

**ALLEGATO 1**

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI  
AL 30 SETTEMBRE 2019**

**Dicembre 2019**



## Indice

|  |    |
|--|----|
| 1. Considerazioni generali .....   | 5  |
| 2. L’Agenzia.....  | 6  |
| 2.1. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte.....   | 6  |
| 2.2. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale .....                 | 19 |
| 3. Piani e progetti .....  | 21 |
| 3.1. Affidamento dei servizi.....  | 21 |
| 3.1.1. Servizio Ferroviario Metropolitano .....  | 21 |
| 3.1.2. Servizio Ferroviario Regionale .....  | 27 |
| 3.1.3. Servizi su gomma - Bacino Sud .....   | 29 |
| 3.1.4. Servizi di navigazione sul lago d’Orta - Bacino Nord-Est .....                                | 31 |
| 3.1.5. Affidamento Servizi di TPL altri Bacini .....   | 32 |
| 3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico .....             | 32 |
| 3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 .....  | 32 |
| 3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari.....  | 35 |
| 3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud .....                                | 39 |
| 3.2.4. Sistemi di intermodalità .....  | 47 |
| 3.2.5. Cooperazione internazionale .....   | 47 |
| 4. Servizi e contratti.....  | 49 |
| 4.1. I contratti di competenza dell’Agenzia.....   | 49 |
| 4.1.1. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi .....                              | 49 |
| 4.1.2. La gestione dei contratti ferroviari.....   | 52 |
| 4.2. Monitoraggio dei servizi .....  | 60 |
| 4.2.1. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL.....   | 60 |
| 4.2.2. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale .....                                       | 61 |
| 4.2.3. Osservatorio nazionale TPL .....  | 61 |
| 4.3. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto ..... | 62 |
| 4.4. Monitoraggio dei servizi .....  | 63 |
| 4.4.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari .....   | 63 |
| 4.4.1. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino .....                                  | 67 |
| 4.4.2. Monitoraggio del servizio extraurbano .....   | 67 |
| 4.4.3. SIRT (sistema Informativo Regionale dei Trasporti) .....                                      | 70 |
| 4.4.4. OTX (Sistema per l’Osservazione del Trasporto extraurbano) .....                              | 72 |
| 4.5. Il sistema tariffario e la comunicazione ai cittadini.....                                      | 73 |
| 4.5.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata .....                               | 73 |

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 4.5.2. | Biglietto integrato metropolitano .....   | 74 |
| 4.5.3. | Sistema di bigliettazione elettronica BIP .....   | 77 |
| 4.5.4. | Integrazione tariffaria Formula Busca-Saluzzo-Savigliano .....  | 77 |
| 4.5.5. | Abbonamento scontato Trenitalia under 26.....   | 78 |
| 4.5.6. | Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca..... | 79 |
| 4.5.7. | Bonus a favore degli utenti abbonati. ....  | 80 |
| 4.5.8. | Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20 .....   | 80 |
| 4.5.9. | Sperimentazioni tariffarie regionali.....   | 81 |
| 4.6.   | La comunicazione del trasporto pubblico .....   | 83 |
| 5.     | Appendice: dati e indicatori nell'area di competenza dell'Agenzia .....   | 87 |
| 5.1.   | Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti .....        | 87 |
| 5.2.   | Elenco contratti di servizio già di competenza o trasferiti ad AMP .....  | 90 |

## **1. Considerazioni generali**

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

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

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

Per rispondere ai nuovi compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto devono essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la “buona” organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l’analisi a scala regionale dei trend socio demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (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.

Inoltre bisogna dare 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 migliorare la qualità dell’aria, è necessario promuovere l’adeguamento delle flotte pubbliche ed introdurre 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.
- L’orientamento motivazionale delle aziende e dei lavoratori nel settore del trasporto pubblico, promuovendo un cambio nell’ approccio verso gli utenti volto a fornire un servizio di qualità e attrattivo.

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

Il documento illustra le attività condotte da AMP nel periodo gennaio – settembre 2019 coerentemente a quanto previsto dal Bilancio di previsione 2019-2021 e dal Piano Esecutivo di Gestione 2019-2021.

## **2. L'Agenzia**

### **2.1. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte**

La Regione Piemonte, con D.G.R. 1-528 del 4/11/2014, ha approvato gli "indirizzi propedeutici all'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria regionale piemontese";

Il documento prevede, tra l'altro, che la rete regionale ferroviaria (ed i relativi servizi ferroviari) fosse suddivisa nei seguenti tre lotti:

- lotto 1 SFM Torino: "bacino metropolitano", comprendente gli attuali collegamenti:  
SFM1 Chieri – Rivarolo; SFM1 Rivarolo – Pont Canadese; SFM2 Pinerolo – Chivasso; SFM3 Torino – Susa – Bardonecchia; SFM4 Torino Stura – Bra; SFM6 Torino Stura – Asti; SFM7 Torino Stura – Fossano; SFMA Torino – Germagnano; SFMA Germagnano – Ceres; SFMB Alba – Cavallermaggiore;
- lotto 2 SFR Piemonte: "bacino centro – nord", comprendente gli attuali collegamenti:  
Torino – Milano; Ivrea – Chivasso – Novara; Novara – Domodossola; Santhià – Biella – Novara; Domodossola – Arona – (Milano); Arona – Novara; Novara – Alessandria; Alessandria – Casale – Chivasso; Domodossola – Iselle;
- lotto 3 SFR Piemonte: "bacino centro – sud", comprendente gli attuali collegamenti:  
Torino – Genova; Alessandria – Arquata – Genova; Torino – Alessandria; Alessandria – S.Giuseppe di Cairo – Savona; Alessandria – Voghera; Asti – Acqui Terme; Torino – Cuneo; Fossano – Cuneo – Limone – Ventimiglia; Torino – Savona; Fossano – Ceva – S.Giuseppe di Cairo – Savona;

Si è previsto inoltre che le linee sospese negli anni 2012-2014 potranno essere oggetto di offerta di servizio.

Per ciascuno dei lotti, la Regione ha previsto che la scelta dei soggetti gestori dei servizi sia effettuata attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento.

Relativamente al Bacino Metropolitano, la Regione Piemonte, pur prevedendo con la citata DGR 1-528 del 4/11/2014 che il lotto dovesse essere oggetto di una specifica procedura di gara, il 19/01/2015, in occasione della conferenza stampa indetta in occasione della sottoscrizione della lettera d'intenti tra Trenitalia S.p.A. e G.T.T. S.p.A. di costituire un nuovo soggetto con lo scopo di esercire il servizio di trasporto ferroviario metropolitano a partire dal 2017, ha manifestato l'intenzione di procedere all'affidamento diretto di detti servizi al nuovo soggetto in via di costituzione.

Ciò in quanto, pur rimanendo le gare l'obiettivo finale, tuttavia, considerata la complessità strutturale del nodo metropolitano, la gara del bacino metropolitano può essere rimandata ad un momento successivo in modo da consentire ad eventuali competitors interessati di poter concorrere all'aggiudicazione del servizio.

Al fine di rispettare quanto disposto dall'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 circa la necessità di procedere con la notifica all'Unione Europea di quanto assunto dalla Regione Piemonte in materia di mercato dei servizi ferroviari. Con nota prot. Agenzia n. 970 del 24/2/2015 ha chiesto all'Agenzia di procedere alla pubblicazione dei bandi di preinformativa riguardanti i lotti:

- SFR Piemonte "bacino centro – nord"

- SFR Piemonte “bacino centro – sud”

In relazione a quanto sopra, al fine di avviare la procedura di gara per l’assegnazione della concessione dei servizi di cui ai lotti sopra citati si è proceduto alla compilazione del formulario relativo alla pre-informazione della procedura di gara, alla sua approvazione avvenuta con determinazione del direttore generale n. 64 del 24/02/2015, e alla sua pubblicazione tramite il portale eNotices, nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea nonché sul profilo di committente dell’Agenzia.

Gli avvisi sono stati pubblicati il 28/02/2015 rispettivamente con il numero "GU/S S42 28/02/15 70867-2015-IT" (SFR Piemonte: “bacino centro – sud”) e "GU/S S42 28/02/15 70868-2015-IT" (SFR Piemonte: “bacino centro – nord”).

Con nota prot. Agenzia n. 7197 del 24/12/2015 Trenitalia S.p.A. e G.T.T. S.p.A. hanno comunicato che sono in corso di perfezionamento gli atti finalizzati alla costituzione di una società a responsabilità limitata, per l’esercizio congiunto del servizio di trasporto ferroviario metropolitano (SFM) nel nodo di Torino a partire dal 2017.

A seguito della manifestazione di interesse congiunta di Trenitalia e GTT, con deliberazione n. 27/2015 del 30/12/2015, il Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia, ha approvato lo schema di Avviso di pre-informazione della procedura di affidamento diretto del contratto dei servizi di trasporto ferroviario afferenti al lotto 1 SFM Torino: “bacino metropolitano” sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, da pubblicare un anno prima dall’affidamento del contratto di servizio nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

L’Avviso è stato pubblicato sulla GUUE S1 62-2016-IT del 02/01/2016.

Con deliberazione del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia n. 10 del 30/05/2016 è stato istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale utilizzabile dall’Agenzia e dagli Enti aderenti ai fini della qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell’articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

Il Sistema è stato in seguito aggiornato alla Rev. 2.0 con deliberazione del Consiglio d’Amministrazione n. 8 del 9/06/2017.

Con DGR 38-3346 del 23/05/2016 la Giunta regionale ha modificato la DGR n. 1-528 del 4/11/2014 prevedendo per l’affidamento del servizio ferroviario regionale, i seguenti lotti:

- Lotto A: Servizio ferroviario Metropolitano comprendente tutti i treni classificati Sfm per una produzione di circa 6,3 M di chilometri/annui;
- Lotto B: Servizio ferroviario comprendente tutti gli altri treni regionali, suddiviso nei seguenti ambiti:
  - o Ambito B1 - treni regionali veloci - costituito da tutti i treni classificati RV più quelli svolti sulle linee Chivasso – Ivrea e Santhià – Biella;
  - o Ambito B2 - treni trasferibili nei contratti delle Regioni limitrofe mediante accordi;
  - o Ambito B3 - treni regionali per bacini integrati ferro – gomma.

Inoltre, con la medesima DGR 38-3346 la Regione ha chiesto all’Agenzia di predisporre un progetto di servizio ferroviario sulla base dei nuovi lotti.

Con riferimento al lotto B2 è stato avviato un confronto con la Regione Lombardia per la integrazione nel contratto ferroviario della Regione principalmente dei seguenti servizi :

- Servizio ferroviario Domodossola - Arona da integrare con il servizio Domodossola - Milano esercito da Trenord;

- Servizio ferroviario Asti - Milano da integrare con il servizio Alessandria - Milano esercito da Trenord;
- Riattivazione servizi ferroviari Casale - Mortara e Casale - Vercelli da coordinare con il servizio Mortara - Milano esercito da Trenord.

L’Agenzia, in attuazione alla suddetta deliberazione, ha predisposto e trasmesso il progetto alla Regione Piemonte.

Dopo una fase di confronto il progetto di servizio è stato trasmesso in via definitiva in data 22.09.2016 con nota prot. n. 8459/2016 inviata alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica.

Con DGR 8-4053 del 17/10/2016, avente ad oggetto l’"individuazione delle modalità di affidamento dei servizi ferroviari regionali ai sensi della DGR n. 38-3346 del 23/05/2016. Approvazione dello schema di Protocollo d’intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento", la Regione ha indicato le seguenti modalità operative per l’affidamento dei servizi:

1) prevedere, nelle more del completamento delle procedure di affidamento, un periodo di gestione transitoria con gli attuali gestori;

2) definire contestualmente:

- per il lotto relativo al servizio ferroviario metropolitano e per il lotto relativo ai servizio ferroviario regionale - ambito treni regionali veloci - il programma di subentro e di miglioramento della qualità del servizio a fronte di un affidamento diretto di lunga durata alle aziende interessate nel rispetto delle disposizioni dell’art 5 comma 6 e dell’ art. 4 comma 3 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007., valutando altresì, per quest’ultimo ambito, la possibilità della sua integrazione con volumi aggiuntivi di servizi funzionali o gestionalmente integrabili, anche già individuati come suscettibili di trasferimento ai contratti di altre regioni;
- per il lotto relativo al servizio ferroviario regionale – ambito servizi suscettibili di efficientamento attraverso la gestione integrata con i servizi di trasporto pubblico locale su gomma - le procedure per l’affidamento mediante gare integrate ferro/gomma che prevedano l’extrapolazione dai contratti in essere dei servizi ferroviari e l’affidamento ai nuovi gestori dei servizi integrati.

Con la delibera del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia n. 28 del 25/11/2016 di "Approvazione dello schema di protocollo d’intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento tra Regione Piemonte, Agenzia e Trenitalia S.p.A", veniva riassunto l’iter definito dal Protocollo d’intesa e, così come previsto nella DGR 8-4053 del 17/10/2016, veniva deliberato di adempiere agli obblighi di pubblicità previsti dal regolamento CE 1370/2007, in coerenza con i contenuti del protocollo d’intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento, sia per quanto concerne i servizi ferroviari, sia per quanto concerne i bacini dei servizi automobilistici integrati con i servizi ferroviari.

Con la delibera 28/2016 del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia si prende "atto dei contenuti della segnalazione dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (segnalazione AS 1309 - ex S2623-S2624) con la quale, dopo aver delineato uno scenario generalizzato di affidamenti diretti di lungo termine dei servizi ferroviari regionali all’attuale incumbent (Trenitalia S.p.A), l’Autorità evidenzia criticità che derivano dalla circostanza che la scarsa propensione delle amministrazioni regionali allo svolgimento di gare per l’affidamento del servizio, costituisce uno dei principali motivi del deficit di efficienza e qualità dei servizi ferroviari regionali. L’assenza di gara è stata considerata anche come uno dei principali ostacoli alla minimizzazione dei sussidi regionali riconosciuti al gestore del servizio.

Ai fini della minimizzazione del sussidio pubblico è inoltre imprescindibile quanto ricordato dall’Autorità con la nota prot 8172/2016 del 02/11/2016 trasmessa alla Regione Piemonte, con la quale sono richiamate le indicazioni contenute nella delibera ART 49/2015 che possono essere utilizzate a seguito della pubblicazione dell’avviso di pre-informazione di cui all’articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) 1370/2007, nel corso della negoziazione con un solo operatore o con più, nel caso di una pluralità di manifestazioni di interesse.”

Il protocollo d’intesa fra Regione Piemonte, Trenitalia ed Agenzia è stato sottoscritto il 20/12/2016 (prot. Ag. 12196 del 20/12/2016).

L’iter definito dal Protocollo d’intesa è così riassumibile :

- durante l’anno 2017 si svilupperà l’affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, in coerenza con quanto già definito nell’avviso pubblicato ai sensi dell’art. 7 comma 2 del regolamento (CE) 1370/2007 avvenuta sulla GU/S S1 del 02/01/2016;
- durante l’anno 2017 si predisporrà il programma di miglioramento dei servizi regionali veloci trapiantato verso lo sviluppo dei servizi e degli investimenti in materiale rotabile; alla definizione di un adeguato programma di sviluppo si procederà con l’affidamento diretto, eventualmente preceduto da confronto competitivo in caso di manifestazione di interesse, secondo le modalità di cui all’art. 5 comma 6 del regolamento CE 1370/2007;
- entro la scadenza del 31/12/2019 si dovranno avviare e portare a compimento gli affidamenti dei servizi automobilistici, integrati con i servizi ferroviari, organizzati secondo i bacini regionali (di cui alla D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012).

Con determinazione dell’Agenzia n. 681 del 30 dicembre 2016, considerato che i servizi di cui all’Ambito B1 - treni regionali veloci, sono servizi presenti nell’oggetto delle preinformative pubblicate a Feb 2015, sia nel lotto SFR Piemonte: “bacino centro – nord” sia nel lotto SFR Piemonte: “bacino centro – sud”, al fine di dare attuazione alle indicazioni fornite con le citate delibere della Giunta Regionale e del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia, è stato necessario procedere alla enucleazione dei relativi servizi già presenti nell’oggetto dell’avviso di preinformazione di un bacino, ridefinendo l’oggetto dell’avviso di preinformazione dell’altro bacino.

Inoltre, i servizi non ricompresi nel lotto relativo ai servizi ferroviari regionali- ambito treni regionali veloci – come ridefinibile ai sensi della citata DGR 8-4053 del 17/10/2016, non sono più oggetto degli avvisi di preinformazione.

In relazione a quanto sopra, si sono apportate le variazioni al testo dell’Avviso di preinformazione della procedura di gara per la selezione del concessionario a cui assegnare il contratto dei servizi di trasporto ferroviario afferenti al lotto SFR Piemonte “bacino centro – nord” (2015/S 042-070868 del 28/02/2015), la cui denominazione viene ridefinita in “Concessione della gestione del Servizio Ferroviario Regionale Piemonte - Servizio Ferroviario Regionali Veloci”; contestualmente è interrotta la procedura relativa al lotto SFR Piemonte: “bacino centro – sud” per assenza di oggetto.

Le variazioni recepiscono i contenuti e le indicazioni delle citate deliberazioni della Giunta regionale e del Consiglio d’Amministrazione e del Protocollo d’intesa sottoscritto tra Regione, Agenzia e Trenitalia. Inoltre, recepiscono i contenuti della deliberazione del Consiglio d’Amministrazione n. 10 del 30/05/2016 con la quale è stato istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale, prevedendo, in ordine alla Capacità economica e finanziaria, nonché con riferimento alla dimostrazione del possesso di requisiti tecnici, l’iscrizione al Sistema di qualificazione nella Classe C (servizi ferroviari) Categoria C2.

