

ALLEGATO 1

**DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE
2019-2021**

14 marzo 2019

INDICE

1.	Introduzione	5
2.	L'Agenzia della Mobilità Piemontese: istituzione, evoluzione e struttura.....	6
2.1.	Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell'Agenzia	6
2.1.1.	Proposta di programma Triennale della Regione Piemonte 2019-2021.....	16
2.1.2.	I contratti di servizio.....	17
2.1.3.	Affidamento dei servizi.....	17
2.2.	La struttura operativa dell'Agenzia	18
2.3.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.....	21
2.4.	Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie	22
2.4.1.	Evoluzione della situazione economica e finanziaria dell'Ente rispetto ai parametri della DEFR 23	
3.	Sezione Strategica	25
3.1.	Indirizzi e obiettivi strategici	25
3.1.1.	I servizi ferroviari nella Regione Piemonte.....	26
3.1.2.	Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]	28
3.1.3.	Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]	29
3.1.4.	Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana	31
3.1.5.	Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario.....	32
3.1.6.	Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi.....	32
3.1.7.	Bacino Sud (Cuneo) - Reti di autobus	34
3.1.8.	Bacino Sud Est - Reti di autobus	41
3.1.9.	Bacino Nord Est – reti di autobus.....	41
3.1.10.	Bacino Nord Est – Navigazione Lago d'Orta	41
3.1.11.	Sistemi di intermodalità	42
3.1.12.	Cooperazione internazionale	42
3.1.13.	La strategia degli investimenti.....	43
4.	Sezione Operativa.....	47
4.1.	Programma operativo	47
4.1.1.	Programma Servizio TPL.....	47
4.1.2.	Sistemi di intermodalità	56
4.1.3.	Cooperazione internazionale	57
4.1.4.	Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità	57
4.1.5.	Monitoraggio dei servizi	58
4.1.6.	Il sistema tariffario	65
4.1.7.	La comunicazione del trasporto pubblico	70
4.1.8.	Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti	73
4.2.	Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	73
5.	APPENDICE: AMP BAROMETER 2012-2017	75

5.1.	Popolazione e territorio	75
5.1.1.	Popolazione	75
5.1.2.	Territorio	76
5.2.	Mobilità	76
5.3.	Tasso di Motorizzazione	77
5.4.	Offerta	77
5.4.1.	Offerta di trasporto e rete.....	77
5.4.2.	Servizio offerto	78
5.5.	Servizio offerto nei Bacini.....	78
5.6.	Domanda di Trasporto	79
5.7.	Aspetti Economici.....	79
5.8.	Materiale Rotabile.....	80
5.9.	Personale.....	80
6.	APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità	81
6.1.1.	Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata	81
6.1.2.	Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)	82
6.1.3.	Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti	85
6.1.4.	Le esigenze di mobilità dei cittadini	88
6.1.5.	Frequenzazioni dei servizi ferroviari e automobilistici	95
7.	APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP.....	100
8.	Quadro risorse regionali assegnate.....	109
9.	APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale 2018-2020.....	111
9.1.	PREMESSA	111
9.1.1.	CAPACITA' ASSUNZIONALI E SPESE DI PERSONALE	111
9.1.2.	ASSUNZIONI DI PERSONALE A TEMPO DETERMINATO	115
9.1.3.	PROGRESSIONI DI CARRIERA — TRIENNIO 2018-2020 ex art. 22 del DL75/2017	117
9.2.	DOTAZIONE OTTIMALE.....	117
9.3.	PIANO TRIENNALE DEL FABBISOGNO DEL PERSONALE (PTFP) 2018-2020	119
9.3.1.	AZIONI DI RECLUTAMENTO	119
9.3.2.	LE PROGRESSIONI DI CARRIERA EX ART. 22, COMMA 15, DEL DL75/2017	120
9.3.3.	LE ASSUNZIONI DEL TRIENNIO 2018-2020 DI PERSONALE APPARTENENTE ALLE CATEGORIE PROTETTE DI CUI ALLA LEGGE 12 MARZO 1999, N.68.....	121
9.3.4.	LE ASSUNZIONI A TEMPO DETERMINATO DEL TRIENNIO 2018-2020.....	121
10.	APPENDICE – Programma biennale degli acquisti di beni e servizi.....	123

1. Introduzione

Il DUP è lo strumento di programmazione strategica e operativa dell'ente locale, con cui si unificano le informazioni, le analisi, gli indirizzi della programmazione. A differenza della relazione previsionale e programmatica, il DUP non è un allegato al bilancio di previsione ma un atto a sé stante, approvato indipendentemente dal bilancio.

Il presente documento si articola in tre sezioni:

- la presentazione dell'Agenzia Mobilità Piemontese (AMP), che riporta il quadro normativo in cui l'Agenzia è nata 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 del personale che opera in Agenzia;
- la sezione strategica che riporta la visione dell'AMP ed i suoi obiettivi distinti per missione. Viene quindi delineato il quadro economico e finanziario, unitamente ad una breve presentazione della domanda ed offerta di trasporto sul territorio, il cui dettaglio è riportato al punto 6 APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità. Si termina con la presentazione degli obiettivi strategici nel periodo 2018-2020;
- la sezione operativa che riporta, per ogni missione individuata nella sezione precedente, le attività che AMP intende perseguire per raggiungere gli obiettivi strategici.

Con Deliberazione n. 19 del 20 luglio 2018 il Consiglio di Amministrazione ha fornito gli indirizzi per l'approvazione del DUP 2019-2021. L'Assemblea, nell'adunanza del 3 dicembre 2018, è stata informata circa i suddetti indirizzi ed è stata invitata a far pervenire le eventuali osservazioni in merito alla redazione del DUP. Con il presente documento il CDA approva il DUP per la successiva presentazione all'Assemblea.

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

Il DUP così approvato potrà subire ulteriori integrazioni in corso d'anno strettamente correlate alla redazione del Programma Triennale dei servizi 2019-2021, nonché all'approvazione del Bilancio 2019-2021.

2. L'Agenzia della Mobilità Piemontese: istituzione, evoluzione e struttura

Di seguito viene ripercorso l'iter costitutivo dell'Agenzia ed i passi che hanno portato al cambiamento della sua missione, concludendo con la presentazione dell'attuale struttura operativa dell'ente.

2.1. Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell'Agenzia

Sulla base di quanto stabilito dal D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, che ha conferito alle Regioni e agli enti locali una serie di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, la Regione Piemonte, con la legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1, ha disciplinato il sistema del trasporto pubblico locale, prevedendo, tra l'altro, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano, la costituzione di un Consorzio tra Enti denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana". A seguito delle modifiche apportate alla legge regionale 1/2000 dalla legge regionale 10/2011, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha ampliato il proprio ambito di operatività e, quale ente pubblico di interesse regionale, è stato rinominato "Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale".

Successivamente, con le leggi regionali 1/2015 e 9/2015, il legislatore regionale ha apportato ulteriori modifiche alla l.r. 1/2000, prevedendo, tra l'altro, l'estensione a tutto il territorio regionale della competenza del consorzio di cui all'art. 8 della legge medesima, rinominato da "Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale" in "Agenzia della mobilità piemontese", il quale è costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- Bacino della provincia di Torino;
- Bacino della provincia di Cuneo;
- Bacino del nord-est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli, Novara, Verbano Cusio Ossola (VCO);
- Bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

Con l'art. 21 della L.R. n. 1 del 27/01/2015, il legislatore regionale ha apportato ulteriori consistenti modifiche al testo della L.R. 1/2000, ampliando l'ambito di operatività dell'Agenzia (ora rinominata) prevedendo l'adesione degli altri enti locali del Piemonte soggetti di delega, intendendo, così come si rileva dalla relazione al disegno di legge, dare piena attuazione a quanto il legislatore regionale aveva avviato nel 2011. In attuazione alla novella normativa, ha quindi preso avvio il percorso per l'adozione dei nuovi testi di convenzione e statuto che disciplinano l'attività e l'organizzazione del consorzio.

La Regione Piemonte, con DGR 42-1585 del 15/06/2015, ha adottato lo Statuto dell'Agenzia della mobilità piemontese, pubblicato sul BUR del 18/06/2015. L'Assemblea dell'Agenzia, con deliberazione 5/2015 del 23/07/2015 ha preso atto dei testi definitivi dello Statuto e della Convenzione dell'Agenzia rimettendo agli enti consorziati e consorziandi gli atti per l'approvazione nei rispettivi organi.

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 è costituita "per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale."

In particolare, il consorzio, fatto salvo quanto stabilito all'articolo 8 bis della L.R. 1/2000, gestisce 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.

Obiettivo primario dell'Agenzia è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro

Al fine di ampliare la partecipazione degli enti locali alla definizione della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, l'Agenzia della mobilità piemontese favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni singole o associate aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega ai sensi della presente legge nonché delle unioni montane singole o associate aventi popolazione superiore a 5.000 abitanti di cui alla legge regionale 14 marzo 2014, n. 3 (art. 8, comma 1 ter L.R. 1/2000 come di recete modificato dalla modificato dal comma 1 dell'articolo 42 della legge regionale 19 del 2018).

Agli originari 34 enti consorziati (tra i quali Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino e Comuni dell'area metropolitana), hanno aderito all'Agenzia ulteriori 25 enti portando a 59 enti 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.

Di seguito si fornisce un panorama delle disposizioni normative per lo specifico ambito di intervento dell'Agenzia così come raccolte dal dossier Trasporto Pubblico Locale del 13 febbraio 2019 della Camera dei deputati

Il Fondo nazionale per il TPL

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301).

A partire dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il riparto. In particolare, l'articolo 27 (commi 1-8), del decreto legge ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio. La legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha poi previsto due modifiche all'entità del Fondo. E' stato infatti incrementato il Fondo di 500.000 euro per l'anno 2018, di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e di 1 milione di euro per l'anno 2020, al fine di assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso ai passeggeri in caso di emergenza. Inoltre è stata disposta una riduzione di 58 milioni di euro, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo, che sarà quindi ridotto dal 2019.

Lo stanziamento del Fondo nel Bilancio triennale 2018-2020 ammonta pertanto a 4.933,054 milioni di euro per il 2018, a 4.876,554 milioni di euro per il 2019 ed a 4.875,554 milioni di euro per il 2020.

Gli stanziamenti del Fondo si trovano, nel Bilancio dello Stato, sul cap. 1315 dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10).

Fino al 2016, il Fondo veniva alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel Fondo confluivano anche le risorse stanziate ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era

determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione del Fondo corrispondesse agli stanziamenti al 2012, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno pertanto 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La dotazione complessiva del Fondo è stata, a decorrere dal 2013, di circa 4.929 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2015, come previsto dal DPCM 11 marzo 2013, modificato dal DPCM 7 dicembre 2015, l'aliquota è stata fissata al 19,4 per cento. Per il 90% il Fondo è stato assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 del decreto e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento. Con DPCM 7 dicembre 2015 sono stati anche modificati alcuni dei criteri di riparto del Fondo, in particolare il meccanismo di decurtazione in caso di non raggiungimento dei criteri di efficientamento dei servizi. Una ulteriore rilevante modifica dei criteri è stata definita per l'anno 2017 dal DPCM 26 maggio 2017.

Il decreto legge n. 50/2017 ha anche stabilito nuovi criteri per la ripartizione del Fondo TPL, per far sì che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale vengano sempre più affidati con procedure ad evidenza pubblica: si prevedono infatti penalizzazioni nella ripartizione del fondo, applicabili dal 2021 in base alle modifiche della legge di Bilancio 2019, per le regioni e gli enti locali che non procedano all'espletamento delle gare, nonché parametri volti a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio.

In materia di trasferimenti delle Regioni alle Province e alle città metropolitane per le funzioni conferite, l'art. 39 del DL n. 50 del 2017 ha previsto che il 20% del Fondo TPL sia riconosciuto alle regioni a condizione che queste provvedano annualmente all'erogazione delle risorse per le funzioni trasferite a province e città metropolitane.

Quanto alle modalità di assegnazione delle risorse, l'articolo 27, comma 2, del decreto legge n. 50, ha stabilito che a decorrere dal 2018 il riparto del Fondo sia effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata. Qualora l'intesa non sia raggiunta entro trenta giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, il Consiglio dei Ministri può provvedere (in via sostitutiva) con deliberazione motivata.

Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL

Il decreto legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 2), prevede i nuovi criteri di riparto del Fondo, applicabili dall'anno 2018:

- il dieci per cento dell'importo del Fondo viene assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo;
- il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo; Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i costi standard e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.
- È stato pubblicato il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018, che definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e

applicazione. costi standard, anche in attuazione della riforma prevista dal decreto Legge n. 50/2017, che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le Regioni gli stanziamenti del Fondo Nazionale TPL. Il decreto prevede che il Costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna Regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente. Il meccanismo elaborato prevede un'applicazione graduale: per il primo anno di applicazione, infatti, solo il 10% dell'importo del Fondo TPL sarà ripartito in base al decreto. Negli anni successivi la quota sarà progressivamente incrementata del 5% per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento a regime.

- la quota residua del Fondo, ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, viene ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 (tabella riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017); a partire dal secondo anno, quindi dal 2019, la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. Tali livelli di servizio dovranno essere definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi.
- In base all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 50 del 2017 il decreto non trova applicazione a decorrere dall'anno 2017. Il comma 8 prevede tuttavia che esso continui a trovare applicazione, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti, fino al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di emanazione del nuovo decreto di definizione dei criteri di assegnazione del Fondo previsto dal 2018, ma comunque non oltre il 31 dicembre 2018.

Si prevede una penalizzazione, pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio - in sede di ripartizione delle risorse fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica ovvero non risulti pubblicato, alla medesima data, il bando di gara (ovvero qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, se bandite successivamente all'adozione delle predette misure). Tale penalizzazione, in base a quanto stabilito dall'art. 21-bis del D.L.n. 119 del 2018, si applica a partire dal 2021 (e non si applica ai contratti di servizio che siano affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, del regolamento (CE) n. 1370/2007 (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), e alle disposizioni normative nazionali vigenti. E' stata comunque introdotta una clausola di salvaguardia volta a far sì che, a seguito del riparto delle risorse del Fondo, nessuna regione possa essere penalizzata per una quota complessiva che ecceda il 5 per cento delle risorse ricevute nell'anno precedente. Qualora risulti che l'importo del Fondo sia inferiore a quello dell'anno precedente, il suddetto limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo. Inoltre nei primi cinque anni di applicazione della nuova disciplina, il riparto non potrà comportare una riduzione annua superiore al 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015; anche in questo caso, qualora l'importo del Fondo sia inferiore a quello del 2015, il limite è rideterminato in misura proporzionale tra le Regioni.

Il comma 3 dell'art. 27 prevede che gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 si verifichino nell'anno successivo a quello di riferimento.

Le modalità di attribuzione delle risorse, nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto, sono stabilite dal comma 4, che prevede l'anticipazione, con decreto ministeriale entro il 15 gennaio di ciascun anno, dell'80 per cento delle risorse del Fondo alle regioni e l'erogazione con cadenza mensile delle quote ripartite. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n.19 del 29/1/2018 è stata concessa alle regioni, per il 2018, l'anticipazione dell'80% delle risorse del Fondo, per un importo complessivo di euro 3.945.456.589,20. Per l'anno 2019 l'anticipazione dell'80% del Fondo è stata resa nota dal MIT l'11 febbraio 2019 e ripartisce risorse complessive per 3.898.888.289,2 euro.

La percentuale di ripartizione regionale prevista (Tabella allegata al DM trasporti 11 novembre 2014 e al DPCM 26 maggio 2017) per il Piemonte è 9,83%.

La legge di Bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017, comma 74) ha poi previsto che tali percentuali di riparto siano modificate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza Stato regioni, in ragione dell'incidenza delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da Rete ferroviaria italiana, a far data dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei trasporti.

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 trasporto pubblico locale è oggetto di potestà residuale da parte delle regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005).

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come 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: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

La possibilità di affidamento diretto è però 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 (sempre fatto salvo il 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 è stata peraltro introdotta una speciale disciplina di deroga al principio generale degli affidamenti con gara, che consente fino al 2 dicembre

2019 (salvo che non sia vietato dalle legislazioni nazionali) l'affidamento diretto con le regole attuali e per una durata massima di 10 anni, prorogabile del 50% in caso di investimenti dell'operatore.

Successivamente al 2019 e fino al 2023 sarà consentito stipulare contratti per l'affidamento con le regole attuali per un massimo di 10 anni, ma senza possibilità di proroga per investimenti.

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

- l'articolo 5, paragrafo 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'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento prevede, sempre che non venga 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 qualora si verifichino le seguenti due condizioni:

- a) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e
- b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, 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 limitato (massimo per 5 anni) e sempre che non sia 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 prevede un'applicazione graduale della nuova disciplina, disponendo che fino al 2 dicembre 2019 gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

La disciplina nazionale

Con il decreto legge n. 50 del 2017, un ampio intervento normativo in materia. Il decreto ha infatti introdotto importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della

ripartizione del Fondo TPL, in quanto prevede la penalizzazione - in termini di riduzione delle risorse nella ripartizione fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica, non risulti pubblicato il bando di gara, ovvero nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nonché, per i servizi ferroviari regionali, nel caso in cui non sia effettuata la pubblicazione entro il 2 dicembre 2018 (termine prorogato dal decreto-legge n.91 del 2018) ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del medesimo Regolamento (CE). La riduzione che si applica alla quota di ciascuna regione, è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con tali procedure e le risorse che ne derivano vengono ripartite tra le altre regioni. Si cerca inoltre di incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. La riduzione non si applica peraltro ai contratti di servizio già affidati, alla data del 30 settembre 2017, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007, e sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla stessa data delle informazioni richieste dall'articolo 7, comma 2, del Regolamento. Si prevedono comunque clausole di salvaguardia per evitare una eccessiva riduzione delle risorse disponibili per le regioni, stabilendo tra l'altro che nel primo quinquennio di applicazione il riparto non possa determinare, per ciascuna regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. Il Fondo TPL (si veda anche l'apposito paragrafo) viene ripartito entro il 30 giugno di ogni anno con decreto ministeriale, ed entro il 15 gennaio di ciascun anno viene ripartito tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo.

Il comma 12-quater dell'art. 27 ha poi stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Al fine di garantire il principio di separazione, qualora il gestore uscente dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'ente affidante ovvero sia affidatario diretto o in house del predetto ente (partecipante o controllante), la disposizione normativa prevede l'avvalimento obbligatorio di altra stazione appaltante (diversa dall'ente partecipante o controllante) per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi.

Il decreto legge n. 50/2017 è inoltre intervenuto (art. 27, comma 6) sulla definizione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, che costituiscono anch'essi un parametro per il riparto del Fondo TPL. Le regioni sono chiamate ad operare sulla base dei criteri che saranno introdotti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e previa intesa in Conferenza sede di unificata, con parere delle competenti Commissioni parlamentari, e dovranno provvedere entro e non oltre centoventi giorni dall'adozione del decreto ministeriale, avendo al contempo cura di procedere ad una riprogrammazione dei servizi. Nel caso in cui le Regioni non provvedano nel termine, il Governo può esercitare il potere sostitutivo ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 131 del 2003.

L'articolo 27, comma 11-quinquies ha poi fatto salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, ed ha stabilito che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione prevede inoltre che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10 per cento del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto.

I commi 11-bis e 11-ter prevedono alcuni limiti al contenuto dei contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017: che non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche

antiquamento Euro 0 o Euro 1 e che debbano prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e che siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

Il comma 11-quater prevede anche che i comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, individuino specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), impegnandosi in tale sede ad utilizzare per investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea.

In materia di scelta del contraente è intervenuto anche l'articolo 48 (commi 4 e 5) del D.L. n. 50/2017, prevedendo che gli enti affidanti articolino i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda.

Le eccezioni sono consentite se motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area e devono essere disciplinate con delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate.

La disciplina transitoria, nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, prevede che gli enti locali debbano comunque procedere al nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto ovvero scada prima dell'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo nel rispetto della normativa vigente.

Il comma 6 dell'art. 48 ha poi demandato all'Autorità di regolazione dei trasporti il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale attribuendole in particolare i seguenti compiti:

- definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto a tal fine della domanda effettiva e di quella potenziale, nonché delle economie di scala e di integrazione tra servizi;
- definire gli schemi dei contratti di servizio esercitati in house da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica, nonché per quelli affidati direttamente;
- determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente la "tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare", nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario.

Il comma 7 dell'art. 48 ha attribuito all'Autorità di regolazione dei trasporti, in tema di procedure per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, il potere di intervenire, con attività di regolazione generale:

- imponendo che le procedure di selezione del contraente prevedano che la riscossione diretta dei proventi da traffico sia a cura dell'affidatario, secondo logiche di assunzione del rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;
- richiedendo, per la partecipazione a dette procedure, il possesso di un patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché i requisiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di assicurare la sussistenza, in capo all'affidatario, della necessaria capacità economica e finanziaria;

- richiedendo l'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;
- introducendo, in alternativa a quanto previsto alla lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, a capitale privato ovvero a capitale misto pubblico-privato, specializzati nell'acquisto di beni strumentali da locare ai gestori di servizi di trasporto pubblico;
- richiedendo che nei bandi di gara sia previsto il trasferimento del personale dipendente non dirigenziale dal gestore uscente al subentrante e la conservazione, fino alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale, del trattamento economico e normativo derivante esclusivamente dal contratto collettivo nazionale di settore. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante sono versati all'INPS dal gestore uscente.

Le compensazioni per gli enti affidatari dei servizi

Il decreto-legge n. 50 del 2017, è intervenuto in materia di compensazioni per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'art. 27, commi da 8-bis e 8-sexies:

- il comma 8-bis impone agli enti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con riferimento ai contratti da stipulare successivamente al 31 dicembre 2017, di determinare le compensazioni economiche e i corrispettivi da porre a base d'asta sulla base dei costi standard. La norma specifica inoltre che compensazioni e corrispettivi sono definiti ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative comunitarie sugli obblighi di servizio pubblico, in modo da tener conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali sia in termini di programmazione dei servizi che di promozione dell'efficienza del settore.
- L'articolo 17 del decreto legislativo n. 422 del 1997 prevede che le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.
- Il comma 8-ter, lett. a) prevede la possibilità di superare l'obbligo generalizzato di assicurare che i ricavi da traffico siano almeno pari al 35 per cento dei costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura), previsto dall'art. 19, comma 5 del decreto legislativo n. 422 del 1997, demandando a tal fine ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Unificata, una eventuale ridefinizione della percentuale stessa al fine di tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Tale disposizione trova applicazione dal 1° gennaio 2018. Il comma 8-ter, lettera b), abroga quindi il comma 6 dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 422 del 1997, in base al quale i contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del decreto legge sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con le disposizioni ivi indicate, in occasione della prima revisione annuale.
- Il comma 8-quinquies prevede che con riferimento ai contratti di servizio stipulati successivamente all'adozione dei provvedimenti tariffari le regioni e gli enti locali modifichino i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe mentre per i contratti in essere le norme si applichino solo nel caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, con conseguente

riduzione, per tali contratti, del corrispettivo del medesimo contratto per un importo pari al settanta per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, salvo il caso in cui la fattispecie sia già disciplinata dal contratto di servizio. Tale intervento è volto ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi tramite i ricavi del traffico. I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure emanate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

- Il comma 8-sexies stabilisce che nei casi in cui i proventi tariffari non coprano i costi di gestione del servizio a domanda individuale, il gestore sia tenuto ad esplicitare, nella carta dei servizi e nel sito istituzionale, in modo sintetico e chiaro, la percentuale del costo di erogazione del servizio posta a carico del bilancio dell'ente locale e finanziata dalla fiscalità locale.

Gli ambiti di servizio pubblico

Il decreto-legge n. 50 del 2017 è intervenuto nella materia della definizione degli ambiti di servizio pubblico nel trasporto pubblico locale.

L'art. 48 (commi 1-3) del DL n. 50/2017 dispone che i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, siano determinati dalle regioni, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento. La norma fissa peraltro alcuni criteri:

- i bacini devono avere un'utenza minima di 350.000 abitanti;
- è ammessa un'utenza inferiore a tale soglia minima soltanto nel caso in cui i bacini coincidano con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane;
- i bacini di mobilità rilevano anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilità urbana sostenibile;
- la regione o la provincia autonoma determina i bacini di mobilità in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalità di trasporto che intende soddisfare, e gli operatori già attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti in relazione ai servizi effettuati entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta di regioni ed enti locali.

La quantificazione è eseguita con l'impiego di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico, di linea e no, nonché delle fonti informative di cui dispone l'Osservatorio per il trasporto pubblico locale. Le Regioni possono fare salvi i bacini già determinati anteriormente solo qualora risultino coerenti con i nuovi criteri.

In precedenza gli aspetti dell'organizzazione del servizio erano disciplinati dall'art. 14 del decreto legislativo n. 422/1997.

Si prevede inoltre che agli enti di governo dei bacini possano essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati ed in questo caso essi devono procedere alla costituzione di società interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati.

Nella materia, in particolare per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei modi più efficaci per finanziarli, è intervenuta l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la delibera n. 48/2017,

e un Atto di Regolazione per definire gli ambiti di servizio di trasporto pubblico locale e le modalità più efficienti per il loro finanziamento.

L'Ambito è definito come un insieme di servizi di trasporto, sia di linea che non di linea (es. taxi, ncc ed altre forme di mobilità condivisa diverse da bus, tram e metropolitane), anche effettuato con diverse modalità, idoneo a soddisfare obblighi di servizio pubblico ed esigenze essenziali di mobilità di cittadini in un determinato Bacino territoriale. Partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto previsti dalla legislazione vigente, le misure della delibera individuano le fasi del processo attraverso il quale il soggetto competente definisce l'Ambito di servizio pubblico. Esse comprendono:

- la definizione della domanda potenziale di mobilità (Misura 1);
- la definizione della domanda debole di mobilità ovvero di quella domanda di entità ridotta per volumi e ricorrenza che, in talune condizioni, non consente di raggiungere un adeguato coefficiente di copertura dei costi (Misura 2);
- l'individuazione dell'insieme dei servizi di trasporto compresi nell'Ambito (Misura 3);
- la definizione dei criteri per la determinazione degli obblighi di servizio pubblico relativi a un Ambito, declinati per tutti i servizi ed in particolare per quelli di linea, e la individuazione dei metodi più efficienti per il loro finanziamento (Misura 4);
- la definizione dei criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe i cui proventi contribuiscono al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico (Misura 5);
- i principi per una corretta identificazione dei lotti da affidare (Misura 6).

Con la precedente delibera n. 49 del 22 giugno 2015, l'ART aveva emanato un atto di regolazione sul trasporto pubblico locale di linea contenente:

- misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri da parte delle Regioni e degli Enti locali;
- la definizione dei criteri di trasparenza per la nomina delle commissioni aggiudicatrici;
- l'avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento degli investimenti.

2.1.1. Proposta di programma Triennale della Regione Piemonte 2019-2021

Con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 8086 del 14 dicembre 2018 la Regione Piemonte ha fornito all'Agenzia gli indirizzi per la redazione del Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 (PTS 2019-2021).

Gli indirizzi forniti sono ispirati dal principio di adeguamento al nuovo assetto normativo conseguente all'emanazione delle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in particolare la n. 48/2017, del d. l. n.50/2017 e del decreto n. 157/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

In particolare:

- definizione di *bacini di mobilità e ambiti di servizio pubblico* coerenti con la normativa nazionale;
- affidamento dei servizi bus con procedure separate e distinte dalle procedure per l'affidamento dei servizi ferroviari;

- negli affidamenti ridefinizione di conseguenza dei *lotti* nei quali suddividere i servizi afferenti ai vari ambiti, con il vincolo di una dimensione minima dei lotti pari a 4 milioni di veicoli-km/anno per l'affidamento dei servizi bus;
- espletamento delle procedure di affidamento in modi e tempi tali da non incorrere nelle penalità previste dal d. l. 50/2017;
- individuazione di obiettivi di efficienza/efficacia che abbiano un effetto “positivo” considerati i metodi per la ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) tra le regioni a statuto ordinario stabiliti dalla normativa nazionale;
- nel rispetto dei criteri stabiliti dalla normativa nazionale, individuazione di ulteriori criteri atti a meglio circoscrivere le *aree a domanda debole*;
- mantenimento della ripartizione “storica” nella suddivisione delle risorse regionali tra i Bacini negli anni 2019 e 2020;
- possibilità di eventuale adozione di una diversa suddivisione delle risorse regionali tra i Bacini per l'anno 2021, con variazione massima per ciascun bacino pari a $\pm 5\%$ rispetto all'ammontare risultante dalla ripartizione storica; adozione in questo caso di criteri di ripartizione mutuati da quelli da adottare per la ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) tra le regioni a statuto ordinario stabiliti dalla normativa nazionale (applicazione dei costi standard, presa in conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico, entità dei ricavi da traffico e suo incremento rispetto al 2014).

Oltre ai precedenti, discendenti dalla normativa nazionale, sono stati forniti i seguenti indirizzi riguardanti la politica tariffaria:

- definizione di una tariffa pay-per-use valida, a tendere, su tutti i servizi;
- inserimento della sperimentazione della tariffa pay-per-use negli obblighi previsti nelle procedure di affidamento e nei nuovi contratti di servizio da sottoscrivere con gli affidatari.

Sulla base degli indirizzi ricevuti l'Agenzia ha successivamente redatto una Proposta preliminare di programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 discussa in Comitato Tecnico ed inviata a tutti i rappresentanti degli Enti consorziati.

Nella citata DGR e nella *Proposta preliminare* è delineato il percorso istituzionale, coordinato e partecipato dagli enti territoriali, per l'acquisizione da parte della Regione dell'intesa di cui all'art. 4 comma 5 della l.r. 1/2000, volta alla definizione del programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico.

Coerentemente con il percorso delineato, nel primo quadrimestre del 2019 l'Agenzia proseguirà l'approfondimento dei contenuti del programma triennale attraverso il confronto, sia in sede di Assemblea sia in sede di Assemblea di Bacino, ed il recepimento delle osservazioni degli Enti consorziati. Gli esiti del confronto e degli approfondimenti confluiranno nella *Proposta* (non più preliminare) di PTS 2019-2021 che sarà inviata alla Regione per la verifica di compatibilità agli indirizzi di cui sopra e per la verifica della compatibilità finanziaria col Bilancio regionale.

2.1.2. I contratti di servizio

In APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP viene riportata una serie di tabelle che delineano il quadro dei contratti di servizio tra AMP ed aziende.

2.1.3. Affidamento dei servizi

Con deliberazione n. 10 del 30 maggio 2016 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale. Il Sistema di qualificazione è stato aggiornato, per permettere una più ampia partecipazione degli operatori del settore, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 8 del 9 giugno 2017.

Tale Sistema potrà essere utilizzato dall'Agenzia e dagli Enti aderenti per la qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e delle Misure regolatorie definite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché nei casi di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico, così come consentiti dal Regolamento e dalla normativa italiana.

Il Sistema di qualificazione ha una durata indeterminata ed è strutturato per Categoria e Classi di qualificazione in funzione della tipologia ed entità dei servizi di trasporto.

Nel triennio 2019-2021 la maggior parte dei contratti per i servizi bus, sia extraurbani, sia urbani-suburbani arriveranno a scadenza naturale o si troveranno nella condizione di proroga "fino al subentro del nuovo gestore". Solo i contratti per i servizi urbani-suburbani della conurbazione torinese (che oltre ai servizi bus contempla anche servizi tranviari e di metropolitana automatica) e della Città di Asti arriveranno a scadenza in data posteriore; l'affidamento di tutti i rimanenti servizi bus dovrà essere oggetto di procedure di gara ad evidenza pubblica nell'ottica di sviluppo dell'integrazione funzionale e tariffaria tra i vari servizi extraurbani e tra questi ed i servizi urbani-suburbani

Al fine di non incorrere nelle penalità previste dal comma 2 lettera d) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, le preinformative per le procedure di gara per l'affidamento dei servizi non ferroviari dovranno essere pubblicate entro il 2019 contemporaneamente per tutti i bacini.

2.2. La struttura operativa dell'Agenzia

L'Agenzia con deliberazione n. 23 del 6/09/2018 nel programmare il fabbisogno del personale per il triennio 2018-2020 ai sensi dell'art. 6 del d.lgs 165/2001 ha ridefinito la propria dotazione organica.

La struttura dell'Agenzia conta alla data del 31/12/2018 n. 18 persone, di cui un dipendente a tempo parziale, la dotazione organica attualmente coperta è la seguente:

Tabella 1 – Dotazione organica al 31/12/2018

Area	Servizio	dirigenti	Cat D	Cat C	Cat B	totale
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali	0/0	0/1	1/1	0/0	1/2
	Sistema informativo		1/2	0/0	0/0	1/2
	Comunicazioni esterne		0/0	0/1	0/0	0/1
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	0/2	0/1	0/1	0/0	0/2
	Bilancio e Ragioneria		1/3	1/3	0/0	2/6
	Giuridico contratti e personale		3/4	0/1	0/0	3/5
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	1/3	9/21	1/7	0/4	11/28
	Strategia e qualità					
	Servizi alla mobilità					
totali		1/5	14/32	3/14	0/4	18/55

L'Agenzia, con delibera n. 23/2018 approvando il "Piano Triennale del Fabbisogno di Personale 2018-2020" 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 possa procedere all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province allorquando saranno sottoscritte le 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".

L'Agenzia con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 40 del 22 dicembre 2018, ha approvato i citati schemi di convenzione, la Città Metropolitana, a sua volta, con decreto del sindaco della Città Metropolitana n.135-8690/2018 ha deciso di approvare unicamente lo "Schema di 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" (Convenzione di tipo B).

