini di "turn-over".

L'Agenzia, con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 41/2022 del 30/12/2022, ha approvato il "Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024 ai sensi dell'art. 6 del D.L. n. 80/2021, convertito con modificazioni in legge n. 113/2021" (PIAO 2022-2024).

Nella Sezione 3 del PIAO 2022-2024 "Organizzazione e capitale umano – Sottosezione 3.3 - Piano triennale dei fabbisogni di personale", ai sensi dell'art. 6 del d.lgs. 165/2001 è stato rilevato il nuovo Fabbisogno di personale per il triennio 2022-2024 con il quale è stata definita la Dotazione Ottimale dell'Agenzia della mobilità piemontese nel seguente modo:

Tabella 1 - Dotazione organica

DOTAZIONE OTTIMALE						
Area	Servizio	dirigenti	Cat D	Cat C	Cat B	totale
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali	0	1	2		3
	Sistema informativo		2			2
	Comunicazioni esterne		0	1		1
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	2	1	1		2
	Bilancio e Ragioneria		3	3		6
	Giuridico contratti e personale		4	1		5
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	3	5	1		6
	Strategia e qualità		2	0		2
	Servizi alla mobilità		14	6	1	21
totali		5	32	15	1	53

Il Direttore generale ha rilevato il nuovo Fabbisogno del personale ispirato a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, confermando la Dotazione Ottimale dell’Agenzia della mobilità piemontese come sopra riportata.

La definizione della programmazione del fabbisogno di personale è strettamente correlata alle attività che ha portato avanti la Regione Piemonte in attuazione alla L.R. 23/2015 “Riordino delle funzioni amministrative conferite alle Province in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)”.

La trasformazione in Agenzia della mobilità piemontese e la conseguente gestione di gran parte dei contratti di servizio inerenti i servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario relativi al territorio regionale ha reso critica la situazione del personale. Si è infatti evidenziata una grave carenza di risorse umane per far fronte all’aumento delle attività in capo all’Agenzia.

Con deliberazione del C.d. A. n. 32 del 4 dicembre 2023 è stato approvato il Piano Integrato di Attività e di Organizzazione” il quale nella Sezione 3.3 contiene il nuovo “Piano triennale dei fabbisogni di personale (PFTP) – 2023-2025” il quale ha ridefinito il fabbisogno per il personale nel rispetto dei limiti di spesa imposti dalla previsione normativa contenuta nell’art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006, applicabile all’Agenzia in quanto ente non soggetto al patto di stabilità.

Nel Piano del fabbisogno sono state previste le seguenti azioni di reclutamento:

Tabella 2 - Azioni reclutamento 2023-2025

ANNO	N.	AREA PROFESSIONALE	REGIME ORARIO	MODALITA' ASSUNZIONE	AREA DI ASSEGNAZIONE	UTILIZZO BUDGET
2023	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Trasformazione contratti formazione lavoro	AREA ISTITUZIONALE	€ 68.608,39
	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Trasformazione contratti formazione lavoro	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	
	1	Istruttori	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 31.682,44
2024	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/Progressione verticale	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 34.304,19
2025	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/Progressione verticale	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 34.304,19
Totale	5					€ 134.595,01

Al fine di definire il fabbisogno del personale per il triennio 2024-2026 si è tenuto conto che nel corso dell’anno 2023:

- con determinazione n. 220 del 31/03/2023, n. 1 contratto formazione lavoro della durata 12 mesi (ex categoria economica C), attivato a decorrere dal 01/04/2022 a seguito l'utilizzo di graduatoria di concorso pubblico del Comune di Beinasco, è stato trasformato in contratto a tempo indeterminato a decorrere dal 01/04/2023;
- a decorrere dal 01/07/2023 è cessato un Funzionario Elevata qualificazione – ex Cat.D (funzionario tecnico) per risoluzione ai sensi dell'art. 72, c. 11, della L. 138/08 e s.m.i (pensionamento);
- con determinazione n. 848 del 05/12/2023 sono stati trasformati con decorrenza 06/12/2023 n. 2 contratti formazione lavoro attivati nel febbraio dell'anno 2022 a seguito dell'utilizzo delle graduatorie della procedura di reclutamento "F.L. 01/21 - Selezione pubblica per titoli ed esami con contratto di Formazione e Lavoro (24 mesi) di n. 100 FUNZIONARI DIRETTIVI" della Città di Torino.

L'Agenzia, con delibera del CdA n. 12/2019 approvando il "Piano Triennale del Fabbisogno di Personale 2019-2021" contenente la Dotazione Ottimale e la Nuova dotazione organica dell'Agenzia della mobilità piemontese ha previsto tra le azioni di reclutamento la copertura dei posti previsti nel fabbisogno mediante mobilità in ingresso del personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale. In particolare, all'interno del piano è stato previsto che l'Agenzia potesse procedere anche all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province a seguito della sottoscrizione delle specifiche convenzioni i cui schemi sono stati approvati con delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia del 22/12/2017 n. 40/2017 e con D.G.R. n. 53-5995 del 24 novembre 2017 "Approvazione schemi di convenzione afferenti il personale ai sensi dell'art. 3 comma 10 L.R. n. 23/2015 riguardo alla gestione delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale".

Con la predetta deliberazione del Consiglio d'Amministrazione sono stati approvati i seguenti schemi:

1. *"Schema di convenzione per l'utilizzo da parte dell'agenzia della mobilità piemontese di personale regionale distaccato presso le province e la città metropolitana ai sensi degli artt. 3, comma 10 e 12, comma 4 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" ;(c.d. **Convenzione di tipo A**)*
2. *"Schema di convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23". (c.d. **Convenzione di tipo B**).*

Negli schemi di convenzione si prevede la possibilità di mobilità verso l'Agenzia; in entrambi i casi, all'articolo 18, viene fatto riferimento agli artt. 12, comma 1 della L.R. 23/2015 e all'art. 1, comma 96, lett a) della L. 56/2014.

L'art. 12, comma 1 L.R. 23/2015 stabilisce che "Al personale dirigente e delle categorie delle province e della Città metropolitana trasferito alla Regione per lo svolgimento delle funzioni di cui agli articoli 2, 5, 8, 9 e all'articolo 10, comma 3, si applica il trattamento economico e giuridico stabilito dall' articolo 1, comma 96, lettera a) della l. 56/2014 , con riferimento per il trattamento accessorio a quello stabilito dai rispettivi contratti decentrati vigenti alla data di entrata in vigore della legge medesima.

L'art. 1, comma 96 L. 56/2014 prevede che "Nei trasferimenti delle funzioni oggetto del riordino si applicano le seguenti disposizioni: a) il personale trasferito mantiene la posizione giuridica ed economica, con riferimento alle voci del trattamento economico fondamentale e accessorio, in godimento all'atto del trasferimento, nonché l'anzianità di servizio maturata; le corrispondenti risorse sono trasferite all'ente destinatario; in particolare, quelle destinate a finanziare le voci fisse e variabili del trattamento accessorio, nonché la progressione economica orizzontale, secondo quanto previsto dalle disposizioni contrattuali vigenti, vanno a costituire specifici fondi, destinati esclusivamente al personale trasferito, nell'ambito dei più generali fondi delle risorse decentrate del personale delle categorie e dirigenziale. I

compensi di produttività, la retribuzione di risultato e le indennità accessorie del personale trasferito rimangono determinati negli importi goduti precedentemente al trasferimento e non possono essere incrementati fino all'applicazione del contratto collettivo decentrato integrativo sottoscritto conseguentemente al primo contratto collettivo nazionale di lavoro stipulato dopo la data di entrata in vigore della presente legge”.