L’Avviso è stato pubblicato sulla GUUE del 04/01/2017 avviso 2017/S 002-002394

In relazione alla citata DGR 8-4053 del 17/10/2016, la Regione Piemonte, con nota del 22/02/2017 forniva all’AGCM elementi di risposta al Parere ex art. 21-bis della L. 287/1990 (RIF S2701), con cui, tra

l'altro, relativamente alle manifestazioni d'interesse pervenute per l'affidamento diretto della gestione dei servizi ferroviari, valutata l'opportunità che tali soggetti possano essere messi in concorrenza, veniva preannunciata l'adozione di una procedura per determinare una valutazione comparativa delle offerte prendendo a riferimento la procedura competitiva con negoziazione di cui all'art. 62 del d.lgs 50/2016 o il dialogo competitivo di cui all'art. 64 del medesimo d.lgs.

L'AGCM, con nota del 22/03/2017 inviata alla Regione Piemonte, valutava positivamente la disponibilità, in caso di affidamento diretto dei servizi ferroviari di voler garantire la massima trasparenza e parità di trattamento ai potenziali affidatari, ritenendo che un'eventuale scelta della stazione appaltante di seguire, nell'attività di concreto affidamento, procedure mutate dal d.lgs. 50/2016 sia possibile (ed auspicabile) a fronte di una modifica in tal senso del preavviso al mercato previsto dall'articolo 7, comma 2, del reg. (CE) n. 1370/2007.

Con riferimento all'Ambito B3 di cui alla DGR 8-4053 del 17/10/2016, il progetto predisposto dall'Agenzia effettua una ricognizione di massima del servizio di TPL su gomma esistente in ciascuno dei 4 bacini in cui è suddiviso il territorio regionale, indicando i treni regionali che possono trovare maggiore efficienza in una gestione integrata nei 3 bacini provinciali definiti per i servizi su gomma.

In relazione a quanto definito con la delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 28 del 25/11/2016 sono stati quindi predisposti gli Avvisi di preinformazione di selezione degli operatori economici a cui assegnare il contratto di servizio per la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Nord-Est della Regione Piemonte" e per la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Sud-Est della Regione Piemonte" da pubblicare almeno un anno prima dell'avvio delle procedure di affidamento ai sensi dell'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

L'Avviso di pre-informazione è stato predisposto assumendo come marginali i servizi ferroviari oggetto di integrazione con i servizi di TPL su gomma del Bacino.

E' stato previsto che possono partecipare alle procedure di selezione gli operatori economici che avranno ottenuto la qualificazione nella Categoria A – Servizi su strada (autobus) per Classe adeguata al volume di servizio annuo del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale, istituito dall'Agenzia con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 10/2016 del 30/05/2016; con riferimento ai servizi ferroviari è previsto che gli stessi siano subaffidati alle imprese ferroviarie che si saranno qualificate nella Categoria C – Servizi ferroviari del medesimo Sistema.

Con determinazione dell'Agenzia n. 97 del 6 marzo 2017 si è proceduto alla pubblicazione dell'avviso, ai sensi dell'art. 7 comma 2 del regolamento CE 1370/2007, avvenuta su GU/S del 11/03/2017 avviso 2017/S 050-092723; l'affidamento tramite procedura aperta dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Nord-Est della Regione Piemonte; tale ambito di servizi comprende i servizi ferroviari delle linee Arona - Novara e Novara - Domodossola;

Con determinazione dell'Agenzia n. 98 del 6 marzo 2017 si è proceduto alla pubblicazione dell'avviso, ai sensi dell'art. 7 comma 2 del regolamento CE 1370/2007, avvenuta su GU/S del 11/03/2017 avviso 2017/S 050-092722 per l'affidamento tramite procedura aperta dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Sud-Est della Regione Piemonte; tale ambito di servizi comprende i servizi ferroviari delle linee Casale - Alessandria e Asti - Acqui Terme.

Gli Avvisi sono stati oggetto di ricorso da parte di alcuni operatori economici.

Con sentenza del TAR Piemonte 219 e 220/2018 pubblicate il 14/02/2018 il TAR ha annullato gli avvisi di pre-informazione nella parte in cui si prevedeva la messa a gara, in un unico lotto, di servizi automobilistici e ferroviari.

Con successivo ricorso i medesimi operatori economici hanno altresì impugnato la D.G.R. 15.12.2017, n. 17-6123, con la quale la Regione Piemonte aveva approvato in via definitiva il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4 della L.R. 4.1.2000 n. 1, per il periodo 1.1.2016

- 31.12.2018; il TAR Piemonte (sentenza N. 00031/2019 pubblicata il giorno 08/01/2019 ) ha giudicato parzialmente fondato il ricorso stabilendo che la deliberazione impugnata dovesse essere annullata nella parte in cui indicava una preferenza per l'abbinamento dei servizi su ferro e su gomma.

Nel frattempo è iniziato il procedimento che porterà all'approvazione del Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-20212 che dovrà acquisire l'intesa di cui all'art. 4 della L.R. 1/2000 da parte dell'Assemblea dell'Agenzia, terminate le necessarie fasi di consultazione previste dalla normativa regionale, prodromiche all'approvazione definitiva con Delibera della Giunta Regionale. Solo in seguito alla definizione del predetto iter sarà possibile procedere alla pubblicazione degli avvisi di pre-informazione di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento Ce 1370 e all'avvio delle procedure di selezione dei concessionari dei servizi sulla base della predetta normativa europea, delle disposizioni di legge nazionale nonché delle indicazioni fornite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con i propri atti di regolazione.

\*\*\*

A seguito della DGR 38-3346 del 23/05/2016 sono pervenute alcune manifestazioni di interesse riguardanti la riattivazione dei servizi ferroviari sulle linee sospese; con note del giugno 2017 l'Agenzia ha avviato una fase di consultazione con le imprese che hanno manifestato interesse relativamente alle seguenti linee ferroviarie:

- Alessandria - Ovada
- Ceva - Ormea;
- Novara - Varallo Sesia;
- Savigliano - Saluzzo.

In attuazione delle predetta deliberazione, è interesse comune della Regione Piemonte e dell'Agenzia analizzare proposte progettuali di Imprese terze ed eventuali offerte non vincolanti inerenti servizi ferroviari (a valenza commerciale o con cofinanziamento della gestione dei servizi) e/o di integrazioni con servizi automobilisti afferenti alle linee ferroviarie. Allo scopo l'Agenzia ha presentato sul proprio sito internet le informazioni disponibili inerenti l'affidamento dei servizi di TPL soggetti ad obblighi di servizio pubblico nonché analisi tecniche speditive riguardanti il ripristino delle linee ferroviarie sospese.

Si segnala in particolare che, per quanto concerne la linea Cuneo-Ventimiglia, è stato manifestato interesse ad attivare un servizio commerciale.

Nel Luglio 2017 la Società AW RAIL Srl ha manifestato interesse per riattivare il servizio su alcune tratte sospese ed ha informato l'Agenzia di aver predisposto più analisi progettuali fra cui quella relativa al servizio sulla linea Torino – Cuneo – Ventimiglia, con definizione dei cronoprogrammi di attivazione, ricognizione del materiale rotabile ed approntamento dei sistemi di ticketing; successivamente, nel mese di Ottobre 2017, la Società AW RAIL Srl ha presentato all'Agenzia un progetto di servizio ferroviario interregionale a libero mercato (senza contribuzione pubblica)

Il servizio AW RAIL denominato "Riviera Express, Torino – Cuneo – Breil S.R. – Ventimiglia", prevede almeno 3 coppie giornaliere di servizi nel periodo invernale incrementabili ad almeno 4 coppie giornaliere nel periodo estivo, con orario di partenza da Torino e Ventimiglia al medesimo minuto. AW RAIL ha rilevato nelle caratteristiche del tracciato e nelle città collegate una significativa valenza turistica al punto da proporre una nuova modalità di servizio ferroviario correlato da una molteplicità di servizi accessori al trasporto. I servizi proposti nel progetto non effettuano le fermate di Olivetta, Airole e Bevera in territorio ligure, Vievola e La Brigue in territorio francese.

L'Agenzia ha analizzato la proposta ritenendo che la mobilità di queste località non appare rilevante, viceversa, sulla base dei dati di frequentazione, le fermate intermedie di Breil SR, Fontan-Saorge, St Dalmas de Tende e Tende sembrano necessitare maggiore attenzione.

Il progetto di AW RAIL pone particolare attenzione alle corrispondenze a Breil SR e Ventimiglia con i servizi ferroviari di SNCF. A Ventimiglia le corrispondenze per il ponente ligure potranno essere assicurate dal servizio regionale di Trenitalia.

Poiché sulla medesima tratta insiste il servizio di tpl ferroviario esercito da Trenitalia con Contratto di Servizio, al fine di comunicare ad AW RAIL eventuali osservazioni preliminari all'attivazione di tutte le procedure di legge per l'avvio del progetto, l'Agenzia ha inviato a Trenitalia S.p.A. – Direzione Regionale Piemonte della Divisione Passeggeri Regionale – un documento<sup>6</sup> con la sintesi del progetto presentato da AW RAIL e con ulteriori integrazioni che inquadrano e specificano la domanda di mobilità soddisfatta negli ultimi anni prima della sospensione dell'esercizio e la tipologia di servizio erogato da Trenitalia.

Con apposita nota del dicembre 2017 Trenitalia S.p.a. ha rappresentato la circostanza che i servizi a mercato proposti da AW RAIL potrebbero attrarre una parte dell'utenza dei servizi regionali ed interregionali prestati da Trenitalia nell'ambito del Contratto di Servizio. E nell'ipotesi in cui il Progetto venisse confermato Trenitalia si riserverebbe di attivare le interlocuzioni con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti al fine di salvaguardare l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico.

Al fine di tenere in debito conto le riflessioni di natura economica ricevute da Trenitalia, ancorché non circostanziate, l'Agenzia ha effettuato apposite analisi e valutazioni per stimare se il servizio ferroviario proposto dalla Società AW RAIL possa compromettere l'equilibrio finanziario del Contratto di servizio rep. N. 206 del 29/09/2017. Tenuto conto del servizio ferroviario proposto da AW RAIL e del caratteristico sistema tariffario che deve necessariamente sostenere economicamente un modello di esercizio non contribuito da risorse pubbliche, l'Agenzia è del parere che il trasferimento di utenza sia pendolare sia occasionale dai servizi regionali di Trenitalia al servizio di AW RAIL nella tratta Torino – Cuneo – Limone sia poco rilevante; d'altro canto ciò potrebbe verificarsi a fronte di un significativo miglioramento di qualità del servizio per i cittadini che è obiettivo proprio dell'Agenzia.

L'Agenzia pertanto ha valutato positivamente il progetto di servizio ferroviario interregionale a libero mercato sulla direttrice Torino – Cuneo – Limone Piemonte – Ventimiglia della Società AW RAIL per le motivazioni nel seguito sintetizzate:

- incrementato di treni giornalieri su una tratta a forte vocazione turistica senza oneri aggiuntivi per la P.A.;
- realizzazione di un progetto che sembra non compromettere l'equilibrio economico previsto dall' "Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020" fra l'Agenzia e Trenitalia S.p.A.;
- prospettive di miglioramento della qualità del servizio.

Con determinazione n. 648 del 19 dicembre 2017 l'Agenzia ha concluso positivamente la valutazione della proposta di AW RAIL ed ha invitato la Società ad attivare tutte le procedure previste dalle norme per l'accesso all'infrastruttura, richiedendo nel contempo il cronoprogramma delle fasi di organizzazione per l'attivazione del servizio che era prevista per il mese di dicembre 2018. Ad oggi il servizio non è ancora attivo e non sono state fornite ulteriori indicazioni da parte dell'impresa AW RAIL.

\*\*\*

#### Affidamento servizio ferroviario SFM

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, nella seduta del 09/06/2017, ha preso atto e condiviso la proposta del direttore generale di definizione della procedura per l'effettuazione di un confronto competitivo, trasparente e non discriminatorio volto all'individuazione dell'operatore economico a cui aggiudicare direttamente la concessione del servizio ferroviario relativo al SFM.

Nella medesima seduta del 09/06/2017, tenuto conto di quanto sopra esposto, il Consiglio d'Amministrazione ha fornito specifica direttiva al direttore generale affinché provvedesse ad apportare le opportune modifiche all'Avviso pubblicato sulla GUUE S1 62-2016-IT del 02/01/2016.

L'avviso di rettifica è anche utilizzato per fissare il termine per la presentazione della manifestazione d'interesse a partecipare alla procedura sopra descritta. Il termine finale è fissato nel trentesimo giorno solare successivo alla data di pubblicazione nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea dell'avviso.

Con determinazione dell'Agenzia n. 296 del 3 luglio 2017 è stata resa nota la procedura per il confronto fra operatori e si è disposta la pubblicazione dell'avviso di rettifica

L'Avviso è stato pubblicato sulla GUUE del 08/07/2017 avviso 2017/S 129-264587. In seguito alla pubblicazione dell'Avviso, ed entro il termine del 7/08/2017, hanno manifestato l'interesse a partecipare alla procedura i seguenti operatori economici:

- società Trenitalia spa;
- consorzio Rail.To.

Nel mese di settembre 2017 è stata avviata la procedura che prevede il confronto e la consultazione con le imprese per il nodo; tale fase prevede lo sviluppo della procedura definita nella determinazione 296/2017.

Il percorso procedurale è definito nelle seguenti fasi:

- descrizione di oggetto, esigenze, caratteristiche, specificando i requisiti minimi e gli elementi di valutazione;
- consultazione e confronto sulle proposte degli operatori economici che hanno manifestato interesse all'affidamento del servizio (OE); sono discusse le proposte presentate per puntualizzarne il contenuto;
- condivisione degli esiti della consultazione individuati dall'Agenzia come base per la presentazione delle offerte da parte degli OE;
- conclusione del processo mediante richiesta dell'offerta finale.

La fase di consultazione e confronto degli OE verte sulle seguenti tematiche:

T1 – Consultazione e confronto sul Progetto: a partire dalla base progettuale fornita dall'Agenzia, viene richiesto agli OE di proporre soluzioni migliorative, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per definire gli aspetti progettuali che l'Agenzia condivide, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni, vengono definiti gli scenari sui quali gli OE presenteranno offerta;

T2: Consultazione e confronto sul Contratto di Servizio: a partire dal documento in cui vengono descritti dall'Agenzia gli obblighi di servizio e le modalità di adempimento, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per definire eventuali aspetti migliorativi ed implementativi, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni, vengono definiti gli obblighi di servizio e la documentazione di riferimento per la presentazione dell'offerta;

T3: Consultazione e confronto sulle modalità di redazione ed aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) e del Piano degli investimenti: sono descritte dall'Agenzia le modalità di rappresentazione del PEF e del Piano degli investimenti, nonché le tipologie di rischio e gli indici di redditività, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per illustrare e condividere le modalità di redazione del PEF e dei Piani di investimento, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni, vengono predisposti i PEF simulati;

T4: Consultazione e confronto sulle condizioni minime di qualità dei servizi: sono descritti dall'Agenzia gli elementi di qualità del servizio, gli obiettivi minimi proposti, viene effettuata una fase di

consultazione con gli OE per illustrare e condividere eventuali valori obiettivi migliorativi e/o ulteriori rispetto a quelli proposti, nonché le modalità di rendicontazione e monitoraggio, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni e la documentazione di riferimento per la presentazione dell'offerta;

T5: Consultazione e confronto sui fattori della produzione del servizio: sono proposti dall'Agenzia gli elementi descrittivi dei fattori di produzione nonché gli obblighi posti in capo all'operatore economico subentrante, sia con riferimento alle risorse umane che ai beni, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per condividere le modalità di messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili, dei relativi valori di subentro e/o dei canoni di locazione, delle tempistiche di subentro, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni e la documentazione di riferimento per la presentazione dell'offerta, vengono adottati gli atti amministrativi necessari.

La consultazione ed il confronto sulla tematica T1 è propedeutica alle altre consultazioni le quali, per comprimere la durata dell'intera procedura potranno essere effettuate parallelamente. Si stima che il tempo necessario alla fase di consultazione e confronto sia pari ad almeno di 14 settimane.

All'esito delle predette fasi di consultazione e confronto, viene richiesto agli OE di presentare offerta che sarà valutata da una commissione di valutazione secondo i criteri che saranno resi noti nella medesima richiesta di offerta.

Nel frattempo, nel mese di settembre 2017 è stato inoltre stipulato il Contratto Ponte con Trenitalia, descritto in seguito, per il periodo 2017-19 con il quale è stato definito il periodo transitorio durante il quale all'esito delle procedure di affidamento sopra descritte si stipuleranno i nuovi contratti di servizio per SFM e SFR.

Con determinazione dirigenziale n. 530 del 27/10/2017 sono state definite le modalità di gestione della fase di consultazione e confronto approvando il calendario di massima della consultazione, stimando la durata del procedimento in 14 settimane e definendo il termine del procedimento nel giorno 09/02/2018, fermo restando che il calendario fosse da intendersi flessibile in funzione delle necessità di approfondimento che sarebbero emerse sulle singole Tematiche.

La procedura prevede che:

- per ciascuna delle cinque Tematiche l'Agenzia predisponga un documento di lavoro su cui ciascun OE viene chiamato a confrontarsi. La distribuzione dei documenti avviene sulla base delle tempistiche definite nel calendario di massima;
- le sedute di consultazione siano il luogo in cui sono approfondite le osservazioni, i quesiti, le proposte su cui l'OE e l'Agenzia si confrontano; osservazioni, quesiti e proposte potranno essere presentate direttamente nella seduta di consultazione o essere anticipate per iscritto;
- i documenti acquisiti in sede di consultazione possono essere resi pubblici dall'Agenzia; ove sussistano ragioni di riservatezza dovute alla presenza di dati e informazioni commerciali sensibili, è cura del singolo OE partecipante alla procedura comunicare formalmente quali dati e quali informazioni commerciali sensibili devono essere mantenute riservate;
- al termine di ciascuna seduta sia redatto il verbale della consultazione; il verbale rappresenta in termini sintetici l'oggetto, i contenuti, le modalità di svolgimento della seduta dando atto degli argomenti trattati (con specifico riferimento ai quesiti presentati e alle risposte fornite), e della documentazione eventualmente acquisita.