Gli enti hanno deciso di procedere congiuntamente alla predisposizione degli atti necessario per dare avvio alla procedura, condividendo il testo dell'avviso per manifestazione di interesse volto ad individuare il personale dipendente a tempo indeterminato della Città Metropolitana, da inquadrare secondo le fattispecie previste dall'art. 1 commi 1 e 2 della citata Convenzione. L'avviso è, quindi, rivolto sia al personale che svolge funzioni di "Programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale" presso la Città Metropolitana (inquadrato nelle categorie D o C - CCNL Funzioni locali) sia al personale che svolge funzioni trasversali presso Città Metropolitana (inquadrato nelle categorie D o C - CCNL Funzioni locali) da destinare alle attività generali di supporto giuridico-amministrativo, contabile ed informatico.

Con determinazione n. 565 del 29 ottobre 2018 è stata avviata la procedura volta ad individuare il personale dipendente a tempo indeterminato della Città Metropolitana, da inquadrare secondo le fattispecie previste dall'art. 1 commi 1 e 2 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". A seguito dell'espletamento di detta procedura l'Agenzia oggi si avvale in comando di n. 5 dipendenti a tempo pieno n. 1 a tempo parziale della Città Metropolitana in comando.

Tabella 2 Analisi caratteri qualitativi / quantitativi (dati al 31/12/2018)

Età media del personale (escluso Dirigente):	47,53 anni
Età media dei dirigenti:	56 anni
Tasso di crescita unità di personale negli anni (2018 su 2017)	0%
% di dipendenti (escluso Dirigente) in possesso di laurea:	82,35%
% di dirigenti in possesso di laurea	100%
ore di formazione (media 2018)	17,36 ore

Tabella 3 Portafoglio titoli

TIPOLOGIA TITOLO	Numerosità
abilitazione professionale	6
laurea	14
laurea triennale	1
licenza media superiore	2
master post universitario	4
scuola dell'obbligo	1

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 57, comma 1 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come introdotto dall'art. 21 della Legge 4 novembre 2010, n. 183, è presente in Agenzia il Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG)".

Il comitato opera dal 2014 (determinazione di costituzione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013) ed è stato rinnovato nel 2018 per la durata in carica di quattro anni (determinazione n. 407 del 26 luglio 2018).

Il CUG ha compiti propositivi, consultivi e di verifica, contribuisce all'ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico, migliorando l'efficienza delle prestazioni collegata alla garanzia di un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e dal contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica per i lavoratori.

Il CUG dell'Agenzia aderisce alla Rete dei Comitati Unici di Garanzia della città di Torino.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 36 del 21/11/2018 è stato approvato il P.A.P. (Piano triennale di Azioni Positive) per il periodo 2019/2021 che impegnerà l'Amministrazione, anche attraverso la consultazione del C.U.G., a dare attuazione alle azioni positive espresse nello stesso nei confronti del personale dipendente.

Tabella 4 - Analisi benessere organizzativo

Tasso di assenze (anno 2018)	14,00%
Tasso di dimissioni premature	0%
Tasso di richieste di trasferimento	0%
Tasso di infortuni (anno 2018)	0%
% di dipendenti assunto a tempo indeterminato Percentuale calcolata sui presenti al 31/12/2018	100%

L'Agenzia in data 18/12/2018 ha dato avvio, in collaborazione con il CUG dell'Agenzia, ad una indagine rivolta al personale dipendente avente ad oggetto il benessere organizzativo. Sulla materia era già stata effettuata una prima indagine nel 2014.

L'Agenzia deve ancora procedere all'analisi dei dati ottenuti con la seconda indagine.

Il confronto dei dati ottenuti con le due rilevazioni sarà utile per valutare 'se' e 'come' si sia modificato il benessere organizzativo in Agenzia e per orientare la progettazione di specifiche misure migliorative.

Tabella 5 -Analisi di genere

% di dirigenti donne	0%
% di donne rispetto al totale del personale	39%
Età media del personale femminile	43,71 anni
% di donne laureate rispetto al totale personale donne	71,00%
ore di formazione donne (media 2018)	9,46 ore

2.3. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma

Unitamente al bilancio è approvato il seguente "Programma triennale delle attività istituzionali che possono essere oggetto di incarichi di collaborazione autonoma":

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

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

Detto limite è calcolato in € 16.807,00.

Pertanto, fermi restando principi affermati dalla Corte costituzionale con le sentenze n. 139-173/2012 e richiamati nella delibera della corte dei Conti – Sezione Autonomie N. 26/SEAUT/2013/QMIG del 20/12/2013, in relazione alla possibilità che la spesa per acquisizione di beni e servizi intermedi, possa essere rimodulata tra le diverse tipologie di spesa sottoposte a limite, purché la spesa complessiva risulti invariata, il programma degli incarichi di collaborazione autonoma delle attività istituzionali come sopra declinate, è ricompreso nei seguenti importi massimi di spesa:

Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
€ 16.807,00	€ 16.807,00	€ 16.807,00

2.4. 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 2019-2021 è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale del 4/12/2018 n. 334-41292.

L'evoluzione dei flussi economici e finanziari relativi al triennio 2019-2021 è stata desunta dalla DG.R. 14 dicembre 2018 n. 32-8086 "Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2019-2021, ai sensi dell'art. 4 della L.R. 1/2000 e s.m.i., e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2019".

In tale documento vengono individuati trasferimenti correnti per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale 2019 -2020 pari ad Euro 535 milioni annui, di cui Euro 40 milioni destinati al trasferimento alle aziende di trasporto degli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL comparto autoferrotranvieri relativo al periodo 2004-2007. Si ritiene pertanto di considerare tale importo quale entrata costante annua di provenienza regionale per il triennio 2019-2021.

La ripartizione tra servizi di trasporto pubblico su gomma, servizi ferroviari e spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese sarà definita in sede di redazione del Programma Triennale 2019-2021; ai fini del presente documento, si propone la seguente ripartizione percentuale tra le suddette voci adottata per il Bilancio dell'Agenzia, ovvero:

Tabella 2- Ripartizione risorse regionali triennio 2019-2021

RIPARTO GOMMA e FERRO	2019	%	2020	%	2021	%
Fondo regionale trasporti	535.000.000,00		535.000.000,00		535.000.000,00	
di cui Risorse per rinnovo CCNL 2004/2007	40.000.000,00		40.000.000,00		40.000.000,00	
Risorse al netto degli oneri rinnovo CCNL	495.000.000,00	100,00%	495.000.000,00	100,00%	495.000.000,00	100,00%
Funzionamento AMP (1%)	4.900.000,00	0,99%	4.900.000,00	0,99%	4.900.000,00	0,99%
TPL bus, tram, metro, fune e navigazione	270.717.599,00	54.69%	270.717.599,00	54.69%	270.717.599,00	54.69%
TPL su ferroviario	219.382.401,00	44,32%	219.382.401,00	44,32%	219.382.401,00	44,32%

Di seguito si espone il riepilogo delle entrate previste per l'anno 2019.

		(€ mln)
Trasferimenti da Regione per TPL		535,00
di cui		
Contratti di servizio TPL gomma		270,72
Quota funzionamento da TPL gomma (1%)		2,68
Totale per gomma		273,40
CCNL		40,00
Somme per servizi ferroviari		219,38
Quota funzionamento da ferro (1%)		2,22
Totale per ferro		221,60
Ulteriori risorse		
Servizi aggiuntivi da Enti Locali		12,9

Riconciliazione totale ENTRATE bilancio 2019	
Trasferimenti da Regione	535
IVA da stato	15,8
Partite di giro (IVA e ritenute)	46,6
Servizi aggiuntivi da EE.LL.	12,9
Entrate per progetti europei	0,2
Proventi da sanzioni	0,4
Risultato vincolato/accantonato/fpv	10,2
Entrate in c/capitale	3
TOTALE ENTRATE bilancio 2019	624,1

2.4.1. Evoluzione della situazione economica e finanziaria dell'Ente rispetto ai parametri della DEFR

Le risorse derivanti dai trasferimenti regionali costituiscono l'entrata principale del bilancio dell'Agenzia, pesando in termini percentuali sul Bilancio 2019 (quota destinata alla copertura oneri Contratti di Servizio per il TPL) per il 92,7% 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 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 2019-2021, 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 l'aliquota di IVA non rimborsata viene normalmente fissata di anno in anno con effetto retroattivo mediante specifico D.P.C.M., l'ultimo dato disponibile riguarda l'anno 2016 il cui decreto non è ancora pubblicato e prevede che l'aliquota di compartecipazione regionale all'IVA è rideterminata nella misura del 64,61% il che comporta per l'AMP una quota aggiuntiva di risorse regionali lorde autofinanziata dal ristoro del 3,22% per l'anno 2016 e si ritiene che essa resti invariata per il periodo 2019-2021.

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 2019 attualmente a Bilancio per tali maggiori servizi richiesti è pari a Euro 12,9 milioni di €.

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

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. In particolare, dovranno essere definiti gli indirizzi generali dei soggetti controllati e partecipati. Trovano inoltre collocazione in questa sede i programmi di spesa, la gestione del patrimonio, la definizione degli equilibri economico-finanziari e di cassa, e le valutazioni di coerenza e compatibilità con i vincoli di finanza pubblica.

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 2018-2020.

Nel perseguimento dell'obiettivo strategico formulato dalla Regione ogni azione deve essere compiuta in coerenza con la visione strategica del sistema del trasporto pubblico piemontese.

La visione del sistema TPL piemontese è quella di un sistema gerarchico nel quale si collocano, in ordine di priorità:

- il sistema ferroviario costituito da SFR (Servizio Ferroviario Regionale) di collegamento dei vari bacini con il capoluogo regionale (Torino) e con i capoluoghi (Aosta, Milano, Genova) delle Regioni confinanti in modo significativo e SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) di raccolta/distribuzione nella Città Metropolitana;
- il sistema di metropolitana costituito dalle linee (attualmente una, in futuro due) 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 ed extraurbani) di adduzione e supporto ai sistemi precedenti e di integrazione sulle direttrici non servite da essi;
- i sistemi complementari peculiari di alcune realtà (battelli, funicolari, funivie).

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

- un sistema di nodi di interscambio tra sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto sia collettivi (bus, tram, metro) sia individuali (auto e bici private, car e bike sharing);
- un sistema tariffario integrato che, a tendere, preveda tariffe intra-bacino ed inter-bacini indipendenti dall'operatore che esercisce i servizi utilizzati.

Dovrà infine essere dato un nuovo impulso ad alcuni ambiti ad oggi non ancora affrontati con l'adeguata attenzione, quali:

- La sostenibilità ambientale, al fine di contribuire a contrastare il consumo delle risorse energetiche di origine fossile e al miglioramento della qualità dell'aria, sostenendo il miglioramento delle flotte pubbliche e promuovendo azioni volte al contenimento e riduzione dell'uso dell'auto individuale.

- Lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, favorendo azioni specifiche di marketing, promuovendo politiche mirate all'aumento dell'utenza, favorendo l'integrazione fra i servizi tradizionali e quelli più innovativi o fra sistemi pubblici e privati.
- La motivazione delle aziende e dei lavoratori nel settore dei trasporti, promuovendo un cambio nell'approccio verso il pubblico che non deve più essere considerato come utente ma come cliente, volto a fornire un servizio di qualità e attrattivo.

Gli obiettivi strategici devono essere tradotti in obiettivi operativi e questi ultimi non possono prescindere dal nuovo assetto normativo e dallo stato di fatto.

Gli obiettivi operativi per il triennio 2019-2021 saranno quindi incentrati sulla sostenibilità economica del sistema del trasporto pubblico regionale.

L'obiettivo primario del programma triennale dei servizi di TPL è allineare, per ogni contratto di servizio e quindi per ogni bacino, il valore della produzione al valore degli stanziamenti previsti.

Gli altri obiettivi generali mutuati dalla *Proposta di Programma Triennale* 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 dell'1% annuo a livello regionale (rispetto al valore del 2014) del valore dei ricavi da traffico;
- 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).

Più in generale dovrà essere affrontata la problematica della ripartizione delle risorse tra Bacini/Contratti con criteri che superino l'applicazione del "riparto storico".

3.1.1. I servizi ferroviari nella Regione Piemonte

A partire dal 2012 la struttura dei servizi ferroviari nella Regione Piemonte è stata riorganizzata attraverso la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] e del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]. Con la loro attivazione si è inteso realizzare un sistema di trasporto integrato, coerente e unitario tale da divenire l'ossatura portante del sistema di trasporto pubblico regionale.

I principi che hanno dettato la completa riorganizzazione dei servizi ferroviari, sono stati:

- Semplicità e riconoscibilità: i servizi sono stati organizzati per tipo e linea, i treni sono omogenei per missione (origine e destinazione), fermate e tempi di percorrenza;
- Cadenzare il servizio con, ove necessario, l'inserimento di rinforzi per rispondere ai picchi di domanda; omogeneità per missioni;
- Eliminare le interruzioni: il servizio è continuo nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- Equilibrare in entrambe le direzioni, in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari e rendere appetibile l'offerta sui segmenti di linea sovrapposti.

Questa struttura di servizio permette la realizzazione di punti di interscambio sia fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto.

Il sistema ferroviario è evoluto nel tempo. La Figura 1 e la Figura 2 riportano la configurazione 2019 rispettivamente del Servizio Ferroviario Metropolitano e del Servizio Ferroviario Regionale.



Figura 1 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano (gennaio 2019)

Nel Servizio Ferroviario Metropolitano

- i treni metropolitani [sfm] si estendono a raggiera da Torino, effettuano tutte le fermate e prevedono un cadenzamento orario o biorario; nell'area metropolitana di Torino la somma delle diverse linee determina sulle tratte in comune un servizio con frequenze elevate;

Nel Servizio Ferroviario Regionale

- i treni Regionali Veloci [RV] connettono i principali centri del Piemonte e i capoluoghi delle regioni vicine (Genova e Milano); tali servizi sono stati riorganizzati e velocizzati e hanno adesso tempi di percorrenza competitivi ed un'organizzazione cadenzata e strutturata; in linea generale i treni RV fermano esclusivamente nei capoluoghi di provincia e in alcuni nodi dove avviene l'interscambio con altri servizi ferroviari;
- i treni Regionali [R] permettono la distribuzione dei viaggiatori collegando tutte le stazioni a partire dai poli principali; hanno anche loro un'organizzazione strutturata con cadenzamento orario o biorario.

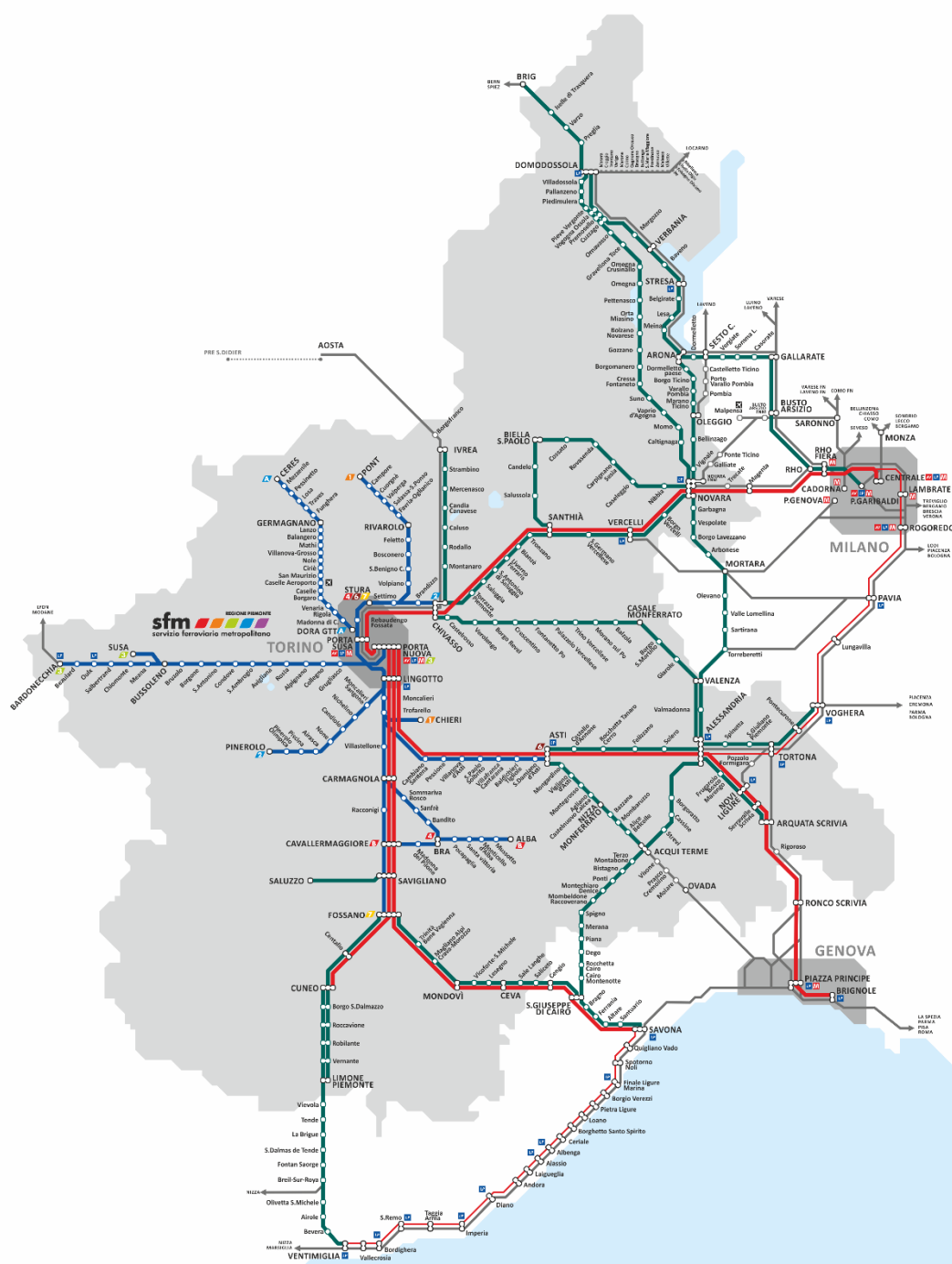


Figura 2 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale (gennaio 2019)

3.1.2. Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]

Lo sviluppo dell'SFM nel prossimo triennio è strettamente collegato alle risultanze dell'affidamento del nuovo servizio, la cui procedura dovrebbe arrivare a conclusione nel corso del 2019. Nei documenti realizzati da AMP nel corso della fase di consultazione con gli Operatori Economici è stato sviluppato il quadro di riferimento di tale sviluppo. Sono stati definiti due scenari su cui saranno realizzate le proposte progettuali: uno scenario "SFM Base" che rappresenta una proposta di miglioramento del servizio esistente realizzabile con l'attuale assetto infrastrutturale e uno scenario "SFM Evolutivo" che

rappresenta una proposta di miglioramento del servizio dello scenario Base, attivabile, anche in fasi successive, con la realizzazione delle evoluzioni infrastrutturali previste.

Lasciando agli Operatori Economici la possibilità di redigere le proprie proposte progettuali, sono state indicate alcune linee guida e ambiti di miglioramento per i due scenari:

Per lo scenario “SFM Base”, in particolare, sono stati indicati i seguenti ambiti:

- potenziamento del servizio feriale, con l’aumento dei cadenzamenti ogni 30 minuti;
- potenziamento del servizio festivo con l’inserimento di cadenzamenti orari;
- ampliamento della fascia di servizio, con estensione del servizio nelle ore serali;
- l’eliminazione delle riduzioni di servizio estive
- velocizzazione di alcuni collegamenti anche attraverso l’inserimento di treni diretti.
- estensione della rete, con l’incremento dei servizi a Chivasso; la riattivazione dei servizi tra Pinerolo e Torre Pellice come completamento o estensione del servizio sfm2; e il prolungamento di ulteriori servizi su Modane della linea sfm3;

Per lo scenario “SFM Evolutivo” devono essere previsti sviluppi che sfruttino al meglio gli interventi infrastrutturali previsti nel medio periodo (2020-2023) quali:

- il potenziamento del nodo di Torino con l’aumento della capacità del passante di Torino grazie a interventi tecnologici e alla realizzazione del nuovo Posto Centrale di Torino Lingotto con possibile distanziamento dei treni a 4 minuti tra Settimo e Lingotto
- la realizzazione dell’interconnessione di Corso Grosseto con il collegamento diretto della ferrovia Torino-Ceres al passante ferroviario nella stazione Torino Rebaudengo Fossata con la conseguente possibilità di una revisione sostanziale delle linee a servizio dell’aeroporto di Caselle;
- l’attivazione della linea sfm5 sulla tratta Orbassano-Torino con le nuove fermate di Orbassano San Luigi, Grugliasco Borgata Quaglia Le Gru e Torino San Paolo.

Il progetto deve, inoltre, essere predisposto per poter sfruttare altre possibili evoluzioni come l’attivazione delle fermate Zappata e Dora sul nodo di Torino; il collegamento diretto linea veloce Porta Nuova-Porta Susa e la realizzazione delle fermate sfm3 Ferriera Buttigliera e Torino San Paolo.

Nella realizzazione dei progetti è richiesta, infine, una particolare attenzione alla multi-modalità, intesa come integrazione tra i vari modi di trasporto (pubblici e privati).

3.1.3. Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

Per quanto riguarda l’SFR si prevede il consolidamento della struttura delle linee RV come asse portante del sistema attraverso il potenziamento dei servizi e la loro velocizzazione. Tra gli interventi individuati si possono citare la sistematizzazione del cadenzamento semiorario dei RV Torino-Milano in ora di punta e il completamento del cadenzamento dei RV Torino-Genova. Il potenziamento dei Regionali Veloci nel quadrante sud, sicuramente complesso e ambizioso, si pone l’obiettivo futuro di un cadenzamento orario per i servizi RV Torino-Cuneo e RV Torino-Savona.

Si intende inoltre continuare e migliorare la cooperazione con le regioni confinanti per attuare un maggior coordinamento dei servizi che attualmente ricadono sotto competenze diverse. Ad esempio questo potrà avvenire:

- nell’area nord-ovest dove già alcuni servizi sono realizzati in associazione con la Lombardia (linea Domodossola-Milano) e con la Svizzera (linea Domodossola-Brig-(Bern));
- nell’area sud-ovest dove un maggiore coordinamento dei servizi tra Piemonte, Lombardia e Liguria (e in parte anche Emilia Romagna), apre interessanti prospettive di sviluppo e miglioramento dei collegamenti interregionali.

- Sulla direttrice Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta, su cui sono presenti servizi piemontesi e della Valle d'Aosta.

Sul sistema RV così definito si prevede lo sviluppo del sistema di distribuzione delle linee regionali,

Ulteriori sviluppi del sistema sono legati alla disponibilità di nuove infrastrutture in progetto e in realizzazione (quali ad esempio, il potenziamento tecnologico dell'asse Torino-Padova che garantirà una maggiore capacità nel nodo di Torino, l'elettificazione della linea Biella-Santhià che permetterà di realizzare servizi diretti verso Torino).

Il quadro complessivo dello sviluppo dell'SFR qui sintetizzato troverà conferma all'interno della procedura in corso per l'affidamento diretto del nuovo contratto di servizio.

3.1.3.1. Linea Domodossola-Iselle-Brig

All'interno dell'SFR la linea Domodossola-Iselle costituisce un unicum, in quanto opera su rete ferroviaria con caratteristiche tecniche e normative regolate dal gestore della rete ferroviaria svizzera. Nel 2017 il servizio della linea è stato affidato da AMP alla società BLS AG con un contratto valido fino al 2022. Il nuovo affidamento ha portato ad un incremento significativo delle corse servizi rispetto al precedente orario che era incentrato solo sul servizio per il pendolarismo transfrontaliero. Erano infatti previsti solo 8 treni, e le partenze da Domodossola erano tutte comprese dalle 4 alle 7 del mattino.

Il nuovo servizio realizzato da BLS prevede un sistema cadenzato biorario con rinforzi in ora di punta. La maggior parte dei treni non sono limitati alla sola tratta Domodossola-Brig, ma proseguono fino Bern. Si prevede nei prossimi anni una progressiva evoluzione del programma di esercizio verso un sistema cadenzato orario completo.

3.1.3.2. Riattivazione delle linee sospese

Un elemento specifico dello sviluppo dell'SFR è la riapertura delle linee su cui il servizio ferroviario è stato sospeso. Un primo indirizzo per il ripristino del servizio su tali linee è costituito dagli studi specifici per ogni tratta redatti e pubblicati dall'Agenzia. Dal 2016, anno in cui sono iniziati gli studi di dettaglio sulle diverse linee, ad oggi il quadro delle linee ferroviarie sospese ha avuto delle evoluzioni che sono qui sintetizzate.

In due tratte sono stati riattivati i servizi ferroviari regionali:

- sulla tratta Bardonecchia-Modane a partire da settembre 2017 sono stati riattivati i servizi regionali con l'estensione nei sabati e festivi del servizio sfm3 Torino-Bardonecchia.
- la linea Saluzzo-Savigliano è stata riattivata al servizio viaggiatori da gennaio 2019 con la realizzazione di 9 coppie di treni dal lunedì al venerdì

Per quanto riguarda ulteriori tratte ferroviarie:

- per le tratte Casale Mortara e Casale-Vercelli è stato firmato un "Protocollo di intesa per la realizzazione e la gestione coordinata del servizio ferroviario regionale" promosso e firmato a inizio 2018 da Regione Lombardia, Regione Piemonte, AMP, Province di Alessandria, Pavia, e Vercelli, Comuni di Casale Monferrato, Mortara e Vercelli. Dopo tale accordo sono iniziati i lavori per la reintroduzione del servizio sulla tratta Casale-Mortara. Per la tratta Casale-Vercelli la riapertura dei servizi è subordinata la risoluzione dei passaggi a livello all'interno del Comune di Vercelli e alla elettificazione della linea
- la tratta Asti-Castagnole-Nizza delle linee Asti-Alba e Alessandria-Alba è stata riattivata per i servizi turistici a novembre 2018. È stata richiesta la riapertura al servizio regionale della tratta Asti-Castagnole;

- è stata inoltre richiesta la riapertura al servizio commerciale delle tratte Novara-Varallo e Chivasso-Brozolo.
- La linea Pinerolo-Torre Pellice è stata inserita all'interno dell'affidamento dei servizi SFM.

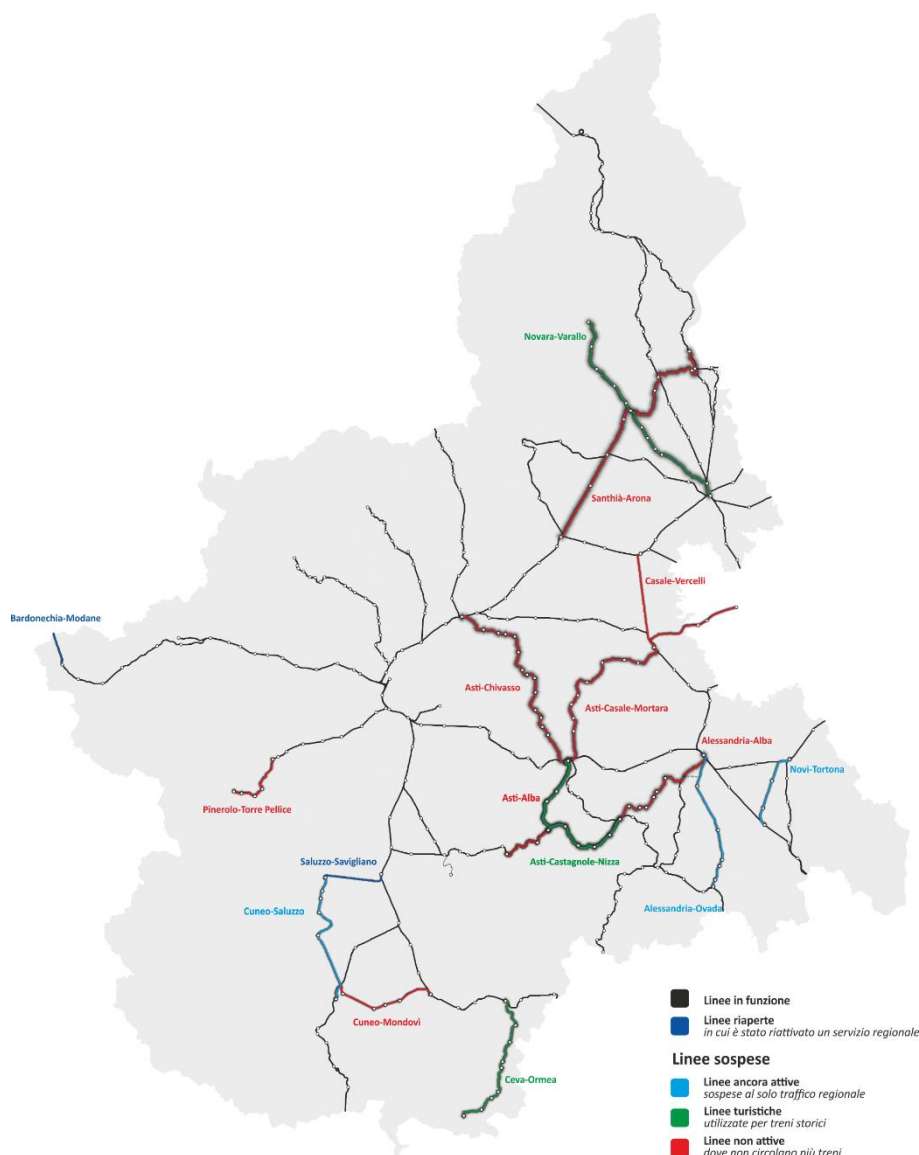


Figura 3 - Mappa delle linee sospese

3.1.4. Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana

Per quanto riguarda il Sistema di metropolitana, è in costruzione l'estensione a sud della Linea 1 fino a Piazza Bengasi, la cui attivazione del servizio è prevista per fine 2021.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha finanziato l'estensione a ovest fino a Cascine Vica, suddivisa in due lotti, con previsione di futura ulteriore estensione fino a Rivoli. L'avvio dei lavori del primo lotto (Fermi-Collegno Centro) è programmato per fine 2018, l'avvio dei lavori del secondo lotto (Collegno Centro-Cascine Vica) è previsto per giugno 2019; l'attivazione del servizio sull'estensione si collocherà comunque in data posteriore.

È stato consegnato alla Città di Torino (committente) lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta centrale della Linea 2, lungo un tracciato che si sviluppa da nord-est a sud-ovest, tra la Stazione Rebaudengo Fossata e Mirafiori.

Sono in fase di elaborazione i progetti dei prolungamenti nord-est, nel Comune di San Mauro, e sud-ovest, nei Comuni di Beinasco, Orbassano e Rivalta, con i relativi depositi.

Entro l'estate del 2019, sarà completato il progetto complessivo della Linea 2 che sarà inviato al MIT per acquisire contributi nell'ambito del bando per il finanziamento del trasporto rapido di massa.

L'azione dell'Agenzia 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.

3.1.5. Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario

Il sistema tranviario di Torino è stato caratterizzato nel triennio trascorso da invecchiamento e, soprattutto, contrazione del parco disponibile. Nel 2018 si sono aperte possibilità di finanziamento da parte del MIT anche per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile tranviario; il finanziamento per l'acquisto di una prima tranches di nuove motrici tranviarie è stato ottenuto dalla Città di Torino. Nuove istanze al MIT per il finanziamento di ulteriori *tranches* sono in corso di preparazione da parte della Città di Torino.

L'Agenzia nel corso del triennio 2019-2021 fornirà alla Città di Torino, qualora richiesto, il proprio supporto per la miglior predisposizione delle istanze.

L'Agenzia continuerà a perseguire l'obiettivo di miglioramento dell'integrazione del servizio tranviario con quello ferroviario, 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:

- il grado di separazione e protezione dal traffico privato;
- l'asservimento semaforico;
- il diradamento delle fermate.

3.1.6. Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi

In un'area industriale dismessa di via Fossata, adiacente alla stazione SFM Rebaudengo la Città di Torino prevede (proposta Bus Company) la realizzazione del nuovo Nodo intermodale della zona nord strategico per posizione, dimensione, comoda accessibilità al sistema tangenziale.

Il nuovo terminal sarà sostitutivo di quello di corso Vittorio Emanuele II. Presso il terminal sono previste strutture di servizio tecnico (autorimessa, locali per la manutenzione, uffici, servizi per il personale, etc), strutture di servizio alla mobilità dei viaggiatori (tra cui sala d'attesa, biglietteria, locale per la ristorazione e/o bar), oltre ad una struttura ricettiva). È inoltre prevista un'area per i capolinea dei bus urbani (ed extraurbani).

Inoltre il completamento dell'infrastruttura stradale del Viale della Spina, comprensiva della viabilità al contorno, consentirà un migliore accesso alla stazione Rebaudengo e faciliterà l'interconnessione fra i quartieri ad ovest e ad est dell'infrastruttura

L'azione dell'Agenzia 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.

La messa in esercizio della nuova stazione Grosseto della linea SfmA, in corso di costruzione, prevista nel 2021, richiede il ripensamento del trasporto pubblico urbano in ottica di adduzione funzionale al quadrante nord-ovest della città. L'azione dell'Agenzia sarà volta a favorire la facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (SFM) e i sistemi di trasporto pubblico urbano di superficie e di mobilità ciclabile.

L'attivazione del prolungamento a Bengasi della linea 1 di metropolitana automatica, prevista anch'essa per il 2021, comporterà una revisione del servizio di trasporto di superficie in particolar modo con riferimento ai comuni limitrofi, che potranno usufruire dell'interscambio con la metro per la penetrazione verso le aree centrali della città. Anche in questo caso l'azione dell'Agenzia sarà volta a favorire la facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (in questo caso la metropolitana) ed il sistema di trasporto pubblico urbano di superficie.