A seguito della conclusione delle singole procedure la situazione è la seguente:

Con riferimento alla **Convenzione di tipo A**, la Regione Piemonte e l’Agenzia hanno sottoscritto in data 28/01/2021 la Convenzione definitiva con decorrenza 01/02/2021 e della durata di tre anni che ha comportato l’attivazione di **n. 1 distacco (categoria giuridica D)** del personale regionale a tempo indeterminato con decorrenza 01/02/2021 assegnato al servizio Bilancio e ragioneria. La Regione con la delibera di Giunta regionale n. 8-2688 del 29/12/2020, ha dato atto che la spesa del personale già distaccato presso le Province e la Città Metropolitana interessato dal percorso di avvalimento continua ad essere a carico del bilancio regionale e ha confermato che il nuovo assetto che si configura con l’adozione della medesima rientra nel contesto delle funzioni delegate, non comportando maggiori oneri per il bilancio regionale.

Con determinazione n. 782 del 3/11/2023 è stato attivato un nuovo distacco di personale della Regione Piemonte all’interno della *“Convenzione per l’utilizzo da parte dell’Agenzia della Mobilità Piemontese di personale regionale distaccato presso le province e la città metropolitana ai sensi degli artt. 3, comma 10 e 12, comma 4 della Legge Regionale del 29 ottobre 2015, n. 23”*, senza oneri economici a carico del Bilancio dell’Agenzia.

La convenzione con la Regione, in scadenza al 31/01/2024 è stata successivamente rinnovata per un ulteriore periodo di tre anni;

Con riferimento alla **Convenzione di tipo B**, relativa al personale provinciale, la stessa è stata sottoscritta con:

- la Città Metropolitana con decorrenza 01/01/2019 con la durata di tre anni; l’attivazione della Convenzione ha permesso in prima battuta di avvalersi di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno e n. **1 a tempo parziale (40%) (categoria giuridica D)**, successivamente i quattro comandi a tempo pieno si sono trasformati in mobilità.

La Convenzione, con riferimento al personale indicato nell’allegato, prevedeva (art. 18.1) che al personale comandato è applicato, ove ne ricorrano le condizioni, il trattamento economico in conformità alle previsioni di legge di cui all’art. 1 – c. 96/a della L. 56/2014 ed art. 12 – c. 1 della l.r. 23/2015, che il trattamento economico, fondamentale e accessorio venisse erogato dalla Città Metropolitana, che al personale comandato venisse riconosciuta la posizione economica relativa ai trattamenti accessori aventi natura fissa e continuativa, ovvero posizione organizzativa, alta professionalità o posizione dirigenziale e che l’Agenzia dovesse rimborsare alla Città metropolitana gli emolumenti anticipati ai rispettivi dipendenti, ivi compresi gli importi dovuti per contributi previdenziali e assistenziali e IRAP.

Dei quattro dipendenti assunti oggi ne rimangono in servizio due e permane il comando a tempo parziale assegnato al servizio Bilancio e Ragioneria. La Convenzione tra gli enti è stata rinnovata per il periodo 01/01/2022-31/12/2024, come previsto dall’art. 32.1 della stessa.

- Provincia di Asti: l’Agenzia e la Provincia in data 26/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed attivato **n. 1 comando (categoria giuridica B)** a decorrere dal 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità. La Convenzione in scadenza al 31/10/2023 è stata rinnovata per ulteriori tre anni ossia fino al 31/10/2026 (DD 775 del 27/10/2023).

- Provincia di Biella La Convenzione è stata sottoscritta il 29/10/2020 successivamente è stato attivato **n. 1 comando (categoria giuridica C)** a decorrere dal 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità;
In data 30/10/2023 la Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23 è scaduta.

Successivamente con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 34/2023 del 4/12/2023 è stato approvato lo schema di *"Protocollo ai sensi dell'articolo 23-bis, comma 7, del D. Lgs. 165/2001, per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale dipendente della Provincia di Biella"* sottoscritto in data 21/12/2023 e della durata di 3 anni.

In data 06/04/2023 è cessato il comando a tempo parziale (11,11%) (ex categoria economica D) del personale assegnato al Servizio Comunicazioni esterne, attivato a seguito della sottoscrizione della "Convenzione ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del C.C.N.L. 22 gennaio 2004, per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale dipendente del Comune di Collegno".

Nel corso dell'anno 2023 è stato inoltre attivato un comando in accordo con la Città di Bra in attuazione dell'art. 32 dello Statuto dell'Agenzia che ha permesso all'Agenzia di acquisire temporaneamente una figura professionale appartenente all'Area Istruttori (ex Cat. C - profilo prof. Istruttore Amministrativo) con decorrenza 01/05/2023 per la durata di un anno.

A decorrere dal 31/05/2023 non sono più presenti dipendenti a tempo parziale.

Nel corso dell'anno 2024 è prevista la cessazione di un Funzionario Elevata qualificazione – ex Cat.D (funzionario tecnico) per dimissioni con decorrenza 02/04/2024.

Nel corso dell'anno 2025 è prevista la cessazione di un Funzionario Elevata qualificazione – ex Cat.D (funzionario tecnico) per pensionamento.

Pertanto, fatta salva la possibilità di procedere alla copertura dei Posti da fabbisogno mediante mobilità in ingresso di personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale, le nuove assunzioni di personale a tempo indeterminato che l'Agenzia potrà effettuare, nei limiti del turn over, sono pari a 4, considerando le future cessazioni del personale in servizio nel triennio 2024–2026 e le assunzioni non ancora effettuate per l'anno 2023.

La copertura dei posti della Dotazione Ottimale al 31/12/2023 è dettagliata nella seguente Tabella:

Dotazione ottimale/ posizioni occupate (al 31/12/2023)											
Area	Servizio	Profilo								TOTALE	
		Dirigenti		Funzionari/EQ		Istruttori		Operatori esperti			
		DO	PO	DO	PO	DO	PO	DO	PO	DO	PO
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali			1		2	1			6	2
	Sistema infomativo			2	1						
	Comunicaizoni esterne					1					
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	2		1		1	1			15	9,40
	Bilancio e Ragioneria ^{(1) (2)(3)}			3	2,40	3	2				
	Giuridico contratti e personale			4	4	1					
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	3	1	5	3	1				32	17
	Strategia e qualità			2	1						
	Servizi alla mobilità ⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁶⁾			14	7	6	4	1	1		
totali		5	1	32	18,4	15	8	1	1	53	28,40

(1) dipendente a tempo pieno della Città Metropolitana, in comando percentuale 40% presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta da Agenzia e Città metropolitana approvata con DD 748/2018 del 31/12/2018 e rinnovata con DD 768 del 20/12/2021 per il periodo 2022/2024

(2) dipendente della Regione Piemonte distaccato presso l'Agenzia in attivazione della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" tra Agenzia e la Regione Piemonte con decorrenza 01/01/2021

(3) dipendente a tempo pieno e indeterminato della Città di Bra in comando presso l'Agenzia ai sensi dell'art. 32 comma 4 dello Statuto dell'Agenzia con decorrenza 01/05/2023 ,deliberato con DD 331 del 28 aprile 2023

(4) dipendente della Provincia di Asti in comando presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta da Agenzia e Provincia di Asti in con decorrenza 01/11/2020

(5) dipendente della Provincia di Biella in comando presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta da Agenzia e Provincia di Biella in con decorrenza 01/11/2020

(6) dipendente della Regione Piemonte distaccato presso l'Agenzia in attivazione della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" tra Agenzia e la Regione Piemonte con decorrenza 02/11/2023

Verifica del rispetto del tetto alla spesa di personale

In data 16 novembre 2022 è stato sottoscritto, tra l'A.R.A.N. e le Organizzazioni sindacali rappresentative, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro relativo al personale del comparto Funzioni Locali riferito al triennio 2019/2021.