La DD 530/2017 è stata inviata agli OE con annesso calendario e modalità di gestione della fase di consultazione e confronto trasmettendo inoltre il documento di indirizzi T1 "Consultazione e confronto sul Progetto". Con le medesime note di trasmissione, previo accordo per le vie brevi, sono stati fissati i primi incontri della fase di consultazione e confronto.

In esito alle prime sedute di consultazione, entrambi gli OE hanno richiesto che fosse data priorità alla definizione dei criteri di valutazione, al fine di consentire agli OE di avere una base comune di riferimento, sia per lo sviluppo delle fasi di consultazione sia per la predisposizione delle proposte progettuali. L'Agenzia ha dato corso alle richieste degli OE confermando che avrebbe presentato un elenco di criteri che avrebbe utilizzato per la valutazione del progetto e di tutti gli aspetti connessi.

Le consultazioni si sono svolte dal 15/11/17 al 5/9/18; in funzione dell'andamento delle attività condotte dall'Agenzia e dagli OE, il calendario ha subito i necessari adeguamenti rispetto al calendario stimato con la DD 530/2017 ed ha previsto un totale di 20 sedute di consultazione delle quali 13 richieste da Rail.To e 7 richieste da Trenitalia.

Nell'ambito delle predette sedute, gli OE e l'Agenzia hanno verificato, discusso e precisato i contenuti dei documenti di indirizzo delle rispettive tematiche, preventivamente trasmessi dall'Agenzia. Le discussioni sono state anche precedute e/o seguite da richieste di precisazioni e osservazioni pervenute per iscritto che hanno avuto esito o direttamente nella seduta tematica di riferimento o mediante risposte puntuali.

In data 21 settembre 2018, sono stati condivisi con gli OE gli esiti finali della consultazione individuati dall'Agenzia come base per presentazione dell'offerta. Con determinazione n. 491/2018 del 22/09/2018, tra l'altro, si è dato atto della conclusione della fase di consultazione e confronto (Fase B) relativa alla procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario SFM Torino - "bacino metropolitano" e si è definito il termine per la presentazione delle offerte in n. 90 giorni dalla data di trasmissione della lettera d'invito prevedendo l'estensibilità di detto termine di ulteriori 30 giorni, su richiesta anche di un solo OE, da presentarsi entro il 60° giorno dalla data di trasmissione della lettera d'invito. In data 22/09/2018 è stata trasmessa agli OE la lettera d'invito a presentare offerta, corredata dei relativi allegati.

Con la lettera d'invito è stato indicato nel giorno 21/12/2018 (ore 12:00) il termine per la presentazione dell'offerta, prevedendo inoltre che il predetto termine possa essere posticipato di ulteriori 30 giorni, su richiesta anche di un solo OE, purché tale richiesta sia presentata (a mezzo PEC) entro il 21/11/2018. Con nota prot. 9527 del 23/10/2018 era stato chiesto all'Agenzia di posticipare il termine di presentazione delle offerte di 30 giorni e, conseguentemente di rideterminare il termine per la proposizione di richieste di chiarimenti ed informazioni.

In relazione a quanto sopra con determinazione n. 595 del 15/11/2018 era stato definito il nuovo termine per la presentazione delle offerte nel giorno lunedì 21/01/2019, ore 12:00, posticipando altresì il termine per la presentazione di richieste di chiarimenti e quesiti al 30/11/2019.

Successivamente con nota prot. Ag. 11200 del 13/12/2018, il Consorzio RAIL.TO aveva richiesto di posticipare il termine di presentazione delle offerte di ulteriori 30 giorni in quanto, tra l'altro, il posticipo del termine avrebbe rilevato ai fini del reperimento delle garanzie richieste nella lettera d'invito, anche con riferimento agli obblighi previsti dallo schema di contratto.

Con nota prot. Ag. 11305 del 17/12/2018, la società Trenitalia aveva chiesto che il termine per la presentazione delle offerte, già rideterminato con determinazione 595/2018, fosse ulteriormente prorogato, al fine di consentire la predisposizione della proposta progettuale, di ulteriori 150 giorni. Con nota prot. 11466 del 20/12/2018 l'Agenzia ha provveduto a rispondere ai quesiti che gli OE avevano proposto entro il termine del 30/11/2018.

Considerato il tempo utilizzato per rispondere ai quesiti e tenuto conto delle esigenze manifestate dagli OE con le richieste di proroga sopra citate, l'Agenzia, al fine di consentire agli OE di predisporre le proprie proposte progettuali e le relative offerte, si è ritenuto opportuno estendere ulteriormente il termine per la presentazione delle offerte con la determinazione 694/2018 posticipando il termine di presentazione delle offerte al giorno lunedì 18 marzo 2019, ore 12:00.

Nel corso del 2019 si è portata avanti la procedura di consultazione per il confronto competitivo che ha visto l'aggiudicazione definitiva nel settembre 2019 di seguito meglio specificata al paragrafo 3.1.1.

\*\*\*

Servizio di Trasporto Pubblico per vie navigabile nel Lago d'Orta

L'art. 11, comma 1 della L.R. 1/2000 prevede che "L'Agenzia della mobilità piemontese stipuli i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento, ai sensi dell'articolo 5, comma 1 bis, di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa comunitaria e nazionale vigente."

A livello comunitario, il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. A tal fine, il Regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché 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 si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico.

L'articolo 1, paragrafo 2 del Regolamento stabilisce che gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali.

In ordine all'applicabilità del Regolamento (CE) 1370/2007 anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 49 del 17/06/2015, allorquando nelle Premesse alla Relazione Illustrativa alle "Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici", definisce il perimetro di applicazione delle Misure, è del parere che "Rimane, invece, nell'ambito della discrezionalità degli enti territoriali la scelta di estendere anche agli altri modi del trasporto pubblico locale i principi dettati dalle citate misure, in quanto compatibili e nel rispetto della normativa settoriale di riferimento (europea, nazionale e regionale). Pertanto il Regolamento (CE) 1370/2007 appare applicabile anche al Servizio di navigazione del Lago d'Orta.

L'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007, applicabile ai fini dell'aggiudicazione del contratto relativo al Servizio di navigazione del Lago d'Orta, in quanto assume la forma di contratto di concessione, individua quali possibilità di aggiudicazione dei contratti il ricorso ad una procedura di gara (equa, aperta a tutti gli operatori nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione), che dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, possa prevedere l'avvio di negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari e complessi. In alternativa al ricorso alla procedura di gara, il Regolamento prevede, per situazioni ben definite, anche il ricorso a procedure che prevedano l'aggiudicazione diretta del contratto. In particolare, il paragrafo 4 dell'articolo 5 dispone che "A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico: a) 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 b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500.000 chilometri l'anno."

Tale possibilità è consentita a livello nazionale sia per l'assenza di un espresso divieto al ricorso della predetta disposizione in tema di aggiudicazione diretta di contratti di concessione di servizio, sia in vigore dell'art. 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 che prevede che "Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007".

Tenuto conto dell'attuale produzione del Servizio di navigazione del Lago d'Orta, contenuta in circa 26.000 km-convenzionali annui e del livello di compensazioni economiche degli obblighi di servizio pubblico (che aggiunte ai ricavi da traffico generati dall'attuale gestore del servizio determinano un valore annuo della concessione inferiore ai limiti indicati nell'art. 5, paragrafo 4, lett. a) del Regolamento 1370/2007), si è ritenuto possibile procedere all'aggiudicazione diretta del contratto di servizio che regola la concessione di trasporto pubblico all'attuale gestore.

Tuttavia, anche al fine di individuare proposte ulteriori rispetto al modello attuale di esercizio e migliorative della qualità del servizio erogato, si è ritenuto necessario avviare una fase di consultazione del mercato.

Pertanto con determinazione n. 230 del 15 maggio 2018 si è pubblicato un Avviso di Manifestazione di interesse.

In esito all'avviso hanno manifestato interesse a partecipare alla procedura i seguenti Operatori Economici:

- Consorzio Servizio Pubblico Orta San Giulio. con sede in via Caire Albertoletti, 7 – 28016 Orta S. Giulio – P. I.V.A. e C.F. 02194010035;
- RTI costituendo tra Navigazione Lago d'Orta SRL con sede in via Curotti, 36 – Omegna (VB) P.I. 01067040038 e VCO Trasporti SRL con sede in via Olanda, 55 – Verbania P. I. 01792330035.

In seguito alle manifestazioni d'interesse sono state avviate le consultazioni con gli operatori economici, formalizzate in due incontri, finalizzati a descrivere l'oggetto, le esigenze, le caratteristiche, e a raccogliere eventuali osservazioni ed informazione utili per l'affidamento del servizio.

Sulla base di quanto emerso in detti incontri è stata approntata la documentazione necessaria per la presentazione dell'offerta.

Nel corso del 2019 si è portata avanti la procedura di consultazione per il confronto competitivo che ha visto l'aggiudicazione definitiva nel settembre 2019 di seguito meglio specificata al paragrafo 3.1.1.

\*\*\*

#### Affidamento servizio ferroviario Domodossola-Iselle 2017-2022

Con Deliberazione n. 9-3058 del 21 marzo 2016 la Giunta regionale ha dato mandato alla Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica di valutare, con il supporto tecnico dell'AMP, se l'impianto dei lotti delineato con la DGR n. 1-528/2014, fosse in linea con i nuovi indirizzi.

In attuazione della suddetta D.G.R. 9-3058/2016, la Direzione ha effettuato in concorso con l'Agenzia le valutazioni richieste il cui esito è stato formalizzato nel Documento unico di programmazione (DUP) redatto ai sensi dell'art. 151 del D.Lgs. n. 267/2000 e riferito al triennio 2016-2018, approvato dalla delibera assembleare dell'Agenzia in data 29 aprile 2016.

Tra i servizi previsti nella pre-informativa pubblicata a febbraio 2015 relativa al lotto SFR Piemonte "bacino centro – nord" vi è anche il servizio transfrontaliero dei treni regionali sulla tratta Domodossola-Iselle della linea ferroviaria che, attraverso il tunnel del Sempione al cui interno si trova

il punto di confine tra Italia e Svizzera, collega la Svizzera e l'Italia tra Domodossola e Brig su un tratto di collegamento tra la rete ferroviaria italiana e quella svizzera; la gestione della linea è svizzera per cui sia l'alimentazione (corrente alternata monofase a 15 kV), sia il segnalamento sono quelli delle Ferrovie Federali Svizzere.

Il servizio regionale di parte italiana costituisce il completamento dell'offerta ferroviaria svizzera presente sulla linea; ha la principale funzione di servire gli spostamenti pendolari transfrontalieri nelle ore non servite dall'offerta di treni a lunga percorrenza ed è sottoposto al sistema tariffario vigente nella Confederazione svizzera. Inoltre in quanto servizio caratterizzato dalla limitata produzione e sottoposto alla regolamentazione della Confederazione in materia di sicurezza e circolazione, è potenzialmente attrattivo per i soli operatori di servizi ferroviari già operanti nella Confederazione con conseguente limitata contendibilità sul mercato italiano ed europeo.

Le particolarità del servizio sopra esposte costituiscono uno specifico nucleo di servizi con un grado di separazione estremamente elevato rispetto al resto dei servizi compresi nel lotto SFR Piemonte "bacino centro – nord" che, unitamente alla marginalità del servizio rispetto al volume chilometrico espresso dal lotto (circa lo 0,8%), nonché alla necessità di garantire la copertura contrattuale ai servizi in parola hanno fatto riconsiderare la decisione precedentemente assunta in ordine all'inserimento di detti servizi nell'ambito del lotto già oggetto di pre-informativa.

L'Agenzia della mobilità piemontese, con determinazione 144/2016 del 7/04/2016 ha approvato e pubblicato sul proprio sito internet un Avviso di manifestazione d'interesse finalizzato all'individuazione dell'operatore economico di servizio pubblico con il quale procedere alla negoziazione del contratto di servizio da affidare direttamente ai sensi all'articolo 5, paragrafo 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007.

Con l'avviso, veniva descritto il servizio oggetto dell'affidamento ed anticipati, a titolo esclusivamente indicativo e non esaustivo, qualora più operatori avessero manifestato interesse ad esser invitati alla procedura e fosse stato quindi necessario selezionare l'operatore di servizio pubblico con cui avviare la procedura negoziata per l'affidamento diretto del contratto di servizio, i criteri di valutazione dell'offerta con indicazione dei punteggi massimi attribuibili.

In seguito alla pubblicazione dell'Avviso, ed entro il termine del 28/04/2016, hanno manifestato l'interesse a partecipare alla procedura i seguenti operatori economici ai quali, in data 06/07/2016 è stata trasmessa la lettera d'invito a presentare offerta :

- società Ferrovie Federali Svizzere FSS;
- società RegionAlps SA;
- società BLS AG.

La concessione del servizio ferroviario Domodossola – Iselle per il periodo 2017-2022 – è stata aggiudicata con determinazione dell'Agenzia n. 372 del 8/8/2016 alla società BLS AG al termine di una procedura avviata con determinazione 144/2016 del 7/04/2016 finalizzata all'individuazione dell'operatore economico di servizio pubblico con il quale procedere alla negoziazione del contratto di servizio da affidare direttamente ai sensi all'articolo 5, paragrafo 6 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007.

\*\*\*

Tali attività sono previste nel PEG 2019 all'obiettivo 1.IV - IV – **Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici.**

## 2.2. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

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

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

L’Agenzia, con deliberazione del C.d.A. n. 12 del 11 aprile 2019, ha approvato il “Piano Triennale del Fabbisogno del personale per il triennio 2019-2021” (PTFP 2019-2021) ai sensi dell’art. 6 del d.lgs. 165/2001.

Il PTFP 2019-2021 con riferimento alle proprie esigenze di organico richiama il Piano Triennale del Fabbisogno del personale per il triennio 2018-2020 con il quale è stata prevista la Dotazione ottimale dell’Agenzia e la copertura dei posti previsti nel fabbisogno anche mediante mobilità in ingresso del personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale.

La dotazione ottimale dell’Agenzia è riportata nella seguente tabella:

| DOTAZIONE OTTIMALE                       |                                 |           |           |           |          |           |
|--|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| Area                                     | Servizio                        | dirigenti | Cat D     | Cat C     | Cat B    | TOTALE    |
| SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE | Servizi generali                | 0         | 1         | 1         | 0        | 2         |
|  | Sistema informativo             | 0         | 2         | 0         | 0        | 2         |
|  | Comunicazioni esterne           | 0         | 0         | 1         | 0        | 1         |
| AREA ISTITUZIONALE                       | Segreteria generale             | 2         | 1         | 1         | 0        | 2         |
|  | Bilancio e Ragioneria           | 0         | 3         | 3         | 0        | 7         |
|  | Giuridico contratti e personale | 0         | 4         | 1         | 0        | 6         |
| AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO          | Pianificazione e marketing      | 3         | 3         | 0         | 0        | 4         |
|  | Strategia e qualità             |           | 2         | 0         | 0        | 2         |
|  | Servizi alla mobilità           | 0         | 16        | 7         | 4        | 29        |
| <b>totali</b>                            |                                 | <b>5</b>  | <b>32</b> | <b>14</b> | <b>4</b> | <b>55</b> |

Il PTFP 2019-2021 con riferimento alla Dotazione ottimale dell’Agenzia vengono individuati n. 37 posti da fabbisogno da coprire.

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”.

In attuazione dell’art. 2.1 della Convenzione, l’Agenzia ha avuto la possibilità dal 01/01/2019 di avvalersi di n. 5 dipendenti della Città Metropolitana in comando a tempo pieno e di n. 1 dipendente in comando tempo parziale, tutti indicati nell’Allegato 1 alla Convenzione.

L’articolo 30 della Convenzione ha previsto la possibilità di attivare, a decorrere dal 01/05/2019, l’istituto della mobilità tra enti previo assenso del personale in comando; avendo le parti, con la

sottoscrizione della Convenzione, manifestato specifico accordo in tal senso, ha permesso all’Agenzia di assumere in mobilità n. 4 dei 5 dipendenti a tempo pieno in comando provenienti da Città Metropolitana. Un dipendente tra quelli assunti è andato in pensione con decorrenza 01 settembre 2019.

Si rileva che tali mobilità non sono rilevanti ai fini del conteggio del limite del turn-over previsto dall’art. 1, comma 562 della L. 296/2006 stante la connotazione di “neutralità finanziaria” mentre rilevano ai fini del limite di spesa.

L’Agenzia, ai sensi dell’articolo 1, comma 562, della L. 296/2006 per poter procedere a nuove assunzioni, infatti, 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, ai fini del limite del turn over, nell’anno 2019 sono limitate a n. 5 (corrispondenti al numero di cessazioni del rapporto di lavoro con l’Agenzia verificatesi nel periodo 2014-2018).

Con riferimento alle azioni reclutamento previste nel PTFP per l’annualità 2019 al 30 settembre non sono state attivate nuove procedure volte all’assunzione di personale.

La Legge n. 124/2015 promuove all’interno della Pubblica Amministrazione l’adozione di misure organizzative volte a fissare obiettivi annuali per l’attuazione del telelavoro e per la sperimentazione, anche al fine di tutelare le cure parentali, di nuove modalità spazio-temporali di svolgimento della prestazione lavorativa.

L’Agenzia con deliberazione del C.d.A. n. 13 del 11/04/2019 ha approvato le proprie discipline relative al telelavoro ed al lavoro agile adeguandosi alla normativa vigente; tale modalità di svolgimento del lavoro è stata attivata già per un dipendente dell’Agenzia a decorrere dal 1/7/2019.

### 3. Piani e progetti

#### 3.1. Affidamento dei servizi

##### 3.1.1. Servizio Ferroviario Metropolitano

La procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano” è stata avviata con l’avviso pubblicato su Gazzetta ufficiale dell’Unione europea 2016/S 62-2016-IT del 02/01/2016 successivamente rettificato su Gazzetta ufficiale dell’Unione n. 2017S 129-264587 del 08/07/2017.