Nell'area di influenza del prolungamento a Bengasi della linea 1 di Metropolitana automatica (area Oval, Palazzo della Sede Unica della Regione Piemonte, futura Città della Salute) è prevista, anche se in tempi posteriori al termine di validità del presente PTS 2019-2021, la possibilità di realizzazione di un terminal bus che avrebbe accessibilità sia dal sottopasso del Lingotto, sia dalla nuova strada prevista a lato della ferrovia in connessione con corso Maroncelli, sia dal sottopasso Spezia. In tal modo si realizzerebbe la possibilità di attestamento sulla metropolitana di linee bus provenienti da sud che appare problematico realizzare a Bengasi; inoltre i bus non insisterebbero sulla viabilità di quartiere ma utilizzerebbero un anello stradale direttamente connesso alle infrastrutture stradali di primo livello.

In questo caso l'azione dell'Agenzia sarà volta a promuovere ed affermare nelle sedi opportune l'idea della realizzazione del terminal suddetto contrastando, per quanto nelle proprie competenze possibilità, la destinazione ad altri scopi delle aree individuate.

AREA METROPOLITANA DI TORINO

Prosegue l'azione dell'Agenzia improntata al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

Le riduzioni di offerta sono effettuate ricercando interventi che possano contenere gli impatti negativi sulla cittadinanza.

Le linee di azione, già individuate nello scorso triennio di concerto con la Città di Torino e GTT sono:

- aumento della velocità commerciale;
- rimodulazione del profilo giornaliero, settimanale e annuale in funzione della gerarchizzazione della rete e dei livelli di carico;
- ridisegno rete serale;
- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- adeguamento dei servizi speciali verso poli industriali, universitari e aree oggetto di trasformazione urbanistica;
- integrazione intermodale, in particolare con bike sharing, car sharing e percorsi pedonali.

La rete di bus sarà oggetto di riesame nell'occasione dell'estensione spaziale o quantitativa dei servizi più forti (ferrovia e metropolitana e tram).

Si continuerà a ricercare una maggiore armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

Continuerà l'interlocuzione con i Comuni per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

RESTO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Continua l'interlocuzione con la Città Metropolitana di Torino; di concerto con questa, secondo gli indirizzi che saranno dati dall'Assemblea di Bacino, l'azione dell'Agenzia nel triennio 2018-2020 sarà improntata anche in questo ambito al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

Le linee di azione sono mutate da quelle assunte per l'area metropolitana, in particolare:

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM, compatibilmente con gli spazi destinabili al TPL di superficie in prossimità delle stazioni
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi;
- progressiva estensione e armonizzazione dei Servizi a chiamata (MeBUS e ProviBUS), tenuto conto anche dell'esito di specifici studi e analisi finalizzati a migliorarne la fruibilità e la sostenibilità.

Dovrà essere avviata l'interlocuzione con i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea, Pinerolo per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi desiderati/sostenibili di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

Al fine di attuare un sistema di interscambi che non sia penalizzante per l'utenza appare fondamentale assumere i provvedimenti necessari per garantire l'integrazione tariffaria tra i vari sistemi di trasporto pubblico.

3.1.7. Bacino Sud (Cuneo) - Reti di autobus

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2019-2021 sarà improntata all'attuazione degli indirizzi dati dall'Assemblea di Bacino, riportati nel documento "Patto per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo" sottoscritto nel giugno 2018, con l'obiettivo principale di riequilibrare l'offerta dei servizi sul territorio, cogliendo i reali bisogni sia dell'ambito urbano che extraurbano, rispondendo alle esigenze di diversi tipi di utenza, da quello scolastico alle fasce più deboli, ai lavoratori e ad un'offerta in chiave turistica.

Le esigenze emerse dalle singole amministrazioni in termini di mobilità, raccolte nel "Patto della Mobilità", dovranno tradursi (laddove ciò non è ancora avvenuto) in progetti operativi di intervento sulle reti di TPL finalizzati all'efficienza del servizio, all'efficacia dell'offerta e all'economicità della spesa pubblica, con riferimento agli obiettivi posti dal Fondo Nazionale Trasporti relativamente ai criteri di riparto delle risorse tra le Regioni (come riportati all'art.27 del Decreto Legge 50/17), che prevedono in particolare un incremento continuo dei ricavi da traffico e il riferimento ai costi standard dei servizi.

A tale proposito, tutti gli interventi che saranno attuati saranno oggetto di monitoraggi volti a verificare il mantenimento nel tempo della sostenibilità del servizio ed identificare qualora necessario eventuali interventi correttivi da adottare, anche a fronte di nuovi elementi che emergeranno da un contesto in continua evoluzione.

3.1.7.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane

Le azioni concordate prevedono di riprogettare le reti urbane con logiche di intermodalità e facendo sinergia ove possibile con i servizi extraurbani esistenti, con particolare attenzione all'identificazione dei nodi principali e alla razionalizzazione degli orari di esercizio, mediante il cadenzamento delle partenze. Tali azioni mirano ad aumentare l'utenza servita, innescando processi virtuosi di aumento dell'uso del trasporto pubblico e diminuzione contestuale del trasporto motorizzato nelle aree urbane.

Ogni intervento inoltre sarà accompagnato da una specifica attività di comunicazione, con la redazione di materiale informativo e di orari al pubblico caratterizzati da un'impostazione grafica comune e identitaria, e da interventi volti a sfruttare le potenzialità offerte dall'utilizzo del sistema BIP, sia per l'infomobilità (che facilita l'accesso ai servizi autobus garantendo un'informazione completa e dettagliata dell'offerta esistente su numerosi canali, compreso il passaggio in tempo reale degli autobus alla singola fermata attraverso l'APP GrandaBus), sia per l'integrazione tariffaria, con l'introduzione ove necessario di linee "miste" utilizzabili sia con titoli di viaggio urbani che extraurbani.



CUNEO

Dal 18 febbraio 2019 è stata adottata la nuova rete di TPL per la conurbazione di Cuneo, costituita da 9 linee cadenzate e coordinate sulle direttrici principali di ingresso in città e di collegamento con frazioni e comuni esterni.

Si è provveduto a identificare un nodo di interscambio principale presso la stazione di Cuneo e rivedere i percorsi in centro città, diminuendo il numero di chilometri percorsi dagli autobus e migliorando l'effetto rete anche grazie all'introduzione di linee passanti e alla riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra servizi diversi (compresi i servizi extraurbani). Per ognuna delle nuove linee così identificate è stata ipotizzata una quantità di servizio adeguata al bacino di utenza, introducendo un cadenzamento delle partenze orario o semiorario che permette di ottenere una corsa ogni 15 minuti sugli assi di penetrazione in area centrale comuni a più linee (es. da piazza Galimberti a San Rocco, o dalla stazione a Borgo Gesso), per favorire il passaggio da mobilità motorizzata a TPL.

TUTTE LE LINEE PASSANO PER IL CENTRO CITTÀ E LA STAZIONE FS!

XX il simbolo riporta ogni quanti minuti transita un autobus nei giorni feriali invernali da lunedì a venerdì



Figura 4 - Schema della nuova rete urbana di Cuneo



Figura 5 – Mappa della rete urbana di Cuneo

ALBA

Dal novembre 2018, è stata attuata una revisione generale della rete urbana con il potenziamento del servizio, per rispondere adeguatamente alle nuove esigenze di mobilità grazie ad una rete più capillare e ad un sistema di trasporto più frequente, ecologico ed affidabile, al fine di contribuire a ridurre il congestionamento veicolare del centro urbano, dovuto perlopiù a spostamenti interni dei residenti, coprendo maggiormente le aree di più recente urbanizzazione ed intensificando la frequenza delle corse per rendere più attrattivo l'utilizzo del bus urbano rispetto al mezzo privato.



Figura 6 - Schema della rete urbana di Alba

Le nuove linee, cooperando tra loro e formando un “effetto rete”, permettono di avere un passaggio ogni 20 minuti lungo le principali arterie (Mussotto, san Cassiano e Moretta) garantendo un migliore collegamento da e verso il centro cittadino.

Il nuovo TPL è predisposto per poter interagire sinergicamente con le future linee che collegheranno il nuovo Ospedale di Verduno e con quelle dirette verso Langhe e Roero, con un coordinamento tra le linee urbane ed extraurbane già esistenti, a beneficio dei molti cittadini che lavorano o usufruiscono dei servizi in Città o dei moltissimi turisti che scelgono di soggiornare nella capitale delle Langhe per visitare il territorio circostante.

BRA

Nella primavera del 2019 sarà adottata una riorganizzazione complessiva della rete di TPL afferente l'area dell'ex conurbazione di Bra, con estensione e potenziamento dei servizi ad altri 10 comuni ad oggi scarsamente serviti, configurando così un'area vasta ed omogenea di servizio TPL coordinato e cadenzato, in adduzione al servizio ferroviario presso il Movicentro di Bra, con coincidenza in partenza ed arrivo con i treni delle linee SFM4 e SFMB.

Il potenziamento della rete urbana di Bra in particolare prevede collegamenti orari e semiorari per i Comuni dell'ex conurbazione (Sanfrè, Pocapaglia e Cherasco) e per i quartieri e le frazioni della città (San Matteo, Riva, Bescurone, Oltreferrovia, San Giovanni Lontano, San Michele e Pollenzo), in coincidenza con i treni.

Sull'asse centrale inoltre (tra la rotatoria del Big Store e la rotatoria di via Cuneo) è previsto il coordinamento delle linee orarie "passanti" da nord a sud (dorsale) in modo tale da garantire la frequenza di 1 corsa ogni 15' in andata e ritorno.

FOSSANO

Si prevede una revisione complessiva delle reti urbana ed extraurbana afferenti alla Città di Fossano, con integrazione e riorganizzazione dei servizi al fine di istituire delle linee principali di collegamento efficienti ed efficaci.

MONDOVI'

Nel corso del 2019 è prevista una revisione complessiva della rete urbana, al fine di renderla maggiormente aderente alle effettive esigenze ed aspettative di mobilità dei cittadini ed al contempo ottimizzare e coniugare l'impiego delle risorse con il rispetto dell'ambiente, sulla base delle seguenti linee guida di indirizzo:

- funicolare al centro: la funicolare quale unico mezzo di collegamento tra i rioni Breo e Piazza;
- miglioramento del servizio nei rioni Breo, Altipiano e Piazza, in termini di frequenza ed efficacia, anche mediante l'utilizzo di bus di piccole dimensioni;
- punto di interscambio a Breo: Piazza della Repubblica dovrà diventare il nodo cruciale per il trasporto pubblico; qui dovranno convergere le linee da e per la stazione, l'ospedale, i rioni di Borgato e Carassone;
- istituzione, in via sperimentale, di un servizio a chiamata per le frazioni.

SALUZZO

Il potenziamento del servizio urbano della Città di Saluzzo è stato attuato dal gennaio 2019 con l'introduzione di 5 nuove corse sul percorso di collegamento dei quartieri periferici con il centro cittadino, la zona storica della città, l'Ospedale e la casa di riposo Tapparelli, consentendo la mobilità delle fasce più deboli, senza l'utilizzo di mezzi propri.

SAVIGLIANO

Revisione completa della rete urbana, con la soppressione della *linea cimitero*, attualmente operativa nei giorni di mercoledì e di sabato, con prolungamento della *linea 1* fino alla zona industriale di via Torino presso il nuovo ipermercato e per due corse al girone, fino al camposanto.

Si prevede inoltre la riattivazione giornaliera della *linea 2* con orari di inizio e fine servizio paralleli a quelli della linea 1 (6.50-12.45 e 15.40-20.05). Il percorso della linea 2 sarà definito in modo da permettere il collegamento dei quartieri e dei parcheggi di attestamento periferici con il centro della Città e con i servizi pubblici oltre che ad avere delle fermate di interscambio con la linea 1. La ristrutturazione della linea 2 è dovuta al fatto che, attualmente, opera solo al mattino nei giorni di mercato e non risponde più alle esigenze minime del territorio.

3.1.7.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana

Dal 2016-2017, con l'acquisizione dei Contratti di TPL dell'intero Bacino da parte dell'Agenzia, è iniziato un percorso di analisi e valutazione sulle diverse linee della rete extraurbana provinciale, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste dei territori, preliminare ad una riorganizzazione della

rete volta a migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia previsti dalla Regione Piemonte in attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti definiti a livello nazionale.

Le linee di azione principali prevedono di:

- definire nel dettaglio la gerarchia dei servizi di TPL su gomma nella rete dell'intero Bacino, stabilendo le direttrici principali che operano in sinergia con i servizi ferroviari, anche in ottica di una migliore integrazione con i servizi extraurbani afferenti a Bacini confinanti (Torino in primis, ma anche Asti-Alessandria) e definendo per queste un'adeguata quantità di servizio;
- rafforzare la funzione di adduzione alle direttrici principali (su ferro e su gomma) per le linee secondarie e eliminare le sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- definire i nodi principali della rete, nei quali permettere l'interscambio tra linee diverse al fine di limitare le sovrapposizioni ed aumentare la copertura territoriale grazie al coordinamento e alla cooperazione tra linee diverse;
- istituire sulle direttrici principali un servizio cadenzato, con corse ogni 30', ogni ora o ogni due ore secondo le esigenze del territorio di riferimento e il bacino di utenza attraversato;
- armonizzare ed integrare, anche a livello tariffario, i servizi svolti nello stesso ambito territoriale afferenti a contratti diversi;

Nel gennaio 2019, con la riattivazione del servizio ferroviario linea Saluzzo/Savigliano con cadenzamento orario, è stata attuata una prima revisione dei servizi su gomma del saluzzese, con la creazione di un servizio integrato treno/bus sulla tratta Saluzzo-Savigliano, in coincidenza con i treni a Savigliano, che risponde anche alle esigenze dei comuni Scarnafigi e Monasterolo, in cui transitano ogni 2 ore con le corse autobus.

Il Saluzzese sarà inoltre interessato da una revisione dei collegamenti con le vallate, prevedendo l'integrazione dei servizi nelle valli Po e Infernotto (con l'istituzione di collegamenti orari da Paesana e da Bagnolo, con interscambio a Revello), un coordinamento dei servizi da e per Cavour- Pinerolo e la revisione del servizio in Valle Varaita (con potenziamento del numero di corse limitandole a Verzuolo in coincidenza per Cuneo e Saluzzo, e integrazione del servizio con i collegamenti in alta valle ad oggi gestiti dall'Unione Montana).

Dal 18 febbraio 2019 inoltre, in occasione dell'adozione della nuova rete della conurbazione di Cuneo, è stata attuata una prima serie di interventi sulle seguenti linee extraurbane:

- potenziamento dell'asse della Fondovalle Tanaro (Bra – Carrù) e della direttrice Fossano-Bra (SS 231), entrambe con cadenzamento orario e corrispondenza alla stazione di Bra con i servizi della linea SFM4;
- nuova direttrice Fossano-Carrù, con cadenzamento biorario, che permette a livello di rete di collegare le Langhe ad uno dei nodi centrali dell'intera Provincia;
- revisione dei servizi per Benevagienna/Narzole, con cadenzamento biorario e coincidenze presso Narzole con la direttrice Bra/Carrù per migliorare i collegamenti a livello di rete con le Langhe;
- revisione dei servizi sugli assi Cuneo/Magliano/Carrù e Mondovì/Magliano/Carrù, con integrazione tra le linee esistenti per migliorare il servizio in ottica di rete.

Ad essi si aggiungeranno interventi sul rimanente territorio provinciale secondo le linee di azione citate in precedenza, in particolare volti a migliorare l'integrazione con i servizi ferroviari.

L'apertura dell'Ospedale di Verduno, prevista nel corso del 2019, comporterà inoltre l'istituzione di collegamenti dedicati (anch'essi cadenzati) provenienti da Bra e da Alba, a beneficio dell'intera area vasta.

3.1.7.3. Revisione aree a domanda debole

Negli ultimi anni è emersa in modo forte l'esigenza di definire la quantità di servizio e la modalità di gestione ottimale per le aree a domanda debole, in particolare per le Valli Alpine.

Sono allo studio soluzioni alternative nella modalità di fornitura del servizio, da sperimentare in aree campione. Sarà inoltre necessario dedicare particolare attenzione alla collaborazione con le Unioni Montane e i Comuni ad oggi delegati a gestire i contratti di servizio in subdelega

Tale attività segue gli indirizzi tracciati negli ultimi anni dalla "SNAI – Strategia Nazionale Aree Interne", progetto del Ministero dello Sviluppo Economico che opera in Provincia di Cuneo sull'area pilota delle Valli Maira e Grana, che ha visto la collaborazione dell'Agenzia nella definizione degli obiettivi relativi alla mobilità. Ad oggi la strategia è stata finanziata, per cui il prossimo triennio ne vedrà l'attuazione.

3.1.8. *Bacino Sud Est - Reti di autobus*

È stata avviata e proseguirà nel triennio 2019-2021 l'interlocazione con le Province e le Città già soggetto di delega; l'azione dell'Agenzia è improntata in primis anche in questi due bacini, secondo gli indirizzi forniti dalle rispettive Assemblee, al mantenimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

Le linee di azione sono state mutate da quelle assunte per gli altri Bacini, in particolare:

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM e al SFR con riallocazione di risorse e riorganizzazione del servizio al fine di garantire il coordinamento e l'armonica integrazione con il servizio ferroviario;
- ricerca e verifica delle possibilità di raggiungere un'effettiva integrazione tariffaria tra i vari Servizi di TPL afferenti al Bacino, al fine di favorire le sinergie potenziali tra i vari servizi e migliorarne la fruibilità da parte dell'Utenza.

È in corso inoltre l'interlocazione con i Comuni capoluogo e con gli altri Comuni interessati per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi desiderati/sostenibili di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

Per quanto riguarda il Bacino Sud Est è stato attuato un piano di revisione/riorganizzazione del servizio teso a stabilizzare l'offerta del TPL sul territorio. Inoltre sono stati avviati i primi studi per la revisione del servizio di urbano di TPL del Comune di Novi Ligure, in attesa del completamento delle procedure per il trasferimento della gestione del Contratto in essere. È inoltre in fase avanzata di predisposizione congiuntamente con la Provincia di Asti e con il Consorzio concessionario un primo lotto di riorganizzazione dei Servizi afferenti all'Area sud-ovest della Provincia.

3.1.9. *Bacino Nord Est – reti di autobus*

Per quanto riguarda il Bacino Nord Est è in corso un approfondimento delle possibilità di migliorare l'efficienza e la sostenibilità del Servizi favorendone un'elevata integrazione (anche tariffaria) sia nel quadrante nord-est che in quello sud-ovest del Bacino.

3.1.10. *Bacino Nord Est – Navigazione Lago d'Orta*

Per quanto riguarda il Bacino Nord Est si è avviata una proposta di revisione del servizio sul Lago d'Orta che troverà compimento nell'imminente affidamento pluriennale dello stesso, in quanto è in corso la

procedura di affidamento che dovrebbe concludersi nell'estate 2019. In base alle richieste formulate per la concessione del servizio si prevede una più ampia copertura territoriale e l'inserimento di nuovi servizi intermodali e di proposte di integrazione (anche tariffaria).

Parallelamente si prevede di ammodernare parzialmente la flotta in servizio sul lago procedendo alla progettazione e all'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.

3.1.11. Sistemi di intermodalità

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.).

3.1.12. 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.).

3.1.13. La strategia degli investimenti

3.1.13.1. 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.

La Regione Piemonte intende inserire nella programmazione dei fondi FSC 2014-2020 il fabbisogno di risorse per il finanziamento del materiale rotabile per il prolungamento della linea 1 della metropolitana.

3.1.13.2. 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.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative al territorio) e con le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamati a partecipare, definire e cofinanziare le specifiche linee di strategia di investimento.

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

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

- rinnovare il parco autobus circolante;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;
- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana;
- Valutare l'attivazione di nuove fermate ferroviarie attraverso una attenta analisi che contemperi maggiore accessibilità e velocità commerciale del sistema.

La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017, ha destinato al programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019 (di seguito, **Piano autobus 2017-2019**) le seguenti somme:

- 1) **€ 20.633.817** di risorse statali, assegnate alla regione con il Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016;
- 2) **€ 10.452.200,64** di risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);
- 3) **€ 5.164.000** derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016;
- 4) ulteriori risorse (al 2019 per complessivi **€ 9.000.000**) rese disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale per il rinnovo del materiale rotabile per servizi di TPL.

Le risorse ad oggi destinate al piano autobus 2017-2019 ammontano pertanto ad **Euro 45.250.017,64**.

Con la sopra citata D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017 la Regione Piemonte ha inoltre demandato all'Agenzia, in relazione agli investimenti del piano autobus 2017-2019:

- 1) l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - **MIV**), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;
- 2) la ripartizione delle risorse assegnate fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione del piano autobus 2017-2019;
- 3) Nel caso in cui i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria l'ulteriore riparto delle risorse nell'ambito di ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento d'impresa, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- 4) la sottoscrizione con i soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti nell'ambito del piano autobus 2017-2019 di convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti;
- 5) la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontabilità delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Nel corso del 2017 le risorse del Piano autobus regionale 2017-2019 di cui al Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016 e quelle provenienti dal bilancio regionale, per complessivi **Euro 29.633.817** sono state impegnate in favore dell'Agenzia.

In attuazione di quanto previsto dalla D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017, con D.D. n. 517 del 25/10/2017 l'Agenzia ha approvato il documento riepilogativo della stima del valore del Massimo Impegno Veicoli - **MIV**, considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali, ad ogni singolo contratto di servizio e, per ogni contratto di servizio, ad ogni singola azienda.

Il 22/01/2018 è stata anche approvata e firmata la Convenzione tra la Regione Piemonte - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, Montagne, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e l'Agenzia per l'attuazione del programma regionale degli investimenti del TPL su gomma a valere sulle risorse 2017-2019 (nel seguito: convenzione Regione-Agenzia).

In attuazione della convenzione e della D.G.R. n. 40-5004 del 08/05/2017 l'Agenzia ha poi proceduto, con D.D n. 642 del 19/12/2017, al riparto delle risorse del piano autobus 2017-2019 per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda.

Dopo aver raccolto e verificato la documentazione relativa agli acquisti di nuovi autobus trasmessa dalle aziende, l'Agenzia ha provveduto, con nota prot. n. 5666/2018, alla trasmissione alla Regione Piemonte, ai consorzi, ai raggruppamenti d'impres e alle imprese titolari di contratto di servizio di un primo elenco di autobus già immatricolati, o per cui era stato stipulato il contratto di fornitura, per un ammontare complessivo di contributi dovuti alle imprese ex D.G.R. n. 40-5004/2017 pari a **€ 11.923.650,00**, pari cioè alla somma assegnata alla Regione Piemonte con il D.L. n. 345/2016 per l'annualità 2015.

A seguito del trasferimento all'Agenzia dalla Regione di una prima parte della somma precedentemente impegnata, per complessivi **Euro 6.000.000,00**, verificata la completezza della documentazione amministrativa trasmessa dalle imprese e che ogni nuovo autobus soddisfacesse i requisiti d'allestimento, tecnici e d'immagine previsti dalla D.G.R. 40-5004 dell'08/05/2018, alla fine del 2018 si è provveduto a liquidare alle imprese a titolo di contribuzione per acquisti già effettuati, per un primo lotto di n. 48 nuovi autobus, la somma di Euro **4.684.725,23**.

Inoltre, sono state concluse con esito positivo tutte le verifiche amministrative, tecniche, d'allestimento e d'immagine relative a ulteriori n. 18 autobus, per la contribuzione dei quali verrà liquidata alle imprese nel corso del mese di marzo 2019 la somma complessiva di **Euro 1.878.810,84**.

Con la D.G.R. n. 8-7501 del 07/09/2018 la Regione Piemonte ha incrementato le risorse disponibili per il Piano autobus 2017-2019 di ulteriori 24 milioni di Euro, derivanti dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 per effetto della Delibera CIPE 98/2017.

Con nota del febbraio 2019 l'Agenzia, secondo quanto previsto dalla Convenzione stipulata con la Regione Piemonte, attraverso la trasmissione di un ulteriore elenco di n. 32 autobus già acquistati, o per i quali è già stato stipulato il contratto di fornitura, ha provveduto alla rendicontazione dell'avvenuta stipula di contratti di fornitura nella misura del 50% del Piano di investimento programmato ai fini dell'erogazione di una ulteriore quota di finanziamenti regionali per **Euro 3.000.000**.

Per quanto riguarda la prossima evoluzione del Piano autobus 2017-2019, si attende che la Regione Piemonte demandi all'Agenzia anche la gestione delle risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP) e quelle derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016, n. 54/2016 e n. 98/2017.

Nel triennio 2019-2021 l'Agenzia procederà nella contribuzione dei nuovi acquisti effettuati dalle imprese, secondo quanto previsto dalla Convenzione stipulata con la Regione, nelle tempistiche in cui si renderanno disponibili le risorse già stanziare per l'attuazione del Piano autobus, in particolare quelle statali, che dovrebbero in ogni caso essere in parte erogate già nel corso del 2019.

Inoltre, nel 2018, grazie alla contribuzione della Regione Piemonte – Direzione Ambiente e Territorio, sono stati immatricolati e messi in servizio nelle Città di Torino e Novara n. 23 autobus a trazione elettrica. Nel corso del 2019 la flotta di autobus elettrici circolanti in Piemonte sarà incrementata di altri 13 veicoli, che saranno impiegati in servizi urbani nell'area metropolitana di Torino, ad Alessandria, a Cuneo e a Carmagnola.

Nel corso del 2019 è previsto che la Società GTT di Torino completi l'acquisto di n. 41 autobus di tipologia extraurbana e di n. 74 autobus di tipologia urbana, n. 34 dei quali autosnodati di 18 metri di lunghezza.

La Regione Piemonte ha inoltre avviato programmi di finanziamento per l'acquisto di materiale ferroviario e motrici tranviarie bidirezionali da destinare al trasporto pubblico locale in Torino.

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.

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.

L'art 21 del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i. prevede l'approvazione del programma biennale degli acquisti di beni e servizi che viene allegato al presente DUP al punto 10.

4.1.1. Programma Servizio TPL

4.1.1.1. Contratti per il servizio tranviario e i servizi di autobus

A differenza di quanto previsto dagli Accordi di Programma e sulla base delle risorse disponibili sul Bilancio Regionale 2011, con D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011 è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso una razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2011-2013 nella misura rispettivamente del -3%, del -10% e del -12% l'anno con decorrenza dal 2011 e sulla base delle risorse 2010, ha assegnato agli Enti soggetti di delega risorse inferiori a quelle attese, prevedendo comunque un miglioramento qualitativo dei servizi offerti oltre che un risparmio di risorse pubbliche.

Tale riduzione di risorse è stata ulteriormente incrementata di un ulteriore 5% con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011: la razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2012-2014 risulta pertanto rispettivamente rideterminata nella misura del -15% nel 2012 e del -17% nel 2013 e 2014, sempre sulla base delle risorse 2010.

Successivamente, con D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012 la Regione Piemonte, valutata l'opportunità di comporre transattivamente il contenzioso tra la Regione e i ricorrenti, ha previsto, tra l'altro:

- che le riduzioni da applicare sulle compensazioni per il TPL siano determinate, su base 2010, nella misura del 3% per il 2011, del 9% per il 2012 e del 15% per il 2013;
- di impegnarsi per l'anno 2014 a riconoscere un'inflazione sui compensativi per i servizi minimi pari all'1% del 2013;
- di impegnarsi a versare agli Enti soggetti di delega entro il triennio 2012-2014 le somme necessarie a definire i crediti pregressi per i servizi minimi.

Con DGR n.25-5760 del 06/05/2013 sono state individuate, inoltre, ulteriori contrazioni alle risorse disponibili per il finanziamento del TPL tali da comportare, sempre su base 2010, riduzioni annuali dell'ordine del -21% per l'anno 2013, del -26% per l'anno 2014 e del -29% per l'anno 2015.

Successivamente, con DGR n.11-6177 del 29/07/2013 ("Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'articolo 11 del Decreto Legge dell'8 aprile 2013 n.35. Revoca della Deliberazione del 6 maggio 2013, n.25-5760") la Regione Piemonte ha modificato la quantità di risorse destinate agli Enti soggetti di delega per la copertura degli oneri derivati dai Contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico, assegnando a favore dell'Agenzia risorse complessivamente pari a Euro 170.197.113,00 (anno 2013), Euro 166.201.861,00 (anno 2014) ed Euro 166.529.781 (anno 2015), comprensive di una quota a copertura degli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio per il TPL offerto dalla Linea 1 di Metropolitana (al momento non conferito all'Agenzia).

Tali indicazioni sono state confermate con la DGR 18-6536 di approvazione del Programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015.

Tale nuova assegnazione ha determinato una riduzione delle risorse regionali precedentemente attese dall'Agenzia (già ridotte del 15% rispetto a quelle disponibili nel 2010) pari al 6,57% circa per l'anno 2013, all'8,99% circa per l'anno 2014 e all'8,79% circa per l'anno 2015, rendendo così necessario (e urgente, a meno di variazioni contrattuali al momento non ipotizzabili) rivedere in modo significativo i vari Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza già predisposti da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati (mirati a una riduzione di risorse pari al 15% rispetto al 2010), al fine di rendere la produzione erogata compatibile con le (ulteriormente) ridotte disponibilità economiche.

Come già visto, con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- 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.

Per tutti i Bacini i vari contratti di servizio in essere sono stati via via trasferiti all'Agenzia con opportune convenzioni: restano ancora da acquisire quelli relativi ai servizi urbani dei comuni di Asti e Casale Monferrato.

Le convenzioni, oltre a definire i contratti oggetto del subentro di titolarità, definiscono le date di trasferimento della titolarità dei rispettivi Contratti di servizio e le obbligazioni derivanti dalla loro gestione, poste in capo all'Agenzia dalla data di effettivo trasferimento, trovando la relativa copertura economica nelle risorse regionali e/o comunali che saranno previste a bilancio e rese disponibili.

Il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico nella Regione Piemonte ha definito una prima assegnazione di risorse regionali.

La ristrettezza delle risorse assegnate dal programma Triennale 2013-2015 ha determinato, da parte di alcuni Enti soggetti di delega, aziende di trasporto e associazioni di categoria, procedimenti di impugnazione dinanzi al TAR Piemonte nonché di ricorso straordinario al Capo dello Stato. Nell'ambito di tali vertenze è emersa, tra i rappresentanti della Regione e i rappresentanti degli soggetti ricorrenti, la disponibilità a pervenire ad una risoluzione transattiva delle controversie. A tal fine, con D.D. 29 dicembre 2014, n. 269, la Regione Piemonte ha reso disponibili, condizionatamente alla rinuncia da parte dei ricorrenti ai ricorsi dagli stessi proposti, le risorse per gli anni 2014, 2015 e 2016, disaggregate per Bacino riportate nella Tabella 3:

Tabella 3 - Risorse regionali dal 2014 al 2017

Territorio	Risorse regionali 2014	Risorse regionali 2015	Risorse regionali 2016	Risorse regionali 2017
Bacino 1 - Torino	203.312.637	194.303.258	194.303.258	192.228.514
Bacino 2 – Sud (CN)	25.526.540	24.760.744	24.760.744	24.496.352
Bacino 3 – Sud Est	23.946.920	23.228.515	23.228.515	22.980.485
Bacino 4 – Nord Est	27.223.900	26.407.182	26.407.182	26.125.210
Totale	280.010.000	268.699.699	268.699.699	265.830.562

Si rimanda all'Appendice n. 8 del presente documento per una tabella di dettaglio delle risorse per bacino e per singolo Ente fino al 2019.

In attesa della definizione del PTS 2019-2021, le risorse assegnate per il 2019 sono quelle riportate in Appendice 8, fatto salvo quanto definito con l'atto di transazione. Per le annualità 2020 e 2021 le risorse sono in via di definizione con il relativo Programma Triennale. Esse sono suddivise per Bacino e ripartite tra gomma e ferro, demandando all'Assemblea dell'Agenzia l'approvazione dei Programmi di Esercizio e la ripartizione dei Servizi per tipologia in coerenza con gli indirizzi regionali.

In coerenza con quanto previsto dall'art.3 dello Statuto e in attesa della completa definizione di un sistema tariffario integrato almeno a livello di Bacino che consenta l'utilizzo con un unico titolo di viaggio a tutti i servizi di TPL operanti sulla tratta interessata, obiettivo primario dell'Agenzia sarà quindi quello di stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma in relazione a quelli su ferro e realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di:

- assicurare omogeneità sul territorio regionale mediante la programmazione di servizi equi;
- soddisfare, in via prioritaria, la mobilità sistematica e quella legata ai servizi di interesse sociale;
- ottimizzare gli orari e le frequenze;
- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria principale quale asse portante del sistema regionale dei trasporti;
- assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi;

nel quadro finanziario sopra disegnato, secondo gli indirizzi che saranno forniti dalla Regione Piemonte e dall'Assemblea e mediante la predisposizione di opportuni e specifici Progetti di Riorganizzazione dei Servizi di Trasporto Pubblico nei vari ambiti di competenza.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si terrà in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" che, seppur sviluppato

sull'ambito torinese, fornisce importanti indicazioni estendibili all'intero territorio regionale tra le quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- L'utilità di rispettare, compatibilmente con le ridotte risorse disponibili, alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
 - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" non superiori a 15 minuti e minimi non inferiori a 5 minuti nelle fasce orarie di punta, rimodulate mantenendo il cadenzamento nelle rimanenti fasce orarie, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" delle restanti linee di superficie;
 - Intervallo cadenzato massimo per le linee del sistema ferroviario metropolitano pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
 - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
 - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
 - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

All'Agenzia è spettato dunque il compito, nel quadro economico di risorse estremamente ridotte sopra delineato, di cercare di ricomporre i vari contenziosi in essere a seguito dei disallineamenti tra produzione erogata e risorse disponibili: tale complessa operazione è stata sostanzialmente portata a termine con successo per la quasi totalità dei Contratti conferiti definendo, di concerto con le Società concessionarie e le Amministrazioni interessate, modalità condivise e univoche per la definizione delle spettanze e dei servizi da erogare, creando così le condizioni per la chiusura dei contenziosi precedentemente aperti sulle annualità pregresse e la base di riferimento per la predisposizione dei futuri bandi di gara, in linea con le risorse complessivamente disponibili per Bacino. Permane ancora uno squilibrio relativo ai Servizi Extraurbani afferenti al Bacino di Torino (sia relativo ad annualità pregresse che al valore della produzione programmata) in merito al quale proseguono gli incontri di approfondimento con il Consorzio concessionario atti a definire e condividere gli interventi contrattuali e riorganizzativi utili a garantire il raggiungimento del necessario equilibrio, anche in funzione di eventuali nuovi affidamenti temporanei propedeutici alla nuova gara di Bacino, coerenti con gli indirizzi forniti dall'Assemblea di Bacino.