L'art. 13 del C.C.N.L. ha introdotto un nuovo sistema di classificazione del personale del comparto, in sostituzione delle categorie e delle posizioni economiche, con effetto automatico dal 1° giorno del quinto mese successivo alla sottoscrizione.

Il nuovo sistema di classificazione, enunciato nella tabella B del contratto medesimo, prevede quattro tipologie di Area, che corrispondono a differenti livelli di conoscenze, abilità e competenze professionali, denominate rispettivamente:

- Funzionari e dell'Elevata qualificazione, ove sono confluiti tutti i dipendenti dell'ex categoria D
- Istruttori, sono confluiti tutti i dipendenti dell'ex categoria C
- Operatori esperti, ove sono confluiti tutti i dipendenti dell'ex categoria B
- Operatori, ove sono confluiti tutti i dipendenti dell'ex categoria A.

Al fine del calcolo della spesa sono stati presi a riferimento i seguenti nuovi valori stipendiali:

Tabella riclassificazione in aree dal 01/04/2023			
Area	Dal 01/04/2023	13° mens.	TOTALE
Dirigenti	41.779,17	3.481,60	45.260,77
Funzionari e EQ	23.212,35	1.934,36	25.146,71
Istruttori	21.392,87	1.782,74	23.175,61
Operatori esp.	19.034,51	1.586,21	20.620,72
Operatori	18.283,31	1.523,61	19.806,92

Ai fini della definizione dell'ammontare della spesa dei posti occupati, per ogni dipendente è stata considerata la spesa sostenuta dall'amministrazione per il trattamento fondamentale e accessorio nonché per i buoni pasto, straordinario, oneri riflessi ed irap. L'importo è calcolato al lordo delle poste escluse ai sensi dell'art. 1 c. 557 L. 296/2006.

Nella definizione dell'ammontare della spesa complessiva sono state considerate anche le somme impegnate sul Bilancio Pluriennale 2023-2025 a copertura dei rimborsi per comandi n. 2 a tempo pieno e n. 1 a tempo parziale, relativi alle Convenzione con la Provincia di Asti e Città Metropolitana di Torino, il Protocollo d'Intesa sottoscritto con la Provincia di Biella ed il comando attivato nel corso del 2023 con la Città di Bra.

Come precedentemente indicato le spese relative al personale distaccato dalla Regione Piemonte non sono state prese in considerazione in quanto sostenute interamente dalla Regione

Spesa dotazione occupata con personale a tempo indeterminato al 31/12/2023									
AREA	TEMPO PIENO	TEMPO PARZ.	TOTALE	SPESA ANNUA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	1	0	1	45.260,77 €		12.075,57 €	3.847,17 €	226,30 €	61.409,81 €
Funzionari e EQ	16	0	16	402.347,40 €	15.074,51 €	107.346,29 €	34.199,53 €	4.023,47 €	562.991,20 €
Istruttori	6	0	6	139.053,66 €	312,48 €	37.099,52 €	11.819,56 €	1.390,54 €	189.675,75 €
Operatori esp.	0	0	0	- €		- €	- €	- €	- €
TOTALI	23	0	23	586.661,83 €	15.386,99 €	156.521,37 €	49.866,26 €	5.640,31 €	814.076,76 €

Spesa dotazione occupata con personale a tempo determinato al 31/12/2023									
AREA	TEMPO PIENO	TEMPO PARZ.	TOTALE	SPESA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA
Dirigenti	0	0	0						
Funzionari e EQ	0	0	0	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Istruttori	0	0	0						
Operatori esp.	0	0	0						
TOTALI	0	0	0	- €	- €	- €	- €	- €	- €

Spesa dotazione occupata con personale in distacco/comando al 31/12/2023				
AREA	TEMPO PIENO	TEMPO PARZ.	TOTALE	SPESA TOTALE
Dirigenti	0	0,00	0,00	
Funzionari e EQ	2	0,40	2,4	27.210,00 €
Istruttori	2	0,00	2,0	84.993,25 €
Operatori esp.	1	0,00	1,0	32.442,21 €
TOTALI	5	0,40	5,40	144.645,46 €

Personale cessato anno 2024							
AREA	TEMPO PIENO	SPESA ANNUA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	0						
Funzionari e EQ	1	-18.860,03	59,40	-5.031,86	-1.603,10	-188,60	-25.624,19
Istruttori	0						
Operatori esp.	0						
TOTALI	1	-18.860,03	59,40	-5.031,86	-1.603,10	-188,60	-25.624,19

Personale da assumere 2024								
AREA	TEMPO PIENO	MODALITA' DI ASSUNZIONE	SPESA ANNUA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	0							
Funzionari e EQ	3	assunzione dall'esterno / progressione verticale/ contratto formazione lavoro	75.440,14 €	59,40 €	20.127,43 €	6.412,41 €	754,40 €	102.793,78 €
Istruttori	1	assunzione dall'esterno/contratto formazione lavoro	23.188,63 €	52,08 €	6.186,73 €	1.971,03 €	231,89 €	31.630,36 €
Operatori esp.	0							
TOTALI	4		98.628,77 €	111,48 €	26.314,15 €	8.383,45 €	986,29 €	134.424,13 €

Personale cessato anno 2025							
AREA	TEMPO PIENO	SPESA ANNUA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Funzionari e EQ	1	25.146,71	59,40	6.709,14	2.137,47	251,47	34.304,19
Istruttori	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operatori esp.	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operatori	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALI	1	25.146,71	59,40	6.709,14	2.137,47	251,47	34.304,19

Personale da assumere 2025								
AREA	TEMPO PIENO	MODALITA' DI ASSUNZIONE	SPESA ANNUA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	0							
Funzionari e EQ	1	assunzione dall'esterno/ progressione verticale/contratto formazione lavoro	25.146,71 €	59,40 €	6.709,14 €	2.137,47 €	251,47 €	34.304,19 €
Istruttori	0							
Operatori esp.	0							
TOTALI	1		25.146,71 €	59,40 €	6.709,14 €	2.137,47 €	251,47 €	34.304,19 €

Con riferimento alla possibilità di coprire dei posti di fabbisogno mediante progressione tra aree (progressione verticale), ai sensi dell'art. 52, comma 1-bis del D.Lgs. n. 165/2001, si terrà conto della riserva del 50% delle posizioni disponibili da destinare all'esterno, così come ribadito dall'art. 15 del CCNL Funzioni locali 2019-2021.

Al fine di valutare il rispetto del limite di spesa del personale alle voci di cui sopra sono state aggiunte le voci di spesa inerenti al fondo dirigenti , fondo personale non dirigente (considerato nel limite di cui all'art.23, comma 2 del D.Lgs. 75/2017), importi a bilancio relativi alle Elevate qualifiche nonché straordinari e buoni pasto.