A seguito della manifestazione di interesse degli operatori economici “Consorzio Stabile RAIL.TO” e “Trenitalia S.p.A.” a partecipare alla procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano”, nel mese di novembre 2017 è iniziato un percorso di consultazione sulle seguenti tematiche:

T1 – Consultazione e confronto sul Progetto: a partire dalla base progettuale fornita dall’Agenzia, viene richiesto agli OE di proporre soluzioni migliorative, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per definire gli aspetti progettuali che l’Agenzia condivide, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni, vengono definiti gli scenari sui quali gli OE presenteranno offerta;



T2: Consultazione e confronto sul Contratto di Servizio: a partire dal documento in cui vengono descritti dall’Agenzia gli obblighi di servizio e le modalità di adempimento, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per definire eventuali aspetti migliorativi ed implementativi, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni, vengono definiti gli obblighi di servizio e la documentazione di riferimento per la presentazione dell’offerta;



T3: Consultazione e confronto sulle modalità di redazione ed aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) e del Piano degli investimenti: sono descritte dall'Agenzia le modalità di rappresentazione del PEF e del Piano degli investimenti, nonché le tipologie di rischio e gli indici di redditività, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per illustrare e condividere le modalità di redazione del PEF e dei Piani di investimento, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni, vengono predisposti i PEF simulati;



T4: Consultazione e confronto sulle condizioni minime di qualità dei servizi: sono descritti dall'Agenzia gli elementi di qualità del servizio, gli obiettivi minimi proposti, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per illustrare e condividere eventuali valori obiettivi migliorativi e/o ulteriori rispetto a quelli proposti, nonché le modalità di rendicontazione e monitoraggio, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni e la documentazione di riferimento per la presentazione dell'offerta;



T5: Consultazione e confronto sui fattori della produzione del servizio: sono proposti dall'Agenzia gli elementi descrittivi dei fattori di produzione nonché gli obblighi posti in capo all'operatore economico subentrante, sia con riferimento alle risorse umane che ai beni, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per condividere le modalità di messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili, dei relativi valori di subentro e/o dei canoni di locazione, delle tempistiche di subentro, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni e la documentazione di riferimento per la presentazione dell'offerta, vengono adottati gli atti amministrativi necessari.



In esito alle prime sedute di consultazione, entrambi gli OE hanno richiesto che fosse data priorità alla definizione dei criteri di valutazione, al fine di consentire agli OE di avere una base comune di riferimento, sia per lo sviluppo delle fasi di consultazione sia per la predisposizione delle proposte progettuali. L'Agenzia ha dato corso alle richieste degli OE presentando un elenco di criteri che avrebbe utilizzato per la valutazione del progetto e di tutti gli aspetti connessi.

Le consultazioni si sono svolte con il seguente calendario, che in funzione dell'andamento delle attività condotte dall'Agenzia e dagli OE, ha subito i necessari adeguamenti rispetto al calendario stimato con la DD 530/2017:

**Tabella 1 - elenco delle consultazioni**

| Data       | OE         | Tematiche oggetto di consultazione | Protocollo verbale |
|------------|------------|------------------------------------|--------------------|
| 15/11/2017 | Rail.TO    | T1                                 | 10725/2017         |
| 17/11/2017 | Trenitalia | T1                                 | 10839/2017         |
| 22/11/2017 | Rail.TO    | T1                                 | 11000/2017         |
| 31/01/2018 | Rail.TO    | T5                                 | 01025/2018         |
| 14/03/2018 | Trenitalia | T5                                 | 02464/2018         |
| 09/04/2018 | Rail.TO    | T1 - Criteri                       | 03379/2018         |
| 03/05/2018 | Rail.TO    | T3                                 | 04075/2018         |
| 16/05/2018 | Rail.TO    | T3 - T5                            | 04572/2018         |
| 01/06/2018 | Trenitalia | T1 - Criteri                       | 05344/2018         |
| 07/06/2018 | Rail.TO    | T1 - Criteri                       | 06265/2018         |
| 15/06/2018 | Rail.TO    | T1                                 | 05894/2018         |
| 26/06/2018 | Rail.TO    | T3 - T5                            | 06266/2018         |
| 27/06/2018 | Trenitalia | T3 - T5 - Criteri                  | 07154/2018         |
| 10/07/2018 | Rail.TO    | T4                                 | 06971/2018         |
| 26/07/2018 | Trenitalia | T4 - T5                            | 07266/2018         |
| 31/07/2018 | Trenitalia | T4 - T2                            | 07991/2018         |
| 02/08/2018 | Rail.TO    | T5                                 | 07353/2018         |
| 03/08/2018 | Rail.TO    | T2                                 | 07532/2018         |
| 09/08/2018 | Rail.TO    | T2                                 | 07635/2018         |
| 05/09/2018 | Trenitalia | T2                                 | 08008/2018         |

Nell'ambito delle predette sedute, gli OE e l'Agenzia hanno verificato, discusso e precisato i contenuti dei documenti di indirizzo delle rispettive tematiche, preventivamente trasmessi dall'Agenzia.

Le discussioni sono state anche precedute e/o seguite da richieste di precisazioni e osservazioni pervenute per iscritto che hanno avuto esito o direttamente nella seduta tematica di riferimento o mediante risposte puntuali.

In data 21 settembre 2018, sono stati condivisi con gli OE gli esiti finali della consultazione individuati dall'Agenzia come base per presentazione dell'offerta.

Con Determinazione Dirigenziale n° 491 del 22 settembre 2018 l'Agenzia ha preso atto della conclusione della fase di consultazione e confronto (Fase B) intervenuta con gli Operatori Economici (OE). Inoltre, con il medesimo provvedimento si è dato atto che sono stati condivisi con gli OE gli esiti finali della consultazione. In questa sede è stata approvata la lettera d'invito a presentare offerta con i relativi allegati da trasmettere ai due OE ed infine è stato definito il termine per la presentazione delle offerte in n. 90 giorni dalla data di trasmissione della lettera d'invito prevedendo l'estensibilità di detto termine di ulteriori 30 giorni, su richiesta anche di un solo OE, da presentarsi entro il 60° giorno dalla data di trasmissione della lettera d'invito.

Con nota prot. Ag. 1334 del 11/02/2019, il Consorzio RAIL.TO ha richiesto di posticipare il termine di presentazione delle offerte di ulteriori 60 giorni in quanto le esigenze connesse al reperimento delle garanzie di cui all'art. 63.3 e 63.4 dello schema di contratto di servizio (Allegato IV alla lettera d'invito) hanno reso necessaria la conduzione di articolate operazioni di analisi e verifica di fattibilità di soluzioni finanziarie, con i potenziali istituti garanti, che consentano la presentazione dell'offerta nel rispetto delle regole della procedura. Con nota prot. Ag. 2373 del 11/03/2019, la società Trenitalia, nell'indicare alcuni elementi di incertezza che precluderebbero, a proprio giudizio, la formulazione di un'offerta seria, ponderata e consapevole, ha chiesto che il termine per la presentazione delle offerte, fosse ulteriormente prorogato, di almeno 30 giorni dalla data di riscontro.

Con determinazione n. 119 del 11/03/2019, avendo valutato che quanto espresso da entrambi gli OE e i chiarimenti forniti non rappresentavano elementi innovativi rispetto alle richieste ed informazioni già acquisite dagli OE durante il lungo periodo intercorso tra la data di avvio della procedura di consultazione, la data di trasmissione delle lettere d'invito ed il termine ultimo per la presentazione delle offerte (18/03/2019), considerata l'opportunità di favorire la predisposizione e presentazione delle offerte da parte di entrambi gli OE, si è ritenuto di poter ulteriormente posticipare la data di presentazione delle offerte alle ore 12:00 del 10/04/2019.

In data 10/04/2019, è stato verificato che alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte è stata acquisita al protocollo dell'Agenzia un'unica offerta proveniente da Trenitalia S.p.A. (prot. Ag. 3532/2019).

Con determinazione n. 204 del 12/04/2019 si è proceduto alla nomina della commissione giudicatrice.

La commissione si è riunita per la prima volta in data 12/04/2019 procedendo con la Prima fase delle operazioni di gara stabilite nella lettera d'invito: a) verifica della regolarità dei plichi pervenuti;

b) apertura dei plichi principali ed esame volto a verificare che al loro interno siano presenti le buste "A", "B", "C";"D". c) apertura della sola busta "A " ed esame volto alla verifica della documentazione in essa contenuta.

La commissione, avendo esaminato quanto sopra, e verificata la completezza della documentazione richiesta, nella seduta del 12/04/2019 ha ammesso la domanda presentata dalla società TRENITALIA S.p.A. procedendo con la Seconda fase delle operazioni di gara previste nella lettera d'invito: apertura della busta "B" e verifica della documentazione presentata in conformità con quanto previsto dalla lettera d'invito. Avendo ultimato le operazioni di verifica del contenuto della busta B, la commissione ha dato atto che, come previsto nella lettera d'invito, avrebbe proseguito in seduta riservata alla valutazione delle offerte tecniche e all'attribuzione dei punteggi. Tutte le predette operazioni sono state oggetto di verbalizzazione (vd. Verbale della seduta del 12/04/2019 allegato alla presente determinazione).

Sono seguite riunioni della commissione in sedute riservate nelle giornate del 23 e 24 aprile e del 20 maggio 2019 (vd. Verbali delle sedute del 23-24/04/2019 e del 20/05/2019 allegati alla presente determinazione).

Nella riunione del 20/05/2019 i commissari, avendo concluso le operazioni di lettura, analisi e valutazione della proposta progettuale, hanno espresso le proprie valutazioni mediante indicazione dei coefficienti di apprezzamento per ciascuno degli Elementi di valutazione.

Il valore complessivo del punteggio attribuito alla proposta di Trenitalia S.p.A. è risultato essere pari a 47,9700 punti su 65 punti attribuibili.

Terminate le predette operazioni la commissione si è riunita in seduta pubblica il giorno 22/05/2019 per procedere con la Terza fase prevista dalla lettera d'invito. E' stata data lettura dei punteggi attribuiti alla proposta progettuale di Trenitalia S.p.A. per ciascun Macrofattore di valutazione:

Punteggio attribuito a proposta Trenitalia

|  |                |
|--|----------------|
| MacroFattore A - Progetti di Servizio                        | 13,3700        |
| MacroFattore B - Attrattività dei Servizi                    | 7,5500         |
| MacroFattore C - Qualità dei servizi                         | 11,1200        |
| MacroFattore D - Flessibilità nella produzione dei Servizi   | 7,0000         |
| MacroFattore E - Riduzione dei tempi di avvio delle proposte | 5,0000         |
| MacroFattore F Organizzazione                                | 3,9300         |
| <b>Totale</b>  | <b>47,9700</b> |

Successivamente è stata aperta la Busta “C” contenente le proposte economiche come di seguito riportato:

**PROPOSTA PER LA REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (COMPONENTE H)**

- Valore percentuale adottato per il ragionale margine di utile: 5,9559%

**PROPOSTA PER GLI INVESTIMENTI (Componente K)**

- Proposta per gli investimenti: € 157.105.604,27;

**PROPOSTA PER L’EROGAZIONE DEI SERVIZI PROGRAMMATI (Componente L)**

- Compensazione a treno-km per l'effettuazione dei servizi ferroviari L1 SFM Attuale: € 10,9474
- Compensazione a treno-km per l'effettuazione dei servizi Ferroviari L2 SFM Base: € 10,0271
- Compensazione a treno-km per l'effettuazione dei servizi Ferroviari L3 SFM Evolutivo: € 9,0905

**PROPOSTA PER L’EROGAZIONE DEI SERVIZI AGGIUNTIVI (Componente M)**

- Compensazione marginale a treno-km per l'effettuazione dei servizi ferroviari aggiuntivi M1 SFM Attuale: € 5,2246
- Compensazione marginale a treno-km per l'effettuazione dei servizi ferroviari aggiuntivi M1 SFM Base: € 4,9910.

E’ stata altresì aperta la Busta D contenente i Piani Economici Finanziari per verificare la consistenza del contenuto.

Le operazioni della commissione sono proseguite in seduta riservata al fine di esaminare le proposte economiche presentate, nonché procedere con l’attribuzione dei relativi punteggi.

La proposta economica di Trenitalia S.p.A. ha totalizzato 35 punti su 35 attribuibili.

Nel complesso l’offerta di Trenitalia S.p.A. ha totalizzato 82,97 punti su 100.

Terminate le operazioni di valutazione e attribuzione dei punteggi la Commissione, il giorno 22 maggio 2019, ha determinato l’aggiudicazione provvisoria della Concessione del servizio ferroviario SFM Torino “bacino metropolitano” procedura 2016/S 001-000062 – CIG 763101619E alla società Trenitalia S.p.A. rimettendo tutti gli atti di gara e verbali delle operazioni al RUP.

Gli esiti della procedura sono stati riportati in un documento di sintesi pubblicato sul sito web dell’Agenzia.



Successivamente con determinazione n. 524 del 18/09/2019, sono stati approvati i verbali della commissione giudicatrice della procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano”, si è dato atto dell’avenuta verifica relativa al possesso dei requisiti prescritti dichiarati in sede di domanda di partecipazione e dei contenuti dei Piani Economici Finanziari (PEF) allegati all’offerta presentata da Trenitalia S.p.A. e di aggiudicare definitivamente la concessione del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano” (CIG 763101619E) a TRENITALIA S.p.A. con

sede in Piazza della Croce Rossa, 1, 00161 Roma – P. I.V.A. e C.F. 05403151003, per una durata di 15 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi € 1.941.368.657,90 oltre IVA di cui € 1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

Si segnala che la proposta di Trenitalia prevede il rinnovo del parco materiale rotabile da adibire al servizio oggetto della concessione, distinto in relazione ai diversi scenari di sviluppo del servizio. La quantificazione economica dell’impegno per investimenti (Componente K), correlata allo Scenario Base del servizio, è pari € 157.105.604,27 a fronte di un investimento minimo richiesto pari a € 57.620.000,00 correlato al mantenimento dell’età media del parco materiale rotabile in esercizio. Peraltro, l’impegno per investimenti, definito nel PEF in relazione allo Scenario Evolutivo è ulteriormente incrementato e risulta pari a € 181.993.285,51. In relazione a quanto sopra si sono valutate come sussistenti le condizioni di cui all’articolo 4 paragrafo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 affinché la durata della concessione possa essere definita complessivamente in 15 anni.

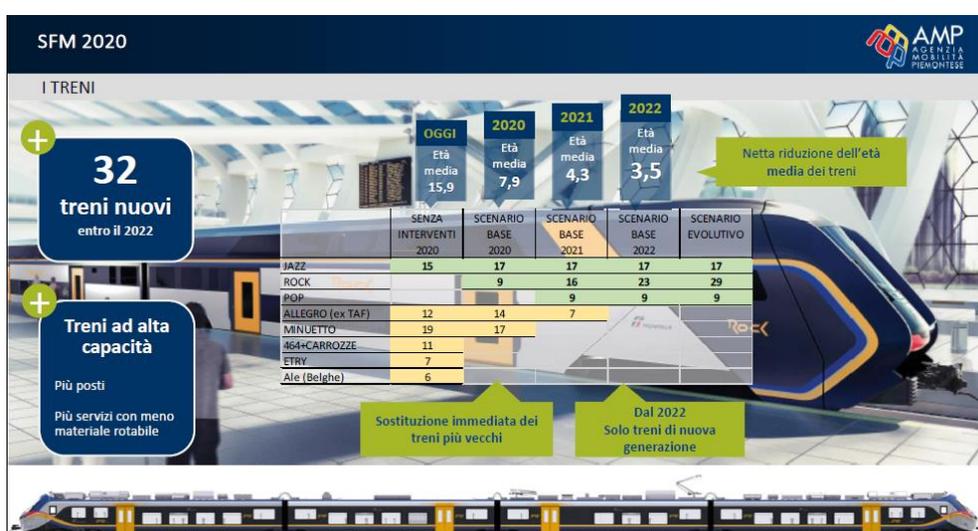


Figura 1 – SFM 2020

Il valore della concessione che è regolata da specifico contratto di servizio è stimato, con riferimento allo Scenario Evolutivo, in complessivi € 1.941.368.657,90 oltre IVA di cui € 1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

Con determinazione n. 548 del 24/09/2019, è stato approvato il testo definitivo del Contratto che regola la concessione del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano” aggiudicato definitivamente a TRENITALIA S.p.A; la documentazione è stata trasmessa a Trenitalia per la predisposizione delle fidejussioni e per la stipula.

### 3.1.2 Servizio Ferroviario Regionale

Con la DGR n. 8 – 4053 del 17/10/2016 la Regione Piemonte ha approvato lo schema di 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.

Con delibera n 28/2016 del Consiglio d’amministrazione del 25/11/2016, l’Agenzia ha approvato il medesimo schema di Protocollo d’intesa che è stato sottoscritto dalle Parti il 20/12/2016 (prot. Ag. 12196 del 20/12/2016).

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".

Il Protocollo d'Intesa permane in validità ed è finanche richiamato nelle premesse dell'Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020 (cd Contratto ponte).

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.

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.

Nel corso del 2017 e del 2018 la Regione Piemonte, l'Agenzia e Trenitalia hanno sviluppato congiuntamente più bozze della proposta di offerta tecnica (di cui l'ultima revisione in possesso dell'AMP è allegata alla presente nota), raggiungendo un buon livello di completamento rispetto ai presupposti dettati dal Protocollo d'Intesa.

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 dei Servizi RV e R d SFR, e affidare il nuovo contratto di lunga durata con validità dal 2019 l'Agenzia ha richiesto con nota prot. 11642 del 31/12/2018 una proposta definitiva per l'affidamento del servizio ferroviario di cui all'oggetto sulla base dei seguenti presupposti:

1. 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;
2. il recepimento dello schema di Contratto di Servizio e degli allegati trasmessi dall'Agenzia;
3. 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 trasmessa dall'Agenzia;
4. il PEF dovrà essere comprensivo degli investimenti in materiale rotabile, da illustrare nella tipologia e nel cronoprogramma di immissione in servizio con un'apposita nota;
5. l'inserimento negli elaborati di cui ai precedenti numeri 3. e 4. di un valore delle compensazioni da Contratto di Servizio al 2019, anno di avvio dell'affidamento pari all'importo massimo di 110 M€ oneri fiscali esclusi.