Sarà inoltre necessario predisporre, congiuntamente con la Regione Piemonte e le Società concessionarie, una proposta di modello di integrazione tariffaria regionale che consenta, facendo tesoro del successo del sistema "Formula" attivo da svariati anni per gli abbonamenti nell'Area Torinese – opportunamente aggiornato sulla base delle esperienze maturate e delle necessità emerse - e dell'evoluzione del Sistema di Bigliettazione Elettronica, di realizzare un'effettiva integrazione tariffaria attiva sia per gli abbonati che per i possessori di biglietti di corsa semplice valida su tutti i Servizi di TPL di competenza dell'Agenzia. Ciò risulta oltremodo necessario in una fase, quale quella in corso, di forte contrazione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento dei Servizi di TPL, al fine di rendere possibili tutte le possibili sinergie tra i diversi sistemi di trasporto (Ferrovie, Extraurbani e Urbani) garantendone la fruibilità completa da parte dei Cittadini e l'interoperabilità reciproca, evitando dannose quanto antieconomiche sovrapposizioni.

In ogni caso sarà necessario predisporre nuovi Programmi di Riorganizzazione dei Servizi che tengano conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un'offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

Tali "Piani di Bacino", redatti in coerenza con gli indirizzi regionali, saranno proposti per approvazione all'Assemblea dell'Agenzia previo esame e approvazione nelle Assemblee di Bacino di cui all'Art.9 dello Statuto.

Bacino 1: Torino

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

Il contratto ha per oggetto il trasporto urbano e suburbano di superficie tranviario e di autobus.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato a base di gara in circa 55 Milioni di vetture*km/anno) pari a circa 12 Milioni di vetture*km/anno (-22% circa).

A seguito del quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari, anche a seguito dell'avvenuta proroga dei termini di validità del Contratto), a condizioni contrattuali vigenti e sulla base dei Programmi di Esercizio in vigore nel 2015, è stato necessario individuare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell'Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 6 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2 Mln di vett*km/anno): sono attualmente in corso con la Città di Torino e la Società concessionaria gli approfondimenti necessari a valutare la condivisione degli interventi proposti e la successiva individuazione delle tempistiche attuative.

Con l'approvazione dell'Atto di transazione con GTT S.p.A. e del documento Programmatico denominato "Interventi previsti in materia di TPL che rilevano ai fini del Piano Finanziario GTT" avvenuta con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n.6 del 23/04/2018 sono stati definiti i criteri per la contabilizzazione delle spettanze per i servizi erogati da GTT a fronte dei Servizi in essere sino all'anno 2017 e per gli anni successivi, le risorse necessarie e disponibili ed è stato possibile pertanto chiudere i contenziosi in essere con la medesima Società. La medesima Società, in accordo con il Comune di Torino, sta predisponendo un'ipotesi di ulteriore riorganizzazione della Rete urbana e suburbana finalizzata a migliorarne l'efficacia in linea con il quadro finanziario richiamato.

Il quadro finanziario previsto per il triennio di riferimento risulta il seguente (valori in Milioni di Euro IVA esclusa):

	2019	2020	2021
TPL urbano e suburbano	€ 135,1	€ 134,4	€ 133,4
Metropolitana	€ 19,4	€ 20,3	€ 21,3
Ferrovia	€ 17,0	€ 17,0	€ 17,0
Extraurbano	€ 16,2	€ 16,2	€ 16,2

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

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all'ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un "Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", che individua le riorganizzazioni necessarie a rendere il Programma di Esercizio coerente con il quadro economico-finanziario disegnato dalla D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012.

Gli interventi di razionalizzazione attuati, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato contribuito (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture*km) pari a circa 1 Milione di vetture*km/anno.

Nei Programmi di futura predisposizione sarà inoltre necessario tener conto delle risorse necessarie a dare completa attuazione agli interventi previsti di progressiva armonizzazione ed estensione dei Servizi a chiamata MeBUS operanti in Area Metropolitana (stimati in circa 300.000 Euro/anno), secondo gli indirizzi espressi dal C.d.A. con Deliberazione n.17/2014 al fine di rispondere alle crescenti richieste derivanti dal gradimento da parte dell'Utenza e delle Amministrazioni nei confronti di tali servizi, tenendo conto altresì delle eventuali nuove opportunità di razionalizzazione e integrazione dei Servizi derivanti dall'avvenuto conferimento del Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino.

Alle risorse regionali sopra individuate si stima di poter sommare anche una quota di circa 100.000 Euro oltre IVA resi disponibili da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana per il finanziamento di parte dei Servizi afferenti ai rispettivi territori.

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

Il quadro economico di progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL ha avuto e avrà un proporzionale effetto anche sui Contratti di Servizio per il TPL urbano conferiti all'Agenzia dai Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri (parzialmente finanziati anche grazie all'apporto di specifiche risorse messe a disposizione dai rispettivi Comuni).

Relativamente al Contratto conferito dal Comune di Settimo Torinese, già nell'autunno 2012 era stato predisposto e attuato, previa condivisione con l'Amministrazione e l'ATI concessionaria dei Servizi, un "Programma di Riorganizzazione" tale da rendere la produzione annua prevista coerente sia con le ridotte risorse regionali disponibili sia con le disponibilità di Bilancio prevedibili da parte del Comune.

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizio Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro).

Nel caso in cui la nuova riduzione di risorse regionali disponibili non potesse trovare compensazioni con maggiori risorse a carico del Bilancio della Città di Settimo, sarà necessario intervenire ulteriormente al fine di rendere coerente la produzione di servizio con l'ammontare complessivo delle risorse a disposizione.

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

È stato recentemente attuato, in accordo con il Comune di Chieri e la Società concessionaria, un Programma di Riorganizzazione delle Linee urbane finalizzato a migliorare le possibilità di collegamento del centro abitato con la Frazione Pessione e i Servizi Ferroviari ivi presenti.

Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano e urbano nell'Area della Città Metropolitana di Torino

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Città Metropolitana di Torino è stata trasferita all'Agenzia a far data dal 01/10/2015. A decorrere dalla medesima data la Città Metropolitana è divenuta co-titolare dei contratti di servizio ceduti per quanto riguarda le scelte inerenti la pianificazione e aggiornamento dei programmi di servizio di TPL, coerentemente con le funzioni attribuite alle Città Metropolitane dalla L. 56/2014.

Il Contratto conferito comprende anche i Contratti regolanti i Servizi di TPL su gomma erogati nelle Comunità Montane di Val Pellice, Val Chisone e Germanasca, Val Sangone, Alta Valle Susa, Bassa Valle Susa e Val Cenischia, Alto Canavese, Valle Sacra, Val Chiusella, Valli di Lanzo e Pinerolese e Pedemontana nonché nei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

Alle risorse regionali sopra stimate andranno aggiunte anche quelle rese disponibili dagli Enti territorialmente competenti per parte dei Servizi erogati nei rispettivi territori, al momento in fase di ricognizione.

Come negli altri casi sopra richiamati, sono stati attuati congiuntamente con la Città Metropolitana ulteriori significativi interventi di razionalizzazione dei Servizi Extraurbani afferenti agli assi Torino-Milano e Torino-Ivrea, necessari al fine di proseguire nell'avvicinamento tra ridotte risorse disponibili e valore contrattuale della produzione erogata (circa 1 Mln di Euro/anno, dei quali circa 0,6 "recuperati" grazie alle riorganizzazioni richiamate). Tali interventi, pur se riconducibili a una logica trasportistica razionale, scontano la mancanza di un sistema tariffario integrato e generano pertanto un diffuso malcontento tra l'Utenza interessata. Sarà inoltre necessario tenere conto della necessità di reperire le risorse per liquidare la quota spettante a saldo dei servizi erogati negli anni 2014 (circa 5,5 Mln di Euro), 2015 (stimato in circa 2,5 Mln di Euro) e 2016 (stimato in circa 1 Mln di Euro).

Nel 2016 è stato prorogato il contratto con EXTRATO.

Bacino 2 – Sud

Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano e urbano nell'Area della Provincia di Cuneo

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione, a far data dal 01/09/2015 è stata trasferita all'Agenzia la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Provincia di Cuneo e alle Conurbazioni di Alba, Bra e Cuneo. A far data dal 1/07/2016 inoltre è stata trasferita la titolarità del contratto di servizio relativo ai servizi del Comune di Mondovì (bus urbani e funicolare).

Sono inoltre state completate le operazioni di trasferimento dei Contratti relativi ai servizi urbani di Fossano, Savigliano e Saluzzo, la cui titolarità è di competenza dell'Agenzia con decorrenza 01/01/2017, al fine di armonizzare i servizi di TPL urbani con il resto della rete (tutto il servizio è esercito dal consorzio Grandabus).

Rimangono invece gestiti direttamente dalle Unioni Montane (subentrate alle rispettive Comunità Montane) i servizi in area a domanda debole, anch'essi finanziati con quota parte delle risorse relative all'intero Bacino.

Nel 2016 è avvenuto il rinnovo dei contratti di servizio stipulati con il Consorzio Grandabus.

Benché per il 2016 le risorse regionali assegnate al Bacino risultino in linea di massima coerenti con il valore dei Contratti di TPL a esso afferenti, le numerose istanze di miglioramento avanzate dagli Enti del territorio richiedono di venire raccolte e valutate in sede di Assemblea di Bacino al fine di integrare nella riorganizzazione complessiva della rete le esigenze fino ad oggi non soddisfatte (un esempio in tale senso è la futura apertura del Nuovo ospedale di Verduno), sempre alla luce dell'equilibrio economico tra servizi svolti e risorse disponibili.

Bacino 3 – Sud-Est

Contratti di Servizio afferenti al Bacino Sud-Est

Nell'anno 2016 sono state sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti relativi ai servizi extraurbani delle Province di Alessandria (dall'8 giugno 2016) e Asti (dal 1 novembre 2016) e del Comune di Alessandria (01/01/2018).

La gestione dei contratti di servizio, svolta ove possibile con l'avvalimento del personale delle Province, ha riguardato principalmente gli aspetti amministrativi, al fine di impegnare a favore delle Società concessionarie le risorse regionali disponibili (mentre per i mesi precedenti le risorse assegnate a ciascuna Provincia sono state trasferite utilizzando la medesima ripartizione utilizzata per il 2015, salvo diverse indicazioni da parte dell'Assemblea di Bacino).

Nel corso del prossimo triennio si attueranno i programmi di riorganizzazione allo studio con i concessionari del servizio.

Bacino 4 – Nord-Est

Contratti di Servizio afferenti al Bacino Nord-Est

Sono state sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti afferenti alle Province di Vercelli, Novara, Biella (anche Comune) e VCO (anche comune di Verbania), oltre che quelle relative ai Contratti urbani afferenti ai Comuni di Novara e Vercelli.

Le risorse regionali rese disponibili per il Bacino sono state impegnate a favore delle Società concessionarie dal momento della presa in carico dei rispettivi Contratti di Servizio da parte dell'Agenzia, mentre sono state trasferite agli Enti interessati (utilizzando la medesima ripartizione utilizzata per il 2015-2016, salvo diverse indicazioni da parte dell'Assemblea di Bacino) sino ad avvenuta sottoscrizione della convenzione.

La gestione dei Contratti è stata svolta con l'avvalimento del personale delle Province, coordinandosi nella valutazione delle istanze di miglioramento; dalla fine dell'anno 2016 è stata concordata una procedura autorizzativa relativa al parco veicoli di ciascun contratto, svolta da parte di tale personale.

Sono inoltre state attivate nel corso dell'anno le convenzioni con le Unioni Montane Valsesia e Comuni di Varallo e Ronsecco per la gestione in subdelega dei servizi in area a domanda debole, nonché gli accordi di programma con gli Enti Locali afferenti alla Provincia VCO.

Programma Servizio Ferroviario

Allo stato sul territorio regionale sono in essere due Contratti di servizio ferroviario.

1. Il CdS con Trenitalia S.p.A. per i servizi regionali SFR, i servizi regionali veloci RV (Torino-Milano, Torino-Cuneo, Torino-Savona e Torino-Genova) nonché per i seguenti servizi ferroviari metropolitani: SFM2, SFM3, SFM4, SFM6 e SFM7.
2. Il Cds con G.T.T. S.p.A. per i servizi SFM1 e SFMA e le estensioni ferroviarie Rivarolo – Pont Canavese e Germagnano – Ceres.

I due contratti sono sostanzialmente differenti.

Il Contratto con Trenitalia, sottoscritto fra le parti a valere dal 2017 e per convenzione valido fino all'anno 2020, è supportato da un piano economico finanziario PEF da confrontare annualmente con il consuntivo economico di contratto che salvaguarda l'equilibrio economico-finanziario del contratto.

Il Contratto prevede una produzione in termini di servizi ferroviari pari a 18,200 Mtreni x km compensazioni pari a 209,1 M€ per il 2019 e 225 M€ per il 2010, comprensivi del rimborso all'operatore delle spese di pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura nazionale.

Il Contratto con G.T.T. S.p.A. di cui, per convenzione, si prevede la scadenza al subentro di un nuovo operatore, prevede una produzione in termini di servizi ferroviari pari 0,850 Mtreni x km e un corrispettivo a corpo, pari a 17M€, sia per l'erogazione del servizio ferroviario e la gestione dell'esercizio sia per la manutenzione dell'infrastruttura che la Regione Piemonte, proprietaria della rete, a lasciato in capo a G.T.T. medesima attraverso un atto di concessione. A questo importo occorre aggiungere annualmente ca 0,5 M€ per le spese di pedaggio nell'uso dell'infrastruttura nazionale.

Nondimeno, la conclusione dei procedimenti di affidamento diretto del SFM e dei servizi regionali e RV (di cui al capitolo specifico di questo documento sulla pianificazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e del Servizio Ferroviario Regionale) determinerà un'evoluzione dell'attuale sistema di gestione del servizio ferroviario e, conseguentemente, il superamento dei due succitati contratti.

Precisamente, al termine del procedimento di affidamento del SFM, la cui scadenza dei termini per presentare l'offerta da parte delle Imprese che hanno manifestato interesse ad acquisire la concessione, è fissata il 18/03/2019, l'esercizio del servizio ferroviario metropolitano sarà affidato ad un unico Operatore economico mediante un contratto di servizio con le seguenti peculiarità:

- Corrispettivo contrattuale inferiore a 85 M€;
- Validità del contratto pari a 15 anni;
- Contributo economico-finanziario garantito da piano economico finanziario PEF e da consuntivi di contratto annuali;
- Ingenti investimenti in materiale rotabile per sostituire la flotta nell'arco della durata contrattuale;
- Standard del servizio corrispondenti ad alti livelli di qualità.

Parimenti è in corso il procedimento di affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. dell'insieme dei servizi SFR + RV, con il consolidamento della struttura delle linee RV come asse portante del sistema attraverso il potenziamento dei servizi e la loro velocizzazione.

Nel merito di quest'ultimo procedimento, l'Agenzia ha avviato il procedimento di affidamento diretto della Concessione del servizio in virtù del Protocollo d'intesa tra Regione Piemonte, Agenzia e Trenitalia S.p.A. per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale, nelle more della conclusione delle procedure di affidamento, approvato con la DGR n. 8 – 4053 del 17/10/2016.

Il Protocollo d'intesa è stato definito dopo aver concordato le condizioni tecniche, economiche e finanziarie per la prosecuzione dei contratti di servizio nei diversi ambiti considerati, i cui contenuti generali sono approvati contestualmente alla sottoscrizione del Protocollo d'intesa; in particolare le Parti hanno convenuto, fra l'altro, sulla prosecuzione dell'affidamento dei servizi ferroviari, per i diversi lotti e ambiti considerati, per tre anni, prorogabili a quattro, attraverso la sottoscrizione di un apposito "Contratto Ponte" (2017 -2020).

Nel Protocollo d'Intesa è stabilito che la Regione intende avvalersi dell'art.5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 ed aggiudicare direttamente il lotto dei servizi Regionali Veloci e il Servizio Ferroviario Metropolitano della città di Torino, per la durata massima prevista dal citato articolo, mediante sottoscrizione di un nuovo ed autonomo contratto di servizio.

Infatti all'art. 3 del Protocollo d'Intesa si prevede che "qualora le Parti raggiungano l'intesa su un adeguato programma di miglioramento e sviluppo dei servizi e degli investimenti, la Regione e l'Agenzia si impegnano entro il 31 dicembre 2017 ad affidare a Trenitalia il servizio dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale, valutando altresì la possibilità della sua integrazione con volumi aggiuntivi di servizi funzionali o gestionalmente integrabili".

Al fine di concludere l'affidamento del Sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci

e affidare il nuovo contratto di lunga durata con validità dal 2019 è stato chiesto a Trenitalia una proposta definitiva per l'affidamento del servizio ferroviario sulla base dei seguenti presupposti:

- L'adozione di un programma di esercizio all'avvio dell'affidamento equivalente a quello illustrato nella Proposta di Trenitalia - revisione giugno 2018, integrato con gli ulteriori avanzamenti dell'Assessorato regionale;
- il recepimento dello schema di Contratto di Servizio inviato con la succitata richiesta;
- la compilazione di un PEF per una durata del Contratto di Servizio pari a 15 anni, utilizzando lo schema di conto-economico previsionale e relativo schema delle stime previsionali sui fattori della produzione, secondo la modulistica elaborata dall'Agenzia, comprensivo degli investimenti in materiale rotabile;
- un valore massimo delle compensazioni da Contratto di Servizio al 2019, anno di avvio dell'affidamento, pari all'importo di 110 M€.

In accordo all'art. 3, comma 2, del succitato Contratto Ponte, e nel rispetto della tempistica ivi prevista, l'Agenzia ha comunicato pertanto a Trenitalia S.p.A. la cessazione dell'Atto di Rinnovo del Contratto di servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di interesse Regionale e Locale per il periodo 2017-2020, con specifico riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci ai fini della successiva stipula di nuovo Contratto di servizio di lunga durata, con decorrenza 2019.

I servizi transfrontalieri fra Domodossola ed Iselle sono gestiti con il Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario Domodossola – Iselle 2017/2022, CIG 674581242A, tra l'Agenzia della Mobilità e la Società BLS AG.

Il Contratto prevede l'evoluzione del programma di esercizio che porterà a scadenza a servizi cadenzati all'ora rispetto all'attuale servizio biorario.

La produzione programmata nel triennio 2019 – 2021 è pari a 0,156 Mtreni x km x anno con corrispettivi annuali mediamente pari a ca 0,3 M€.

4.1.2. Sistemi di intermodalità

Al fine di concretizzare gli obiettivi strategici definiti precedentemente (vedi punto 3.1.11), nel breve periodo si provvederà a richiedere, all'interno dei nuovi affidamenti dei servizi di trasporto pubblico, proposte specifiche di servizi dedicati a coprire l'ultimo miglio della catena dello spostamento con particolare attenzione a servizi innovativi di *car sharing*, *car pooling* e *bike sharing*.

Parallelamente, come richiesto dall'Assemblea dell'Agenzia con apposita mozione, si metteranno in campo specifiche azioni per definire a livello regionale un piano per facilitare l'intermodalità bici/treno. In particolare proseguirà nel 2019 il Progetto "Una bici in tasca" finanziato nell'ambito del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola casa-lavoro (c.d. "*Collegato ambientale*") in collaborazione con il Patto Territoriale Zona Ovest. Il progetto è una sperimentazione per la promozione del TPL in combinazione con l'uso di biciclette pieghevoli.

Lo studio e la proposta di soluzioni intermodali saranno inseriti anche all'interno degli interventi finanziati attraverso la Strategia Nazionale per le Aree Interne, che nel corso del periodo 2019 – 2020 vedranno la definizione di strategie locali dedicate anche al tema della mobilità sui territori piemontesi delle Valli dell'Ossola, le Valli di Lanzo e la Valle Bormida.

L'Agenzia favorisce lo sviluppo di servizi di *car sharing*, con particolare attenzione all'interscambio con le stazioni ferroviarie, nei principali centri urbani della regione.

Per quanto riguarda lo sviluppo di altre forme di mobilità, l'Agenzia grazie alla partecipazione nel progetto Co&Go, finanziato dal programma Alcotra, contribuirà nel corso del 2019 e del 2020 alla promozione del *car pooling* come forma di trasporto integrativa al TPL.

Inoltre, sono abitualmente attivati tavoli con i Comuni interessati e gli operatori del settore per identificare le possibili azioni per la realizzazione degli obiettivi strategici prefissati.

4.1.3. Cooperazione internazionale

Nel 2018 l'Agenzia ha partecipato alla stesura di due PITER (Piani Integrati TERRitoriali) candidati al bando di finanziamento del programma transfrontaliero ALCOTRA 2014-2020. In piani finanziati sono:

- COEUR'ALP (capofila Syndicat du Pays de Maurienne)
- GRAIES LAB (capofila Città metropolitana di Torino)

Entrambi in piani insistono su aree montane a domanda debole e hanno all'interno un progetto specifico dedicato alla mobilità, rispettivamente denominati "Cuore Dinamico" e "Mobilab", in cui si prevede:

- una mappatura di dettaglio delle esigenze di mobilità
- la riorganizzazione dei servizi di TPL per favorire l'intermodalità
- la promozione di iniziative e servizi di mobilità sostenibile.

L'Agenzia riveste all'interno del partenariato il ruolo di soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino.

Nel periodo 2019-2021 entrambi i progetti entreranno nella fase attuativa, le cui ricadute interesseranno le aree montane del Pinerolese, della Val di Susa, delle Valli di Lanzo e delle valli del Canavese.

Nel 2018 è stato finanziato nell'ambito del programma di cooperazione INTERREG V Italia – Svizzera 2014-2020 il progetto TVA - il Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola e il Vallese", in cui l'Agenzia è partner. L'Agenzia all'interno del partenariato porterà, nel periodo 2019-2021 la propria esperienza e le proprie capacità nella programmazione e progettazione dei servizi di mobilità su ferro e su gomma delle Valli dell'Ossola. In particolare sarà coinvolta nel miglioramento degli orari al fine di favorire l'intermodalità fra i differenti servizi, nonché la promozione degli stessi.

È costante la verifica dell'apertura delle call su programmi di cooperazione internazionale sui temi della mobilità e la contestuale ricerca di partenariati per la realizzazione di progetti specifici.

4.1.4. Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità

Nel triennio 2019-2021 saranno effettuate una indagine sulla mobilità delle persone ed una indagine sulla qualità percepita dei trasporti, i cui capitolati sono stati predisposti.

Per ragioni di opportunità pratica (riduzione della lunghezza dei questionari, e conseguente riduzione del tasso di rifiuto e di caduta delle interviste) si esplorerà la separazione dell'indagine sulla mobilità da quella sulla qualità per la quale potranno essere adottati campioni più ridotti.

Si prevede di effettuare una indagine sulla mobilità estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine sarà effettuata con tecnica CATI. Vista la elevata dimensione del campione necessario (oltre 50 mila intervistati) l'indagine sarà suddivisa in quattro lotti corrispondenti a porzioni di territorio/bacini. Si effettuerà poi una indagine sulla qualità percepita dei tre modi di trasporto principali (auto, mezzi pubblici e bicicletta). Quest'ultima sarà effettuata, come visto sopra, su di un campione ridotto e sarà anch'essa estesa all'intera Regione. Le codifiche dei mezzi pubblici saranno riviste, pur mantenendo la retro-

compatibilità, per identificare la percezione della qualità del TPL da parte degli utenti dei vari soggetti (Consorzi/Aziende) che erogano il servizio di TPL nei quattro bacini piemontesi.

Sarà inoltre valutata l'opportunità di sperimentazione di un'indagine su un piccolo campione di residenti, indipendentemente dalla presenza o meno sugli elenchi telefonici, dai quali raccogliere le informazioni con canali di comunicazione alternativi (web, e-mail, posta preaffrancata, numero verde).

I dati sui residenti saranno confrontati con quelli sulla popolazione presente, desunta dall'analisi dei dati delle celle telefoniche.

4.1.5. Monitoraggio dei servizi

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

4.1.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Qualità servizi ferroviari

Per il monitoraggio del servizio, in termini di regolarità del trasporto, sarà utilizzato il sistema PIC del gestore nazionale dell'infrastruttura a cui l'Agenzia accede direttamente. Questo consentirà di esaminare la regolarità del servizio di Trenitalia e di GTT, per quest'ultima limitatamente al SFM1 poiché utilizza la rete nazionale.

Per quanto riguarda il servizio di GTT sulla direttrice SFMA il monitoraggio si basa essenzialmente sui report della Società previsti contrattualmente, verificati periodicamente, in forma campionaria, dall'Agenzia mediante sopralluoghi e/o rilevazioni dirette; non si prevedono investimenti in sistemi di monitoraggio tecnologici a cui l'Agenzia potrà accedere direttamente.

Parimenti per BLS il monitoraggio della regolarità del servizio fra Domodossola e Iselle si basa sui report della Società previsti contrattualmente; tuttavia BLS ha allacciato un sistema di controllo del servizio da parte "Train Information System" (Associazione europea dei gestori dell'infrastruttura) in corso di implementazione; detto sistema produce traffic flow report che BLS condivide con l'Agenzia al fine del confronto dei dati elaborati direttamente da BLS.

Per quanto concerne il monitoraggio della qualità l'Agenzia affiderà ad un'Impresa specializzata l'incarico di controllo continuo del servizio su tutto il territorio regionale mediante l'analisi di un campione rappresentativo fra tutti i servizi programmati.

L'Agenzia produce dei report con cui si analizzano i dati di qualità dei treni monitorati scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione monitoraggio dei servizi.

Report treni monitorati

Esempio di tabella del numero di monitoraggi effettuati sui treni programmati.

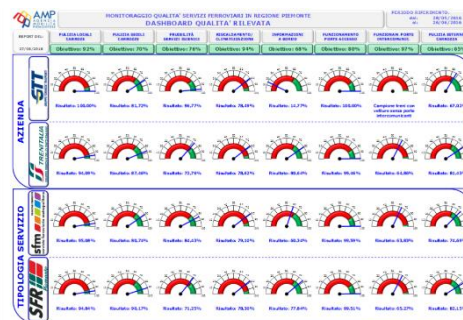
periodo di riferimento dal 28/05/2016 al 26/06/2016

azienda	treni programmati	numero monitoraggi
 GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI	2.798	94
 TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	20.461	564
	23.259	658
tipologia di servizio	treni programmati	numero monitoraggi
 SFR REGIONE PIEMONTE	13.601	246
 sfm REGIONE PIEMONTE servizio ferroviario metropolitano	9.658	412
	23.259	658

Report dati di qualità

Esempio dei “cruscotti” degli obiettivi di qualità, con un’area rossa (obiettivo non raggiunto) e un’area verde (obiettivo raggiunto).

La lancetta su ciascun cruscotto indica la media dei dati rilevati negli ultimi 30 giorni.



La puntualità dei servizi ferroviari è monitorata utilizzando le informazioni della banca dati denominata PIC-WEB.

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 le 8 linee che compongono l’attuale SFM.

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

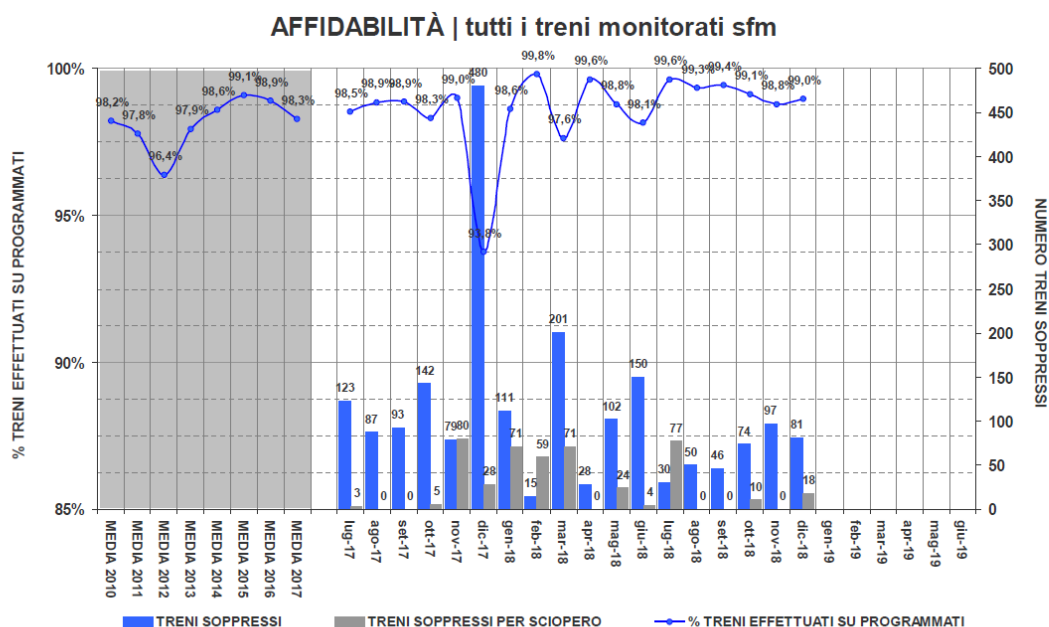


Figura 7 - Esempio di grafico dell’affidabilità di sistema del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato a dicembre 2018

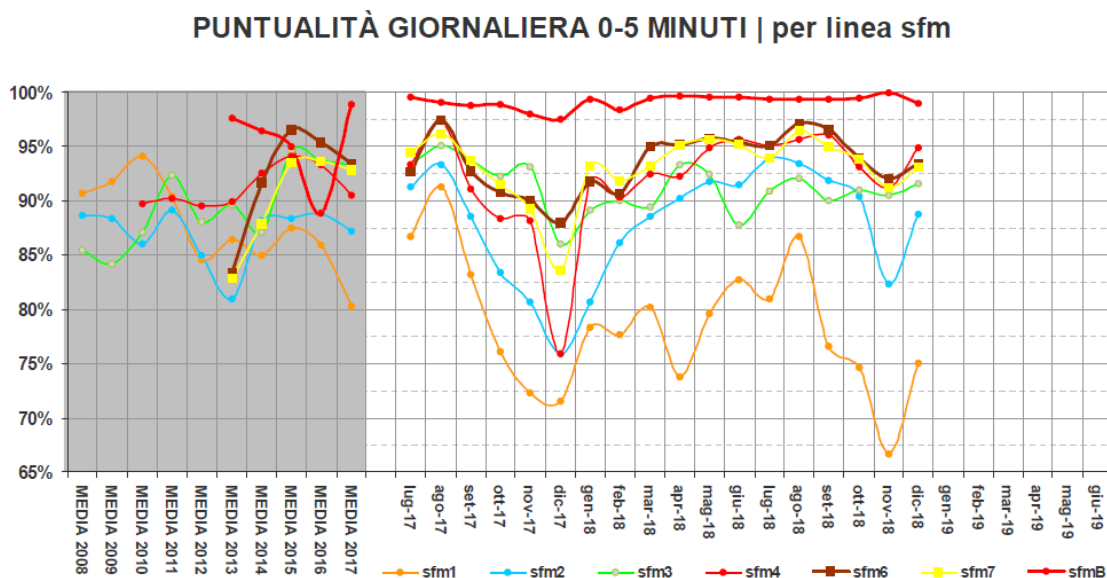


Figura 8 - Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato a dicembre 2018

DATI SINGOLO TRENO SFM 1 Pont-Rivarolo-Chieri													GIORNALIERA ORE DI PUNTA												
DATI SINGOLO TRENO (ordine per ritardo medio in arrivo decrescente)													GIORNALIERA ORE DI PUNTA												
NUMERO	PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA	PERIODICITÀ	TRENI EFFETTUATI	PUNTUALITÀ: RITARDO MEDIO ARRIVO					TRENI 00-45 min	TRENI 05-15 min	TRENI 15-30 min	% TRENI >30 min	PUNTUALITÀ: RITARDO MEDIO PARTENZA									
							0	5	10	15	20					0	5	10	15	20					
4100	CHIERI	6:50	TORINO PORTA SUSA	7:18	Circola Ferial dal 10/12 al 20/07	23	12,15					19	3	0	1	1,83									
4136	CHIERI	18:20	TORINO PORTA SUSA	18:48	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	11,41					8	9	5	1	2,09									
4104	CHIERI	7:50	TORINO PORTA SUSA	8:18	Circola Ferial dal 10/12 al 20/07	23	10,87					8	12	1	2	2,46									
4134	CHIERI	17:50	TORINO PORTA SUSA	18:18	Circola FerialEsclusoCabo dal 1	15	10,73					1	12	2	0	1,33									
4106	CHIERI	8:20	TORINO PORTA SUSA	8:48	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	10,43					5	14	3	1	3,07									
4102	CHIERI	7:20	TORINO PORTA SUSA	7:48	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	9,39					12	8	1	2	2,65									
4186	TORINO PORTA SUSA	18:43	CHIERI	19:11	Circola FerialEsclusoCabo dal 1	14	9,04					5	7	2	0	9,96									
4132	CHIERI	17:20	TORINO PORTA SUSA	17:48	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	6,41					11	11	1	0	0,80									
4184	TORINO PORTA SUSA	18:13	CHIERI	18:41	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	5,87					14	8	1	0	6,17									
4138	CHIERI	18:50	TORINO PORTA SUSA	19:18	Circola FerialEsclusoCabo dal 1	15	5,30					12	2	0	1	2,80									
4156	TORINO PORTA SUSA	8:13	CHIERI	8:41	Circola FerialEsclusoCabo dal 1	19	5,28					15	3	0	1	6,39									
4152	TORINO PORTA SUSA	7:13	CHIERI	7:41	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	5,22					17	4	2	0	2,85									
4182	TORINO PORTA SUSA	17:43	CHIERI	18:11	Circola FerialEsclusoCabo dal 1	15	4,27					12	3	0	0	6,17									
4150	TORINO PORTA SUSA	6:43	CHIERI	7:11	Circola Ferial dal 10/12 al 20/07	23	4,24					19	3	1	0	1,96									
4154	TORINO PORTA SUSA	7:43	CHIERI	8:11	Circola FerialEsclusoCabo dal 1	19	3,92					17	1	1	0	2,47									
4540	CHIERI	8:20	TORINO PORTA SUSA	8:48	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	19	3,82					18	0	0	1	0,05									
4180	TORINO PORTA SUSA	17:13	CHIERI	17:41	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	23	2,96					18	5	0	0	3,54									
4556	TORINO PORTA SUSA	6:13	CHIERI	6:41	Circola Sabato dal 10/12 al 01/12	18	2,39					16	1	1	0	0,92									
4536	CHIERI	18:20	TORINO PORTA SUSA	18:48	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	8	2,13					8	0	0	0	0,44									
4552	TORINO PORTA SUSA	7:13	CHIERI	7:41	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	19	2,03					18	1	0	0	0,66									
4554	TORINO PORTA SUSA	7:43	CHIERI	8:11	Circola Sabato dal 10/12 al 21/07	18	1,84					17	1	0	0	0,97									
4510	TORINO PORTA SUSA	17:13	CHIERI	17:41	Circola Ferial dal 10/12 al 08/12	2	1,25					2	0	0	0	2,75									

elaborazione AMP su dati PIC-RFI relativi ai treni di propria competenza circolanti su rete RFI.
I dati di puntualità sono riferiti all'arrivo o destino del treno. I dati sono rilevati senza l'utilizzo di nessuno standard di esclusione (sono registrati anche i ritardi dovuti a eventi eccezionali, scioperi o lavori)

Figura 9 - Esempio di tavola della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato a dicembre 2018

Il monitoraggio sulla puntualità dei servizi ferroviari di GTT non è stato ancora automatizzato.