In particolare:

DESCRIZIONE	IMPORTO	CONTRIBUTI	IRAP	TOTALE
LIMITE FONDO personale non dirigente	365.555,00 €	97.530,07 €	31.072,18 €	494.157,25 €
<i>di cui per retribuzioni di posizione e di risultato per EQ</i>	<i>191.251,00 €</i>	<i>51.025,77 €</i>	<i>16.256,34 €</i>	<i>258.533,10 €</i>
LIMITE FONDO personale dirigente (ridefinito con det.569 7/8/2023)	103.856,44 €	27.708,90 €	8.827,80 €	140.393,14 €
TOTALE	469.411,44 €	125.238,97 €	39.899,97 €	634.550,38 €

Per il calcolo dei buoni pasto è stato individuato un valore annuale per dipendente pari ad € 1.390,81 moltiplicando il valore del buono, al netto dello sconto applicato dal fornitore e comprensivo di Iva, per i giorni lavorabili, calcolati al netto delle festività e dei giorni di ferie.

Con riferimento al costo del lavoro straordinario le risorse necessarie al finanziamento dell’istituto ammontanti ad € 5.500,00, a far data dal 2009, hanno iniziato a gravare sul Bilancio dell’ente. I costi evidenziati tengono conto degli oneri ed IRAP.

In relazione a quanto sopra evidenziato si riporta di seguito un quadro riassuntivo del voci considerate per la verifica del limite di spesa per il personale.

Il costo dell’attuale copertura della dotazione organica nonché il costo della copertura del fabbisogno risultano rispettosi del limite di spesa individuato in € 2.938.857,42

LIMITE DI SPESA (oneri compresi)	2.938.857,42 €
Spesa dotazione occupata con personale a tempo indeterminato (2024)	814.076,76 €
Spesa dotazione occupata con personale a tempo determinato (2024)	- €
Spesa dotazione occupata con personale in distacco/comando (2024)	144.645,46 €
Fondi (personale dirigente, non dirigente e EQ)	634.550,38 €
Straordinario	7.158,24 €
Buoni pasto	33.379,44 €
<i>risorse occupate (2024)</i>	1.633.810,28 €
<i>risorse libere</i>	1.305.047,14 €
<i>risparmi da cessazione 2024 (bilancio)</i>	25.624,19 €
risorse disponibili	1.330.671,33 €

Nello specifico, considerata la spesa attuale per il personale, il costo della Dotazione Ottimale qualora si dovesse procedere a tutte le assunzioni necessarie alla copertura dei posti sarebbe la seguente:

Spesa dotazione organica ottimale teorica ancora da coprire personale								
AREA	TEMPO PIENO	TEMPO PARZ.	TOTALE	SPESA ANNUA	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	4	0	4,00	181.043,09 €	48.302,30 €	15.388,66 €	1.810,43 €	246.544,48 €
Funzionari e EQ	13,00	0,6	13,60	341.995,29 €	91.244,34 €	29.069,60 €	3.419,95 €	465.729,19 €
Istruttori	7	0	7,00	162.229,26 €	43.282,77 €	13.789,49 €	1.622,29 €	220.923,81 €
Operatori esp.	0	0	0,00					
TOTALI	24,00	0,6	24,60	685.267,64 €	182.829,41 €	58.247,75 €	6.852,68 €	933.197,48 €

Verifica del rispetto del tetto alla spesa per lavoro flessibile

Con riferimento ai limiti previsti dall'articolo 9, comma 28 del D.L. 78/2010, convertito in legge 122/2010, l'Agenzia non ha programmato nella corrispondente sottosezione del PIAO 2022-2024 l'assunzione di personale con contratto di formazione e lavoro per garantire il turn-over registrato negli anni precedenti.

La spesa di personale relativa a forme di lavoro flessibile nell'anno 2009 è stata pari zero euro; con ciò non risulta una spesa storica da utilizzare come parametro di riferimento per il rispetto del limite sopra richiamato. La spesa sostenuta per le stesse finalità nell'anno 2022 a copertura di n. 3 contratti formazione lavoro, è stata pari ad € 62.706,00 oneri esclusi. Questo importo rappresenta il nuovo tetto di spesa per il lavoro flessibile, riferibile alla tipologia dei contratti formazione lavoro.

Per l'anno 2024 la spesa prevista per contratti di formazione lavoro dovrà essere contenuta nel predetto limite oneri esclusi.

Verifica dell'assenza di eccedenze di personale

Ai sensi dell'art. 33, comma 2, del d.lgs.165/2001, il direttore generale, con la predisposizione della presente proposta di piano attesta che non sono state rilevate eccedenze di personale.

Verifica del rispetto delle altre norme rilevanti ai fini della possibilità di assumere

- ai sensi dell'art. 9, comma 1-quinquies, del d.l. 113/2016, convertito in legge 160/2016, l'ente ha rispettato i termini per l'approvazione di bilanci di previsione, rendiconti, bilancio consolidato ed ha inviato i relativi dati alla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche entro trenta giorni dal termine previsto per l'approvazione;
- l'ente alla data odierna ottempera all'obbligo di certificazione dei crediti di cui all'art. 27, comma 9, lett. c), del D.L. 26/4/2014, n. 66 convertito nella legge 23/6/2014, n. 89 di integrazione dell'art. 9, comma 3-bis, del D.L. 29/11/2008, n. 185, convertito in L. 28/1/2009, n. 2;
- l'ente non si trova in condizioni strutturalmente deficitarie, ai sensi dell'art. 242 del d.lgs. 18/8/2000, n. 267, pertanto non è soggetto ai controlli centrali sulle dotazioni organiche e sulle assunzioni di personale;
- con riferimento al limite di cui all'art. 48, comma 2 del D.lgs. 198/2006, con deliberazione del C.d. A. n. ____ del 15 marzo 2024 è stato approvato il piano triennale di azioni positive (PAP.) 2024-2026.

Stima del trend delle cessazioni:

Alla luce della normativa vigente e delle informazioni disponibili, si prevedono le seguenti cessazioni di personale nel triennio oggetto della presente programmazione:

ANNO 2024: n. 1 Funzionario Elevata qualificazione (ex Cat.D - funzionario tecnico)– Area pianificazione e controllo – Servizi alla mobilità decorrenza 02/04/2024

ANNO 2025: n. 1 Funzionario Elevata qualificazione (ex Cat.D - funzionario tecnico)– Area pianificazione e controllo – Servizio Servizi alla mobilità

Stima dell'evoluzione dei fabbisogni:

Nel presente paragrafo sono elencate le azioni di reclutamento a tempo indeterminato del triennio 2024-2026 relative al turn-over:

ANNO	N.	AREA PROFESSIONALE	REGIME ORARIO	MODALITA' ASSUNZIONE	AREA DI ASSEGNAZIONE	UTILIZZO BUDGET
2024	1	Istruttori	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/ contratto formazione lavoro	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 31.630,36
2024	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/contratto formazione lavoro/Progressione verticale	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO/AREA ISTITUZIONALE	€ 34.264,59
2024	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/contratto formazione lavoro/Progressione verticale	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO/AREA ISTITUZIONALE	€ 34.264,59
2024	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/contratto formazione lavoro/Progressione verticale	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 34.264,59
2025	1	Funzionari e EQ	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno/Progressione verticale	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 34.264,59
2026	0					
Totale	5					€ 168.688,73

Le assunzioni dall'esterno potranno essere effettuate mediante concorso ovvero anche mediante utilizzo di graduatorie utili esistenti per il profilo professionale ricercato presso gli enti con i quali l'Agenzia ha in atto o sottoscrive specifica convenzione.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 8 della Legge 56 del 19 giugno 2019, al fine di ridurre i tempi di accesso al pubblico impiego, sino al 31/12/2024, le procedure concorsuali bandite dalle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, tra le quali l'Agenzia, e le conseguenti assunzioni possono essere effettuate senza il previo svolgimento delle procedure previste dall'articolo 30 del medesimo decreto legislativo n. 165 del 2001.