In accordo all'art. 3, comma 2, del succitato Contratto Ponte, e nel rispetto della tempistica ivi prevista, l'Agenzia ha inoltre comunicato 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.

Nel corso della prima parte del 2019, sono stati svolti alcuni approfondimenti ma Trenitalia non ha ancora fornito una propria proposta.

### **3.1.3 Servizi su gomma - Bacino Sud**

Nell'ambito dell'attività di programmazione dei servizi di TPL l'Agenzia, in stretto contatto con le Amministrazioni Locali interessate, ha sviluppato studi ed analisi riguardanti le necessità/opportunità di revisione e miglioramento della rete dei servizi.

Sulla base di tali studi l'Assemblea del Bacino Sud, in vista della scadenza dei contratti di servizio di trasporto pubblico afferenti agli Enti, prevista per il 22/12/2019, ha provveduto ad identificare le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale grazie ad azioni su diversi fronti, che interessano la mobilità nella sua forma più estesa. Quanto emerso è sintetizzato nel documento denominato **"Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo"**.

Nel documento, volto a definire il nuovo assetto del servizio di trasporto pubblico locale dal 2020 in avanti, sono confluiti anche studi e progetti di riorganizzazione già sviluppati da Agenzia, a partire dalla revisione della rete urbana di Cuneo, dall'attuazione del nuovo servizio urbano di Alba e di Bra, dalla integrazione ferro-gomma sulla linea Savigliano-Saluzzo, e dal piano di comunicazione complessivo.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con deliberazione n. 28 del 6 settembre 2018, nel prendere atto del documento denominato **"Patto della Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo"**, ha dato mandato al Direttore Generale di procedere con l'analisi delle esigenze espresse dal territorio in tale documento al fine di tradurle in progetti operativi da attuare a partire dal biennio 2018-2019 compatibilmente con le risorse disponibili da parte del Bacino.

Tutti gli interventi previsti sono tradotti in progetti operativi 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 (DL.50/17 art. 27 lettera a) e b)), che prevedono in particolare un incremento continuo dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati, e l'utilizzo del costo standard.

Conseguentemente sono stati avviati fin dal mese di novembre dell'anno 2018, interventi di riorganizzazione e miglioramento riguardanti l'ambito territoriale della Valle Maira, del Comune di Alba, del Comune di Cuneo e da ultimo del Comune di Bra. Gli interventi sui servizi sono stati accompagnati dall'introduzione di sperimentazioni tariffarie e da campagne di comunicazione, oltre che dalla messa in esercizio di nuovi veicoli ad alimentazione elettrica ed ibrida per il contenimento delle emissioni.

Con particolare riferimento alle tematiche dell'integrazione tariffaria, il Consorzio Grandabus si è impegnato nell'attuazione del progetto sperimentale avviato dalla Regione Piemonte con Deliberazione della Giunta Regionale 1 dicembre 2017, n. 30-6029 L.R. 1/2000 – avente ad oggetto **"Innovazione in materia di tariffe del Trasporto pubblico locale. Disposizioni per l'avvio alla sperimentazione temporanea di nuovi titoli di viaggio"**; in attuazione della citata deliberazione, nonché delle successiva determinazione n. 4236 del 15.12.2017, la Regione Piemonte e il Consorzio Granda Bus hanno sottoscritto un Accordo attuativo per la definizione degli impegni delle Parti, in cui il Consorzio, previa analisi degli investimenti effettuati e degli effetti della sperimentazione sulla dinamica dei ricavi e sull'equilibrio economico, si è fatto carico degli oneri derivanti dall'adeguamento dei propri sistemi tecnologici e dagli eventuali minori introiti derivanti dalla sperimentazione. Tale impegno, così come richiamato nello stesso accordo, è stato assunto dal Consorzio **"fermo restando l'obbligo dei soggetti sottoscrittori del contratto di servizio di disporre, secondo le modalità di ammortamento dei beni strumentali all'esercizio del servizio, i necessari provvedimenti sulla corretta compensazione degli obblighi di servizio e sulla durata dei contratti di servizio, ai sensi di cui all'articolo 4 del Reg. UE n. 1370/2017"**.

A fronte della necessità di portare a termine il percorso delineato e al fine di garantire un equilibrio economico finanziario tale da consentire l'ottenimento degli obiettivi prefissati, nell'incontro tenutosi

in data 29 marzo 2019 presso gli Uffici della Direzione Trasporti della Regione Piemonte è stata confermata la volontà di rideterminare la durata dei contratti di servizio, sussistendo tutti i presupposti di cui all'art. 4, par. 4 del Reg. CE 1370/2007 (per un periodo di anni 4,5 a decorrere dal 23 dicembre 2019 e pertanto fino al giugno 2024).

La richiesta di proroga del contratto di servizio di TPL avanzata dal Consorzio è stata valutata sulla base di elementi e dati atti a dimostrare l'entità significativa dei beni, in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto passeggeri previsti dal contratto ai sensi dell'art. 4, paragrafo 4 del Regolamento (CE) 1370/2007 che prevede per l'appunto che "Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto".

Il Consorzio Grandabus ha predisposto un Piano Economico Finanziario 2019 – 2024 per dare conto dell'andamento delle risultanze economiche e patrimoniali del servizio affidato, nonché l'andamento degli ammortamenti sviluppati in rapporto agli investimenti garantiti dal gestore.

In particolare è stata ricostruita la graduazione degli investimenti effettuati nell'arco di durata del contratto, con indicazione della tempistica di attuazione, della natura dell'investimento e del relativo valore netto residuo, confrontando poi le risultanze con il Piano Industriale dell'intero periodo contrattuale.

| AUTOBUS  | totale investimenti bus<br>2011-2015 | totale investimenti bus<br>2016-2019 | totale investimenti bus<br>2011-2019 |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Veicoli Nuovi immatricolati                      | 70                                   | 72                                   | 142                                  |
| Investimento a valore storico                    | 12.690.890,39                        | 14.371.860,00                        | 27.062.750,39                        |
| Contributo                                       | 6.029.057,83                         | 4.096.888,05                         | 10.125.945,88                        |
| Investimento netto non rivalutato                | 6.661.832,56                         | 10.274.971,95                        | 16.936.804,51                        |
| Valore residuo al 31.12.19                       | 3.385.574,65                         | 8.505.980,23                         | 11.891.554,88                        |
| Incidenza sull'investimento netto non rivalutato | 51%                                  | 83%                                  | 70%                                  |

| BIP  | totale investimenti<br>bip 2011-2015 | totale investimenti<br>bip 2016-2019 | totale investimenti<br>bip 2011-2019 |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Investimenti al netto di contributo              | 2.309.896,21                         | 577.128,29                           | 2.887.024,50                         |
| Valore residuo al 31.12.19                       | 83.419,31                            | 351.696,10                           | 435.115,41                           |
| Incidenza sull'investimento netto non rivalutato | 4%                                   | 61%                                  | 15%                                  |

Con riferimento alle ragioni di pubblico interesse che hanno supportato la rinnovazione del contratto è stato pertanto confermato che:

- gli investimenti nel piano autobus sono stati attuati e che la conseguente immissione in linea dei nuovi autobus con l'immediata sostituzione della quota di parco autobus più obsoleta ha

garantito la presenza in servizio di autobus con livelli di emissioni conformi alle normative europee aumentando contemporaneamente i livelli di confortevolezza per i viaggiatori.

- gli investimenti relativi al BIP sono stati attuati al fine di garantire la copertura del sistema di bigliettazione elettronica, sull'intera rete del bacino in sede di integrazione tariffaria ed interoperabilità tra diversi sistemi; inoltre è stata data priorità ad interventi finalizzati alla semplificazione della bigliettazione e tariffazione ed alla integrazione tramite l'avvio delle sperimentazioni proposte dalla Regione Piemonte; il sistema è stato mantenuto in efficienza con un investimento inferiore a quanto preventivato.

Nell'atto di proroga sottoscritto in data 05/08/2019 (rep. contratti n.224 del 05/08/2019) si fa inoltre riferimento al conto economico simulato redatto dall'Agenzia secondo le indicazioni dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (delibera ART n.49/2015 – Misure 12, 13 e 14), volto a determinare l'adeguatezza delle compensazioni definite dall'atto stesso nonché a imporre specifici obiettivi di efficacia ed efficienza, tali da garantire risultati economici coerenti con quanto previsto all'art.27 del DL 50/2017.

Il conto economico è stato dimensionato sulla base dei fattori della produzione e dei dati economici relativi al consuntivo 2017, al fine di calibrare il modello; lo stesso schema è stato poi aggiornato al 2020 e al 2024, introducendo i seguenti obiettivi di efficienza ed efficacia da raggiungere da parte del Consorzio:

- i. Efficacia: aumento dei passeggeri trasportati, misurato attraverso l'incremento dei ricavi da traffico (a parità di tariffe) in un valore non inferiore all'1% annuo;
- ii. Efficienza: maggior produttività di veicoli ed addetti alla guida, raggiungibile grazie alla riprogrammazione del servizio a parità di MIV; è misurato con il parametro "ore effettive guida/turno" riportato nel conto economico simulato, ipotizzando un aumento della media ore effettive di guida/turno da 4,27 (valore misurato nel Conto Economico Simulato relativo all'anno 2017) a 4,5 per l'anno 2024, pari all'obiettivo di efficienza minimo previsto dall'ANAV nel metodo di calcolo dei costi standard del TPL

Sono quindi riportati i risultati in termini di risultato netto cumulato nell'intero periodo contrattuale, confrontandoli con quanto atteso dal Consorzio secondo il PEF elaborato da Granda Bus. Infine, è stata effettuata un'analisi di sensitività per valutare l'effetto dell'adeguamento dei corrispettivi sul risultato netto cumulato stimato dal Consorzio.

Si è infine proceduto a verificare il costo standard del servizio in oggetto, e a verificare che il corrispettivo contrattuale previsto fosse congruo rispetto al costo, per verificare l'assenza di sovracompensazione.

A seguito della detta istruttoria, con Determinazione Dirigenziale n° 313 del 27 maggio 2019, pertanto, l'Agenzia ha prorogato i contratti di servizio afferenti al bacino di Cuneo, ai sensi dell'art.4 paragrafo 4 del Regolamento CE 1370/2007 ed ha approvato la nuova documentazione contrattuale trasmettendola all'operatore Grandabus per la stipula.

### ***3.1.4 Servizi di navigazione sul lago d'Orta - Bacino Nord-Est***

Nel corso del 2019 si è portata avanti la procedura di affidamento del servizio di navigazione sul Lago d'Orta.

Con determinazione n. 106 del 06 marzo 2019 si è approvata lettera invito a presentare offerta e documenti di offerta per la Concessione in affidamento diretto art. 5 comma 4 reg. CE 1370/2007 del servizio di navigazione del Lago d'Orta "SNL ORTA"

I documenti predisposti dall’Agenzia per la procedura di affidamento diretto del Servizio di navigazione del lago d’Orta SNL ORTA sono stati allegati alla lettera d’invito a presentare offerta e sono stati organizzati come segue:

I. Indirizzi per la Proposta Progettuale

II. Modalità di redazione del PEF

III. File xls per la compilazione del PEF

IV. Schema di Contratto

V. Criteri di Valutazione.

Nella lettera d’invito, il termine per la presentazione delle offerte viene definito nel 27/05/2019. Si ritiene che detto termine, seppur inferiore a quello minimo (n 110 giorni) previsto nella Misura 16 della delibera n. 49/2015 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, sia congruo in funzione della procedura semplificata approvata.

Tuttavia, viene tenuta in considerazione la possibilità per gli OE possano richiedere che il termine per la presentazione dell’offerta possa essere esteso di ulteriori 30 giorni, su richiesta di anche un solo OE, da presentarsi entro il 2/05/2019.

Con nota del 02/05/2019 è stato chiesto all’Agenzia di posticipare il termine di presentazione delle offerte di 30 giorni. In relazione a quanto sopra con determinazione n. 259 del 06/05/2019 è stato definito il nuovo termine per la presentazione delle offerte nel giorno 26/06/2019, ore 12:00.

In data 26/06/2019, è stato verificato che alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte è stata acquisita al protocollo dell’Agenzia un’unica offerta proveniente da RTI costituendo tra Navigazione Lago d’Orta SRL e VCO Trasporti SRL (prot. Ag. 6367/2019).

Con determinazione n. 391 del 4 luglio 2019 si è proceduto alla nomina della commissione giudicatrice sulla base degli “Indirizzi e criteri per la formazione delle commissioni giudicatrici delle procedure di affidamento dei contratti per concessioni del trasporto pubblico locale dell’agenzia della mobilità piemontese” definiti dal Consiglio d’Amministrazione con deliberazione 11/2019.

La Commissione non ha ancora terminato la propria attività

### ***3.1.5 Affidamento Servizi di TPL altri Bacini***

Come già descritto in precedenza, con riferimento ai Servizi automobilistici operanti negli altri Bacini non si sono ancora avviate le procedure di gara ed attualmente i contratti sono affidati ai sensi dell’art. 5 del Regolamento CE 1370/2007.

## **3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico**

### ***3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021***

Con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 8086 del 14 dicembre 2018, la Regione Piemonte definiva gli Indirizzi da fornire all’Agenzia per la redazione del Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 che (nel seguito PTS 2019-2021 per brevità).

Sulla base degli Indirizzi forniti dalla Regione Piemonte, l’Agenzia ha predisposto varie versioni di *Proposta Preliminare* e di *Proposta* di PTS 2019-2021 che sono state via via sottoposte agli Enti consorziati ed altri portatori di interesse.

Una prima *Bozza di Proposta Preliminare* veniva approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con la Deliberazione n. 2 del 22 gennaio 2019 che, emendata da alcune imperfezioni, veniva esaminata dal Comitato Tecnico il 1° febbraio 2019.

La *Bozza*, integrata con le indicazioni del Comitato Tecnico veniva messa a disposizione degli Enti consorziati il 7 febbraio 2019. Tra il 14 febbraio ed il 15 marzo si riunivano le Assemblee di Bacino e le Commissioni tecniche di Bacino per l'esame e la discussione della *Bozza* e susseguente formulazione di osservazioni e proposte sui temi affrontati e la fornitura di elementi di completamento.

Sulla base delle osservazioni e degli elementi di completamento pervenuti entro il tempo stabilito, l'Agenzia redigeva una prima versione di *Proposta Preliminare* di PTS 2019-2021 che veniva condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con la Deliberazione n. 5 del 15 marzo 2019 e inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte per la verifica di compatibilità con gli indirizzi forniti. La *Proposta Preliminare* di PTS 2019-2021 veniva quindi messa a disposizione degli Enti consorziati il 20 marzo 2019 invitando questi ad esprimere nuovamente eventuali osservazioni e proposte.

Nel riscontrare la sostanziale compatibilità della *Proposta Preliminare* con gli indirizzi forniti, la Regione Piemonte richiedeva di organizzare un momento pubblico di presentazione alle associazioni della nuova proposta tariffaria pay-per-use contenuta nella *Proposta Preliminare*, prima di restituire il parere formale di compatibilità.

Il 10 ed il 16 aprile 2019 si tenevano gli incontri con i sindacati di categoria, le associazioni datoriali di categoria, le associazioni dei consumatori e le associazioni delle persone con disabilità per l'illustrazione della nuova proposta tariffaria pay-per-use. La *Proposta Preliminare* di PTS 2019-2021 veniva quindi messa a disposizione di questi soggetti invitando anch'essi ad esprimere eventuali osservazioni e proposte.

Alla luce delle osservazioni e proposte pervenute e delle indicazioni emerse dall'interlocuzione con gli Uffici della Regione Piemonte, l'Agenzia redigeva la nuova versione della *Proposta* [non più *Preliminare*] di PTS 2019-2021 che veniva sottoposta al Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia per la condivisione il 23 luglio 2019. Il Consiglio di Amministrazione dava l'indicazione di mantenere fissa per il triennio 2019-2021 la ripartizione storica delle risorse tra i vari Bacini ed applicare per l'annualità 2021 una diversa ripartizione, coerente con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, solo per una eventuale quota di risorse aggiuntive qualora questa si rendesse disponibile. Un'informativa dello stato di avanzamento della redazione della *Proposta* di PTS 2019-2021 veniva data nell'Adunanza dell'Assemblea dell'Agenzia del 24 luglio 2019; il Presidente dell'Assemblea, facendo propria l'indicazione del Consiglio di Amministrazione, comunicava l'intenzione di applicare un diverso riparto nel 2021, coerente con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, solo per una eventuale quota di risorse aggiuntive qualora questa si fosse resa disponibile.

La *Proposta* di PTS 2019-2021, integrata con le indicazioni ricevute sulla ripartizione delle risorse, veniva condivisa ed approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con la Deliberazione n. 32 del 01 agosto 2019 ed inviata il 02 agosto 2019 al competente Assessorato della Regione Piemonte per l'acquisizione del parere di compatibilità con gli indirizzi forniti e la verifica della compatibilità finanziaria col Bilancio regionale.

La *Proposta* inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte conferma la visione del sistema di Trasporto pubblico già delineata nel precedente PTS 2016-2018 ed è caratterizzata dalla presenza di elementi qualificanti che vengono brevemente richiamati nel seguito.

- 1) Un'ampia disamina della nuova normativa emanata dal Parlamento, dal Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, dalla Regione Piemonte e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di
  - Bacini di Mobilità ed Ambiti di Servizio Pubblico

- Aree metropolitane ed Aree a domanda debole
- Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico
- Affidamento dei servizi e definizione dei lotti di gara
- Definizione dei bandi di gara
- Obblighi di informazione

con analisi delle ricadute sulla situazione piemontese e proposte per il recepimento e l'applicabilità/applicazione.