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

di controllo dei biglietti a bordo dei treni da parte del personale delle Imprese ferroviarie è proseguita nell'anno l'attività di controllo; l'Agenzia ritiene infatti che la presenza del personale di bordo negli spazi riservati ai viaggiatori sia sinonimo di sicurezza e di regolarità di viaggio da parte degli utenti.

Nel corso del triennio 2018-2020 si proseguirà con l'attività di monitoraggio descritta.

4.1.5.2. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano

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

È stata attivata dal 2014 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia verificare 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.

Da aprile 2014 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 e sul "non circolante" ovvero i mezzi fermi in deposito del parco mezzi.

Si è proposto inoltre, al consorzio 5T, un tavolo di lavoro per l'accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica, nonché per realizzazione di un cruscotto per il monitoraggio dei servizi di tpl.

4.1.5.3. Monitoraggio del servizio extraurbano

L'Agenzia e la Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino), nell'ambito della gestione dei rispettivi Contratti di Servizio per il TPL extraurbano, a partire dal 2006 hanno implementato il Sistema "Osservatore dei Trasporti Extraurbani", denominato OTX, finalizzato ad acquisire, elaborare e gestire le informazioni relative alla movimentazione dei veicoli extraurbani, con l'obiettivo di verificare l'effettivo svolgimento del servizio di trasporto pubblico e valutarne i parametri e le caratteristiche nel suo complesso (produzione chilometrica, velocità commerciale, puntualità, regolarità, rispetto dei percorsi, utilizzo delle fermate, ecc.).

Dal 01/10/2015 l'Agenzia, con sottoscrizione di apposita convenzione tra Enti, è subentrata nella gestione del contratto di servizio del trasporto pubblico locale di competenza della Città Metropolitana, diventando quindi titolare unico dei contratti di servizio che regolano la concessione delle linee osservate dal Sistema OTX. Di conseguenza, a partire dal 2016, Agenzia ha provveduto alla manutenzione e gestione dell'intero sistema.

Il Sistema OTX prevede l'installazione su ciascun veicolo da monitorare di un apparato di bordo (centralina) deputato alla localizzazione e memorizzazione della posizione a intervalli di tempo regolari, nonché all'acquisizione della posizione e dell'orario di apertura porte. Tali informazioni vengono registrate su una memoria di archiviazione e trasmesse via GSM/GPRS alla centrale di osservazione attraverso una scheda SIM fornita dagli Enti.

La centrale di osservazione, attraverso algoritmi appositamente sviluppati ed evoluti nel tempo, mette a confronto i dati ricevuti dagli apparati di bordo con i dati relativi all'esercizio programmato, in modo da associare la movimentazione dei veicoli alle linee/corse di competenza.

Il sistema OTX oggi copre pressoché l'intero parco autobus impiegato sui servizi ex Città Metropolitana di Torino e Agenzia (circa 870 veicoli) ed è in grado di monitorare l'intero Servizio in ambito

metropolitano pari a ca. 4820 corse/giorno su 193 Linee. In particolare, nel corso del 2018 l'Agenzia ha affrontato una manutenzione straordinaria del sistema procedendo alla sostituzione delle centraline più obsolete con altrettanti apparati nuovi.

L'Agenzia si avvale del 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.

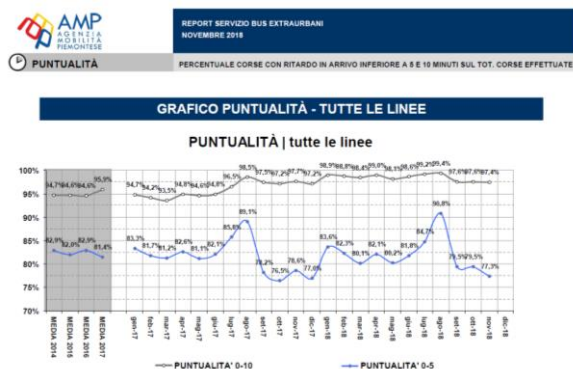
L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area 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").

Report puntualità del Servizio
Extraurbano aggiornato a
novembre 2018



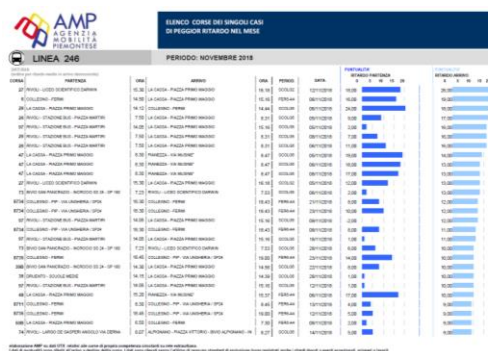
Esempio di grafico di sistema
della puntualità aggiornato a
novembre 2018



Esempio di elenco puntualità
corse con ritardo medio in
arrivo maggiore di 5 minuti
aggiornato a novembre 2018



Esempio di elenco puntualità
corse dei singoli casi di
peggior ritardo nel mese
aggiornato a novembre 2018



Parallelamente allo sviluppo del “Sistema BIP”, l’Agenzia continua a promuovere gli opportuni contatti con i referenti regionali e aziendali del Progetto (Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T e Consorzio concessionario/Extra.TO), al fine di garantire un’adeguata interfaccia tra il Sistema BIP e OTX, con particolare riferimento alla messa a disposizione dei dati di validazione dei titoli di viaggio, al fine di consentire tutte le elaborazioni ed analisi utili (i.e. frequentazione corse, matrici O/D, saliti/discesi per fermata, ecc.).

Il database OTX continua ad essere presente nel catalogo delle basi dati delle PA dell’Agenzia per l’Italia Digitale, in conformità con l’adempimento previsto dall’art. 24-*quater*, comma 2, D.L. n. 90/2014 “Comunicazione ad AgID delle Basi di dati”, ed anche al fine di pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell’Agenzia (www.mtm.torino.it - sezione “Monitoraggio dei Servizi”).

Nel triennio 2019-2021 proseguiranno le attività volte alla manutenzione e all’implementazione delle banche dati e dei sistemi tecnologici necessari per la gestione e il monitoraggio del sistema di TPL. In particolare per OTX, proseguiranno le attività di verifica sull’efficienza del sistema attraverso:

- calcolo degli indici di performance del sistema, con confronto fra indici obiettivo –legati alla tipologia e numerosità degli apparati di bordo installati sui veicoli- e indici risultato –derivati dal numero di corrette associazioni, al netto di anomalie giustificate;
- controllo del corretto funzionamento del sistema e individuazione di problematiche tecniche (mancata trasmissione dai veicoli, mancata acquisizione dei dati posizione/tempo, mancata risposta dei server, corretto funzionamento algoritmi di calcolo e portale web, ecc.);
- aggiornamento del parco veicoli circolante in seguito a dismissioni e/o immatricolazione di autobus, con individuazione delle necessarie attività di trasferimento/installazione/rimozione degli apparati di bordo per mantenere la copertura della flotta;
- coordinamento complessivo delle attività di assistenza, con individuazione e contabilizzazione degli interventi manutentivi sia sui sistemi centrali sia sugli apparati di bordo.

Inoltre, ricordando che il sistema OTX acquisisce i dati relativi al servizio programmato dalle Banche Dati TPL Regionali, gestite dalla Regione Piemonte attraverso la piattaforma OmnibusDE, di cui la stessa Regione ne prevede la dismissione nel corso del 2019 a favore di un nuovo sistema integrato con l’architettura BIP, nei prossimi mesi occorrerà avviare le attività di riprogettazione della procedura di acquisizione su OTX dei dati relativi al servizio tpl programmato.

Una ulteriore implementazione deriverà dalla imminente disponibilità dei dati dei conta-passeggeri installati a bordo degli autobus oggetto di finanziamento regionale, immatricolati a partire da fine 2018. Essendo già disponibile l’architettura dati sulla centrale OTX, tali dati potranno essere acquisiti dal sistema per elaborazioni successive in forma di Report analitici (saliti/discesi per corsa e per fermata) e statistici (andamento nel tempo della frequentazione).

4.1.5.4. SIRT (sistema Informativo Regionale dei Trasporti)

La Giunta regionale, il 6 febbraio 2017, ha approvato la DGR 7- 4621, avente ad oggetto “art. 18 l.r. n. 1/2000 e s.m.i. Disposizioni per l’istituzione del “Sistema Informativo Regionale Trasporti”, del “Debito

Informativo Trasporti” e degli indicatori per il “Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei Trasporti” e prime disposizioni relative al sistema sanzionatorio.”.

Il provvedimento ha identificato le banche dati che costituiscono il SIRT formalizzando altresì le specifiche tecniche per la predisposizione dei flussi informativi necessari alla loro alimentazione, unitamente alle relative tempistiche e modalità di trasmissione.

In particolare, le Banche Dati per le quali l’Agenzia ha uno specifico ruolo in termini di assolvimento del “Debito Informativo Trasporti” (DIT) sono le seguenti:

1. BANCA DATI Contratti TPL, che concerne la raccolta standardizzata dei dati sui Contratti di Servizio del TPL, stipulati dagli EELL e/o AMP con le aziende affidatarie.

L’Agenzia ha l’obbligo di compilazione e trasmissione, con cadenza annuale (entro il 31 dicembre), della modulistica regionale in formato elettronico, con i dati relativi al:

- consuntivo della ripartizione per bacino delle risorse del FNT, comprensivo delle eventuali risorse per servizi aggiuntivi finanziati dagli enti, relativo all’annualità precedente;
- o preventivo della ripartizione per bacino delle risorse del FNT, comprensivo delle eventuali risorse per servizi aggiuntivi finanziati dagli enti, relativo all’annualità successiva.

2. BANCA DATI Servizio programmato/consuntivato, che riguarda la raccolta standardizzata dei dati sui servizi TPL, programmati e consuntivati, utile a rendere disponibile un quadro completo dei servizi di TPL regionale, in termini di atteso e di effettivamente erogato.

Dati relativi ai servizi ferroviari:

- servizio programmato: relativo a tutti i dati di ogni contratto di servizio.
- servizio consuntivato: contiene le informazioni a consuntivo del servizio realmente effettuato dal concessionario, con le difformità fra programmato e consuntivato.

Dati relativi ai servizi automobilistici:

- servizio programmato: relativo a tutti i dati di ogni contratto di servizio del CCA, ovvero delle aziende che ne fanno parte. Si prevede una futura integrazione con i dati relativi ai servizi a chiamata in Area a Domanda Debole.
- servizio consuntivato: contiene le informazioni a consuntivo del servizio realmente effettuato dalle varie aziende del CCA, con le difformità fra programmato e consuntivato.

In particolare, la DGR 7- 4621 prevede di terminare al 31/12/2017 la rilevazione del programmato e del consuntivato da parte dell’AMP, in occasione di variazioni degli orari e/o dei percorsi, attraverso l’aggiornamento dei PEA sul DB OMNIBUS (per i servizi extraurbani) o la compilazione degli specifici prospetti Excel (per il servizio ferroviario).

Dal 1/01/2018 è infatti previsto che l’invio del programmato e del consuntivato sia gestito con file XML con standard BIPEX, grazie al completamento dell’attivazione del flusso informativo nell’ambito del sistema BIP.

3. Sarà inoltre necessario collaborare con la Regione Piemonte al fine di incrociare i dati della costituenda “**BANCA DATI Parco mezzi TPL**”, relativa al materiale rotabile aziendale circolante in Piemonte ed adibito al servizio TPL automobilistico e ferroviario, con quelli dei veicoli autorizzati sui diversi Contratti di Servizio.

4.1.5.5. Sistema BIP e flussi di dati con standard BIPEX

Dal 2016 l’Agenzia è stata chiamata da Regione Piemonte a partecipare ai tavoli appositamente istituiti per lo sviluppo del sistema BIP, al fine di contribuire alla definizione delle regole condivise, del regolamento BIP e di tutte le specifiche necessarie da recepire nell’architettura del sistema e nel flusso informativo previsto dal SIRT, in particolare con l’obiettivo di integrare e verificare le informazioni utili per la gestione dei Contratti di TPL vigenti.

Gli atti regionali relativi all'istituzione del SIRT prevedono che dal 2018 tale flusso informativo sia attivo e funzionale per tutte le realtà piemontesi. Regione, servendosi del supporto di 5T, periodicamente verifica lo stato di attuazione e completamento di tali flussi, concedendo alle Aziende eventuali proroghe giustificate.

Si sta quindi operando nei diversi tavoli di lavoro per portare, per quanto possibile, il sistema a regime e per definire gli strumenti e i cruscotti necessari per l'alimentazione e l'estrazione dal CSR-BIP dei dati e dei report a supporto delle attività di programmazione, controllo, monitoraggio e gestione del sistema di TPL da parte dell'Agenzia e degli altri Enti preposti.

Tale attività prende anche spunto da quanto svolto in collaborazione con i CCA dell'area torinese e cuneese, che ha compreso una complessa attività di analisi dei dati aziendali e definizione di una reportistica concordata per la fornitura degli stessi tramite le Business Intelligence dei CCA (Centri di Controllo Aziendali) del sistema BIP, al fine di acquisire le informazioni richieste dai contratti di servizio in attesa che le stesse siano fornite dal CSR-BIP.

L'implementazione di cruscotti e reportistica adeguati dovrà continuare necessariamente una volta attivato il sistema.

Base dati Omnibus e banche dati di infomobilità

Il SIRT prevede ad oggi che le banche dati OMNIBUS contenenti il servizio programmato dei diversi contratti (principalmente extraurbani) siano sostituite dal 2018 con il flusso BIPEX. L'Agenzia sta operando con la Regione a predisporre i dettagli operativi e correttivi affinché si possa coniugare l'esigenza di standardizzazione e automazione nell'acquisizione dei dati con le esigenze contrattuali ed amministrative, che prevedono che sia l'Ente a disporre e modificare la banca dati con il servizio autorizzato.

A tal scopo, tra le attività sopra esposte, l'Agenzia sta collaborando con 5T alla costruzione del nuovo strumento per la gestione del programmato che andrà a sostituire Omnibus all'interno del sistema. Sarà quindi necessario prevedere un'attività di armonizzazione e confronto degli strumenti e dei dati, mantenendo strumenti e flussi dati in parallelo fino a quando tali verifiche daranno esito positivo.

Inoltre, diverse realtà locali sul territorio regionale non saranno in grado di attivare il flusso informativo BIPEX al 1/1/2018, per cui sarà necessario mantenere e implementare i servizi programmati all'interno delle banche dati Omnibus, o implementarli nel nuovo strumento (quando disponibile) senza il feedback dei dati aziendali, con una particolare attenzione alla coerenza di tali dati con quella dei dati inseriti dalle aziende man mano che popoleranno il flusso BIPEX (consentendo l'evoluzione del sistema stesso).

4.1.6. Il sistema tariffario

Il sistema tariffario si articola in biglietto integrato metropolitano, sistema tariffario zonale e sistema di bigliettazione BIP.

4.1.6.1. Biglietto integrato metropolitano

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

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

- un biglietto urbano denominato "Integrato U" per gli spostamenti integrati all'interno del comune di Torino;
- 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 10 - 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 e GTT.

Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di settembre 2018 sono stati venduti 2 milioni 63 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 5 milioni 516 mila IVA inclusa. La somma di € 528.308 IVA inclusa stanziata a ripiano per i minori ricavi conseguenti all’integrazione ha garantito una copertura finanziaria dell’iniziativa fino a tutto giugno 2015. Preso atto dell’aumento della domanda complessiva sui servizi ferroviari in ambito metropolitano superiore al 10%, il biglietto integrato è risultato essere in grado di auto-sostenersi senza ripiano da parte degli Enti a partire da luglio 2015.

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

Tabella 4 - Vendite Biglietto Integrato

Riepilogo per anno	Biglietti venduti per tipologia e per mese			TOTALE BIGLIETTI VENDUTI
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	
2013 (da ottobre)	1.712	20.806	18.369	40.887
2014	11.368	191.501	146.639	349.508
2015	16.639	244.529	171.989	433.157
2016	18.925	256.766	166.353	442.044
2017	20.096	270.655	170.736	461.487
2018 (parziale: da gennaio-a settembre)	15.780	195.295	125.488	336.563

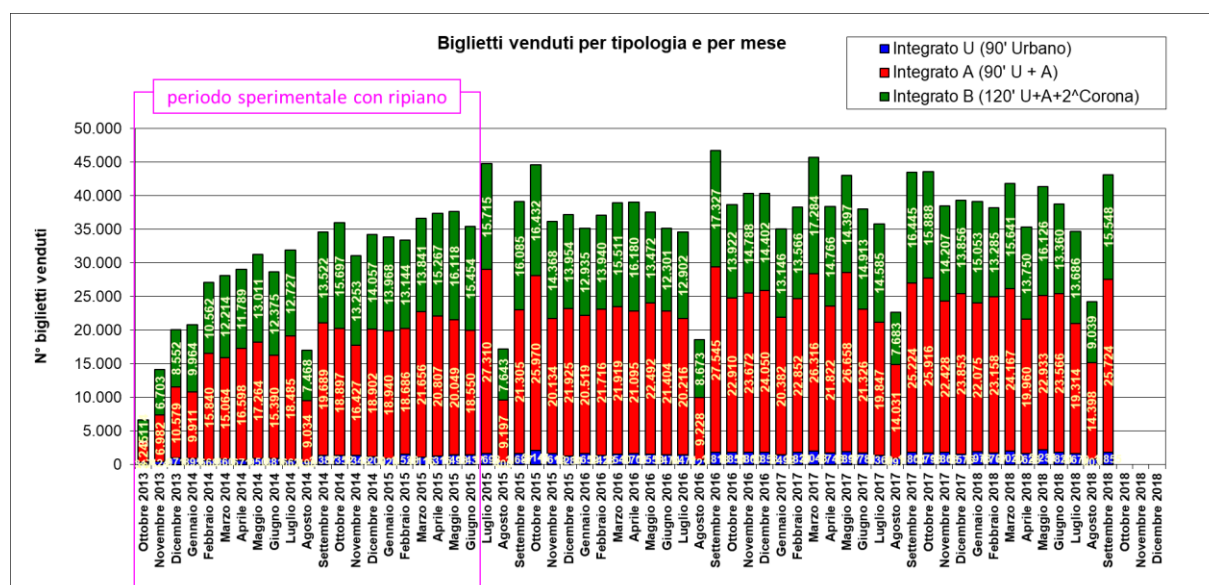


Figura 11 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano

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

A tale scopo nel 2019 proseguirà la fase corrente di interlocuzione con 5T e le Aziende esercenti (GTT, Trenitalia, EXTRA.TO) per individuare la migliore tecnologia disponibile al fine di migrare su bigliettazione elettronica il biglietto integrato metropolitano.

4.1.6.2. Sistema tariffario zonale

La maggiore criticità del sistema tariffario nell'area metropolitana torinese è rappresentata dalla coesistenza di un sistema pentachilometrico per taluni biglietti di corsa semplice e di uno zonale per i restanti biglietti e per tutti gli abbonamenti.

Tale criticità è stata per diversi anni particolarmente forte nel Servizio Ferroviario Metropolitano, in particolare sulla linea sfm1 esercita da GTT tra Pont/Rivarolo a Torino e in sub-affidamento per conto di Trenitalia da Torino a Chieri. Tale criticità ha comportato incoerenze tra biglietto di corsa semplice e integrato.

Con la Deliberazione 23-3968 del 26.09.2016 la Regione Piemonte ha disposto, a parziale modifica della DGR n. 13 – 6608 del 4 novembre 2013, che ai collegamenti ferroviari della tratta Settimo Torinese – Torino - Chieri con stazione di origine o destinazione esterna al nodo di Torino, in luogo dell'applicazione delle tariffe pentachilometriche, venissero applicate le tariffe di corsa semplice calcolate sulle zone Formula.

Tale provvedimento, attuato da Trenitalia dal febbraio 2018, ha contribuito a sanare le incongruenze tariffarie tra i biglietti di corsa semplice di Trenitalia e di GTT e quelle nei confronti del Biglietto Integrato, soprattutto nei viaggi aventi origine o destinazione le città di Chieri e di Settimo T.se.

4.1.6.3. Sistema di bigliettazione BIP e validazione obbligatoria

La Legge regionale n. 1 del 27 gennaio 2015 "Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale" all'art. 21 apporta alcune modifiche alla legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1. stabilendo in particolare che "Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti, in occasione del primo accesso al servizio e ad ogni cambio mezzo, agli obblighi di validazione dei titoli di viaggio caricati su supporto elettronico".

I riferimenti alla validazione obbligatoria compaiono anche nella normativa nazionale (Decreto Legge "Regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale") e si osservano già dei casi di adozione della validazione obbligatoria per tutti i titoli di viaggio in altre parti d'Italia (Emilia-Romagna, Provincia Autonoma di Trento).

Al fine di beneficiare al meglio delle funzionalità offerte dalla bigliettazione elettronica l'AMP ha avviato nel secondo semestre 2015 un Gruppo di Lavoro tra Regione, AMP, Città Metropolitana e Aziende esercenti i servizi per affrontare le problematiche del sistema tariffario e introdurre la validazione obbligatoria attraverso il recepimento di questo obbligo nei regolamenti aziendali per tutti i bacini regionali dove il sistema BIP è attivo, con l'obiettivo di estenderlo a regime alla totalità dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.° 24 del 30/12/2015 è stato approvato un calendario di attività per l'adozione della validazione obbligatoria per i titoli di viaggio caricati su carta BIP.

Nei primi mesi del 2016 il Gruppo di Lavoro si è riunito più volte per definire un crono-programma delle attività da fare a partire dalla campagna di comunicazione. Si partirà con un bando destinato alle Agenzie di comunicazione per selezionare il soggetto che predisporrà gli slogan della campagna, i messaggi pubblicitari e tutto il materiale di comunicazione da affiggere sui mezzi e nelle fermate/stazioni. È prevista anche una campagna promozionale con partner commerciali e nel settore culturale. Parallelamente GTT provvederà a riposizionare al centro vettura una delle validatrici anteriori sui bus 12 metri affinché siano facilmente fruibili da tutte le porte.

Questa iniziativa introduce un maggiore "controllo sociale" e risponde ai desideri di quella parte di opinione pubblica che percepisce un alto tasso di evasione e una bassa efficacia nel controllo dei biglietti da parte dei soggetti preposti.

Nel corso del 2017 si è avviata la validazione obbligatoria sui bus e sui tram che produrrà i suoi pieni effetti nel triennio 2018-2020.

4.1.6.4. Sperimentazioni tariffarie regionali

La Regione Piemonte ha allo studio, con il supporto tecnico di SITl, nuovi modelli per l' "integrazione" tariffaria, a livello, regionale del TPL.

In una prima fase lo studio ha generato una Proposta di modello di struttura tariffaria; in una seconda fase (di recente avvio) si è iniziato a condividere lo studio con Enti e Aziende.

La vision individua un sistema tariffario integrato valido per tutto il trasporto pubblico regionale che offra più libertà, più semplicità e più equità.

Gli obiettivi dichiarati sono:

1. attrarre utenza
2. incrementare la fidelizzazione
3. favorire integrazione e interscambio modale
4. garantire un sistema equo e in linea con le esigenze della domanda
5. rendere più evidente la relazione tariffa-qualità dei servizi
6. promuovere la bigliettazione elettronica.

I principi cardine per lo sviluppo di un nuovo modello di struttura tariffaria sono i seguenti:

1. titoli di viaggio svincolati dalle OD e sliding (Nessun vincolo legato alle zone/linee o al mese/settimana)
2. criterio di tariffazione unico, semplice, ed equo: distanza
3. tariffa proporzionale all'effettivo utilizzo (es. "pago solo se viaggio" e "più viaggio meno pago")
4. sistema di tariffazione integrato personalizzabile (L'utente può costruirsi il proprio "piano tariffario" con i modi che gli servono)
5. tariffa proporzionale al livello di servizio offerto (es. la morbida costa meno della punta)
6. bigliettazione elettronica in post payment.

I vincoli ai quali il nuovo modello di struttura tariffaria dovrà sottostare (almeno in una prima fase di durata adeguata) sono i seguenti:

1. titoli di viaggio aggiuntivi che si affiancano e non si sostituiscono a quelli in uso
2. livelli tariffari tali da non cannibalizzare i titoli attualmente in uso
3. garanzia di mantenimento (e sperabile incremento) degli introiti

4.1.6.5. Sperimentazione nel Bacino Sud

Un "titolo di viaggio dummy" è attualmente in corso di utilizzo per il test di nuovi modelli tariffari nell'ambito di una sperimentazione in corso nella Provincia di Cuneo.

Vi sono più modelli di struttura tariffaria allo studio, al momento l'attenzione è focalizzata su un modello basato sul "best fare", cioè un modello che in base al tempo di utilizzo (giorni, settimana, 4 settimane/mese), al numero di viaggi effettuati e alla distanza percorsa (fascia di percorrenza chilometrica media), indipendente dalle O/D, determina un costo per l'utente parametrato sui costi dei corrispondenti titoli di viaggio "singoli" che dovrebbero essere utilizzati in assenza di un titolo "integrato".

SiTI (ora Links Foundation) sta lavorando alla definizione dei modelli e al settaggio dei relativi parametri, effettuando opportune simulazioni per comprendere gli impatti delle diverse alternative.

4.1.6.6. Sperimentazione nel Bacino metropolitano di Torino (BIP 4 MAAS)

Pr quanto riguarda il Bacino metropolitano di Torino, con D.G.R. Deliberazione della Giunta Regionale 13 luglio 2018, n. 22-7210 la Giunta Regionale ha approvato una misura nell'ambito dei fondi POR FESR 2014 – 2020 Obiettivo specifico II.2c.2 "Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi pienamente interoperabili" che prevede il finanziamento delle attività necessarie all'implementazione del *Sistema integrato BIP 4 MAAS*.

La sperimentazione, che avrà luogo indicativamente nel biennio 2019-2020, si ispira ai principi cardine sopra enunciati (principio n. 3 "pago solo se viaggio" e "più viaggio meno pago" e principio n. 6 "bigliettazione elettronica in post payment"). In una prima fase verrà coinvolto un campione di circa 2.000 soggetti appartenenti alle Istituzioni universitarie e dipendenti delle amministrazioni pubbliche locali, che prevede il caricamento sulla Carta BIP di un titolo di viaggio speciale. Gli utenti dovranno iscriversi al portale BIP, associare una carta di debito o credito e associare la propria carta BIP. A quel punto avranno la possibilità di spostarsi utilizzando tutti i servizi di TPL delle Aziende aderenti alla sperimentazione. A scadenze prestabilite il sistema applicherà un algoritmo di *best fare* che, tenendo conto degli spostamenti effettuati dall'utente, calcolerà la tariffa più conveniente, scegliendo tra gli abbonamenti e i biglietti offerti dal vettore o presenti nel sistema tariffario integrato in vigore.

In questa prima fase sperimentale gli Enti costituiranno un sistema di garanzie per compensare le Aziende dei mancati ricavi in caso l'utente non sia solvibile. A regime dovrà essere previsto un soggetto unico che si occuperà della commercializzazione e del clearing.

L'Agenzia ha partecipato ai tavoli istituzionali ed operativi convocati dalla Regione nel corso del 2018 al fine di condividere il progetto con le Aziende di trasporto. Il partner tecnologico di Regione per questo progetto è ST.

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:

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 12).



Figura 12 – 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 13).

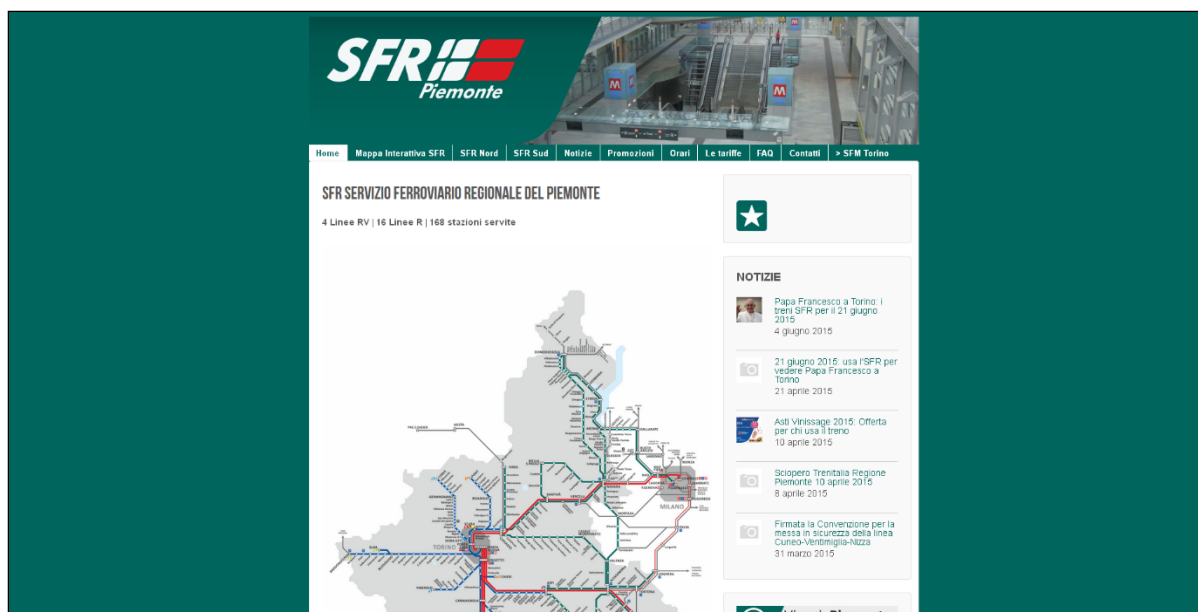


Figura 13 - Home Page del sito SFR

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 14).

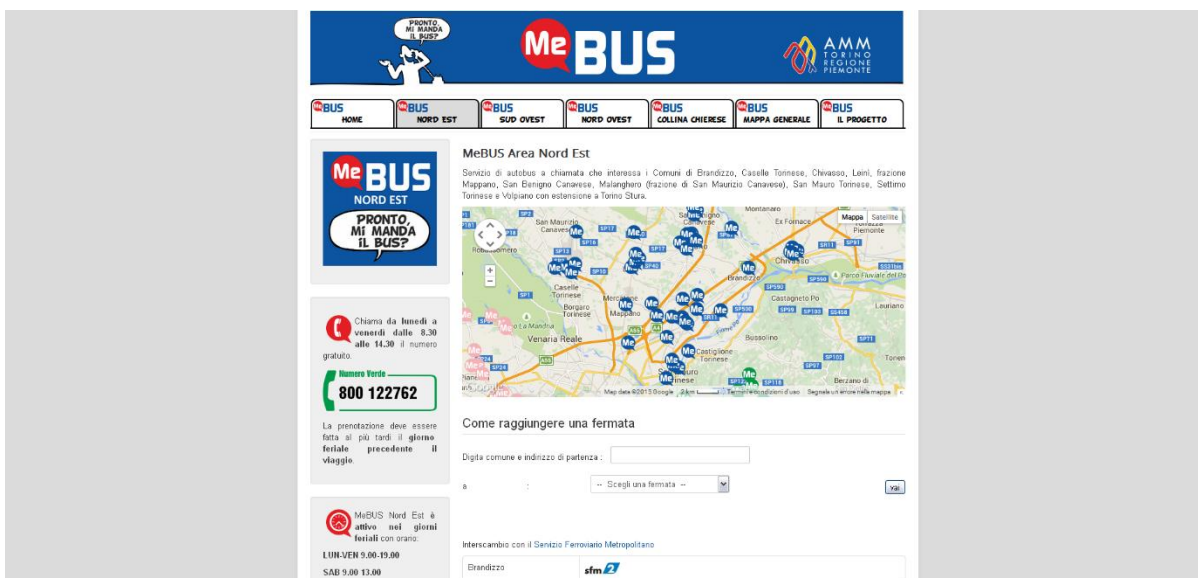


Figura 14 – sito MeBUS

I siti tematici SFM, SFR e MeBUS adottano tecnologie “responsive” (che consentono, cioè, di adattare la visualizzazione dei contenuti a schermi di dimensioni molto diverse).