Allo stato attuale non sono ipotizzabili ulteriori assunzioni dall'esterno a tempo indeterminato per gli anni 2024-2025-2026 fatta salva la possibilità di ridefinire la capacità assunzionale dell'ente in relazione alla peculiarità dello stesso quale ente strategico in ambito regionale, con riferimento alla missione del Trasporto Pubblico Locale. L'Agenzia è ente multilivello, partecipato da Regione, Province, Città metropolitana di Torino, Comuni, nonché Comunità Montane, qualora vogliano aderire al consorzio.

Le assunzioni del Triennio 2024-2026 di personale appartenente alle categorie protette di cui alla Legge 12 marzo 1999, n.68

Nel 2024 la copertura della quota d'obbligo prevista per il personale disabile e appartenente ad altre categorie protette è completa.

Per il periodo successivo occorrerà verificare, in occasione delle prossime programmazioni triennali del fabbisogno di personale, il permanere della situazione sopra riportata ovvero le eventuali scoperture nel tempo intervenute.

Certificazioni del Revisore dei conti:

Dato atto che la presente Sezione di programmazione dei fabbisogni di personale è stata sottoposta in anticipo al Revisore dei conti per l'accertamento della conformità al rispetto del principio di contenimento della spesa di personale imposto dalla normativa vigente.

PARTE III. OBIETTIVI DI TRASFORMAZIONE DELL'ALLOCAZIONE DELLE RISORSE / STRATEGIA DI COPERTURA DEL FABBISOGNO

Progressioni verticali di carriera:

La possibilità di programmare progressioni verticali di carriera sarà verificata in sede di aggiornamento del PIAO in relazione agli spazi assunzionali utilizzabili, alle compatibilità delle stesso con le disponibilità economico finanziarie e in seguito ad una verifica delle condizioni espresse nel CCNL Funzioni locali 2019-2021.

Assunzioni mediante forme di lavoro flessibile:

Nel 2023 L'Agenzia non ha proceduto all'attivazione di contratti a tempo determinato ex art. 110 comma 1, del DL 267/2000:

Nel triennio 2024-2026 è prevista l'attivazione dei seguenti contratti a tempo determinato ex art. 110, comma 1, del DL 267/2000:

Personale a tempo determinato								
AREA	TEMPO PIENO	MODALITA' DI ASSUNZIONE	SPESA ANNUA	ALTRE SPESE	CONTRIBUTI	IRAP	PREMIO INAIL	SPESA TOTALE
Dirigenti	2	ex art. 110, comma 1, D.Lgs. 267/2000	90.521,54 €	98.000,00 €	48.302,29 €	15.388,66 €	1.631,20 €	253.843,69 €
TOTALI	2		90.521,54 €	98.000,00 €	48.302,29 €	15.388,66 €	1.631,20 €	253.843,69 €

Si dà atto che ricorrono i presupposti per procedere al reclutamento di due dirigenti con contratto a tempo determinato ex art. 110, comma 1, D.Lgs. 267/2000, in quanto presso l'Agenzia della mobilità piemontese, allo stato non risultano coperte posizioni dirigenziali con contratto di lavoro a tempo determinato ex art. 110, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e il numero massimo di incarichi dirigenziali a tempo determinato conferibili ai sensi dell'art. 110, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 è pari a n. 2, corrispondente al 30% della dotazione organica dirigenziale (tale risultato deriva dall'arrotondamento all'unità superiore del quoziente derivante dall'applicazione della percentuale, in analogia alle modalità di calcolo già previste dall'art. 19, comma 6 bis, del D.Lgs. n. 165/2001). Le spese per i predetti contratti sono escluse da limite di cui all'articolo 9, c. 28, D.L. n. 78/2010 (spese per personale assunto con contratto a tempo determinato), come modificato dall'art. 16, c. 1-quater, del D.L. 24 giugno 2016, n. 113, conv. in legge n. 160/2016 per effetto del medesimo comma.

L'assunzione è condizionata alla verifica del rispetto degli ulteriori limiti previsti dalla normativa vigente in particolare al rispetto del limite di cui all'art.23, comma 2 del D.Lgs. 75/2017.

Avvalimento personale enti consorziati:

L'art. 32, comma 4, dello Statuto dell'Agenzia prevede la possibilità di avvalersi, con il consenso delle rispettive amministrazioni, dell'opera del personale dipendente degli Enti consorziati.

Si prevede che l'Agenzia nel corso del triennio 2024-2026 possa avvalersi di personale proveniente da enti consorziati mediante attivazione di comandi o protocolli d'intesa fra enti.

Sotto il profilo normativo, è stato valutato di non doversi applicare all'Agenzia né l'art. 30 comma 1 quinquies primo periodo del D.Lgs. 165/2015, laddove prevede che "i comandi o distacchi sono consentiti esclusivamente nel limite del 25 per cento dei posti non coperti all'esito delle procedure di mobilità"; né tanto meno l'art. 6, comma 2, della legge 29 giugno 2022 n. 79, il quale ha previsto che i comandi o distacchi, in corso alla data di entrata in vigore del decreto, convertito poi in legge, cessano alla data del 31 dicembre 2022 o alla naturale scadenza, se successiva alla predetta data, qualora le amministrazioni

non abbiano già attivato procedure straordinarie di inquadramento sussistendo le condizioni derogative previste dall'art. 30 comma 1 quinquies secondo periodo.

Quest'ultimo periodo prevede che "La disposizione di cui al primo periodo non si applica ai comandi o distacchi obbligatori, previsti da disposizioni di legge, ivi inclusi quelli relativi agli uffici di diretta collaborazione, nonché a quelli relativi alla partecipazione ad organi, comunque denominati, istituiti da disposizioni legislative o regolamentari che prevedono la partecipazione di personale di amministrazioni diverse, nonché ai comandi presso le sedi territoriali dei ministeri, o presso le Unioni di comuni per i Comuni che ne fanno parte" .

L'Agenzia della mobilità piemontese infatti, è stata istituita dall'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000 recante "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422", quale ente pubblico di interesse regionale con la specifica missione del coordinamento delle politiche di mobilità in ambito regionale.

In base allo stesso articolo 8 comma 5 la Convenzione e lo Statuto dell'Agenzia disciplinano, tra le altre materie, anche la dotazione organica del personale.

Il già citato art. 32, comma 4, dello Statuto nel prevedere la possibilità di avvalersi, con il consenso delle rispettive amministrazioni, dell'opera del personale dipendente degli Enti consorziati, integra la fattispecie richiamata dell'articolo 30 comma 1 quinquies secondo periodo del D.Lgs. 165/2015.

L'Agenzia potrà inoltre ricorrere anche ad altri istituti come i protocolli d'intesa previsti dall'art. 23 bis comma 7 dlgs. 165/2001 il quale prevede che *"sulla base di appositi protocolli di intesa tra le parti, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, possono disporre, per singoli progetti di interesse specifico dell'amministrazione e con il consenso dell'interessato, l'assegnazione temporanea di personale presso altre pubbliche amministrazioni o imprese private. I protocolli disciplinano le funzioni, le modalità di inserimento, l'onere per la corresponsione del trattamento economico da porre a carico delle imprese destinatarie"*.