- 2) Il mantenimento per il triennio 2019-2021 della ripartizione storica delle risorse tra i vari Bacini come riportato nella tabella che segue

|  | 2019               | 2020               | 2021               |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| Totale BACINO SUD EST                                      | 22.980.485         | 22.980.485         | 22.980.485         |
| Totale BACINO SUD OVEST                                    | 24.496.353         | 24.496.353         | 24.496.353         |
| Totale BACINO METROPOLITANO                                | 197.248.514        | 197.248.514        | 197.248.514        |
| Totale BACINO NORD EST                                     | 26.125.210         | 26.125.210         | 26.125.210         |
| <b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b> | <b>270.850.562</b> | <b>270.850.562</b> | <b>270.850.562</b> |
| <b>Totale Servizi Ferroviari</b>                           | <b>219.249.438</b> | <b>219.249.438</b> | <b>219.249.438</b> |
| <b>TOTALE SERVIZI</b>                                      | <b>490.100.000</b> | <b>490.100.000</b> | <b>490.100.000</b> |
| Spese di funzionamento                                     | 4.900.000          | 4.900.000          | 4.900.000          |
| CCNL   | 40.000.000         | 40.000.000         | 40.000.000         |
| <b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>                            | <b>535.000.000</b> | <b>535.000.000</b> | <b>535.000.000</b> |

ed applicazione per l'annualità 2021 di una diversa ripartizione, coerente con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, solo per una eventuale quota di risorse aggiuntive qualora questa si rendesse disponibile

- 3) La ricognizione a livello di Bacino di
- variazioni salienti sulla localizzazione e sulla dimensione delle polarità di generazione ed attrazione di mobilità conseguenti alle variazioni, avvenute e previste, nell'uso del suolo
  - punti di debolezza del servizio TPL in essere,
  - punti di forza del servizio TPL in essere,
  - obiettivi di miglioramento,
  - priorità di intervento,
  - linee di azione da seguire.

quali elementi da tenere in debito conto nella programmazione dei servizi non ferroviari di bacino e nell'individuazione, da parte delle Assemblee di Bacino, degli interventi attuabili nel rispetto delle risorse assegnate. Le modalità di attuazione degli interventi individuati e le attività previste saranno oggetto degli schemi di Programma Triennale di Bacino da redigere a cura delle Commissioni Tecniche di Bacino e da approvare da parte delle Assemblee di Bacino.

- 4) L'introduzione di una nuova tariffa nello spirito del pay-per-use (pago quello che consumo) integrata, multioperatore e senza alcun vincolo di destinazione. La nuova tariffa dovrà affiancarsi a quelle esistenti ponendosi l'obiettivo di fidelizzare utenti che non trovano oggi nei tradizionali abbonamenti origine-destinazione la loro risposta.

Il documento così predisposto è in fase di approvazione da parte degli organi competenti dell'AMP.

### 3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari

#### Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] e Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

Nel corso dell'anno sono stati effettuati i seguenti interventi:

**Apertura linea Savigliano-Saluzzo:** dal 7 gennaio 2019 è stato attivato il servizio ferroviario sulla linea con la realizzazione di 8 coppie di treni nei giorni feriali dal lunedì al venerdì. È effettuato un cadenzamento orario in ora di punta con coincidenze con RV da/per Torino. L'attivazione del servizio ferroviario è stata accompagnata da una revisione dei servizi bus presenti sulla tratta integrandoli con i servizi ferroviari attraverso:

- la riduzione del servizio bus sulla tratta Savigliano-Saluzzo. Eliminazione delle corse nelle fasce in cui è presente il treno. Sono sopresse circa 30 corse/giorno;
- la rimodulazione servizio bus sabato feriale (12 coppie di corse bus a copertura dell'intera giornata);
- l'introduzione servizio bus festivo (7 coppie di corse bus)

| SFR Piemonte                        |                        | SAVIGLIANO-SALUZZO |       |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       | www.sfrpiemonte.it |      |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|------|
| ORARIO GIORNI FERALI LUNEDI-VENERDI |                        |                    |       |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                    |      |
| km                                  | generale               | R                  | R     | R     | R     | 97   | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | R     | R     | R     | R     | 97                 | 97   |
| km                                  | numero treno/linea bus | 20141              | 20143 | 20145 | 20147 | FERS | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | 20161 | 20155 | 20157 | 20159 | FERS               | FERS |
| km                                  | periodicità            | FERS               | FERS  | FERS  | FERS  | FERS | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS               | FERS |
| km                                  | note                   |                    |       |       |       |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                    |      |
| 0                                   | sfm7 da Torino         | a                  | 5:47  | 6:47  | 7:29  | 8:47 | 9:47  | 10:47 | 11:47 | 12:47 | 13:47 | 13:47 | 14:47 | 14:47 | 15:47 | 16:47 | 17:47 | 18:47 | 19:47 | 20:47              |      |
|                                     | RV da Torino           | a                  | 6:02  | 7:02  | 8:02  | 9:02 |       | 11:02 |       | 13:02 |       |       | 14:02 | 15:02 | 16:02 | 17:02 | 18:02 | 19:02 | 21:02 |                    |      |
| 0                                   | Savigliano             | d                  | 6:08  | 7:08  | 8:08  | 9:08 | 9:55  | 11:08 | 11:55 | 13:08 | 13:55 | 13:55 | 14:55 | 16:08 | 17:08 | 18:08 | 19:08 | 19:55 | 21:08 |                    |      |
|                                     | Monasterolo            |                    |       |       |       |      | 10:03 |       | 12:03 |       |       | 14:03 | 15:03 |       |       |       |       |       | 20:03 |                    |      |
|                                     | Scarnafigi             |                    |       |       |       |      | 10:10 |       | 12:10 |       |       | 14:10 | 15:10 |       |       |       |       |       | 20:10 |                    |      |
| 14                                  | Saluzzo                | a                  | 6:22  | 7:22  | 8:22  | 9:22 | 10:20 | 11:27 | 12:20 | 13:27 | 14:14 | 14:20 | 15:20 | 16:22 | 17:22 | 18:22 | 19:22 | 20:20 | 21:27 |                    |      |
|                                     | RV per Torino          | p                  | 6:52  | 7:22  | 7:52  | 8:52 | 9:52  | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 13:52 | 14:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52              |      |
|                                     | sfm7 per Torino        | p                  | 7:10  |       | 8:10  | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:10 | 14:10 | 14:10 | 15:10 | 15:10 | 16:10 | 17:10 | 18:10 | 19:10 | 20:10 | 21:10              |      |

| km | generale               | R     | 97   | R     | R     | R     | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | 97    | R     | R     | R     | R     | 97    | 97    |  |
|----|------------------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| km | numero treno/linea bus | 20140 | FERS | 20142 | 20144 | 20146 | FERS  | 20160 | 20154 | 20156 | 20158 | FERS  | FERS  |  |
| km | periodicità            | FERS  | FERS | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  | FERS  |  |
| km | note                   |       |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 0  | Saluzzo                | p     | 6:32 | 6:50  | 7:32  | 8:32  | 9:32  | 10:20 | 11:27 | 12:20 | 13:10 | 13:27 | 13:50 | 14:20 | 15:20 | 16:32 | 17:32 | 18:32 | 19:32 | 20:20 |  |
|    | Scarnafigi             |       |      | 7:00  |       |       |       | 10:30 |       | 12:30 | 13:20 |       | 14:00 | 14:30 | 15:30 |       |       |       | 20:30 |       |  |
|    | Monasterolo            |       |      | 7:07  |       |       |       | 10:37 |       | 12:37 | 13:27 |       | 14:07 | 14:37 | 15:37 |       |       |       | 20:37 |       |  |
| 14 | Savigliano             | a     | 6:46 | 7:15  | 7:46  | 8:46  | 9:46  | 10:45 | 11:46 | 12:45 | 13:35 | 13:46 | 14:15 | 14:45 | 15:45 | 16:46 | 17:46 | 18:46 | 19:46 | 20:45 |  |
|    | RV per Torino          | p     | 6:52 | 7:22  | 7:52  | 8:52  | 9:52  | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 13:52 | 14:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52 |  |
|    | sfm7 per Torino        | p     | 7:10 |       | 8:10  | 9:10  | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:10 | 14:10 | 14:10 | 15:10 | 15:10 | 16:10 | 17:10 | 18:10 | 19:10 | 20:10 | 21:10 |  |

|   |  |
|---|--|
| <b>LEGENDA</b>  | <b>NOTE</b>  |
| R Treni R Saluzzo-Savigliano                              | SCOL Corsa scolastica: circola nei giorni di apertura delle scuole   |
| 97 bus linea 97   | noSCOL Corsa non scolastica: circola nei giorni di chiusura delle scuole   |
| <b>PERIODICITÀ</b>  | <b>GIORNI SCOLASTICI 2018/2019</b>   |
| FERS Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al venerdì | Le scuole aprono il 10/9/2018. Oltre che nei giorni festivi, le scuole sono chiuse: dal 24/12/2018 al 6/1/2019 (Natale); dal 2/3 al 6/3/2019 (Carnevale) dal 18/4 al 25/4/2019 (Pasqua), dal 9/06 al 8/9/2019 (vacanze estive) |

Figura 2 - Orario R Saluzzo-Savigliano

Per promuovere il nuovo servizio nel gennaio 2019 è stato offerto ai viaggiatori un mese di abbonamento (si poteva richiedere gratuitamente un abbonamento mensile valido sia per i treni che per i bus ed è stata prorogata di un mese la validità degli abbonati annuali e plurimensili validi sulla tratta Saluzzo-Savigliano).

#### sfm4: inserimento a sistema della fermata di Pocapaglia

A seguito delle esigenze emerse dal territorio, degli studi effettuati e degli incontri avvenuti con le amministrazioni locali tra febbraio e dicembre 2018, in accordo con RFI e Trenitalia si è provveduto a modificare l'orario della linea sfm4 nella tratta tra Bra e Alba inserendo a sistema la fermata di Pocapaglia. In precedenza la fermata di Pocapaglia era servita da due soli treni per gli studenti diretti ad Alba (alle 7.14 per Alba a alle 14.23 da Alba). A partire dal cambio orario di domenica 9 giugno è introdotta in via sperimentale l'alternanza tra le fermate di Pocapaglia e Monticello d'Alba nei giorni

feriali. I treni in partenza da Torino Stura e da Alba alle ore pari fermano a Pocapaglia, i treni in partenza alle ore dispari fermano a Monticello (in questo modo si ha in entrambe le fermate un servizio biorario). Contestualmente con queste modifiche è stata programmata la soppressione del treno spot 4366 (Bra 7.08 – Alba 7.34), inizialmente prevista per metà 2019 è stata successivamente rimandata a giugno 2020.

#### **sfm4, sfm7 e sfmB: modifiche al servizio festivo**

Da giugno 2019, il servizio festivo della linea sfm4, composto da un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni, è stato traslato di un'ora in avanti. nei giorni festivi sono effettuati i treni in partenza da Alba e da Torino dalle 7 alle 21 (nell'orario precedente erano effettuati i treni dalle 6 alle 20). In questo modo è stata mantenuta nei giorni festivi la fermata a Monticello e si è, di fatto, reso permanente il treno da Alba delle ore 21.07 che era previsto nelle domeniche del mese di ottobre per la fiera internazionale del Tartufo di Alba. Si tratta di un treno che era risultato gradito sia per l'utenza turistica sia per il rientro a Torino degli studenti universitari di Alba.

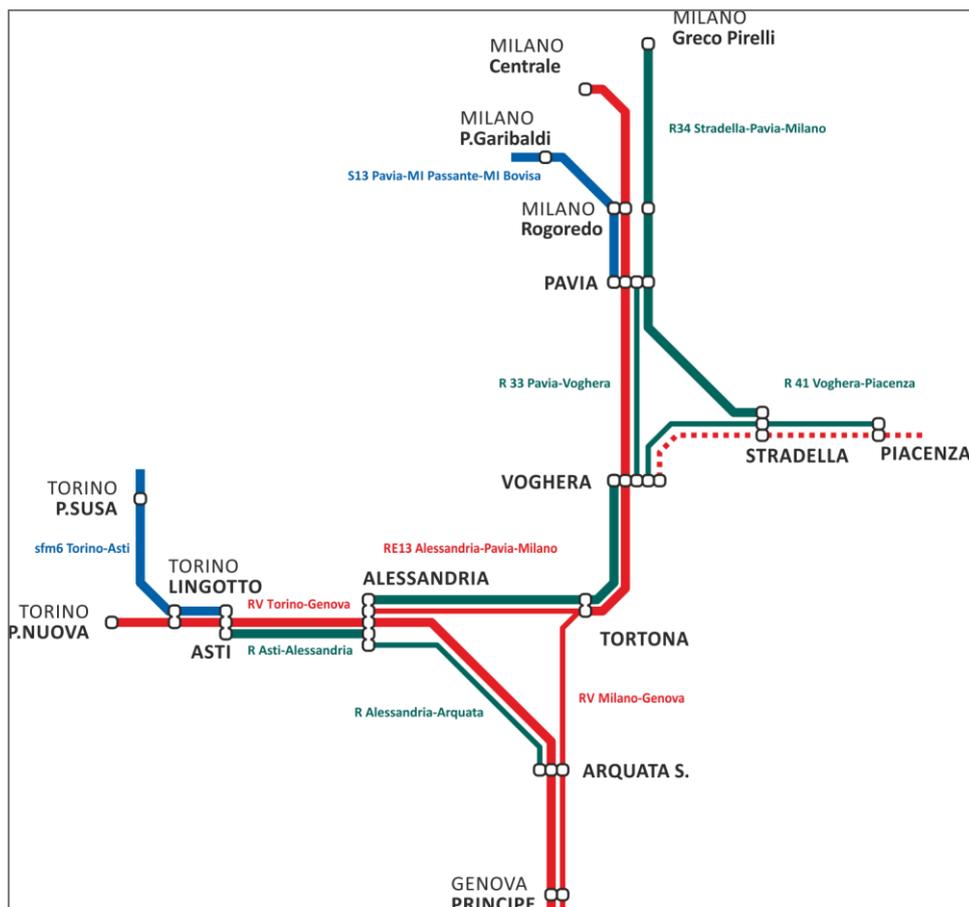
Le modifiche al servizio festivo della linea sfm4 ha comportato la variazione dei servizi festivi delle linee sfm7 e sfmB, per mantenere le coincidenze a Bra e le alternanze dei servizi nel nodo.

#### **Studi specifici su SFM e SFR**

Su richiesta di amministrazioni locali sono stati effettuati alcuni studi, quali ad esempio:

*Ipotesi di sviluppo dei servizi ferroviari sull'asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano):* si tratta di uno studio sui servizi che interessano l'asse ferroviario compreso tra Asti-Alessandria-Voghera-Pavia, una direttrice che si sviluppa attraverso diverse linee ferroviarie: Torino-Genova, Alessandria-Piacenza, Milano-Genova. Si tratta di un asse particolarmente rilevante in quanto non solo tocca alcune delle linee più importanti della rete nazionale, ma anche perché interessa importanti nodi ferroviari come Asti, Alessandria, Tortona, Voghera, Pavia, da cui dipartono numerose altre linee. I collegamenti interessano in modo diretto le province di Asti (216.000 abitanti), Alessandria (425.000 abitanti) Pavia (546.000 abitanti), in modo indiretto sono interessate anche altre aree del Piemonte, della Lombardia, della Liguria e dell'Emilia Romagna. Alcuni servizi ferroviari presenti su quest'asse sono stati negli ultimi anni strutturati e sviluppati con, ad esempio l'ampliamento dei collegamenti RE Alessandria-Milano; il completamento dei collegamenti RV Torino-Alessandria-Genova e il potenziamento dei servizi Milano-Genova.

Una delle criticità che si riscontra nell'area, dovuta anche alla suddivisione di responsabilità di pianificazione tra le diverse regioni, è la mancanza di continuità nei collegamenti interregionali. Questo è evidente nella perdita dei collegamenti est-ovest lungo la direttrice [Torino]-Alessandria-Stradella-Piacenza-[Bologna], prima con la soppressione dei treni Regionali diretti, in seguito con la progressiva marginalizzazione dei collegamenti a lunga percorrenza. Un ulteriore aspetto della mancanza di coordinamento interregionale dei servizi si riscontra nelle linee regionali di adduzione e distribuzione, le linee cioè che effettuano tutte le fermate, che sono in genere di corto raggio e non superando i confini regionali, non contribuiscono a realizzare veri itinerari alternativi o a creare un effetto rete a sostegno della struttura dei regionali veloci.



**Figura 3 - Asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano) Schema del servizio attuale (in rosso i servizi regionali diretti (RV e RE), In verde i servizi regionali, in blu i servizi suburbani/metropolitani)**

Nello studio sono ipotizzati diversi scenari di sviluppo dei servizi con un intervento di rimodulazione degli attuali servizi regionali, integrando servizi di competenze diverse, senza un rilevante aumento della produzione e senza interventi sul sistema base composto dai RV Torino-Genova e RV Genova-Milano.

Sullo stesso ambito territoriale è stato realizzato un secondo studio, *Analisi sui collegamenti Asti-Alessandria-Milano*. L'analisi cerca di trovare soluzioni di sistema ai collegamenti tra Asti e il capoluogo lombardo, dal momento che oggi non esistono collegamenti agevoli, al di fuori della coppia di treni diretti costituita dagli RV Asti-Milano. Sono stati ipotizzati nuovi scenari di servizio: lo scenario A, prevede il potenziamento dei treni RE Alessandria-Milano e loro prolungamento su Asti, lo scenario B prevede la realizzazione di una nuova struttura dei RE Milano-Alessandria in coincidenza con RV Torino-Genova. Entrambi gli scenari presentano potenzialità e criticità, oltre ad un aumento delle percorrenze chilometriche e prevedono modifiche dirette e indirette sui servizi delle regioni Lombardia e Liguria.