Social Network

L'Agenzia comunica con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook dell'SFM. Attraverso questo canale 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 a settimana. Viene risposto alla maggior parte dei

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.

Sito istituzionale

Oltre a curare la redazione dei siti appena descritti, dedicati a specifici servizi di trasporto, l'Agenzia cura il proprio sito istituzionale, in cui oltre agli adempimenti di informazione e trasparenza dettati dalla normativa vigente, fornisce informazioni inerenti:

- le attività di programmazione, pianificazione e progettazione del trasporto pubblico;
- la gestione contrattuale dei servizi di trasporto;
- il monitoraggio dei servizi;
- le attività di studio, indagine e redazione statistica inerente la mobilità;
- le tariffe del trasporto pubblico.

Nei primi mesi del 2017 il sito è stato aggiornato, passando ad una grafica più moderna e adeguata ai nuovi *device* di visualizzazione dei siti internet.



Figura 15 - sito Agenzia della mobilità piemontese

4.1.8. Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2019, rilevati alla data di stampa del bilancio, ammontano ad Euro 498.627.027,81 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 193.335.107,60;
- Programma 02 "Trasporto pubblico locale": Euro 305.147.899,10
- Programma 03 "Trasporto per vie d'acqua" Euro 144.023,10.

Tali somme trovano integrale copertura nelle entrate previste sulla competenza 2019, salvo Euro 165.430,88 finanziati da entrate 2018 tramite il Fondo pluriennale vincolato di parte corrente ed inerenti spese del personale.

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2019, rilevati alla di stampa del bilancio, ammontano invece ad Euro 311.055,14 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 118.231,92;
- Programma 02 "Trasporto pubblico locale": Euro 192.823,22.

Tali somme trovano integrale copertura nelle entrate 2019, tramite utilizzo del Fondo pluriennale vincolato di parte corrente.

4.2. 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 deliberazione del C.d. A. n. 23 del 6 settembre 2018, ha ridefinito il proprio fabbisogno per il triennio 2018-2020 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.

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. Per tale motivo con la predetta deliberazione è stata definita la "Dotazione ottimale" per permettere all'Agenzia di svolgere al meglio le funzioni ad essa attribuite.

Nel complesso l'Agenzia, fermo restando il limite di spesa come sopra definito, tenuto conto del limite assuntivo legato al turn-over, di cui all'art. 1 comma 562 del D.lgs. 296/2006, ha previsto l'assunzione di n. 5 unità di personale di categoria D nel triennio 2018-2020.

Fatta salva la 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 poteva effettuare nel triennio 2018-2020 sono state limitate a n. 5 (corrispondenti al numero di cessazioni del rapporto di lavoro con l'Agenzia verificatesi nel periodo 2014-2018).

Tra le azioni di reclutamento, è stata anche contemplata l'attuazione della previsione contenuta nell'art. 22 del D.L. 75/2017 il quale prevede che al fine di valorizzare le professionalità interne, è possibile attivare, nei limiti delle vigenti facoltà assunzionali, procedure selettive per la progressione tra le aree riservate al personale di ruolo, fermo restando il possesso dei titoli di studio richiesti per l'accesso dall'esterno. Il numero di posti per tali procedure selettive riservate non può superare il venti per cento di quelli previsti nei piani dei fabbisogni come nuove assunzioni consentite per la relativa area o categoria. Nell'attuazione del piano del fabbisogno tale procedura di reclutamento è stata conclusa nell'anno 2018 con l'assunzione di una persona in categoria D.

All'interno del citato Piano triennale del fabbisogno è stato inoltre previsto che l'Agenzia al fine di completare il reclutamento possa reperire personale tramite l'istituto del comando o ricorrendo a procedure di mobilità.

Attualmente a seguito all'espletamento della procedura che ha dato attuazione alla "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 l'ente oggi si avvale di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno n. 1 dipendente a tempo parziale della Città Metropolitana.

Il Piano del fabbisogno ha previsto che qualora le procedure di mobilità, legate all'attuazione delle convenzioni per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale sottoscritte con Città Metropolitana e le altre Province, nonché le procedure di mobilità avviate ai sensi dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, non fossero sufficienti a coprire i posti vacanti, al fine di consentire la copertura dei posti di dotazione organica, sarebbe necessaria la cessione di ulteriori capacità assunzionali da parte di enti soggetti ai limiti di spesa per il personale.

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

Allo stato attuale non sono state ipotizzate nuove assunzioni a tempo indeterminato per l'anno 2020.

In relazione ai posti da Fabbisogno non coperti con le predette azioni di reclutamento, il PTFP sarà oggetto di aggiornamento in funzione delle procedure di mobilità che potranno essere avviate ai sensi dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia ed in esito alla sottoscrizione delle 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.

Al presente documento è allegato il "Piano Triennale del Fabbisogno di personale 2018-2020" dell'Agenzia della mobilità piemontese. (APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale 2018-2020).

5. APPENDICE: AMP BAROMETER 2012-2017

Questo documento contiene le serie di dati di maggiore interesse raccolte dall'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) ogni anno in occasione della pubblicazione del rapporto "EMTA Barometer" e riferite all'area di competenza dell'Agenzia.

Le serie storiche sono riferite al periodo 2012 -2017.

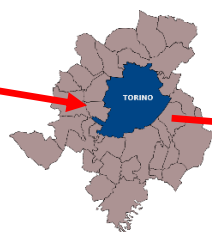
Alcuni dati sono stati calcolati anche per l'area di competenza in vigore prima dell'approvazione del nuovo Statuto (Torino e 31 comuni della cintura).

La nuova area di competenza comprende l'intero territorio della Regione Piemonte.

Dove siamo
La nostra area

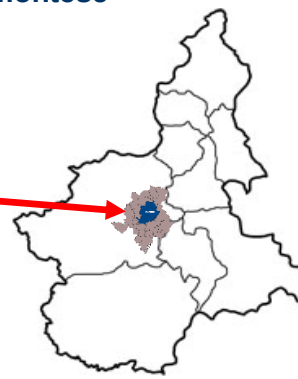


2003: istituita come AMM
"Agenzia per la Mobilità
Metropolitana"



AREA METROPOLITANA
(Torino + 31 comuni)

2015: evoluzione verso
l'Agenzia della mobilità
piemontese



REGIONE PIEMONTE

5.1. Popolazione e territorio

5.1.1. Popolazione

La tabella seguente mostra l'evoluzione della popolazione nella Regione Piemonte tra il 2012 e il 2017.

		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Area	Description						
Torino	# Residenti al 31 dicembre	872.091	902.137	898.714	890.529	886.837	884.733
area metropolitana		1.515.786	1.553.232	1.550.216	1.541.780	1.538.196	1.534.542
Regione		4.413.784	4.439.675	4.426.408	4.404.246	4.392.526	4.378.075

5.1.2. Territorio

Questa tabella espone alcune caratteristiche geografiche dell'area di competenza di AMP.

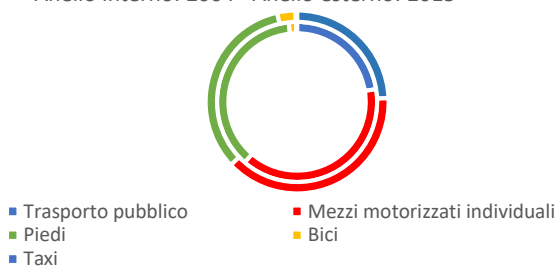
Territorio		(2012-13)
Misura	Area	
Superficie totale (km ²)	Torino	130
	Area metropolitana	838
	Regione	25.387
Urbanizzato (superficie edificata) (km ²)	Torino	77
	Regione	1.771

5.2. Mobilità

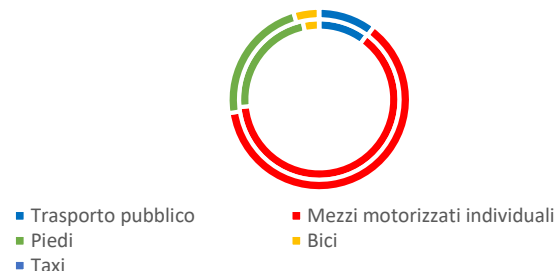
I dati si basano sulle due indagini campionarie IMQ condotte rispettivamente nel 2004 e nel 2013. La tecnica di rilevazione utilizzata è CATI (Computer aided telephone interview) e il campione è stato, nel 2013, di 52119 persone di età superiore o uguale a 11 anni.

Mobilità		2004	2013
Misura	Area		
Spostamenti giorno medio (tutti i modi – tutti gli scopi)	Torino	1.929.400	1.657.877
	Regione	9.737.332	8.226.991
Quota modale del trasporto pubblico (viaggi con uno del TP)	Torino	22,44%	24,34%
	Regione	10,11%	10,25%
Quota modale dei mezzi motorizzati individuali	Torino	38,93%	38,58%
	Regione	63,38%	62,37%
Quota modale degli spostamenti a piedi	Torino	36,97%	33,58%
	Regione	23,19%	22,80%
Quota modale della bicicletta	Torino	1,46%	3,23%
	Regione	3,26%	4,51%
Quota modale del taxi	Torino	0,20%	0,27%
	Regione	0,06%	0,07%

Quota modale a Torino
Anello interno: 2004 - Anello esterno: 2013



Quota modale nella Regione
Anello interno: 2004 - Anello esterno: 2013



5.3. Tasso di Motorizzazione

Il tasso di motorizzazione è fornito dall'ACI e aggiornato annualmente.

Tasso di motorizzazione		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Area	Descrizione						
Torino	Numero di autovetture presenti nei pubblici registri # auto/1000 abitanti	594	614	617	618	639	677
Area metropolitana		622	615	617	619	633	632
Regione		637	636	656	646	656	671

5.4. Offerta

5.4.1. Offerta di trasporto e rete

Offerta di trasporto e rete		2017						
Misura	Unità	Bus urbani	Bus extraurbani	Tram	Metro	Ferrovie metropolitane	Ferrovie regionali	Altro
Lunghezza della rete ¹	km	850	99.350	80	13	160	1.737	1
Numero di linee per modo	# linee	100	631	8	1	8	22	3
Numero di stazioni/fermate per modo ²	# stazioni	3.766	5.260		21	79	118	16
Flotta per modo ³	# veicoli / # unità su ferro	884	1.796	195	58		434	7
Numero di operatori per modo	Affidamenti In-house	1	13	0	0	2	1	1
	# contratti							
	Affidamenti con gara	1	14	1	1	0	1	2
	# contratti							

¹ Bus urbani ed extraurbani: somma lunghezza linee – Ferrovie regionali includono anche la parte di rete condivisa tra ferrovie regionali e metropolitane.

² Le stazioni ferroviarie servite esclusivamente dalle linee metropolitane sono indicate nella colonna "Ferrovie metropolitane". Tutte le altre stazioni (solo regionali e regionali + metropolitane) sono indicate nella colonna "Ferrovie Regionali".

³ Numero di veicoli o unità su ferro per modo. Un veicolo (bus) o unità su ferro (tram, metro, ferrovie metropolitane, ferrovie regionali) è la più piccola unità capace di effettuare servizio commerciale. Nell'esercizio, molte di queste unità possono essere accoppiate per formare un convoglio più lungo. Per i veicoli usati nelle ferrovie metropolitane: vedi ferrovie regionali.

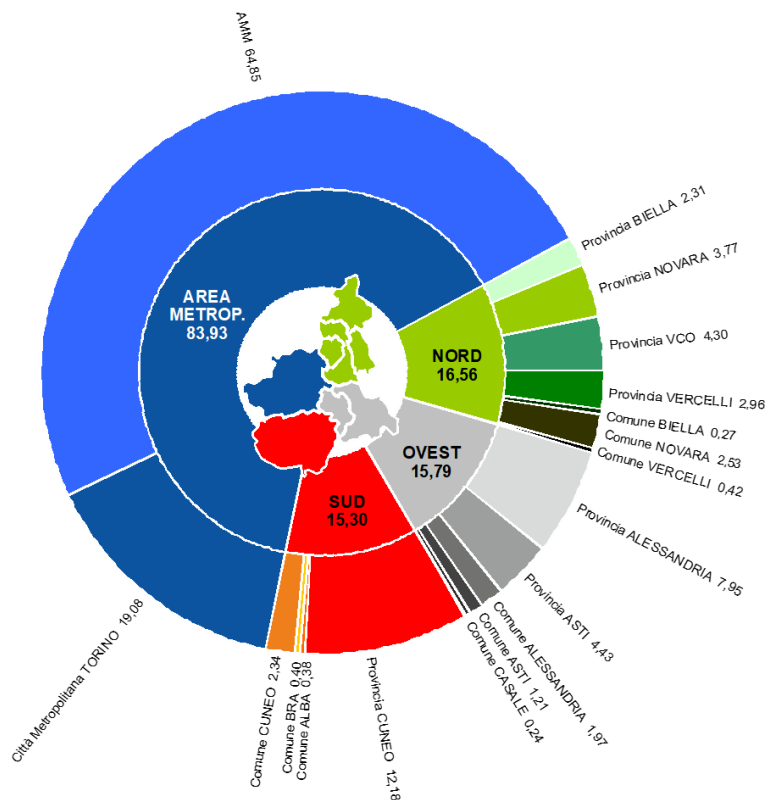
5.4.2. Servizio offerto

La tabella sottostante riporta l'ammontare di servizio offerto annualmente ed espresso in unità km.

Servizio offerto		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Misura	Area						
Miliardi di Veicoli km / anno	Tutti i servizi nella Regione	157,19	149,64	144,30	134,42	132,88	130,70
	- ferrovie	19,98	19,42	19,16	19,00	18,83	19,08
	- bus, tram, metro, altri modi	137,21	130,21	125,14	115,42	114,05	111,61
	- Torino e Area metropolitana	60,14	56,18	55,12	46,34	45,22	44,09
	- resto della Regione	77,07	74,04	70,02	69,08	68,84	67,52

5.5. Servizio offerto nei Bacini

L'area di competenza dell'Agenzia è suddivisa in 4 bacini: il grafico sottostante mostra l'ammontare del servizio non ferroviario offerto in ciascun bacino. Almeno due terzi dell'offerta sono concentrati nell'area metropolitana di Torino.



5.6. Domanda di Trasporto

La tabella sottostante evidenzia la domanda annua rendicontata dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

Domanda di trasporto		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Misura	Area						
Domanda annua # passeggeri saliti in milioni ⁴	Tutti i servizi nella Regione	350,08	352,28	356,75	380,04	389,56	391,95
	- ferrovie	46,43	46,94	47,75	49,23	49,92	51,44
	- bus, tram, metro, altri modi	303,65	305,34	309,00	330,81	339,64	340,51
	- Torino e Area metropolitana	228,45	235,69	243,73	261,23	270,69	275,38
	- resto della Regione	75,20	69,65	65,27	69,58	68,94	65,13

5.7. Aspetti Economici

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

Financial		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Misura	Area						
Ricavi da traffico (Milioni €)	Tutti i servizi nella Regione	251,02	246,27	253,77	255,96	262,87	265,30
	- ferrovie	89,57	86,21	93,13	94,87	98,30	104,87
	- bus, tram, metro, altri modi	161,45	160,06	160,64	161,08	164,56	160,44
	- Torino e Area metropolitana	99,22	94,47	95,41	97,08	100,19	98,21
	- resto della Regione	62,23	65,59	65,23	64,00	64,38	62,22
Misura	Area						
Compensazioni economiche (Milioni €)	Tutti i servizi nella Regione	527,64	496,30	497,12	494,44	486,53	479,55
	- ferrovie	225,63	216,77	212,30	216,70	217,36	221,49
	- bus, tram, metro, altri modi	302,00	279,53	284,83	277,74	269,17	258,06
	- Torino e Area metropolitana	175,89	158,23	167,41	164,86	159,92	152,71
	- resto della Regione	126,11	121,30	117,42	112,87	109,25	105,35

⁴ Passeggeri saliti su ogni singolo modo di trasporto

5.8. Materiale Rotabile

Numero di autobus autorizzati nel database regionale.

Autobus		2017			
Sistema di propulsione	Descrizione	Bus urbani		Bus extraurbani	
		Numero di veicoli	Percentuale sul totale	Numero di veicoli	Percentuale sul totale
Diesel	Euro III - V (inclusa EEV)	898	67,7%	1177	89,0%
Diesel	Euro VI	37	2,8%	144	10,9%
Ibrido (non plug-in)		5	0,4%		0,0%
Elettrico carica in deposito		29	2,2%		0,0%
Elettrico carica in linea		23	1,7%		
Gas naturale	LPG e CNG	334	25,2%	1	0,1%
TOTALE		1326	100,0%	1322	100,0%

5.9. Personale

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

PT operators personnel	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Area						
Tutti i servizi nella Regione	9.215	9.101	8.776	8.641	8.480	8.286
- Ferrovie	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973
- bus, tram, metro, altri modi	6.860	6.855	6.657	6.607	6.468	6.313
- Torino e Area metropolitana	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686
- resto della Regione	2.851	2.895	2.734	2.774	2.696	2.627

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

Ad integrazione dei dati già presentati nell'AMP Barometer, nei paragrafi che seguono vengono esposti ulteriori dati e indicatori ritenuti significativi per la comprensione del funzionamento del sistema di mobilità a livello metropolitano e regionale.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 (vedi successivo punto 2.2.9) il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- Bacino metropolitano, comprendente il territorio della Città metropolitana di Torino;
- Bacino Nord-Est, comprendente il territorio delle Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli;
- Bacino Sud-Est, comprendente il territorio delle Province di Alessandria ed Asti;
- Bacino Sud, comprendente il territorio della Provincia di Cuneo.

Tale suddivisione è stata recepita sia dal punto di vista istituzionale sia dal punto di vista funzionale dallo statuto dell'Agenzia che prevede la costituzione delle Assemblee e delle Commissioni Tecniche di Bacino.

Un quadro conoscitivo più completo si potrà avere con l'approvazione del Piano Triennale dei servizi anche attraverso il lavoro sviluppato con le Assemblee e le Commissioni Tecniche di Bacino.

6.1.1. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Le tabelle che seguono riportano la quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata rispetto alla mobilità motorizzata. Nel caso della Regione Piemonte nel suo complesso i dati sono disponibili solo per gli anni 2004 e 2013 (anni di svolgimento delle indagini IMQ a livello regionale), mentre per la Provincia di Torino la serie storica comprende anche le edizioni del 2006, 2008 e 2010.

A livello di Regione si evidenzia un leggero incremento della quota modale del trasporto pubblico tra il 2004 e il 2013 (Tabella 5).

Tabella 5 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2013
Trasporto pubblico	14,0%	14,6%
Auto privata	86,0%	85,4%

Fonte: Indagini IMQ 2004 e 2013

A livello di ex Provincia di Torino la quota modale del trasporto pubblico è cresciuta negli ultimi 10 anni di oltre tre punti percentuali (Tabella 7).

Tabella 6 – Quota modale per Provincia

	2004		2013	
IMQ 2004	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%

Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%
Cuneo	8,9%	91,1%	8,2%	91,8%
Novara	8,3%	91,7%	7,4%	92,6%
Torino	19,7%	80,3%	21,2%	78,8%
Verbano-Cusio-Ossola	6,9%	93,1%	5,9%	94,1%
Vercelli	7,2%	92,8%	7,3%	92,7%
Totale Regione	14,0%	86,0%	14,6%	85,4%

Tabella 7 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni)

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	19,7%	18,4%	20,4%	21,1%	21,2%
Auto privata	80,3%	81,6%	79,6%	78,9%	78,8%

Fonte: Indagini IMQ

Anche con riferimento all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni), si evidenzia una ripresa della quota modale del trasporto pubblico: nel 2006 essa si attestava al 23%, mentre nel 2013 supera il 27% seppure in un contesto di diminuzione in termini assoluti della mobilità (vedi tabella seguente).

Tabella 8 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	26,0%	22,8%	26,4%	26,4%	27,1%
Auto privata	74,0%	77,2%	73,6%	73,6%	72,9%

Fonte: Indagini IMQ

Nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta valori più elevati ed un andamento crescente nel periodo 2004 – 2013 (vedi tabella seguente).

Tabella 9 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	32,8%	28,2%	33,5%	34,1%	34,4%
Auto privata	67,2%	71,8%	66,5%	65,9%	65,6%

Fonte: Indagine IMQ 2013

6.1.2. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)

Nella tabella che segue sono riportati i dati di produzione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. I dati relativi al 2017 sono tratti dai consuntivi contrattuali e dalla banca dati dell'Osservatorio MIT. Con riferimento alle due ultime annualità non sono disponibili tutti i dati disaggregati per il servizio urbano e suburbano di superficie di Torino e per la metropolitana. Pertanto alcune tabelle riportano il dato aggregato in celle unite. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, il nuovo "contratto ponte" entrato in vigore a partire dal 2017 ha ricompreso al suo interno tutti i servizi erogati da Trenitalia sia a livello metropolitano che a livello regionale, pertanto nella rendicontazione

contrattuale non vi è più la distinzione tra le due tipologie di servizi e non è possibile presentare un dato disaggregato.

6.1.2.1. Dati di produzione

Tabella 10 – Dati di produzione relativi all’area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15	4,20	4,12	4,14
Metropolitana ⁵	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76	2,67	2,51	2,51
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,44	43,87	42,89	41,76
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,96	4,44	4,63	4,51	4,54	4,53	n/d
Sostitutivi ferroviari ⁶	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42	0,40	0,35	0,19	0,05	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	67,19	66,54	66,42	66,90	62,69	58,29	56,20	55,47	54,10	

6.1.2.2. Passeggeri trasportati

Nella tabella che segue sono riportati i dati di frequentazione dei servizi relativi all’area metropolitana di Torino. Sono riportati i dati fino al 2017.

Tabella 11 - Passeggeri trasportati

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77	4,02	3,85	3,87	4,03
Contratti Bus, Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	211,51	199,51	204,74	205,48	270,69	275,56
Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75	39,82	41,12		
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	12,02	12,48	13,30	14,59	15,62	17,99	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	186,45	189,67	193,52	209,12	228,01	216,58	223,35	224,94	292,56	

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

⁵ Valore espresso in treni*km (per ottenere i “Km Convenzionali” secondo la terminologia adottata da GTT occorre moltiplicare il dato per 4. Vale la seguente catena di uguaglianze: 1 treno*km = 2 veicoli*km = 4 vetture*km [casse*km] = 4 Km convenzionali).

⁶ La voce “sostitutivi ferroviari” dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L'insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus*Km.

6.1.2.3. Dati economici

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati economici dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. Le compensazioni economiche possono essere suscettibili di variazioni a seguito delle verifiche dei consuntivi di ciascun specifico contratto di servizio.

Tabella 12 - Compensazioni

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31	5,24	5,10	5,22
Metropolitana ⁷	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94	14,71	14,77	14,77	16,85
Contratti Bus e Tram Urbani	170,94	173,85	174,36	173,15	165,19	148,71	142,99	138,34	139,36	137,72
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,74	55,82	70,74	64,12	64,88	66,70	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	241,91	245,57	246,13	254,42	249,42	240,93	227,13	223,23	225,93	

Tabella 13 - Compensazioni al netto infrastruttura

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ⁸	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31	5,24	5,10	5,23
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	6,84	5,60	5,66	5,65	131,95
Contratti Bus e Tram Urbani	160,26	163,13	163,56	162,35	154,39	137,83	132,10	127,43	128,44	
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,18	35,38	46,13	39,85	39,71	44,23	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	206,09	210,41	210,84	216,03	209,15	196,34	182,86	178,04	183,42	

Tabella 14 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47	1,32	1,36	1,32	1,29
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,18	0,14	0,14	0,47	0,47
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,94	0,92	0,84	0,73	0,69	0,65	0,62		

⁷ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

⁸ Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio. Le compensazioni al netto infrastruttura per i contratti urbano e suburbano Torino e metropolitana nel 2016 sono calcolate adeguando il dato dell'anno precedente in base al 50% del TIP pubblicato dal Dipartimento del Tesoro (0,2% per il 2016). L'incidenza infrastruttura dei contratti ferroviari è quella dichiarata dalle Aziende sulla piattaforma MIT alle voci Corrispettivo gestione infrastruttura e Canone accesso infrastruttura. Nel 2017 l'incidenza dell'infrastruttura è quella dichiarata sulla piattaforma MIT anche per i contratti urbani.

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	2,83	3,47	2,73	2,54	2,46	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	1,03	1,04	1,02	0,98	0,86	0,87	0,79	0,77	0,61	

Tabella 15 - Ricavi da traffico

Ricavi da traffico (milioni €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07	5,67	6,29	6,24	6,53
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64	12,92	13,69	97,10	98,21
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60	81,46	83,30		
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	14,18	14,40	15,47	16,51	17,50	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	92,35	94,99	102,91	118,54	113,71	115,51	119,79	120,84	

Tabella 16 - Rapporto Ricavi/Costi

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura)⁹	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%	51,6%	54,5%	55,0%	55,0%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	64,9%	69,7%	70,8%	43,1%	42,7%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,7%	30,0%	30,5%	32,4%	36,5%	37,8%	38,7%	39,7%		
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	28,6%	23,8%	28,0%	29,4%	28,4%	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	30,5%	31,1%	32,3%	36,2%	36,7%	38,7%	40,2%	39,7%	

6.1.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero

Infrastrutture e Trasporti

L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale è stato costituito con Decreto Interministeriale n. 325 del 25 novembre 2011 sottoscritto tra i Ministri delle infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze e dei rapporti con le regioni che ne definisce la struttura e le modalità di funzionamento.

L'Osservatorio ha l'obiettivo di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

La ripartizione del 10% delle risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale avverrà previa verifica del raggiungimento degli obiettivi relativamente al soddisfacimento della domanda di

⁹ Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

trasporto pubblico, al rapporto Ricavi/Costi, e a livelli occupazionali appropriati. Tali indicatori dovranno essere pertanto costantemente monitorati.

I dati che seguono sono stati estratti dalla Banca Dati nazionale a fine 2017 a seguito della fase di aggiornamento delle annualità 2012-2015 che è stata effettuata nel corso del 2017. Alcuni dati potranno ancora subire delle correzioni in quanto sono in corso delle verifiche su alcune voci risultate anomale a livello di singolo affidamento laddove, a seguito di rinnovi in corso d'anno o subentro di altro soggetto gestore, il valore non risulta del tutto coerente con quelli delle annualità precedenti.

Tabella 17 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est

Bacino nord-est							
Totale Bacino nord-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	17.707.056	16.648.729	15.665.636	15.379.575	15.672.637	15.604.746
Ricavi	R	15.699.559	16.543.674	17.317.890	15.796.116	17.374.426	16.478.296
Corrispettivi	C	31.017.392	29.083.089	27.947.510	25.581.826	26.164.589	26.015.848
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	30.833.159	28.894.373	27.629.279	25.581.826	26.131.278	25.986.568
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	39,9%	38,8%
Passeggeri trasportati	PAX	18.741.353	18.334.386	17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638

Tabella 18 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est

Bacino sud-est							
Totale Bacino sud-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	16.002.455	15.954.529	13.656.142	13.611.538	13.487.791	12.333.132
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249	10.226.296	9.411.593	8.438.292
Corrispettivi	C	27.073.866	26.512.519	26.371.684	24.897.865	21.481.098	19.054.382
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	61.490	71.793
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	26.810.275	26.243.643	26.108.742	24.897.865	21.419.608	18.982.589
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	30,8%
Passeggeri trasportati	PAX	13.649.284	11.325.652	10.341.323	11.764.007	10.243.536	7.569.123
Addetti	ADD	625	649	601	570	567	514

N.B.: Nella presente tabella non è presente il servizio urbano di Asti.

Tabella 19 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud

Bacino sud							
Totale Bacino Sud		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	14.567.866	14.229.465	14.102.355	13.929.134	14.035.788	14.239.638
Ricavi	R	12.078.319	13.108.228	13.758.391	13.686.172	13.248.032	13.580.330
Corrispettivi	C	22.899.756	22.695.757	22.724.504	22.313.513	22.333.594	22.269.297
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.840	10.441	117.811	131.949
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	22.791.480	22.591.683	22.620.664	22.303.072	22.215.783	22.137.348
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,6%	36,7%	37,8%	38,0%	37,4%	38,0%
Passeggeri trasportati	PAX	15.592.789	15.444.240	14.759.369	15.482.953	15.760.680	15.822.353
Addetti	ADD	486	490	488	492	509	503

Tabella 20 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitano

Bacino metropolitano							
Tutti i servizi		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	88.929.790	83.382.089	81.714.589	72.501.426	70.856.243	69.436.308
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380	121.375.065	124.528.913	121.938.359
Corrispettivi	C	221.011.489	201.238.078	207.781.410	204.944.204	199.187.049	190.722.864
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	200.143.805	179.245.960	186.564.188	185.077.600	176.039.444	169.577.785
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%
Passeggeri trasportati	PAX	255.665.133	260.236.518	266.781.060	284.957.000	294.826.386	299.260.246
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.754	4.658

Tabella 21 - Dati da Osservatorio MIT - Ferrovie

Contratti ferroviari							
Tutti i contratti ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	19.980.987	19.423.301	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	159.366.539	150.334.320	148.101.112	148.576.980	150.574.838	152.713.164
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%
Passeggeri trasportati	PAX	46.431.900	46.943.300	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973

Tabella 22 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte							
Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	157.188.153	149.638.113	144.298.126	134.419.489	132.880.084	130.695.686
Ricavi	R	251.015.987	246.269.592	253.767.801	255.956.355	262.866.047	265.300.305
Corrispettivi	C	527.637.472	496.296.613	497.123.165	494.440.623	486.530.521	479.552.500
Infrastruttura	I	87.692.214	88.986.634	86.099.180	88.003.280	90.149.570	90.155.046
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	439.945.259	407.309.980	411.023.986	406.437.343	396.380.951	389.397.454
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,9%	40,5%
Passeggeri trasportati	PAX	350.080.459	352.284.096	356.748.806	380.043.843	389.562.512	391.953.627
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.480	8.286

Tabella 23 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte							
Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produzione	Veicoli*Km	137.207.166	130.214.812	125.138.721	115.421.673	114.052.460	111.613.823
Ricavi	R	161.447.159	160.063.922	160.640.911	161.083.650	164.562.965	160.435.276
Corrispettivi	C	302.002.504	279.529.443	284.825.108	277.737.408	269.166.330	258.062.391
Infrastruttura	I	21.423.785	22.553.784	21.902.235	19.877.045	23.360.217	21.378.101
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	280.578.719	256.975.659	262.922.873	257.860.363	245.806.113	236.684.290
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	40,1%	40,4%
Passeggeri trasportati	PAX	303.648.559	305.340.796	308.999.764	330.811.575	339.638.995	340.514.812
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.468	6.313

6.1.4. Le esigenze di mobilità dei cittadini

La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali, costituisce inoltre uno strumento per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati.

6.1.4.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte

I dati che verranno di seguito esposti sono un quadro di sintesi della mobilità delle persone residenti in Piemonte e della qualità percepita dai cittadini con riferimento ai mezzi di trasporto (trasporto pubblico, auto, bicicletta) raccolti attraverso le indagini IMQ del 2004 e del 2013.

Le indagini IMQ sono indagini campionarie telefoniche condotte presso i residenti su campioni rappresentativi della popolazione maggiore di 10 anni stratificati per classi di sesso e per età.

Per quanto riguarda l'ultima edizione (IMQ2013) la distribuzione del campione di intervistati e della corrispondente popolazione maggiore di 10 anni è riportata in Tabella 24 - Campione e Popolazione

Tabella 24 - Campione e Popolazione

residenza	Campione (Interviste)	Popolazione > 10 anni	Tasso di Campionamento
Torino	8240	827471	1,00%
Cintura di Torino (31 Comuni [*])	17500	578384	3,03%
Resto Provincia Torino	6720	665191	1,01%
Provincia di Vercelli	1668	160871	1,04%
Provincia di Novara	3331	330319	1,01%
Provincia di Cuneo	5365	529472	1,01%
Provincia di Asti	2038	197292	1,03%
Provincia di Alessandria	4089	391354	1,04%
Provincia di Biella	1689	166020	1,02%
Provincia del VCO	1479	146117	1,01%
TOTALE	52119	3992491	1,31%

[*] Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro Torinese, Cambiano, Candiolo, Carignano, Caselle Torinese, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leini, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Torinese, Pianezza, Pino Torinese, Piobesi Torinese, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro Torinese, Santena, Settimo Torinese, Trofarello, Venaria Reale, Vinovo, Volpiano.

Il campione, è stato stratificato su 2 classi di sesso, 8 classi di età e 208 zone geografiche; il dimensionamento del campione corrisponde al 3% della popolazione residente di età maggiore o uguale a 11 anni nelle zone geografiche appartenenti alla cintura di Torino ed all'1% della popolazione residente di età maggiore o uguale a 11 anni altrove (con densificazione del campione in alcune zone con scarsa popolazione residente).

La numerosità del campione è stata calcolata per ottenere un intervallo (percentuale) di confidenza dell'1%-2%, con livello di confidenza del 90%, sul valore della mobilità individuale complessiva (inclusi gli individui che non si spostano) distintamente per le 4 macrozone

- Città di Torino
- Cintura di Torino
- Resto della Città Metropolitana di Torino
- Altre province del Piemonte

e per ottenere un intervallo (percentuale) di confidenza dell'3%-4%, con livello di confidenza del 90%, sul valore della mobilità individuale con uso del trasporto pubblico (inclusi gli individui che non si spostano con il trasporto pubblico) distintamente per le 2 macrozone

- Città di Torino
- Cintura di Torino.

I dati qui presentati sono una selezione delle elaborazioni che vengono effettuate dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese con riferimento all'intera popolazione della Regione nell'ambito delle sue competenze istituzionali.

Dal confronto tra le indagini IMQ2004 e IMQ2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nella Regione.