La parte IV della “Sezione 3 Sottosezione 3.3” del PIAO 2023-2025, di seguito riportata, verrà aggiornata con l’approvazione del PIAO 2024-2026.

PARTE IV. FORMAZIONE DEL PERSONALE

PREMESSA

La programmazione della formazione del personale è uno degli elementi strategici dell’evoluzione dell’ente anche e soprattutto nell’ottica della riqualificazione del personale in servizio.

La formazione, l’aggiornamento continuo del personale, l’investimento sulle conoscenze, sulle capacità e sulle competenze delle risorse umane sono allo stesso tempo un mezzo per garantire l’arricchimento professionale dei dipendenti e per stimolarne la motivazione e uno strumento strategico volto al miglioramento continuo dei processi interni e quindi dello svolgimento delle attività volte all’interesse pubblico.

La formazione è, quindi, un processo complesso che risponde principalmente alle esigenze e funzioni di:

- valorizzazione del personale intesa anche come fattore di crescita e innovazione;
- miglioramento della qualità dei processi organizzativi e di lavoro dell’ente.

Per tutelare la parità e pari opportunità nell’Agenzia, è necessario che la formazione venga programmata ed effettuata garantendo che l’offerta formativa sia rivolta al personale in maniera equa e non discriminatoria.

La programmazione e la gestione delle attività formative, inoltre, deve essere condotta tenendo conto delle numerose disposizioni normative che nel corso degli anni sono state emanate per favorire la predisposizione di piani mirati allo sviluppo delle risorse umane.

ARTICOLAZIONE PROGRAMMA FORMATIVO

La formazione del personale è articolata secondo le seguenti linee di intervento

Riqualificazione e potenziamento delle competenze tecniche e trasversali

Nel 2023 è in corso di svolgimento l’attività di formazione/aggiornamento a distanza relativa ai temi tecnici specifici del Trasporto pubblico locale già affrontati nel 2022 con i corsi di Federmobilità, associazione cui l’Agenzia ha aderito.

Nel 2022 il servizio di formazione offerto da Federmobilità si è articolato in tre corsi di cui i primi due gratuiti per gli associati e uno a pagamento, sui seguenti temi:

- La mobilità sostenibile: articolato in due Moduli, per un totale di 4 giornate formative pari a 24 ore complessive di formazione
- Conoscere e progettare i servizi di trasporto pubblico: articolato in due Moduli, per un totale di 4 giornate formative pari a 24 ore complessive di formazione;
- L’affidamento dei servizi di TPL: articolato in tre Moduli, per un totale di 6 giornate formative pari a 36 ore complessive di formazione.

Ad ogni modulo ha partecipato un singolo dipendente, diverso per ogni modulo, individuato dal direttore generale.

Il programma formativo della Scuola di Formazione di Federmobilità per l’anno 2023, ad oggi in corso, prevede tre corsi di formazione che si sviluppano su 14 giornate di formazione. A ognuno di questi corsi, si aggiunge un seminario di approfondimento di 2 ore ciascuno. Tutti i corsi si svolgono con didattica a distanza, in modalità “webinar”.

Ad ogni modulo partecipa un singolo dipendente, diverso per ogni modulo, individuato dal direttore generale in base all’interesse per ambito e profilo professionale, tenendo conto dei principi di pari opportunità tra tutti i lavoratori anche in relazione alle partecipazioni ai corsi organizzati nel 2022.

I temi trattati nei tre corsi, secondo il programma presentato dall’Associazione, sono i seguenti:

1° CORSO RUOLI E COMPITI NEGLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TPL

Ruoli e strumenti nella pianificazione della Mobilità e dei Trasporti

La pianificazione locale: dai Piani di Bacino del TPL ai Piani Urbani del Traffico (passando dai PUMS)

Il quadro normativo e regolatorio nel TPL

Ruoli, documenti e strumenti per l'affidamento dei servizi

Il percorso di affidamento "diretto" nell'esperienza di alcune realtà

Il percorso di affidamento con gara nell'esperienza di alcune realtà

Seminario di approfondimento su "L'integrazione dei servizi di mobilità nei PUMS: alcune buone pratiche in Italia"

2° CORSO SUBENTRO E GESTIONE DEI SERVIZI

Il processo di subentro del nuovo gestore: dalla definizione dei beni essenziali all'avvio dei nuovi servizi

Il Contratto di servizio: caratteristiche e contenuti

Le funzioni ed i compiti nel periodo di vigenza dei CdS

Gli strumenti di controllo e revisione del CdS

Seminario di approfondimento – Il costo standard "micro": i fattori di influenza

3° CORSO LE NOVITÀ NORMATIVE NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO E IL TEMA GENERALE DEI DATI

Dalla riforma del Regolamento 1370/2007 alla "Legge concorrenza"

Il trasporto pubblico non di linea e le altre forme "innovative" di trasporto pubblico

I soggetti "coinvolti" nel processo di raccolta, elaborazione e diffusione dei dati

Le informazioni, i dati e i processi di raccolta

Seminario di approfondimento – Lo studio federMobilità-Isfort sulla "Base dati" nel TPL

* * *

L'Agenzia ha aderito al progetto INPS Valore PA 2022 per corsi di formazione finanziati integralmente ed esclusivamente dall'INPS.

La proposta formativa di VALORE P.A. è stata rivolta a tutto il personale al fine di raccogliere le candidature in riferimento alle diverse tipologie di corso e il personale ha aderito alla proposta su base volontaria, scegliendo l'oggetto dei corsi in accordo con la dirigenza.

L'Agenzia ha segnalato al Sistema Valore PA tutti i dipendenti che si sono candidati ma solo alcuni dei corsi scelti dai dipendenti sono stati effettivamente attivati nell'ambito del progetto. Nel 2023, pertanto, hanno potuto partecipare alla formazione Valore PA n. 14 dipendenti, di cui n. 7 dipendenti appartenenti al genere femminile e n. 7 appartenenti al genere maschile.

I corsi seguiti appartengono alle seguenti aree tematiche:

- Produzione, gestione e conservazione dei documenti digitali e/o digitalizzati - sviluppo delle banche dati di interesse nazionale - sistemi di autenticazione in rete - Big data management (secondo livello - A).
- La Transizione Digitale nella P.A.: Novità, scadenze e obblighi. Il Pnrr ed il Piano per l'informatica (primo livello).
- Progettazione di modelli di servizio, innovazione, analisi e revisione dei processi di lavoro per il miglioramento dei servizi all'utenza - Qualità del servizio pubblico (secondo livello - A)
- Lavoro in gruppo e sviluppo delle capacità di comunicare e utilizzare gli strumenti digitali che favoriscano la condivisione del lavoro anche a distanza - Gestione delle relazioni e dei conflitti (primo livello).
- Comunicazione efficace: utilizzo dei nuovi mezzi di comunicazione pubblica con i cittadini attraverso un approccio innovativo. Regole e strumenti per comunicare attraverso i social - Ascolto efficace, organizzazione delle informazioni (primo livello)
- Progettazione e gestione dei fondi europei - Tecniche per realizzare iniziative innovative e di successo a supporto dello sviluppo - Sviluppo sostenibile e transizione ecologica (secondo livello - A)
- Sviluppo del livello di competenza linguistica per i dipendenti della Pubblica amministrazione (primo livello)
- Previdenza obbligatoria e complementare, ammortizzatori sociali e sistemi di credito e welfare – Politiche a sostegno del reddito - Riconoscimento e controllo delle prestazioni economico/assistenziali che richiedono l'interazione tra le

- PP.AA. attraverso lo scambio dati e i protocolli di intesa - Politiche per la non autosufficienza, invalidità civile e lotta alla povertà - Razionalizzazione dell'attività di vigilanza per il contrasto alle frodi e all'evasione contributiva (primo livello).
- Comunicazione efficace: utilizzo dei nuovi mezzi di comunicazione pubblica con i cittadini attraverso un approccio innovativo. Regole e strumenti per comunicare attraverso i social - Ascolto efficace, organizzazione delle informazioni (primo livello)

L'Agenzia, in continuità con gli scorsi anni, ha aderito al Progetto INPS Valore PA 2023.