### Linee ferroviarie sospese

Nel corso dell'anno sono proseguiti la redazione, la pubblicazione e l'aggiornamento degli studi per la riattivazione dell'esercizio ferroviario sulle linee ferroviarie piemontesi sospese. Al momento sono stati resi pubblici gli studi relativi alle seguenti linee (tra parentesi è indicato l'anno di sospensione del servizio, in corsivo eventuali riattivazioni del servizio):

- Alessandria-Castagnole-(Alba) [2012]
- Alessandria-Ovada [2012]
- Asti-Casale-Mortara [2010-2012]
- Asti-Castagnole-Alba [2010-2012]
- Asti-Chivasso [2011-2012]
- Casale-Vercelli [2012]
- Ceva-Ormea [2012]
- Cuneo-Mondovì [2012]
- Cuneo-Saluzzo [2012]
- Novara-Varallo [2013]
- Novi-Tortona [2012]
- Pinerolo-Torre Pellice [2012]
- Santhià-Arona [2012]

Per ogni linea è stata redatta una scheda di approfondimento, articolata nei seguenti punti: inquadramento generale della linea (lunghezza, tipo ecc.); mobilità dell'area; servizio prima della sospensione; servizio attuale; scenari di ripristino.

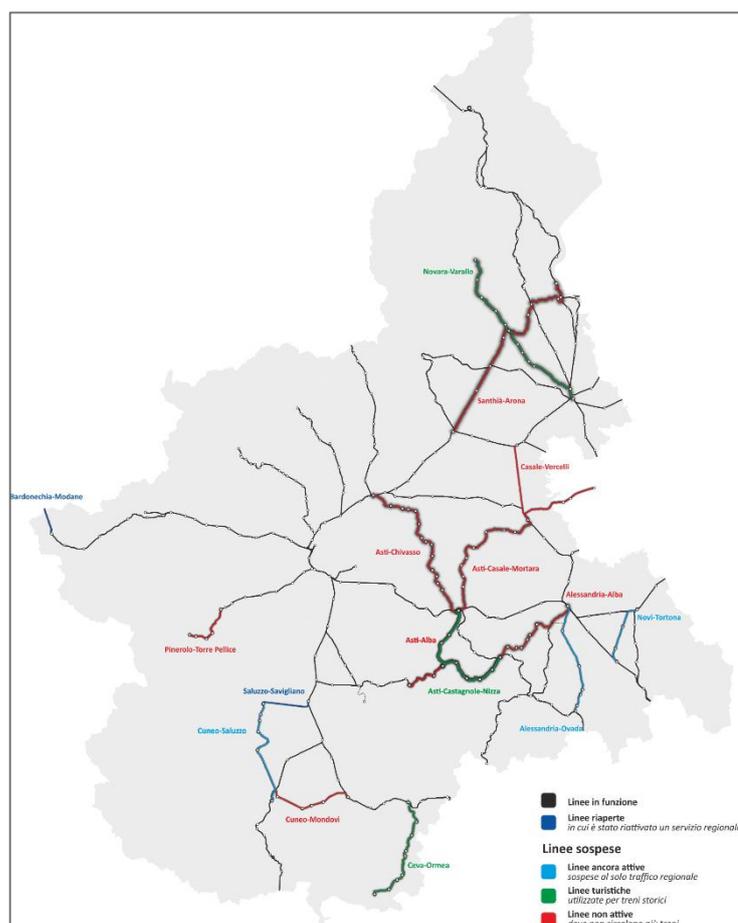


Figura 4 - Mappa delle linee sospese

Nel corso dell'anno è stato aggiornato il documento relativo agli interventi infrastrutturali necessari per il ripristino del servizio nelle diverse linee. Il documento, redatto con la collaborazione di RFI, fornisce un quadro generale degli interventi necessari aggregati in tre macro categorie: armamento; opere d'arte e impianti e sicurezza. Tra gli aggiornamenti sono state inserite le risultanze dello studio condotto da RFI sul ripristino delle gallerie della tratta Alba-Castagnole.

La documentazione è disponibile per tutti sul sito AMP al seguente indirizzo:

<http://mtm.torino.it/it/piani-progetti/progetti-a-scala-regionale/studi-su-linee-ferroviarie-sospese/introduzione>

### **3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud**

Nei primi mesi del 2019 ha preso il via la fase attuativa del lavoro di riorganizzazione della rete di TPL urbano ed extraurbano della Provincia di Cuneo intrapreso dall'Agenzia negli ultimi anni, al fine di migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia adottati previsti dalla Regione Piemonte. Tale lavoro risponde alla missione statutaria dell'Agenzia riguardo alla programmazione unitaria ed integrata dei servizi per ogni bacino, ed è finalizzato in particolare a 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, anche, ad un'offerta in chiave turistica.

Le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale, identificati e sintetizzati nel documento denominato "**Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo**" firmato e presentato nel mese di giugno 2018, sono stati tradotti in progetti operativi di riorganizzazione, interessando le aree urbane, la rete extraurbana ordinaria e le aree a domanda debole.

#### **3.2.3.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane**

Le azioni concordate hanno richiesto 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. I progetti di riorganizzazione così definiti 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 è inoltre 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 da oggi  
meglio in autobus.**

ogni 8 min

PIAZZA TORINO

STAZIONE FS

NOME  
Cristina  
PROFESSIONE  
Impiegata di banca  
PASSIONE  
Trekking  
al Parco Fluviale

grandatibus | AMP  
AGENZIA  
PIEMONTESE

**Girare ALBA  
non è mai stato  
così comodo.**

21 min

RACCA

C.SO ENOTRIA

NOME  
Andrea  
PROFESSIONE  
Sommelier  
PASSIONE  
Dolcetto

grandatibus | AMP  
AGENZIA  
PIEMONTESE

United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization

Designated  
UNESCO Creative City  
in 2017

## 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.

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.



Figura 5 – Rete urbana di Alba

Il nuovo servizio urbano di Alba, adottato dal 5 novembre 2018, è stato riverificato nel corso del 2019 con piccoli interventi correttivi, in particolare relativamente ai servizi afferenti gli istituti scolastici.

**CUNEO**

Dal 18/02/2019 è stata adottata la nuova rete di TPL per la conurbazione di Cuneo, il cui studio era stato completato nel corso del 2018 con tutti i passaggi attuativi, compresa la definizione della strategia di comunicazione.

La nuova rete è 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



 PER VEDERE GLI ORARI IN TEMPO REALE SCARICA L'APP GRANDABUS

E SCANSIONA IL QR CODE PRESENTE NELLE FERMATE PRINCIPALI



INFO SUL SERVIZIO E ORARI PROGRAMMATI

Numero Verde **800-338171** [grandabus.it](http://grandabus.it)

Figura 6 – Schema della rete urbana e conurbata di Cuneo



Figura 7 - Schema della rete nell'altipiano di Cuneo

I primi mesi di attuazione hanno comportato piccoli interventi di aggiustamento rispetto al progetto complessivo, in particolare volti a garantire eventuali coincidenze non verificate in precedenza e a rispettare gli orari di arrivo previsti, anticipando le partenze ove necessario, alla luce della congestione viabile presente nel centro città e dell'assenza degli interventi infrastrutturali su corso Soleri richiesti dal progetto nelle prime settimane.

**BRA**

Il progetto di revisione dell'area dell'ex conurbazione di Bra è stato attuato nel mese di maggio 2019, 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.



Figura 4 – Rete urbana di Bra

**SALUZZO**

Da gennaio 2019, contemporaneamente all'avvio del servizio ferroviario sulla linea Saluzzo-Savigliano, è stato adottato un potenziamento del servizio urbano della Città di Saluzzo, che prevede:

- 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;
- una deviazione del percorso precedente, con transito in prossimità della stazione ferroviaria negli orari di arrivo/partenza dei treni, al fine di migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario e la mobilità complessiva.

**MONDOVI'**

Nei primi mesi del 2019 è stato definito il progetto preliminare della nuova rete urbana di Mondovì. È attualmente in corso il processo di condivisione dei dettagli operativi con il Comune, e la definizione del cronoprogramma delle attività con l'obiettivo di attuare il nuovo servizio dai primi mesi del 2020.

La nuova rete urbana è stata disegnata con l'obiettivo 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 Carassene;

- istituzione, in via sperimentale, di un servizio a chiamata per le frazioni.

Sono in fase di studio gli interventi di riorganizzazione delle rimanenti aree urbane, volti a dare attuazione alle strategie inserite nel Patto per la Mobilità:

### **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.

### **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.

#### **3.2.3.2. 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, preliminarmente 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;

Una prima fase di interventi è stata studiata nel corso del 2018, ed è stata attuata nei primi mesi del 2019:

- 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 le corse autobus.
- 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.

Nel corso del 2019 sono inoltre stati predisposti studi dedicati a esigenze specifiche, quali:

- L'apertura dell'Ospedale di Verduno, prevista nei primi mesi del 2020, che comporterà l'istituzione di collegamenti dedicati e cadenzati provenienti da Bra e da Alba, a beneficio dell'intera area vasta, la cui progettazione ha avuto inizio già dal 2018, con incontri con i territori interessati e con l'ASL di competenza;

- una revisione dei collegamenti con le vallate del Saluzzese, 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). Tale operazione sarà favorita dall'inserimento nel contratto Granda Bus del servizio in area a domanda debole nell'alta Val Varaita ora gestito dall'Unione Montana, prevista dal prossimo gennaio 2020, per il quale sono in corso gli approfondimenti amministrativi e procedurali.

### 3.2.3.3. 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, curando la 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. In quest'area, a seguito dei lavori con il tavolo tecnico della SNAI sulla Valle Maira, nel maggio 2018 è stata attuata una riorganizzazione della linea extraurbana Cuneo-Acceglio, al fine di migliorare l'accessibilità di base alla vallata, con il potenziamento del servizio sulla tratta Dronero-Acceglio, l'integrazione dei servizi con la linea esistente sulla tratta Cuneo-Dronero, la revisione dell'offerta nelle giornate festive e nel periodo estivo, al fine di intercettare la domanda di mobilità con scopo turistico.

Sono tuttora in corso le attività volte a definire le nuove modalità di servizio derivanti dal progetto SNAI in Valle Maira, allargando eventuali sperimentazioni alle altre vallate del cuneese.

### 3.2.4. Sistemi di intermodalità

All'interno della programmazione delle attività previste dall'Agenzia sul tema dell'intermodalità sono state condotte le seguenti attività:

- proseguimento delle azioni di promozione e monitoraggio della mobilità ciclabile all'interno del **progetto VIVO** finanziato dal Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola casa-lavoro (c.d. "Collegato ambientale"). Il ruolo dell'Agenzia nell'ambito del progetto è di supporto tecnico al Patto Territoriale Zona Ovest e al Comune di Collegno. In particolare la struttura dell'Agenzia monitora l'uso delle biciclette pieghevoli in combinazione con l'uso del trasporto pubblico, delle biciclette elettriche e delle biciclette muscolari acquistate attraverso la concessione di un contributo per l'acquisto. Il monitoraggio degli spostamenti permette di individuare le origini e destinazioni più frequenti ed evidenziare le criticità dell'offerta infrastrutturale e dei servizi. Ad oggi sono state raccolti dati su 4303 spostamenti con biciclette pieghevoli, 2590 spostamenti con biciclette elettriche, 404 spostamenti con biciclette tradizionali per un totale di 624 ciclisti monitorati ed intervistati.



- Partecipazione ai **tavoli di coordinamento** a livello metropolitano per lo sviluppo di azioni di mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla ciclabilità.

Tali attività sono previste nel PEG 2019 all'obiettivo **1.II - Sviluppo intermodalità e promozione mobilità sostenibile**.

### 3.2.5. Cooperazione internazionale

Sul fronte della cooperazione internazionale, l'Agenzia ad oggi è impegnata sui seguenti progetti:

- **CO&GO** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia-Francia che ha l'obiettivo di rendere più sostenibile la mobilità e più accessibili le zone maggiormente disagiate e periferiche nell'area transfrontaliera, attraverso la condivisione dei percorsi in auto (carpooling). In particolare, per quanto di propria competenza all'interno del progetto, nel corso del 2019 sono state condotte le indagini sulle modalità di spostamento e sulla propensione alla pratica del carpooling della popolazione dei territori coinvolti nel progetto, dei turisti della Reggia di Venaria Reale.

- **TVA** è un progetto transfrontaliero INTERREG Italia-Svizzera che ha l'obiettivo di consolidare il servizio ferroviario sulla linea Domodossola – Iselle –Briga e di migliorare la mobilità transfrontaliera su tale linea proponendo soluzioni di mobilità pubblica ecosostenibili, integrate ed efficienti. Nel corso del 2019 è stata avviata l'analisi della domanda di mobilità delle valli dell'Ossola.
- **MOBILAB** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull'offerta e sui comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano le Valli di Lanzo e del Canavese. Operativamente l'Agenzia ha avviato i lavori propedeutici alla realizzazione di un'indagine della mobilità sui territori di progetto italiani (zonizzazione, definizione e dimensionamento del campione, temi da indagare, predisposizione capitolato per l'affidamento delle interviste).
- **Cuore dinamico** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull'offerta e sui comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano la Valle di Susa e la Val Chisone. L'Agenzia è coinvolta nel progetto come soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino, con la quale ha sottoscritto nel mese di settembre apposita convenzione di collaborazione. Operativamente l'Agenzia, ad oggi ha avviato i lavori propedeutici alla realizzazione di un'indagine della mobilità sui territori di progetto italiani (zonizzazione, definizione e dimensionamento del campione, temi da indagare, predisposizione capitolato per l'affidamento delle interviste).
- **Network europeo EMTA:** l'Agenzia partecipa costantemente ai lavori e ai meeting dell'associazione europea delle autorità dei trasporti metropolitani confrontandosi e condividendo le esperienze e le buone pratiche al fine di un continuo miglioramento. Nell'ambito di questa rete, nel mese di settembre l'Agenzia ha organizzato un workshop dedicato all'applicazione del Regolamento Europeo 1370 nelle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico. Al tavolo di lavoro tematico hanno partecipato le realtà metropolitane di Barcellona, Madrid, Porto, Helsinki, Vilnius e Amsterdam. Nel mese di novembre 2019 è previsto l'EMTA General Meeting a Torino, ospitato da AMP. Nel corso dell'autunno 2019 l'Agenzia è impegnata ad organizzare questo evento che prevede seminari, visite tecniche e le elezioni per il rinnovo delle cariche previste dallo Statuto dell'Associazione EMTA.
- **WORKSHOP ON TENDERING OF PUBLIC SERVICE CONTRACTS IN RAIL:** in data 18.1.2019 l'Agenzia ha ospitato presso i propri uffici un seminario sulle procedure di affidamento dei servizi ferroviari al quale hanno preso parte funzionari dell'Unione Europea (DG Move e DG Competition) e rappresentanti di varie Regioni italiane e dell'ART invitati dall'Agenzia a prenderne parte esponendo e condividendo le proprie esperienze sull'argomento.

## **4. Servizi e contratti**

### **4.1. I contratti di competenza dell’Agenzia**

L’Agenzia gestisce 34 contratti di servizio tra trasporto pubblico locale ferroviario, automobilistico urbano, extraurbano e di navigazione lacustre. L’elenco dei contratti è riportato in Appendice al punto 5.2 Elenco contratti di servizio già di competenza o trasferiti ad AMP.

#### **4.1.1. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi**

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 Territori i cui servizi non sono ancora stati conferiti all’Agenzia, occorrerà procedere alla definizione di un testo condiviso di convenzione.

Le convenzioni, oltre a definire i contratti oggetto del subentro di titolarità, dovranno definire 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.

In coerenza con quanto previsto dall’art.3 dello Statuto, 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 sistemica 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;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
  - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa);
  - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" delle restanti linee di superficie;
  - Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
  - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
  - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
  - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

All'Agenzia spetterà dunque il compito, nel quadro economico di risorse estremamente ridotte sopra delineato e via via che saranno perfezionate le convenzioni per il trasferimento dei Contratti dai vari Bacini, di cercare di ricomporre i vari contenziosi in essere a seguito dei disallineamenti tra produzione erogata e risorse disponibili eventualmente anche valutando, secondo quanto consentito dalla normativa e in attesa di predisporre i bandi per i nuovi affidamenti, la possibilità di rispondere positivamente alle richieste di proroga avanzate da alcuni Consorzi concessionari qualora tale elemento risultasse determinante per il riequilibrio delle pendenze pregresse e future.

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.

#### 4.1.1.1. Bacino metropolitano Torino

I Contratti di servizio sono relativi ai servizi urbani e suburbani di Torino, extraurbano ex. Ambito metropolitano ed extraurbani trasferiti dalla Città Metropolitana di Torino. Per tali contratti è in corso la chiusura dei consuntivi legati a esercizi precedenti, anche in ragione della richiesta da parte di alcune Società concessionarie di riscrivere alcuni dettami contrattuali e della necessità di procedere senza indugio alle riorganizzazioni necessarie al fine di garantire coerenza tra la produzione erogata e risorse economiche disponibili.

#### 4.1.1.2. Bacino sud

I primi mesi del 2018 hanno visto continuare il lavoro di riorganizzazione della rete di TPL urbano ed extraurbano al fine di migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia adottati previsti dalla Regione Piemonte.

Le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale sono stati identificati grazie ad azioni su diversi fronti, che interessano la mobilità nella sua forma più estesa. Quanto emerso è sintetizzato nel documento denominato “**Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo**”, firmato e presentato nel mese di giugno 2018, di cui il CdA dell’Agenzia ha preso atto con deliberazione n.24 del 06/09/2018.

Tale lavoro risponde alla missione statutaria dell’Agenzia riguardo alla programmazione unitaria ed integrata dei servizi per ogni bacino, ed è finalizzato in particolare a 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, anche, ad un’offerta in chiave turistica.

Nel documento, volto a definire il nuovo assetto del servizio di trasporto pubblico locale dal 2020 in avanti, sono confluiti anche i progetti di riorganizzazione già in corso, a partire dalla revisione della rete urbana di Cuneo (e dei servizi extraurbani ad essa afferenti) che sarà attiva dal gennaio 2019, dall’attuazione del nuovo servizio urbano di Alba prevista dal novembre 2018, e dal piano di comunicazione complessivo, in corso di definizione.