I dati rilevati sul mezzo utilizzato per lo spostamento mostrano che a livello regionale si ha, nel 2013, una lieve riduzione nell'uso dell'auto; si passa infatti dal 62% del 2004 al 61,2% dell'ultima indagine campionaria, di conseguenza si ha un innalzamento delle altre modalità. Gli spostamenti non motorizzati piedi e bicicletta rispettivamente coprono il 22,4 % e il 4,4% della ripartizione modale. Questa, ovviamente cambia sensibilmente a seconda della provincia analizzata, nelle province di Alessandria, Asti, Biella e Vercelli si registra una marcata diminuzione della quota percentuale del mezzo privato (tra 2,1 e 3,5 punti percentuali) così come a Torino anche se più ridotta (0,9 punti percentuali). Mentre hanno una tendenza opposta le province di Cuneo, Novara e Verbania (tra 1,2 e 2,3 punti percentuali di incremento nell'uso dell'auto).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, a parte il caso della Provincia (ora Città Metropolitana) di Torino ove il dato di ripartizione modale è pesantemente influenzato dagli stili di mobilità nell'area metropolitana torinese, si riscontra come nelle province piemontesi il TP raggiunga nel 2013 quote di mercato comprese tra il 2,3% (Biella) e l'8,2% (Asti). A livello di confronto pluriennale 2004-2013 emerge come il trasporto pubblico sia cresciuto in termini di quota di mercato solo nella provincia di Asti (+2 punti percentuali), mentre il calo più vistoso si registra nella provincia di Biella (-1,6 punti percentuali).

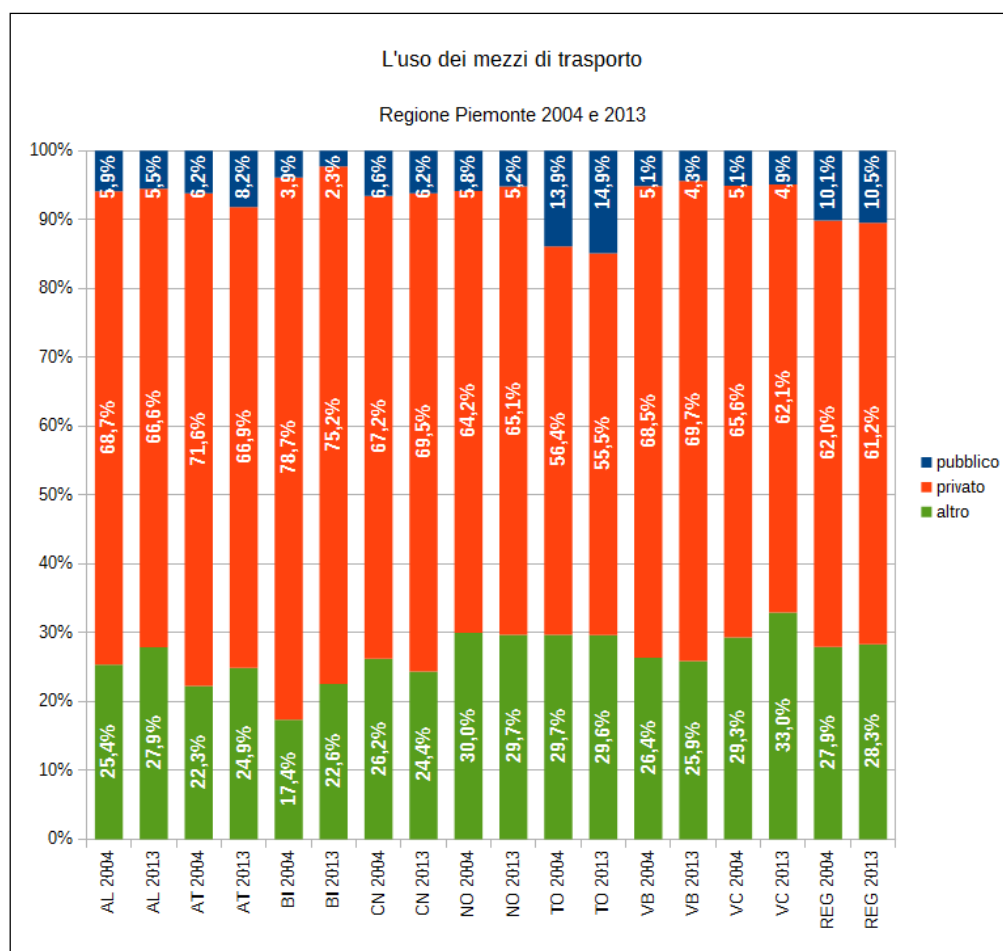


Figura 16 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

6.1.4.2. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso sono passati dal 6,47 del 2004 al 6,65 del 2013. Il giudizio più elevato nel 2013 è raggiunto nella Provincia di Torino (6,75¹⁰) mentre i residenti nella Provincia di Alessandria hanno espresso in media i giudizi più bassi (6,13). Tra i mezzi pubblici il servizio ferroviario di Trenitalia fa registrare a livello regionale un giudizio medio di 5,96 nel 2013. Il giudizio più elevato si registra nella provincia di Torino (6,11) mentre in cinque province su otto esso si attesta sotto il 6

(Tabella 25 e Tabella 26).

L'auto privata fa registrare giudizi stabili passando dal 7,82 del 2004 al 7,86 del 2013. La provincia con il miglior giudizio nel 2013 è Biella con 8,39. Il giudizio più basso si registra nella provincia di Novara (7,57) seguita da Torino (7,62).

Nel 2013 è stata indagata per la prima volta a livello regionale la bicicletta: il giudizio medio regionale è 8,04 con un massimo in provincia di Cuneo (8,7) e un minimo in provincia di Verbania (7,32).

¹⁰ I giudizi sono espressi con un voto di tipo scolastico su una scala da 1 a 10 dove 1 indica il voto (il livello di soddisfazione) minimo e 10 indica il voto (il livello di soddisfazione) massimo.

Tabella 25 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

IMQ2004 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	6,79	6,68	7,63	7,35	6,72	6,36	6,60	6,88	6,45
TP extraurbano	7,48	7,27	7,37	7,13	6,67	6,74	7,03	6,47	6,95
Ferrovia Trenitalia	5,63	6,03	5,96	6,05	5,96	6,02	6,19	5,80	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	7,41	*	6,09	*	*	6,17
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	6,91	7,85	8,65	7,97	7,57	7,50	7,56	7,63	7,76
Totale mezzi pubblici	6,42	6,51	7,00	6,84	6,45	6,38	6,70	6,20	6,47
Auto privata	8,11	8,12	8,18	8,32	7,86	7,52	8,22	8,13	7,82

*(dati assenti o statisticamente non significativi)

Tabella 26 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

IMQ2013 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	6,19	6,71	6,78	7,09	6,26	6,85	6,22	6,44	6,79
TP extraurbano	6,33	7,23	6,38	7,04	6,69	6,54	6,84	7,19	6,67
Ferrovia Trenitalia	5,87	6,10	6,06	5,80	5,82	6,11	5,92	5,99	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	*	5,95	6,52	5,93	*	6,42
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	7,66	8,24	6,58	7,74	7,43	7,46	6,57	*	7,53
Totale mezzi pubblici	6,13	6,72	6,50	6,65	6,24	6,75	6,28	6,44	6,65
Auto privata	8,18	8,21	8,39	8,36	7,57	7,62	7,87	8,34	7,86
Bicicletta	8,11	8,34	8,05	8,70	8,01	7,80	7,32	8,34	8,04

*(dati assenti o statisticamente non significativi) – in verde i giudizi migliorati nel 2013, in arancio quelli peggiorati nel 2013

6.1.4.3. Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)

Dall'indagine IMQ 2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana di Torino (vedi figure seguenti).

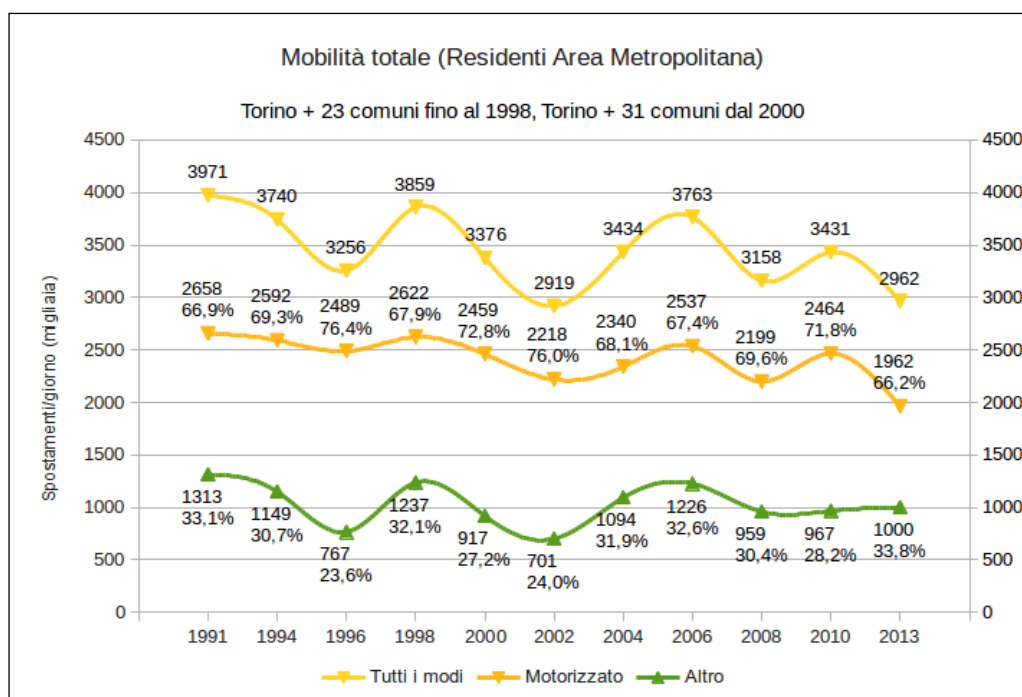


Figura 17 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

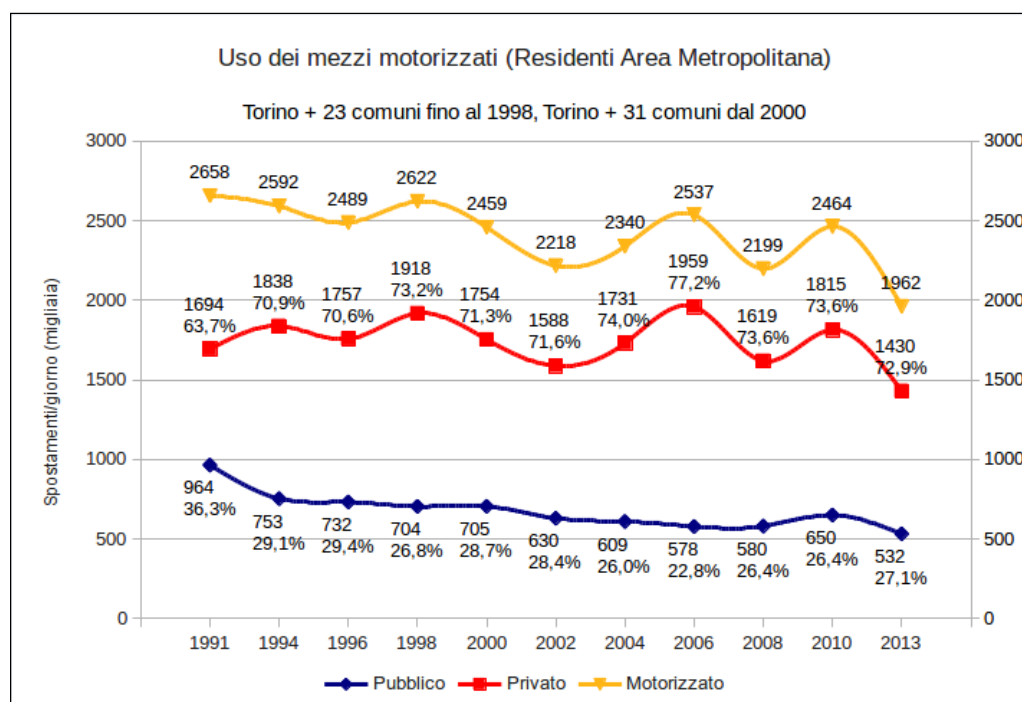


Figura 18 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare diminuire nel 2013 da 3 milioni 431 mila spostamenti / giorno nel 2010 si passa a 2 milioni e 962 mila nel 2013 con una diminuzione del 13,7% rispetto alla precedente indagine (Figura 17).

La mobilità motorizzata appare anch'essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con una diminuzione del 20,4% (Figura 18).

La diminuzione in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico. Quest'ultimo appare tuttavia incrementare, rispetto al 2010, la quota di mercato raggiungendo il 27,1% sul totale motorizzato.

6.1.4.4. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso (Figura 19). A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell'auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6) (Figura 19).

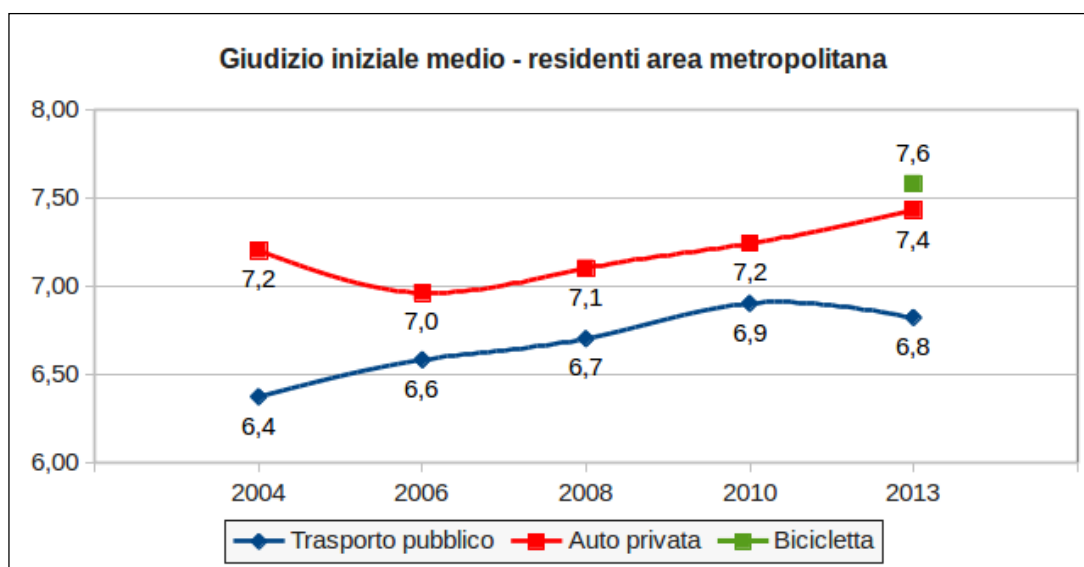


Figura 19 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 20 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

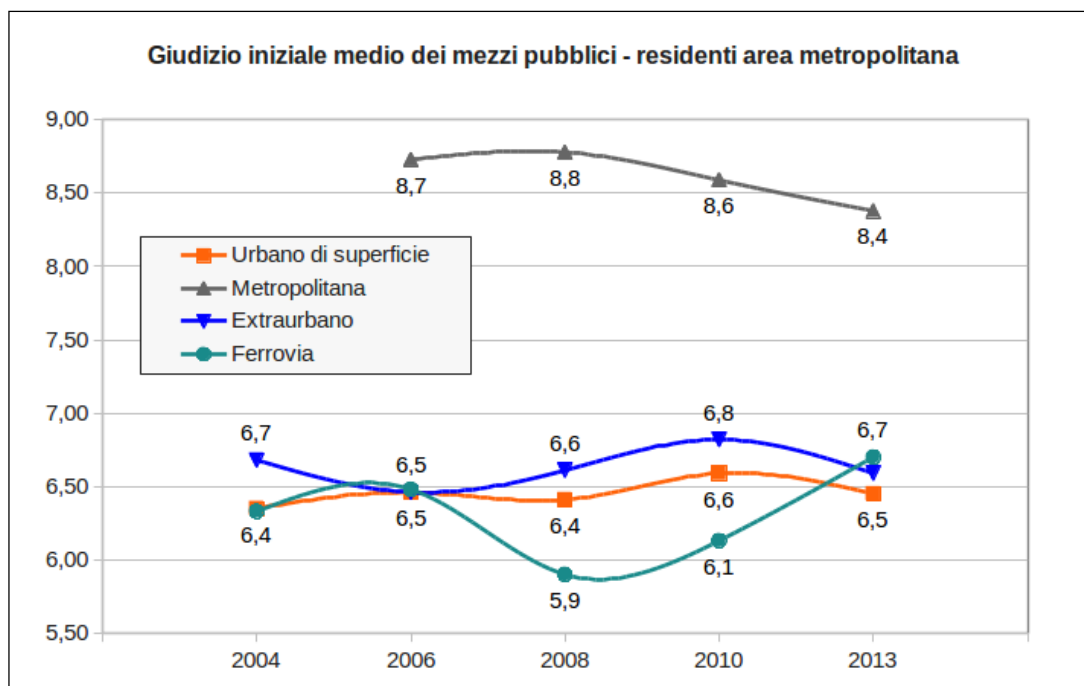


Figura 20 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

6.1.4.5. La comunicazione dei risultati IMQ

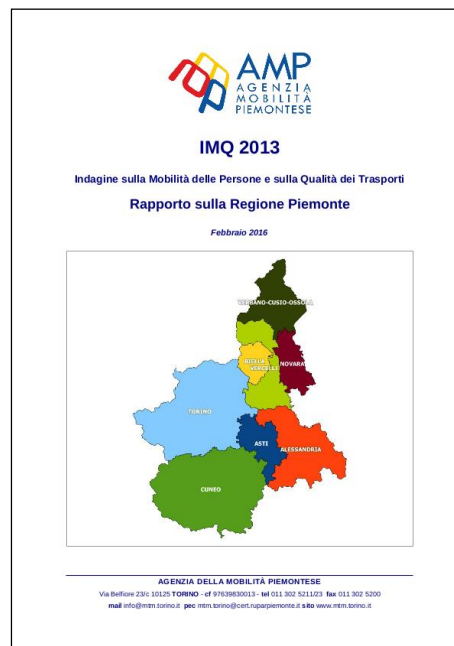
Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti rapporti dell'indagine: essi comprendono il rapporto sui residenti dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni), 23 rapporti sui residenti nei comuni (o aggregati di comuni) della cintura e il rapporto sulla Regione Piemonte.

Inoltre si sta lavorando alla redazione di un rapporto specifico sulla mobilità ciclabile in Piemonte.

IMQ 2013

Rapporto sulla Regione Piemonte

Aprile 2016





Esempio di analisi per un aggregato di comuni dell'area metropolitana



Analisi sulla Città di Torino

6.1.5. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

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

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: carichi medi per treno tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: saliti e discesi per fermata/stazione due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

6.1.5.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

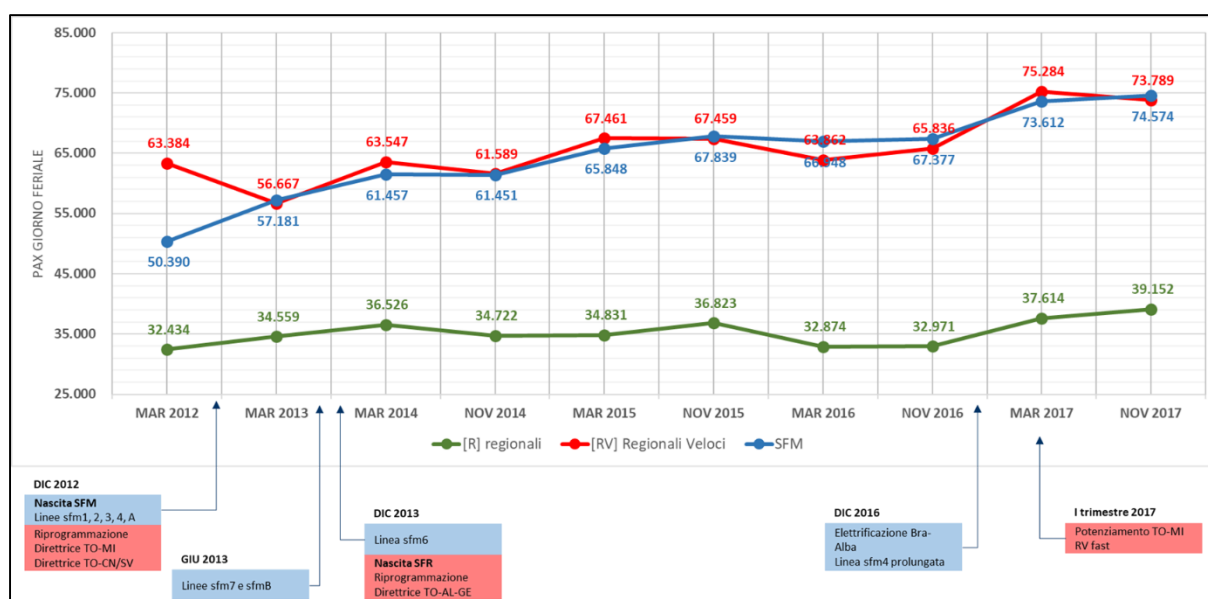


Figura 21 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari

La Figura 21 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale per tipo di servizio

- [R] regionali
- [RV] Regionali veloci
- [SFM] servizio ferroviario metropolitano.

Nella medesima figura vengono riportati gli interventi di riorganizzazione avvenuti negli ultimi anni con riferimento all'assetto dei servizi. In particolare si sottolineano:

- dicembre 2012: nascita del SFM con l'istituzione delle linee sfm1, 2, 3, 4, A
- giugno 2013: istituzione delle linee sfm7 e sfm8
- dicembre 2013: istituzione della linea sfm6, nascita SFR con la riprogrammazione dei servizi sulla direttrice Torino – Alessandria – Genova.
- dicembre 2016: elettrificazione Bra-Alba con attestazione della linea sfm4 ad Alba.
- Primo trimestre 2017: potenziamento della direttrice Torino – Milano con istituzione dei treni RV fast.

Dai dati sopra esposti si evidenziano, tra il 2012 e il 2017:

- un incremento del 48% per i servizi SFM;
- un incremento del 16% per i Regionali Veloci;
- un incremento del 21% per i restanti servizi regionali.

6.1.5.2. Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino

La Figura 22 mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani storicamente di competenza dell'Agenzia (affidenti al contratto di servizio Rep. 174 tra l'Agenzia e il Consorzio EXTRA.TO) per il periodo 2010-2017.

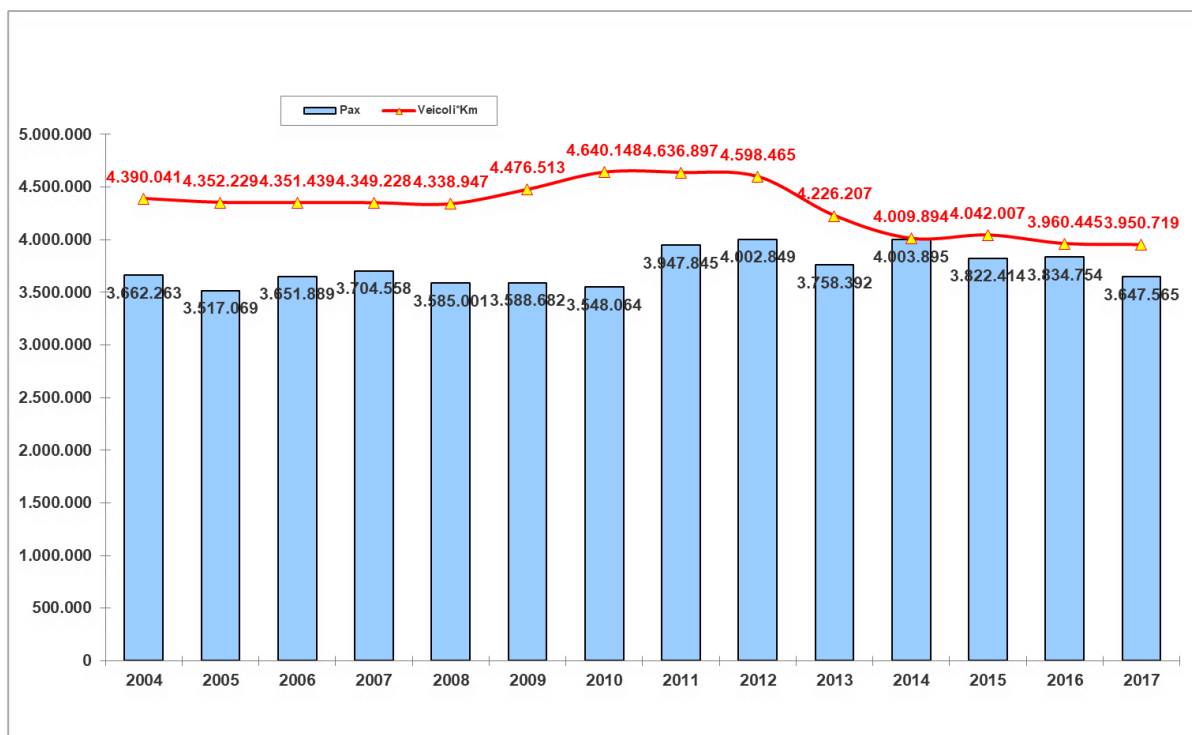


Figura 22 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)

Maggiori informazioni si potranno avere con l'adozione di sistemi conta-passeggeri automatici e grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliteratrici del sistema BIP.

6.1.5.3. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese denominati "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2017 (Figura 23).

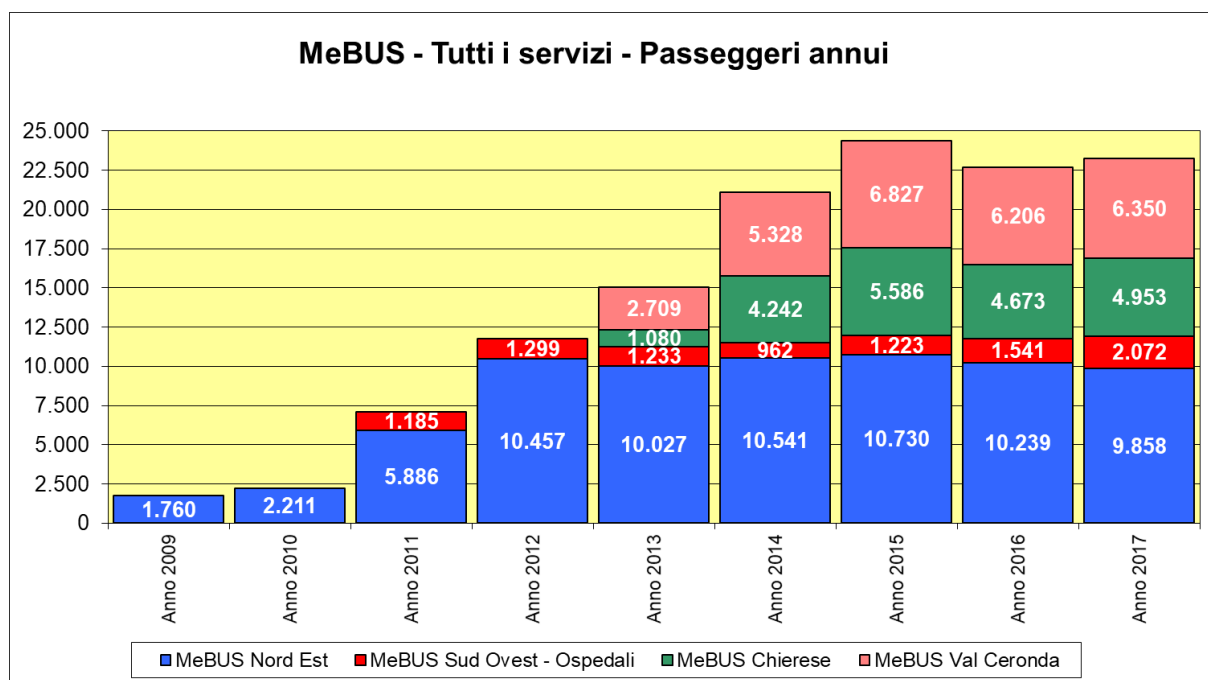


Figura 23 – Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese

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

6.1.5.4. Servizio notturno nell’area metropolitana torinese

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

La Tabella 27 riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2008 al 2017.

Tabella 27 – Frequentazioni Night Buster

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSter					StarN/Spec. S.Salvario		Tot ale	
			n° corse/anno	n° corse/notte	pax/anno	pax/notte	pax/corsa	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	11.213	101,0	132.293	1.192	11,8	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	10.966	101,5	183.322	1.697	16,7	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	11.519	106,7	234.835	2.174	20,4	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	11.813	107,4	286.870	2.608	24,3	3.780	34	290.650	2.642
24-giu-12	16-giu-13	110	11.808	107,3	297.863	2.708	25,2	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	12.072	104,1	372.378	3.210	30,8			372.378	3.210
23-giu-14	21-giu-15	112	12.502	111,6	361.292	3.226	28,9	2.423	90	363.715	3.247
22-giu-15	19-giu-16	111	12.311	110,9	351.701	3.168	28,6			351.701	3.168
24-giu-16	25-giu-17	114	12.492	109,6	386.616	3.391	30,9			386.616	3.391
delta 2016/17-2015/16		3	181	-1,3	34.915	223	2,4	0	0	34.915	223
delta 2015/16-2008/09		3	1.279	9	254.323	2.200	19,2	-10.130	-91	209.278	1.885
delta% 2016/17-2015/16		2,7%	1,5%	-1,2%	9,9%	7,0%	8,3%			9,9%	7,0%
delta% 2016/17-2008/09		2,7%	11,4%	8,5%	192,2%	184,6%	162,3%	-100,0%	-100,0%	146,9%	146,9%

La Figura 24 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar) riporta l’andamento del valore medio dell’utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

Si osserva che il valore dell’utenza media per notte, a parte un minimo relativo di 2.705 passeggeri/notte in corrispondenza del 6 luglio 2013 ha continuato a crescere fino al massimo relativo di 3.395 passeggeri/notte registrato il 9 novembre 2014. Dopo tale data l’andamento è stato decrescente fino a raggiungere un secondo minimo relativo di 3.097 passeggeri/notte in corrispondenza del 2 aprile 2016 per poi tornare a crescere fino al livello di oltre 3.200 passeggeri/notte.