Tutti i dipendenti dell'Agenzia sono stati coinvolti nel verificare l'interesse dei singoli all'offerta formativa del progetto INPS Valore PA 2023.

Sulla base delle singole preferenze relative alle tematiche disponibile sono stati candidati i seguenti dipendenti che frequenteranno i corsi che saranno attivati nel 2024:

Tematica	D	U	Totale complessivo
Anticorruzione, trasparenza e integrità: strategie preventive e sistemi di compliance - gestione del rischio corruzione (secondo livello - A)	0	1	1
Comunicazione efficace: utilizzo dei nuovi mezzi di comunicazione pubblica con i cittadini attraverso un approccio innovativo. Regole e strumenti per comunicare attraverso i social - Ascolto efficace, organizzazione delle informazioni (primo livello)	2	0	2
Gestione della contabilità pubblica Servizi fiscali e finanziari. Il controllo e la valutazione delle spese pubbliche (secondo livello - B)	2	0	2
La Transizione Digitale nella P.A.: Novità, scadenze e obblighi. Il Pnrr ed il Piano per l'informatica (primo livello)	0	1	1
Lavoro in gruppo e sviluppo delle capacità di comunicare e utilizzare gli strumenti digitali che favoriscano la condivisione del lavoro anche a distanza - Gestione delle relazioni e dei conflitti (primo livello)	0	1	1
Personale, organizzazione e riforma della Pubblica Amministrazione - Pianificazione, misurazione e valutazione della performance (primo livello)	1	0	1
Produzione, gestione e conservazione dei documenti digitali e/o digitalizzati - sviluppo delle banche dati di interesse nazionale - sistemi di autenticazione in rete - Big data management (secondo livello - A)	1	0	1
Progettazione di modelli di servizio, innovazione, analisi e revisione dei processi di lavoro per il miglioramento dei servizi all'utenza - Qualità del servizio pubblico (secondo livello - A)	0	2	2
Progettazione e gestione dei fondi europei - Tecniche per realizzare iniziative innovative e di successo a supporto dello sviluppo - Sviluppo sostenibile e transizione ecologica (secondo livello - A)	0	1	1
Sviluppo del livello di competenza linguistica per i dipendenti della Pubblica amministrazione (primo livello)	2	0	2

Nel primo quadrimestre del 2023 è stata effettuata una sessione di formazione tecnica sul confronto tra Piano Economico Finanziario (PEF) e Conto Economico Consuntivo (CEC) nei contratti di servizio ferroviari con cenni a quelli automobilistici, che si è articolata in dodici lezioni per un totale di circa 47 ore a cui hanno partecipato i dipendenti dell'Agenzia dei Servizi che si occupano della mobilità ferroviaria e del Trasporto Pubblico Locale nonché altri dipendenti interessati all'argomento.

È programmata per il 2023 una sessione di formazione tecnica sull'applicazione del Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018 "Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione." a cui parteciperanno i dipendenti dell'Agenzia dei Servizi che si occupano della mobilità ferroviaria e del Trasporto Pubblico Locale nonché altri dipendenti interessati all'argomento.

Nel 2022 sono stati attivati webinar formativi sulla piattaforma di pianificazione del trasporto REMIX e nell'anno 2023 continuano in occasione di nuovi sviluppi della piattaforma; alla formazione partecipano i dipendenti dell'Agenzia dei Servizi che si occupano della mobilità ferroviaria e del Trasporto Pubblico Locale nonché altri dipendenti interessati all'argomento.

* * *

E' previsto che nel 2023 il dirigente di ruolo in Agenzia e ulteriori n. 3 dipendenti assegnati al Servizio Giuridico contratti e personale seguano le Lezioni FAD (asincrone) sul nuovo codice appalti D.Lgs 36/23 UNIT 1, del Piano nazionale di formazione per l'aggiornamento professionale dei RUP annualità 2022-2023 realizzate da ITACA IFEL e SNA sotto la supervisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'attività formativa rientra tra i "percorsi base" in materia di contrattualistica pubblica e concorre al raggiungimento dei requisiti formativi previsti dal nuovo sistema di qualificazione di cui agli art.li 62 e 63 e dell'allegato II.4 del D.Lgs 36/23.

* * *

Resta fermo che al di fuori della programmazione prevista saranno comunque resi disponibili i corsi di formazione forniti da piattaforme di formazione accessibili dall'Agenzia, quali ad esempio i corsi di formazione forniti dall'Istituto per la Finanza e l'Economia Locale (IFEL), Fondazione istituita dall'ANCI utili a rafforzare le competenze del personale che ne manifesti l'esigenza, che si rendessero necessarie in relazione alle novità normative e tecniche introdotte dal legislatore, ovvero mediante l'avvio del personale a corsi di aggiornamento specificamente individuati.

FORMAZIONE OBBLIGATORIA

Sicurezza

In tema di sicurezza sul lavoro, il fabbisogno formativo è definito sulla base della normativa fondamentale in materia contenuta nel D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

I lavoratori dell'Agenzia attualmente in forza sono già stati formati ai sensi dell'art. 37, c. 2, D.Lgs. 81/08 secondo le modalità definite dagli Accordi Stato-Regioni vigenti ed in particolare hanno ricevuto formazione generale di 4 ore e specifica di 8 ore per rischio medio.

La medesima formazione dovrà essere impartita o verificata in caso di nuovi lavoratori.

Nel corso del quinquennio dal completamento della formazione specifica o dalla chiusura del precedente quinquennio di aggiornamento, dovrà essere impartito l'aggiornamento della formazione specifica dei lavoratori.

L'attuale Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS) ha già ricevuto specifica formazione e sarà garantito l'aggiornamento annuale di 4 ore.

In Agenzia sono inoltre presenti n. 2 Addetti attuazione misure prevenzione incendi e lotta antincendio evacuazione, salvataggio, gestione emergenza che dovranno ricevere n. 2 ore di Aggiornamento nel 2024.

Sono presenti inoltre n. 2 Addetti primo soccorso che hanno ricevuto Aggiornamento di 4 ore nel 2022 e dovranno nuovamente aggiornarsi nell'arco del triennio.

La formazione in materia di sicurezza verrà svolta prioritariamente attivando i servizi formativi nell'ambito della convenzione Consip cui l'Agenzia ha aderito per la prestazione dei servizi relativi alla gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro per le pubbliche amministrazioni.

Anticorruzione e trasparenza

Come previsto nella sottosezione Rischi corruttivi e trasparenza del presente PIAO, nel periodo 2023-2025 sono pianificati i seguenti interventi formativi:

1. Attivazione di interventi di formazione generale e specifica del personale dipendente sui temi dell'etica, della legalità e della trasparenza, ed in particolare:

formazione generale, rivolta al personale cui non è stata ancora impartita, in materia codice di comportamento dell'Agenzia, Whistleblowing, Pianificazione in materia di Anticorruzione e Trasparenza e argomenti correlati;

2. Formazione specifica in materia di anticorruzione rivolta a personale che svolge attività in ambito di contratti e appalti.

Tutto il personale dell'Agenzia con nota prot. 14981 del 13/11/2023 è stato avviato al percorso formativo proposto dall'IFEL (fondazione dell'ANCI che opera tra l'altro come ente di formazione) avente ad oggetto: "La strategia di prevenzione della corruzione e la trasparenza amministrativa"

Si tratta di un percorso formativo in libera fruizione sulla piattaforma della Scuola IFEL che prevede 36 ore in autoapprendimento così articolate in quattro corsi:

- Corso 1 | Strategia e programmazione della prevenzione della corruzione (2 moduli - 12,5 ore in autoapprendimento)
- Corso 2 | La gestione del rischio di corruzione e le misure di prevenzione (2 moduli - 9 ore in autoapprendimento)
- Corso 3 | Misure di prevenzione etiche e di comportamento (1 modulo - 8,5 ore in autoapprendimento)
- Corso 4 | La trasparenza e l'accessibilità ai documenti pubblici (1 modulo - 6 ore in autoapprendimento)

È richiesto il completamento del corso entro il 30/06/2024 con rilascio dell'open badge finale

Gli argomenti del Corso 3 rispondono alle esigenze formative rivenienti dalle modifiche introdotte dal DPR 81/2023 al codice di comportamento dei dipendenti pubblici (DPR 62/2013) che al nuovo comma 5 bis dell'art. 15 che prevede: *"Per le attività di cui al comma 5 includono anche cicli formativi sui temi dell'etica pubblica e sul comportamento etico, da svolgersi obbligatoriamente, sia a seguito di assunzione, sia in ogni caso di passaggio a ruoli o a funzioni superiori, nonché di trasferimento del personale, le cui durata e intensità sono proporzionate al grado di responsabilità"*.

Nel 2024 e 2025 si procederà con l'effettuazione di formazione generale e/o specialistica su normativa anticorruzione e trasparenza ancora da definire.

In particolare, tenuto conto di quanto indicato nel PNA 2022 – Parte speciale – Disciplina derogatoria in materia di contratti pubblici e prevenzione della corruzione, si effettuerà una specifica formazione del personale idoneo a ricoprire l'incarico di RUP in materia di prevenzione della corruzione, da affiancare alla formazione specifica in materia di appalti per garantire adeguata professionalità tecnica.

Formazione privacy – GDPR

Si prevede che i dipendenti dell'Agenzia, in relazione allo svolgimento di attività che comportano il trattamento di dati, siano opportunamente formati ai sensi di quanto previsto dalla normativa sulla privacy ed in particolare dal Regolamento Europeo Privacy (GDPR) e il D.lgs. 196-2003 (così come modificato dal D.lgs. 101-2018) in accordo con la documentazione approvata con determinazione 776 del 30/10/2023 dal direttore generale in qualità di Referente con attribuzione di funzioni e compiti in materia di trattamento dati personali (Referente privacy) ai sensi dell'articolo 29 del Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e dell'art. 2, comma quater-decies del D.Lgs. 196/2003, ed in particolare del documento "Procedura per la formazione dell'Ente sul Regolamento 2016/679 l'applicazione del sistema di gestione per la protezione dei dati e relative procedure ed istruzioni operative".

In detto documento è previsto che sia programmata la formazione di carattere generale e specifica per i ruoli/mansioni (ove prevista) mediante programmazione di una o più delle seguenti modalità:

- addestramento, riunioni ed istruzioni presso l'Amministrazione dell'Ente a cura della direzione o suoi referenti;
 - corsi a lezioni frontali presso l'Amministrazione dell'Ente;
 - partecipazione ad attività istruttive quali corsi o seminari formativi collettivi in aula;
 - FAD – Formazione a Distanza, gestita individualmente mediante accesso ad un portale specifico;
- rinviano la calendarizzazione temporale per l'attività formativa definita in una specifica programmazione.

In relazione a quanto sopra, si ritiene di avviare il personale dell'Agenzia ad formazione di carattere generale da effettuarsi nel corso 2024 mediante una delle modalità sopra delineate prevedendo l'attivazione di percorsi di formazione specifica per il personale assegnato alla Segreteria Generale nonché per il personale addetto alla gestione del canale di segnalazione interna di cui all'articolo 4 del DECRETO LEGISLATIVO 10 marzo 2023 , n. 24 *"Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali"*.

Formazione sui temi delle pari opportunità, congedi parentali, contrasto alla violenza di genere

Nel documento "Azioni Positive per il triennio 2023-2025" (Allegato 1 alla Sottosezione 3.1 al presente PIAO) è previsto che l'Agenzia aderisca alle iniziative di formazione proposte dalla rete nazionale dei CUG, di cui fa parte il CUG dell'ente, e segnalate

dal CUG dell’Agenzia al direttore generale aventi ad oggetto seminari ed altri interventi formativi sulle materie di competenza dei comitati. Le iniziative saranno proposte a tutto il personale dipendente o alle sole/ai soli dipendenti che fanno parte del CUG in base all’oggetto e alla finalità dell’intervento formativo e alle disponibilità indicate dalla Rete nazionale

MISURE VOLTE AD INCENTIVARE L’ACCESSO A PERCORSI DI ISTRUZIONE E QUALIFICAZIONE DEL PERSONALE LAUREATO E NON LAUREATO

Ferma restando la possibilità di accedere a tutte le forme di permessi e agevolazioni previste dalle normative generali e contrattuali per il diritto allo studio, l’Ente favorisce l’iscrizione a percorsi formativi extra lavorativi prevedendo la possibilità di sottoscrivere accordi individuali per il lavoro agile, temporanei, in deroga alle condizionalità previste nella specifica sottosezione 3.2 Organizzazione del lavoro agile, funzionali alla frequentazione dei corsi, fermo restando quanto previsto dalla contrattazione nazionale in materia.

Con specifici provvedimenti adottati nel corso della validità del PIAO, l’ente valuterà la messa a disposizione di borse di studio destinate a coprire i costi per la partecipazione dei dipendenti a corsi di formazione post-universitaria aventi ad oggetto materie di peculiare interesse per l’Amministrazione.

OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI

Obiettivo principale è accrescere il livello di competenze interne sulle tematiche che afferiscono la missione principale dell’Agenzia ovvero il Trasporto Pubblico Locale, in particolare:

- programmazione dei servizi;
- predisposizione delle procedure di selezione dei Concessionari;
- gestione delle procedure di selezione dei Concessionari;
- gestione dei Contratti di servizio (amministrativa, tecnica ed economica);
- monitoraggio dei Contratti di servizio.

Obiettivo trasversale è accrescere il livello di competenze di tutti i dipendenti in quei settori in cui, per ragioni di interesse professionale, ritengono necessario accedere ad una formazione specifica, anche con riferimento alle competenze relative ai servizi intermedi.

La partecipazione dei dipendenti a corsi ed eventi di formazione non obbligatoria costituisce elemento di valutazione positiva della dimensione di performance individuale correlata ai comportamenti.

La mancata partecipazione dei dipendenti a corsi ed eventi di formazione obbligatoria può costituire elemento di valutazione negativa della dimensione di performance individuale correlata ai comportamenti.