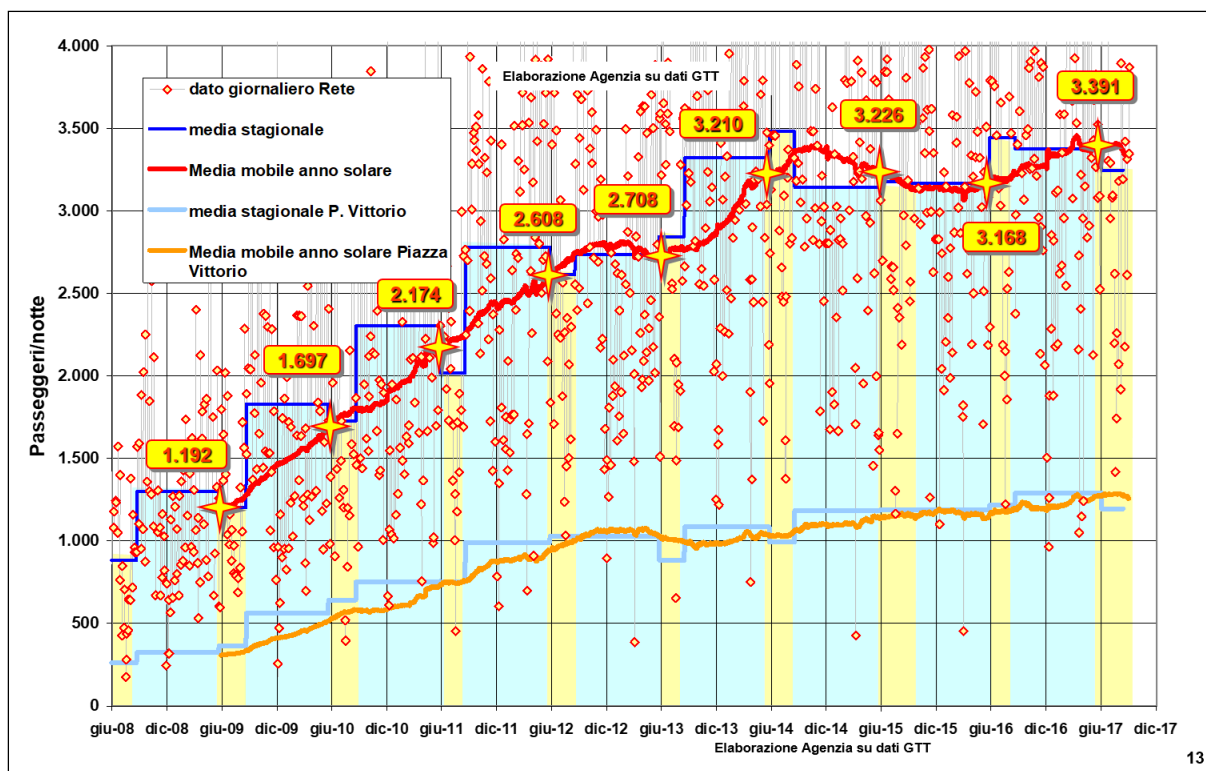


Figura 24 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

7. APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP

Aggiornamento 10.10.2018

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo servizio Ambito territoriale	Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)	
Rep. 206 CIG 7222453CC0	Trenitalia S.p.A.	Ferroviario ambito regionale	DD 443/2017	1/1/2017- 31/12/2020		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	Servizio ferroviario oggetto di pubblicazione ex art. 7, comma 2 Reg. (CE) 1370/2007
Rep. 208 CIG 674581242	BLS AG	Ferroviario Domodossola Iselle	DD 372/2016	11/12/2016- 11/12/2022		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 686 (Sez.II) CIG 05538603BA	GTT S.p.A.	Automobilistico- Tranviario ambito area metropolitana Torino	DD 288/2012 DD 448/2013	01/07/2012- 30/06/2027		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo servizio Ambito territoriale	Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)	
Rep. 686 (Sez. III) CIG 05538603BA	GTT S.p.A.	Metropolitana Comune di Torino	DD 288/2012 DD 448/2013	01/07/2012- 30/06/2027		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 174 CIG 2629927C67	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito area metropolitana Torino	DD 263/2012	01/08/2012- 31/07/2018	DD 456 - 21/08/2018 - presa d'atto ultrattività	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 13689 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito Provincia di Torino		01/01/2011- 31/12/2016	DD 628/2016 - 31/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 8875 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito Urbano di Ivrea		01/01/2011- 31/12/2016	DD 628/2016 - 31/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo Ambito territoriale	servizio Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)
Rep. 902 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito Urbano di Pinerolo		01/01/2011- 31/12/2016	DD 628/2016 - 31/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 19875 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Provincia di Cuneo		23/12/2010- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 19875 (ex. 10977) CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Conurbazione Cuneo		23/12/2010- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 11805 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Conurbazione Alba		01/09/2011- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo servizio Ambito territoriale	Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)	
Rep. 18358 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Conurbazione Bra		01/09/2011- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 7172 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Mondovì		01/07/2011- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 7169 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Fossano		07/04/2011- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 140 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Saluzzo		01/09/2011- 22/12/2016	DD 549/2016 - 22/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Id. Contratto Repertorio CIG		Operatore Economico Concessionario		Tipo servizio Ambito territoriale		Atto affidamento AMP		Validità		Estremi Proroga		DL 50/2017 art. 27 punto d)			
Rep. 22233 CIG 6970766A12		Consorzio Granda Bus		Automobilistico ambito urbano di Savigliano				14/04/2011- 22/12/2016		DD 549/2016 - 22/12/2019		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 2625 CIG 0326630798		Società Consortile Alessandrina Trasporti (SCAT a r.l.)		Automobilistico ambito Provincia Alessandria		DD 397/2016		13/09/2010- 12/09/2016 13/09/2016- 12/09/2017		DD 401/2017 - 15/06/2019		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 10509 CIG 0330165CC3		COAS Consorzio Astigiano		Automobilistico ambito Provincia Asti				22/05/2010- 22/05/2016		REP PROV ASTI 10823 - 21/05/2019		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 79 CIG 290399490A		GTT S.p.A.		Ferroviario ambito metropolitano				01/01/2006- 31/12/2006 e fino a subentro del nuovo gestore				Servizio ferroviario oggetto di pubblicazione ex art. 7, comma 2 Reg. (CE) 1370/2007			
Rep. 17491 CIG 7121799673		SUN S.p.A.		Automobilistico - ambito Conurbazione di Novara		DD 263/2017		01/01/2009- 11/06/2017		DD 263/2017- 12/06/2019		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007			

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo servizio Ambito territoriale	Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)	
Rep. 22239CIG 6352324797	STN s.r.l.	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Novara		01/01/2016- 30/06/201601/ 07/2016- 31/12/2016	DD 447/2017 - 15/06/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 908 CIG 6727889DAO	ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Biella		01/01/2016- 31/12/2016	DD 682/2016 - 31/12/2017 e fino a subentro del nuovo gestore		
Rep. 908 CIG 6727889DAO	ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito urbano di Biella		01/01/2016- 31/12/2016	DD 682/2016 - 31/12/2017 e fino a subentro del nuovo gestore		
Rep. 574 CIG 65785929D9	ATAP S.p.A.	Funicolare - ambito urbano di Biella		01/01/2016- 31/12/2016	DD 682/2016 - 31/12/2017 servizio interrotto da maggio 2017	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 1100 CIG 55221595C3	STAC	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Vercelli	DD 267/2016	01/12/2015- 09/06/2016 DD 267/2016 - 28/08/2016 e fino a subentro del nuovo gestore	DD 446/2017 - 15/06/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo servizio Ambito territoriale	Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)	
Rep. CIG 55221194C1	-- BARANZELLI NATUR	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Vercelli	DD 268/2016	01/12/2015- 09/06/2016 DD 268/2016 - 28/08/2016 e fino a subentro del nuovo gestore	DD 445/2017 - 15/06/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. CIG 6644694EF0	269 ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Vercelli	DD 269/2016	01/12/2015- 09/06/2016 DD 269/2016 - 28/08/2016 e fino a subentro del nuovo gestore	DD 444/2017 - 15/06/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. CIG 69726046D7	181 ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito urbano Vercelli	Convenzione Comune VC - AMP 24.10.2017	01/01/2017- 31/12/2017		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. CIG 65885091A0	-- AUTOSERVIZI COMAZZI	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia del VCO	DD 390/2017	01/01/2001- 31/05/2016	DD 390/2017 - 31/05/2018 (*)	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. CIG 65884511C3	-- VCO Trasporti	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia del VCO	DD 389/2017	01/01/2001- 31/05/2016	DD 389/2017 - 31/05/2018 e fino a subentro del nuovo gestore	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	

Id. Contratto Repertorio CIG	Operatore Economico Concessionario	Tipo servizio Ambito territoriale	Atto affidamento AMP	Validità	Estremi Proroga	DL 50/2017 art. 27 punto d)
Rep. -- CIG 6588527078	SAF Società Autoservizi Fontaneto	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia del VCO	DD 391/2017	01/01/2001-31/05/2016	DD 391/2017 - 31/05/2018 e fino a subentro del nuovo gestore	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 190 CIG 28039168AC	Ca.Nova S.p.A.	Automobilistico - ambito urbano di Settimo T.se (**)	DD 403/2004	25/06/2001-31/12/2005 e fino al subentro del nuovo gestore		
CIG NON PREVISTO PER AFFIDAMENTI IN HOUSE	AMAG	Servizio di trasporto pubblico locale, afferente servizi comunali e intercomunali della città di Alessandria	deliberazione Consiglio Comunale n. 91 del 30.09.2016,	14/06/2016-30/06/2020		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 22240 CIG 6243601E86	Navigazione Lago d'Orta s.r.l.	Navigazione lacustre		01/01/2016-31/12/2016	DD 680/2016 - 31/12/2017 e fino a subentro del nuovo gestore	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

(*) : o fino a subentro del nuovo gestore

Non sono ad oggi disponibili i dati sui CdS per i servizi urbani di Asti, Casale Monferrato e Novi Ligure

(**) affidamenti non conformi a regolamento CE al 31/12/2017

8. Quadro risorse regionali assegnate

Riepilogo per bacino

Anni	2010	2011**	2012**	2013**	2014**	2015**	2016**	2017**	2018*	2019*
Bacino Torino	247.657.049	245.319.029	230.787.784	214.111.250	208.389.983	203.673.139	203.709.742	201.362.766	197.568.514	197.248.514
Bacino Sud (Cuneo)	25.159.994	24.405.192	22.895.594	23.527.807	25.526.540	24.760.744	24.760.744	24.496.352	24.496.352	24.496.352
Bacino Nord Est	33.195.113	32.199.261	30.207.552	28.439.632	27.223.899	26.407.183	26.407.183	26.125.210	26.125.210	26.125.210
Bacino Sud Est	30.948.662	30.020.204	28.163.282	25.759.850	23.946.923	23.228.516	23.228.516	22.980.485	22.980.485	22.980.485
Totale Regione gomma	336.960.817	331.943.686	312.054.212	291.838.539	285.087.346	278.069.581	278.106.185	274.964.813	271.170.562	270.850.562

* aggiornate con risorse aggiuntive da atto programmatico Regione, Comune Torino, Agenzia, GTT

** aggiornate con risorse aggiuntive da transazione GTT

Dettaglio per bacino

Anni	2010	2011**	2012**	2013**	2014**	2015**	2016**	2017**	2018*	2019*
BACINO SUD EST										
Provincia di Alessandria	14.529.492	14.093.608	13.221.838	12.186.026	10.361.641	10.050.792	10.050.792	9.943.471	9.943.471	9.943.471
Comune di Alessandria	4.947.992	4.799.553	4.502.673	3.421.147	3.794.584	3.680.747	3.680.747	3.641.444	3.641.444	3.641.444
Comune di Casale M.to	766.667	743.668	697.667	591.391	584.341	566.811	566.811	560.758	560.758	560.758
Totale Alessandria	20.244.152	19.636.829	18.422.178	16.198.564	14.740.566	14.298.349	14.298.349	14.145.674	14.145.674	14.145.674
Provincia di Asti	7.572.293	7.345.124	6.890.786	7.019.468	6.721.423	6.519.780	6.519.780	6.450.163	6.450.163	6.450.163
Comune di Asti	3.132.217	3.038.251	2.850.318	2.541.818	2.484.934	2.410.386	2.410.386	2.384.648	2.384.648	2.384.648
Totale Asti	10.704.510	10.383.375	9.741.104	9.561.286	9.206.357	8.930.166	8.930.166	8.834.811	8.834.811	8.834.811
Totale BACINO SUD EST	30.948.662	30.020.204	28.163.282	25.759.850	23.946.923	23.228.516	23.228.516	22.980.485	22.980.485	22.980.485
BACINO SUD										
Provincia di Cuneo	19.439.154	18.855.979	17.689.630	19.441.855	20.341.762	19.731.509				
Comune di Alba	732.571	710.593	666.639	603.680	592.408	574.636				
Comune di Bra	591.298	573.559	538.081	501.955	479.740	465.348				
Comune di Cuneo	4.396.971	4.265.061	4.001.243	2.980.317	4.112.630	3.989.251				

Anni	2010	2011**	2012**	2013**	2014**	2015**	2016**	2017**	2018*	2019*
Totale Cuneo (Bacino SUD)	25.159.994	24.405.192	22.895.594	23.527.807	25.526.540	24.760.744	24.760.744	24.496.352	24.496.352	24.496.352
BACINO METROPOLITANO										
Provincia/CM di Torino	37.349.200	36.228.724	33.987.772	34.175.599	34.110.776	33.087.453	33.087.453	32.703.500	32.703.500	32.703.500
Metro Torino	16.000.000	20.611.692	18.613.752	25.608.369	20.799.861	20.799.861	20.799.861	20.799.861	18.190.571	18.190.571
Amm extra				5.534.001	5.223.780	5.067.067	5.067.067	5.008.268	5.008.268	5.008.268
Area metropolitana To	194.307.849	188.478.613	178.186.260	148.793.281	148.255.566	144.718.758	144.755.362	142.851.137	141.666.176	141.346.176
Totale Torino	247.657.049	245.319.029	230.787.784	214.111.250	208.389.983	203.673.139	203.709.742	201.362.766	197.568.514	197.248.514
BACINO NORD EST										
Provincia Biella	5.466.114	5.302.131	4.974.164	4.007.840	3.947.716	3.829.285				
Comune Biella	1.340.228	1.300.021	1.219.607	714.152	527.036	511.225				
Totale Biella	6.806.342	6.602.152	6.193.771	4.721.992	4.474.752	4.340.510	4.340.510	4.294.163	4.294.163	4.294.163
Provincia di Novara	6.726.295	6.524.507	6.120.929	6.320.336	6.293.892	6.105.075	6.105.075	6.039.886	6.039.886	6.039.886
Comune di Novara	5.608.423	5.440.170	5.103.665	4.761.006	4.457.095	4.323.382	4.323.382	4.277.218	4.277.218	4.277.218
Totale Novara	12.334.718	11.964.677	11.224.594	11.081.342	10.750.987	10.428.457	10.428.457	10.317.104	10.317.104	10.317.104
Provincia Vercelli	6.442.151	6.248.887	5.862.357	6.247.613	5.821.238	5.646.601	5.646.601	5.586.307	5.586.307	5.586.307
Comune Vercelli	1.317.020	1.277.509	1.198.488	1.036.001	944.027	915.706	915.706	905.928	905.928	905.928
Totale Vercelli	7.759.171	7.526.396	7.060.845	7.283.614	6.765.265	6.562.307	6.562.307	6.492.236	6.492.236	6.492.236
Totale VCO	6.294.882	6.106.036	5.728.342	5.352.684	5.232.895	5.075.908	5.075.908	5.021.708	5.021.708	5.021.708
Totale BACINO NORD EST	33.195.113	32.199.261	30.207.552	28.439.632	27.223.899	26.407.183	26.407.183	26.125.210	26.125.210	26.125.210

* aggiornate con risorse aggiuntive da atto programmatico Regione, Comune Torino, Agenzia, GTT

** aggiornate con risorse aggiuntive da transazione GTT

9. APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale 2018-2020

9.1. PREMESSA

Il Piano triennale dei fabbisogni di personale è lo strumento attraverso il quale l'organo di vertice dell'Amministrazione assicura le esigenze di funzionalità e di ottimizzazione delle risorse umane necessarie per il miglior funzionamento dei servizi, compatibilmente con le disponibilità finanziarie e con i vincoli normativi alle assunzioni di personale e di finanza pubblica.

La programmazione del fabbisogno di personale deve ispirarsi a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, indispensabili per una corretta programmazione delle politiche di reclutamento e sviluppo delle risorse umane.

9.1.1. CAPACITA' ASSUNZIONALI E SPESE DI PERSONALE

9.1.1.1. 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, quale è l'Agenzia della mobilità piemontese, il comma 562 dell'art.1 della legge n. 296/2006 e smi stabilisce:

“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 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.

La legge di stabilità 2016 (legge n.208/2015) all'art. 1, comma 762 ha confermato che *“Restano ferme le 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”.*

9.1.1.2. 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

- contratto 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;
- oneri per il nucleo familiare, 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;

9.1.1.3. 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 (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.

In particolare l'art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006 e ss.mm.ii. stabilisce che *"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"*; con riferimento alla spesa sostenuta dall'Agenzia nel 2008, la stessa è stata quantificata in € 1.309.325,23. Essa costituisce il limite di spesa per l'Agenzia in quanto ente non soggetto al patto di stabilità.

Il limite di spesa di cui sopra, fotografa 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 ridenominata in Agenzia della mobilità piemontese, ma in base alla legge regionale di riforma 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 25 enti portando a 59 enti 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 autorizzata *“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.

La Giunta Regionale del Piemonte, con DGR n. 17-6123 del 15 dicembre 2017, in attuazione all’articolo 26, comma 3 della L.R. 1/2000 ha definito per il 2018 in € 4.900.000,00 gli oneri derivanti dall’esercizio delle funzioni svolte dall’Agenzia.

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.

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: è necessario quindi individuare un criterio che consenta di procedere alla 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 ritiene 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, consente di individuare in **€ 2.938.857,42** il limite che l’Agenzia potrà prendere a riferimento per le spese di personale nella nuova conformazione delineata ai sensi della riforma del 2015.

9.1.1.4. Le facoltà assunzionali

Per gli enti non soggetti al patto di stabilità, tenuto conto del limite di spesa, la facoltà assunzionale è data dal “turn-over” del personale cessato nell’anno precedente.

La Corte dei conti, Sezione regionale di controllo per il Molise nell'adunanza del 13 aprile 2016 n. 80/2016/PAR 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)

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

- 2014: n. 1 Cat D (istruttore direttivo amministrativo) per mobilità verso amministrazione non soggetta a limiti di spesa;
- 2015: n. 1 Cat D (funzionario amministrativo) per dimissioni dal servizio (pensionamento);
- 2016: n. 1 Cat D (funzionario tecnico) per dimissioni dal servizio (pensionamento);
- 2017: n. 1 Cat D (istruttore direttivo amministrativo) per dimissioni dal servizio;
- 2018: n. 1 Cat D (istruttore direttivo amministrativo) per dimissioni dal servizio (pensionamento).

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

Con decorrenza 12/10/2015 un Funzionario tecnico a tempo pieno (categoria D5), proveniente dalla Città Metropolitana di Torino, è stato inquadrato nei ruoli dell'Agenzia a seguito di procedura di mobilità ai sensi e per gli effetti dell'art. 30 del D.Lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e s.m.i. .

Nel corso del 2018 in data 01/05/2018, l'Agenzia ha assunto per mobilità ai sensi dell'art. 30, comma 2 del d.lgs. n. 165/2001 un istruttore amministrativo di categoria C posizione economica C5, dipendente della Città Metropolitana di Torino, di cui l'Agenzia si avvaleva, in accordo con la Città Metropolitana di Torino già dal mese di luglio del 2016, avendo la dipendente presentata istanza di trasferimento.

Entrambe le assunzioni, seppur rilevanti ai fini del rispetto del limite di spesa, non incidono ai fini del turn-over come sopra esplicato (cfr. Corte dei conti sez. Reg. di controllo per il Piemonte n. 69/2018/SRCIEPIE/PAR), lasciando pertanto invariata la facoltà assunzionale dell'Agenzia della mobilità piemontese.

9.1.2. ASSUNZIONI DI PERSONALE A TEMPO DETERMINATO

A norma dell'art. 36 del D.Lgs. n. 165/2001, come modificato dall'art. 9 del D.Lgs. n. 75/2017, i contratti di lavoro a tempo determinato e flessibile avvengono "soltanto per comprovate esigenze di carattere esclusivamente temporaneo o eccezionale...".

Art. 23 D.Lgs. n. 81/2015: salvo diversa disposizione dei contratti collettivi non possono essere assunti lavoratori a tempo determinato in misura superiore al 20 per cento del numero dei lavoratori a tempo indeterminato in forza al 1° gennaio dell'anno di assunzione, con un arrotondamento del decimale all'unità superiore qualora esso sia eguale o superiore a 0,5. Nel caso di inizio dell'attività nel corso

dell'anno, il limite percentuale si computa sul numero dei lavoratori a tempo indeterminato in forza al momento dell'assunzione. Sono esclusi stagionali e sostituzioni di personale assente.

Vinc	Riferime
Principio generale dell'obbligo di contenimento della spesa di personale	- comma 557 e ss., legge n. 296/2006, e per gli enti non soggetti ai nuovi obiettivi di finanza pubblica, il limite di spesa dell'anno 2008 (comma 562).
Rispetto del limite del 100% della spesa sostenuta nel 2009 per assunzioni con contratto di lavoro flessibile, per gli Enti in regola con gli obblighi di riduzione della spesa di personale (altrimenti: 50% della spesa sostenuta nel 2009)	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010; - Dipartimento Funzione pubblica, circolare n. 5/2013 (p. 7); - Corte conti, Sezione Autonomie, delibera n. 13/2015.
Media della spesa sostenuta per assunzioni con contratto di lavoro flessibile nel triennio 2007-2009	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010; - Dipartimento Funzione Pubblica, circolare 5/2013 (p.7); - Corte conti, Sezione Autonomie, delibera n. 13/2015.
Spesa strettamente necessaria per far fronte a servizi essenziali	- Corte conti, Sezione Autonomie, delibera 1/2017.
Le nuove assunzioni a tempo determinato per un periodo superiore a dodici mesi sono subordinate alla verifica dell'impossibilità di ricollocare il personale pubblico in disponibilità iscritto negli appositi elenchi regionali e ministeriali	- art. 34 D.Lgs. n. 165/2001, come modificato dall'art. 5 del Decreto Legislativo 26 giugno 2014, n. 90, convertito con Legge 11 agosto 2014, n. 114.

9.1.2.1. Deroghe ai vincoli dell'art. 9, c. 28, del D.L. n. 78/2010

Cause di deroga	Riferimenti	Note
Assunzioni per qualsiasi finalità per gli enti in regola con l'obbligo di riduzione delle spese di personale di cui ai commi 557 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010; - Corte conti, SS.RR., delibera n. 7/2011 (con riguardo al concetto di "spesa sostenuta per le stesse finalità nell'anno 2009").	Le assunzioni a tempo determinato devono comunque essere contenute nei limiti di spesa sostenuta per le medesime finalità nell'anno 2009

9.1.2.2. Esclusioni dai vincoli di cui al comma 28 dell'art. 9 D.L. n. 78/2010

Fattispecie	Riferimenti
Assunzioni a tempo determinato di cui all'art. 110, comma 1, del Tuel	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010, come modificato dall'art. 16, c. 1-quater, del D.L. 24 giugno 2016, n. 113, conv. in legge n. 160/2016.

9.1.3. PROGRESSIONI DI CARRIERA — TRIENNIO 2018-2020 ex art. 22 del DL75/2017

Per il triennio 2018-2020, al fine di valorizzare le professionalità interne, è possibile attivare, nei limiti delle vigenti facoltà assunzionali, procedure selettive per la progressione tra le aree riservate al personale di ruolo, fermo restando il possesso dei titoli di studio richiesti per l'accesso dall'esterno. Il numero di posti per tali procedure selettive riservate non può superare il venti per cento di quelli previsti nei piani dei fabbisogni come nuove assunzioni consentite per la relativa area o categoria. In ogni caso, l'attivazione di dette procedure selettive riservate determina, in relazione al numero di posti individuati, la corrispondente riduzione della percentuale di riserva di posti destinata al personale interno, utilizzabile da ogni amministrazione ai fini delle progressioni tra le aree di cui all'art. 52 del D.Lgs. 165/2001.

9.2. DOTAZIONE OTTIMALE

L'attuale dotazione organica dell'Agenzia, approvata con deliberazione n. 19/2014 del 24/10/2014, così come modificata dalla deliberazione n. 12 del 23/09/2015 è la seguente:

Presenti al 30/06/2018 – Posti occupati/Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	Servizi generali e Sistema informativo	0	1/2	1/1	2/3
	Comunicazione e Relazioni esterne	0	0/1	0	0/1
Area Istituzionale, Finanze, Giuridico e Risorse		0/2	2,7 ¹¹ /5	2/2	4,7/9
Area Pianificazione e Controllo		1/3	9/11	1/1	11/15
Totale		1/5	12,7/19	4/4	17,7/28

Il costo del personale attualmente in servizio, al netto delle componenti da escludere dall'ammontare della spesa di personale, come richiamate al precedente punto 9.1.1.2 è pari a € 1.140.569,20.

¹¹ Posto coperto con contratto a tempo pieno trasformato in part-time al 69%.

Il Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 44 del 22/12/2017, in seguito alla nuova conformazione dell'Agenzia della mobilità piemontese derivante dalla modifica alla L.R. 1/2000 dalle LL.RR. 1/2015 e 9/2015, ha rilevato l'inadeguatezza della dotazione organica dell'Agenzia ed adottando, in via transitoria, il programma triennale del fabbisogno di personale ai sensi dell'art. 6 del d.lgs. 165/2001 relativo agli anni 2017-2018-2019 ha dato mandato al direttore generale di predisporre una nuova dotazione organica in funzione del nuovo assetto istituzionale dell'Agenzia.

Il Direttore generale, non avendo rilevato eccedenze di personale e situazione di soprannumero ai sensi dell'art. 33 del D.Lgs. 165/2001, ha rilevato il nuovo Fabbisogno del personale per il triennio 2018-2020 ispirato a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, definendo la Dotazione Ottimale dell'Agenzia della mobilità piemontese:

DOTAZIONE OTTIMALE						
Area	Servizio	dirigenti	Cat D	Cat C	Cat B	totale
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali	0	1	1		2
	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	4			4
	Strategia e qualità		1	0		1
	Servizi alla mobilità		16	7	4	27
totali		5	32	14	4	55

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:

	dirigenti	Cat D	Cat C	Cat B	totale	Spesa
Posti occupati	1	13	4	0	18	€ 1.140.569,20
Posti da fabbisogno	4	19	10	4	37	€ 1.455.925,94
TOTALE posti dotazione ottimale	5	32	14	4	55	€ 2.596.495,14

Si evidenzia che la spesa sopra evidenziata risulterebbe inferiore al limite di spesa di € 2.938.857,42 come definito nel precedente punto 9.1.1.3

Ai fini del calcolo della spesa relativa ai posti da fabbisogno è stata quantificata una spesa annua teorica per ciascuna figura professionale rilevante ai fini del computo delle assunzioni, come evidenziato nella seguente tabella:

Categoria/livello stipendiale	Spesa annua teorica
B1	€ 29.077,98
C1	€ 30.932,16
D1	€ 33.521,80
DIR	€ 99.828,59

9.3. PIANO TRIENNALE DEL FABBISOGNO DEL PERSONALE (PTFP) 2018-2020

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.

Pertanto, fatta salva la 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 nel triennio 2018-2020 sono limitate a n. 5 (corrispondenti al numero di cessazioni del rapporto di lavoro con l'Agenzia verificatesi nel periodo 2014-2018).

Con riferimento alla Dotazione Ottimale e considerati i fabbisogni rilevati in ciascuna Area Organizzativa, si prevede che le n. 5 figure professionali da acquisire mediante contratti a tempo indeterminato siano di categoria D.

La stima della spesa per le predette nuove assunzioni è pari a complessivi € 167.609,01.

Considerata la spesa attuale per il personale e la spesa per la copertura delle 5 nuove assunzioni residuerebbe un budget assunzionale pari a € 1.630.679,21 sufficiente per procedere alla totale copertura della Dotazione Ottimale. Visto il citato limite di spesa per il personale, tale budget potrà essere utilizzato per nuove assunzioni a tempo indeterminato solo nel caso in cui l'Agenzia potrà acquisire spazi assunzionali da altri enti soggetti ai limiti di spesa per il personale, quali la Regione Piemonte e gli altri enti consorziati.

Nel frattempo, anche tenuto conto dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, si potrà procedere all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province allorquando saranno sottoscritte le 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".

9.3.1. AZIONI DI RECLUTAMENTO

Nel presente paragrafo sono elencate le azioni di reclutamento a tempo indeterminato del triennio 2018-2020.

ANNO	CAT. GIUR.	N.	PROFILO PROFESSIONALE	REGIME ORARIO	MODALITA' ASSUNZIONE	AREA DI ASSEGNAZIONE	UTILIZZO BUDGET
2018	D1	1	ISTRUTTORE DIRETTIVO AMMINISTRATIVO	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno previo esperimento procedure ex 30 D.Lgs n. 165/2001 e art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, e art.34-bis D.Lgs n. 165/2001	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 33.521,80
2018	D1	1	ISTRUTTORE DIRETTIVO TECNICO	Tempo Pieno	Progressioni di carriera ex art. 22 c.15 D.Lgs n.75/2017	AREA ISTITUZIONALE	€ 33.521,80
2019	D1	1	ISTRUTTORE DIRETTIVO AMMINISTRATIVO	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno previo esperimento procedure ex 30 D.Lgs n. 165/2001 e art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, e art.34-bis D.Lgs n. 165/2001	AREA ISTITUZIONALE	€ 33.521,80
2019	D1	2	ISTRUTTORE DIRETTIVO TECNICO	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno previo esperimento procedure ex 30 D.Lgs n. 165/2001 e art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, e art.34-bis D.Lgs n. 165/2001	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 67.043,60
Totale							€ 167.609,01

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

In seguito all'attuazione delle predette azioni di reclutamento la spesa prevista per il personale assunto dall'Agenzia sarà pari ad € 1.308.178,21.

Allo stato attuale non sono ipotizzabili nuove assunzioni dall'esterno a tempo indeterminato per l'anno 2020 in quanto è necessario acquisire ulteriori spazi assunzionali da altri enti soggetti ai limiti di spesa per il personale, quali la Regione Piemonte e gli altri enti consorziati.

In relazione ai posti da Fabbisogno non coperti con le predette azioni di reclutamento, il PTFP sarà oggetto di aggiornamento in funzione delle procedure di mobilità che potranno essere avviate ai sensi dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia ed in esito alla sottoscrizione delle 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.

9.3.2. LE PROGRESSIONI DI CARRIERA EX ART. 22, COMMA 15, DEL DL75/2017

Il presente piano del fabbisogno di personale per il triennio 2018-2020, prevede il reclutamento a tempo indeterminato di n. 1 figure di categoria D (Istruttore direttivo amministrativo) tramite progressione di carriera ex. art. 22, comma 15 del DL75/1017.

L'art. 22, comma 15, del Decreto Legislativo 25 maggio 2017, n. 75 prevede che "Per il triennio 2018-2020, le pubbliche amministrazioni, al fine di valorizzare le professionalità interne, possono attivare, nei limiti delle vigenti facoltà assunzionali, procedure selettive per la progressione tra le aree riservate al personale di ruolo, fermo restando il possesso dei titoli di studio richiesti per l'accesso dall'esterno. Il numero di posti per tali procedure selettive riservate non può superare il 20 per cento di quelli previsti nei piani dei fabbisogni come nuove assunzioni consentite per la relativa area o categoria."

Si dà atto che risulta rispettato il limite massimo del 20 per cento dei posti previsti, in quanto il presente Piano del fabbisogno di personale prevede complessivamente il reclutamento nel triennio 2018-2020, di n. 5 figure di categoria D.

9.3.3. LE ASSUNZIONI DEL TRIENNIO 2018-2020 DI PERSONALE APPARTENENTE ALLE CATEGORIE PROTETTE DI CUI ALLA LEGGE 12 MARZO 1999, N.68

Nel 2018 e 2019 la copertura della quota d'obbligo prevista per il personale disabili 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.

9.3.4. LE ASSUNZIONI A TEMPO DETERMINATO DEL TRIENNIO 2018-2020

Nel triennio 2018-2020 è prevista l'attivazione dei seguenti contratti a tempo determinato ex art. 110, comma 1, del DL 267/2000:

ANNO	CATEGORIA GIURIDICA	N.	STRUTTURA DI ASSEGNAZIONE	FIGURA RICERCATA
2019	DIRIGENTE	1	Area Istituzionale	Dirigente Servizio Giuridico, contratti e personale
2019	DIRIGENTE	1	Area Pianificazione e controllo	Dirigente Servizi alla mobilità

Si dà atto che ricorrono i presupposti per procedere al reclutamento di due ulteriori 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).

Nel 2019 è prevista l'attivazione di n. 1 contratto a tempo determinato ex art. 110, comma 2, del DL 267/2000 da assegnare alla seguente Area Pianificazione e Controllo – Servizio Pianificazione e Marketing.

Si dà atto che ricorrono i presupposti per procedere al reclutamento di n. 1 dirigente con contratto a tempo determinato ex art. 110, comma 2, 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 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e il numero massimo di incarichi dirigenziali a tempo determinato conferibili ai sensi dell'art. 110, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 è pari a 1.

Le modalità di attribuzione degli incarichi, la definizione di requisiti ulteriori ad integrazione di quelli previsti dall'art. 19 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la definizione del trattamento economico legato alla retribuzione di posizione e alla retribuzione di risultato sono rinviati ad un successivo atto di aggiornamento del PTFP.

10.APPENDICE – Programma biennale degli acquisti di beni e servizi

numero progressivo	CODICE FISCALE	PRIMA ANNUALITA' NEL QUALE L'INTERVENTO E' STATO INSERITO	ANNUALITA' NELLA QUALE SI PREVEDE DI DARE AVVIO ALLA PROCEDURA DI ACQUISTO	SETTORE	CPV	DESCRIZIONE ACQUISTO	PRIORITY' DI ACQUISTO	QUANTITA'	UNITA' DI MISURA	DURATA DEL CONTRATTO (MESI)	STIMA COSTI PROGRAMMAZIONE (IVA INCLUSA)				TIPOLOGIA DI PROCEDURA	APPORTO DI CAPITALE PRIVATO	
											2019	2020	ANNUALITA' SUCCESSIVE	TOTALE		IMPORTO	TIPOLOGIA
1	97639830013	2019	2019	servizi	71731000-1 Servizi di controllo della qualità industriale	Monitoraggio qualità servizi ferroviari	1			36	€ 37.277,78	€ 223.666,67	€ 410.055,56	€ 671.000,00	GARA PUBBLICA	€ 0,00	
2	97639830013	2019	2019	servizi	79311100-8 Servizi di progettazione di indagini 79311200-9 Servizi di esecuzione di indagini 79311210-2 Servizi di indagini telefoniche	Indagine della mobilità e della qualità	1			24	€ 45.750,00	€ 274.500,00	€ 228.750,00	€ 549.000,00	GARA PUBBLICA	€ 0,00	

3	97639830013	2019	2019	servizi	72250000-2 Servizi di manutenzione di sistemi e di assistenza	Servizio di assistenza e manutenzione sistema OTX	1			12	€ 32.500,00	€ 32.500,00	€ 0,00	€ 65.000,00	PROCEDURA NEGOZIATA SENZA PREVIA PUBBLICAZIONE DEL BANDO AI SENSI DELL'ART. 36, COMMA 2 LETT B) E CON UN SOLO OPERATORE AI SENSI DELL'ART. 63, COMMA 2, LETT. B) DEL D.LGS. 50/2016 MEDIANTE RDO SUL MERCATO ELETTRONICO (MEPA) PREVIA CONSULTAZIONE PRELIMINARE DI MERCATO VOLTA A CONFERMARE L'ESISTENZA DEI PRESUPPOSTI	€ 0,00	
4	97639830013	2019	2019	forniture	30199770-8 (buoni pasto)	Fornitura buoni pasto	1	8400	BUONI PASTO	24	€ 19.490,00	€ 25.990,00	€ 6.500,00	€ 51.980,00	ADESIONE CONVENZIONE CONSIP	€ 0,00	
5	97639830013	2019	2019	forniture	48332000-4 Pacchetti software di pianificazione	software visum	1			12	€ 120.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 120.000,00	PROCEDURA NEGOZIATA SENZA PREVIA PUBBLICAZIONE DEL BANDO AI SENSI DELL'ART. 36, COMMA 2 LETT B) E CON UN SOLO OPERATORE AI SENSI DELL'ART. 63, COMMA 2, LETT. B) DEL D.LGS. 50/2016 MEDIANTE ODA SUL MERCATO ELETTRONICO (MEPA)	€ 0,00	
6	97639830013	2019	2019	forniture	34512000-9 Navi e natanti simili per trasporto passeggeri o merci	Acquisto imbarcazione per TPL Lago d'Orta	1			24	€ 14.061,00	€ 120.924,60	€ 202.479,40	€ 337.465,00	PROCEDURA NEGOZIATA AI SENSI DELL'ART. 36, COMMA 2 LETT B)	€ 0,00	