Tutti gli interventi previsti dovranno tradursi (laddove ciò non è ancora avvenuto) in progetti operativi 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, che prevedono in particolare un incremento continuo dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati, e saranno attuati già a partire dal biennio 2018-2019 compatibilmente con le risorse disponibili da parte del Bacino.

#### 4.1.1.3. Bacino Nord-Est

Al momento della redazione del presente Documento sono state sottoscritte le convenzioni per i trasferimenti dei Contratti extraurbani afferenti alle Province di Vercelli, Novara, Biella e Verbanico-Cusio-Ossola.

Per quanto concerne i servizi urbani, sono stati trasferiti all’Agenzia i contratti relativi ai servizi urbani di Novara, Vercelli e Biella.

Per quanto riguarda in particolare i servizi TPL relativi alla Provincia del Verbano Cusio Ossola, è stata svolta un’analisi volta soprattutto ad adeguare l’offerta di servizi TPL alle variazioni di orario di alcuni Istituti scolastici.

Per quanto attiene il servizio di navigazione sul Lago d’Orta è in corso l’affidamento della concessione della durata di 6 anni. Nel primo semestre 2019 sono stati invitati a presentare offerta gli Operatori Economici che avevano manifestato interesse a svolgere il servizio, di questi solo uno ha presentato un’offerta che al momento in fase di valutazione da parte della Commissione interna.

È stato peraltro studiato il nuovo logo che contraddistinguerà il nuovo servizio.



È stata sottoscritta la convenzione tra Agenzia e Regione Piemonte per il rinnovo della flotta navale adibita al servizio pubblico di linea sul lago d’Orta, in applicazione del D.M. n 52 del 22.02.2018 per l’attribuzione dei fondi ministeriali. Il finanziamento complessivo previsto è di 337.464,00 € di cui 84.366,00 € saranno a carico del bilancio dell’Ente. Con tali risorse si prevede di progettare e acquistare una nuova imbarcazione da circa 50 posti da inserire nella flotta che effettua il servizio di TPL sul Lago d’Orta.

#### 4.1.1.4. Bacino Sud-Est

Il Bacino Sud-Est comprende le Province di Alessandria e Asti. I contratti trasferiti all’Agenzia riguardano i servizi extraurbani afferenti le due Province e i contratti per il trasporto urbano nei Comuni di Alessandria e Novi Ligure.

Sono in corso di completamento congiuntamente con il Consorzio concessionario le attività di ricalcolo delle reali lunghezze dei percorsi dei Servizi Extraurbani afferenti alla Provincia di Alessandria, necessari per poter compiutamente definire le spettanze a saldo per i servizi erogati.

Relativamente al Servizio afferente alla Provincia di Asti, sono state avviate le attività di analisi e confronto propedeutiche alla definizione di un complessivo Programma di Riordino del Servizio, finalizzato al miglioramento dell’attrattività, dell’efficienza e della sostenibilità del medesimo.

#### **4.1.2. La gestione dei contratti ferroviari**

##### **Annualità 2018 – periodo gennaio ÷ settembre**

L’Agenzia amministra tre Contratti di Servizio ferroviario per l’esercizio sull’intero territorio del Piemonte e sulla tratta transfrontaliera Domodossola – Iselle.

1. Per quanto riguarda i servizi eserciti da G.T.T. S.p.A. sulle direttrici Torino – Rivarolo – Pont Canavese (Sfm1) e Torino – Germagnano – Ceres (SfmA), l’Atto di riferimento resta il Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006 fra l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la Società G.T.T. S.p.A., valevole dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2006 e comunque, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, fino al subentro del nuovo gestore nell’affidamento del servizio, subordinatamente all’assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

Nondimeno, a seguito degli accordi fra Regione Piemonte, Agenzia e G.T.T. S.p.A. definiti con l’Atto Transattivo approvato in data 26/04/2018 con Deliberazione n.° 6 / 2018 del Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia di cui si specificherà nel seguito, a far data dall’anno 2018 (e per ciascun anno sino al subentro del nuovo concessionario) il volume del servizio programmato autorizzato è pari a circa 890.000 treno x km e 63.000 bus x km.

Conseguentemente, a modifica del Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006, è riconosciuta la compensazione economica pari a 17 M€ ofe per una programmazione di servizi ferroviari variabile da 850.000 a 890.000 treni x km e una programmazione di 63.000 bus x km relativi alla tratta Germagnano – Ceres.

Detto importo comprende altresì le agevolazioni tariffarie di cui all’art. 17, comma 5, del Contratto di servizio e l’onere dell’uso dell’infrastruttura di RFI fino alla concorrenza di 215.000 euro.

L’eventuale produzione autorizzata ed eseguita in riduzione o in eccedenza rispetto ai predetti limiti sarà valorizzata ai sensi dell’art.7, comma 4, del Contratto di servizio.

2. Per quanto riguarda i servizi eserciti da Trenitalia S.p.A. il Contratto di riferimento è l’ “Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020”, sottoscritto dalle Parti il 29/09/2017 e rubricato dall’Agenzia al rep. N. 206 del 29/09/2017.

L’Agenzia ha comunicato a Trenitalia S.p.A. in data 31/12/2018, la cessazione dell’Atto di rinnovo 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 un Contratto di servizio di lunga durata con decorrenza 2019.

Per il lotto dei servizi regionali veloci RV e dei servizi regionali di adduzione e distribuzione funzionali e gestionalmente integrabili, esterni al SFM, nel 2019 ha avuto luogo la fase di consultazione con Trenitalia S.p.A. circa l'avvio di un adeguato programma di miglioramento e sviluppo dei servizi e di un importante programma di investimento in materiale rotabile. Allo stato si è in attesa del progetto definitivo.

Per quanto concerne il servizio SFM, in data 18/09/2019 l'Agenzia ha aggiudicato definitivamente la concessione a Trenitalia S.p.A. per una durata di 15 anni e ha fissato la data di stipulazione del contratto per il 30/10/2019, fatta salva la costituzione delle garanzie definitive previste a carico dell'Operatore economico.

3. Per quanto concerne i servizi ferroviari transfrontalieri fra Domodossola e Iselle eserciti dalla Società BLS AG a far data dal 11/12/2016 l'Atto di riferimento è il Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario Domodossola – Iselle 2017/2022 CIG 674581242A, rubricato al Rep.Cont. 208 del 05/01/2018.

La valutazione delle risorse economiche per la gestione dei Contratti ferroviari stima i seguenti corrispettivi:

- per i servizi eserciti da G.T.T. S.p.A. sulla base del Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006 e dell'Atto Transattivo del 26/04/2018 si stima una spesa pari a 17.000.000 euro oltre iva, pari a 1.700.000 euro, per una somma complessiva di 18.370.000 euro a cui aggiungere circa 500.000 euro per il rimborso degli oneri di utilizzo dell'infrastruttura di RFI oltre alla frazione già compresa nelle compensazioni per obblighi di servizio;
- per i servizi ferroviari eserciti da Trenitalia S.p.A. la stima dei corrispettivi è pari a 209.100.00 euro oltre iva, pari a 20.910.000 euro, per una somma complessiva pari a 230.010.000 euro, desunta dal PEF all'Allegato 2 al Contratto di Servizio;
- per i servizi fra Domodossola ed Iselle la stima dei corrispettivi è pari a € 304.672,00 oltre iva al 10%, pari a € 30.467,20, per un importo complessivo di € 335.139,20. A questo importo sarà eventualmente da aggiungere l'importo di massimo di 164.000 euro o.f.e. per una coppia di corse aggiuntiva tardo pomeriggio (Briga p.19.22, Domodossola p. 19.58) e per il mantenimento della coppia di servizi delle prime ore del mattino (Briga p.05:22, Domodossola p.05:50) nelle giornate del sabato e festive, a completamento dell'offerta di servizi; detta somma aggiuntiva alle compensazioni contrattuali sarà da corrispondere qualora risultasse un disavanzo in sede di consuntivo annuale dovuto a esigenze sopravvenute successivamente all'affidamento della concessione per la necessità di incrementare l'offerta rispetto al programma base data la crescita cospicua della domanda di servizi nella tratta elvetica.

Complessivamente il preventivo della spesa 2019 per gli obblighi di servizio ferroviario ammonta a 249.225.539 euro o.f.i.

#### 4.1.2.1. Contratto di Servizio Agenzia – GTT

##### **Programma di esercizio**

Per l'annualità 2019 l'Agenzia ha confermato il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012.

Per quanto riguarda il contratto Agenzia-GTT trattasi di:

- SFM1 Pont – Rivarolo – Torino;
- SFMA Torino Dora – Aeroporto di Caselle – Ceres.

Al fine di adeguare il volume dei servizi alle risorse regionali effettivamente disponibili, pur garantendo la mobilità dei cittadini e l'attuazione dei piani di sviluppo del SFM, a partire dal 2011 l'Agenzia ha operato una revisione dei programmi di esercizio che ha portato al seguente risultato:

|   | ESERCIZIO 2010 | ESERCIZIO 2011 | ESERCIZIO 2012 | ESERCIZIO 2013 | ESERCIZIO 2014 | ESERCIZIO 2015 | ESERCIZIO 2016 | ESERCIZIO 2017 | ESERCIZIO 2018 | ESERCIZIO 2019 preventivo |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------|
| PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (tr x km)  | 1.093.706      | 1.068.879      | 1.023.884      | 952.009        | 917.039        | 892.646        | 875.980        | 877.122        | 889.399        | 889.199                   |
| PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (bus x km) | 406.798        | 411.968        | 418.401        | 399.109        | 352.111        | 187.598        | 54.013         | 55.631         | 58.131         | 57.908                    |

I dati di produzione dell'esercizio 2019 sono da considerare a preventivo sulla base dell'attuale servizio.

In sintesi nel periodo 2010 – 2019 l'impegno di programmazione dell'Agenzia ha portato ad una riduzione del volume dei servizi ferroviari di circa il 18,7% e del volume di servizi con autobus sostitutivi di circa l'85,7%.

Grazie all'integrazione del tpl provinciale e dei servizi effettuati con autobus sostituivi, l'Agenzia ha fortemente ridimensionato il volume di questi ultimi e ha migliorato ancora una volta le corrispondenze fra la rete forte ferroviaria e la maglia delle autolinee.

Nei primi nove mesi di esercizio 2019 la regolarità dell'esercizio ferroviario sulla direttrice Sfm1 è stata in parte compromessa dalla riduzione della velocità massima di esercizio a 50 km/h. Infatti, considerata la mancanza dello standard minimo degli impianti di sicurezza previsti dalle direttive ministeriali sull'infrastruttura di GTT, l'ANSF aveva stabilito un periodo transitorio (pari a due anni, con termine di scadenza 6 agosto 2018) in cui l'adozione di provvedimenti alternativi autonomamente individuati dai gestori dell'infrastruttura mitigativi del rischio (quali, a titolo di esempio, si citano fra gli altri l'avvio di processi di progettazione, funzionamento sicuro e manutenzione sicura) e il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza, avrebbero consentito una velocità massima di esercizio non superiore a 70 km/h.

Scaduto il periodo transitorio, visto l'esito negativo circa il rilascio dell'Autorizzazione, a far data dal 06 agosto 2018 è risultata inevitabile l'applicazione del limite di velocità massima consentito nella misura più restrittiva di 50 km/h.

Solo nel successivo mese di giugno 2019 GTT è riuscita a ottenere l'Autorizzazione di Sicurezza per l'infrastruttura.

Allo stato GTT, in qualità di "Soggetto Gestore", si sta adoperando nelle valutazioni finalizzate ad azioni di miglioramento dell'esercizio per presentare all'ANSF l'aggiornamento della pianificazione degli interventi di adeguamento della linea che costituisce l'elemento di input per la valutazione di modifiche della ferrovia Settino – Rivarolo – Pont.

In relazione alla possibilità di diverse soluzioni di esercizio, consentite dall'innalzamento della velocità di esercizio (c.d. "70 Km/h"), GTT potrà avviare un iter autorizzativo verso l'ANSF (in "temporanea deroga" rispetto al quadro normativo complessivo aggiornato) sulla base della valutazione del rischio correlato e, soprattutto, sulla base di certe e "ravvicinate" scadenze di attivazione degli impianti SCMT che enfatizzino il carattere di temporaneità della modalità di gestione in assenza di SCMT rispetto alla successiva adozione della piena velocità di linea.

Non si prevede dunque una modifica delle condizioni di esercizio entro il corrente anno.

Durante la sospensione dell'esercizio ferroviario sulle tratte lontane dall'area metropolitana, nel periodo estivo, nelle giornate di sabato e domenica del 29 e 30 giugno e nelle giornate di sabato e domenica del 7 e dell'8 settembre, l'Agenzia ha autorizzato un programma straordinario di servizi ferroviari in concomitanza della manifestazione turistica "Valli di Lanzo percorsi green - Outdoor gusto

e spiritualità a 45 minuti in treno da Torino”. La manifestazione è stata articolata dagli organizzatori in numerose località del Canavese intercettate dal servizio ferroviario.

Nei primi mesi del corrente anno è stata estesa la rete di cardio-protezione sui rotabili e nelle stazioni di GTT: Torino Dora, Rivarolo, Ciriè e Volpiano. E' la prima dotazione messa in opera sul materiale rotabile ferroviario utilizzato in Piemonte.

Infatti i defibrillatori sono stati installati su tutti i treni delle linee SfmA (Torino – Ciriè – Germagnano – Ceres) e Sfm1 (Chieri – Torino – Rivarolo – Pont Canavese). Si tratta di 40 apparati che sono stati collocati nei pressi delle porte di salita/discesa. Negli spazi di maggior passaggio e sulle vetrate delle porte sono stati affissi cartelli che spiegano come comportarsi e invitano a rivolgersi al personale GTT in caso di necessità. Tutto il personale di bordo (macchinisti e capotreni) ha ricevuto una specifica formazione sull'uso degli apparati salvavita. La medesima formazione è stata offerta a due funzionari dell'Agenzia.

La spesa per la realizzazione del progetto è stata pari a 35.475 euro. Come da previsioni del Contratto di servizio circa l'utilizzo delle somme trattenute all'Impresa, all'atto della liquidazione delle compensazioni, a titolo di sanzioni, il progetto è stato autorizzato dall'Agenzia e finanziato con parte delle somme trattenute.



Figura 8 - Cartelli DAE sui treni sfmA

### **Mezzi finanziari**

A seguito dell'Atto Transattivo approvato in data 26/04/2018 con Deliberazione n.° 6 / 2018 del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia che modifica in parte il Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006, il preventivo di spesa 2019 prevede:

- 18.700.000,00 euro o.f.i. per i corrispettivi dei programmi di esercizio e per la manutenzione dell'infrastruttura;
- 500.000,00 euro o.f.i. per il pedaggio su rete RFI-

Complessivamente dette risorse ammontano a 19.200.000 euro IVA compresa.

#### 4.1.2.2. Contratto di Servizio con Trenitalia

### **Programma di esercizio**

Per l'annualità 2019 l'Agenzia ha confermato il complesso dei servizi metropolitani e regionali ad orario cadenzato. Complessivamente il programma prevede 263.461 corse per 18.437.722 treni x km e 310.217 ore di servizio.

### **Mezzi finanziari**

Per l'anno 2019, a fronte dello svolgimento delle obbligazioni richieste con il Contratto di Servizio, l'Agenzia corrisponderà a Trenitalia il corrispettivo pari a 209,1 M€ o.f.e. riportato nel Piano Economico Finanziario, determinato in coerenza con il Regolamento (CE) 1370/2007, in modo da preservare nel tempo l'equilibrio economico e finanziario del Contratto, al netto dei proventi tariffari e da qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenuto conto sia di tutte le agevolazioni tariffarie già previste al momento della sottoscrizione dell'Atto sia del raggiungimento degli obiettivi di cui al DPCM 11 marzo 2013.

#### 4.1.2.3. Contratti di Servizio con BLS AG

##### **Programma di esercizio**

A far data dal 11/12/2016 la Società BLS AG ha sostituito la Società SBB alla gestione del servizio di trasporto pubblico ferroviario transfrontaliero fra Domodossola e la Svizzera.

Lo sviluppo del programma di esercizio che tenderà a realizzare un servizio a cadenzamento orario è ormai giunto alla sua 3<sup>a</sup> fase: periodo 2018 – 2021; servizio a cadenzamento bi-orario.

Nondimeno, a seguito di manifestate esigenze di mobilità dei lavoratori transfrontalieri, le parti si sono accordate per produrre la coppia aggiuntiva di treni giornalieri (part. Briga 19.22 – arr. Domodossola 19.54, part. Domodossola 19.58 – arr. Briga 20.33) dal 10 giugno 2018 nonché per il mantenimento della coppia di servizi delle prime ore del mattino (Briga p.05:22, Domodossola p.05:50) nelle giornate del sabato e festive.

La coppia di treni giornaliera supplementare sarà prevista per l'intera durata dell'attuale contratto di servizio (fino alla fine del 2022). Detto potenziamento è coerente con lo sviluppo del servizio verso il sistema cadenzato orario offerto da BLS in sede di gara.

##### **Mezzi finanziari**

Il Contratto fra l'Agenzia e BLS AG prevede per l'annualità 2019 il corrispettivo di 304.672,00 euro oltre iva al 10%, pari a 30.467,20 euro, per un importo complessivo di € 335.139,20. A questo importo sarà eventualmente da aggiungere l'importo massimo di 164.000 euro come specificato nel precedente punto 1. - BLS.

Complessivamente la previsione di spesa per i contratti di servizio ferroviario per il 2018 è sintetizzata nella seguente tabella:

| Impresa      | GTT SpA       | Trenitalia SpA | BLS AG     | Spesa totale   |
|--------------|---------------|----------------|------------|----------------|
| euro         | 17.454.545,45 | 209.100.000,00 | 468.672,00 | 226.913.217,45 |
| iva          | 1.745.454,55  | 20.910.000,00  | 46.867,20  | 22.691.321,75  |
| Spesa totale | 19.200.000,00 | 230.010.000,00 | 515,539,20 | 249.725.539,20 |

#### 4.1.2.4. Carta della qualità dei servizi ferroviari

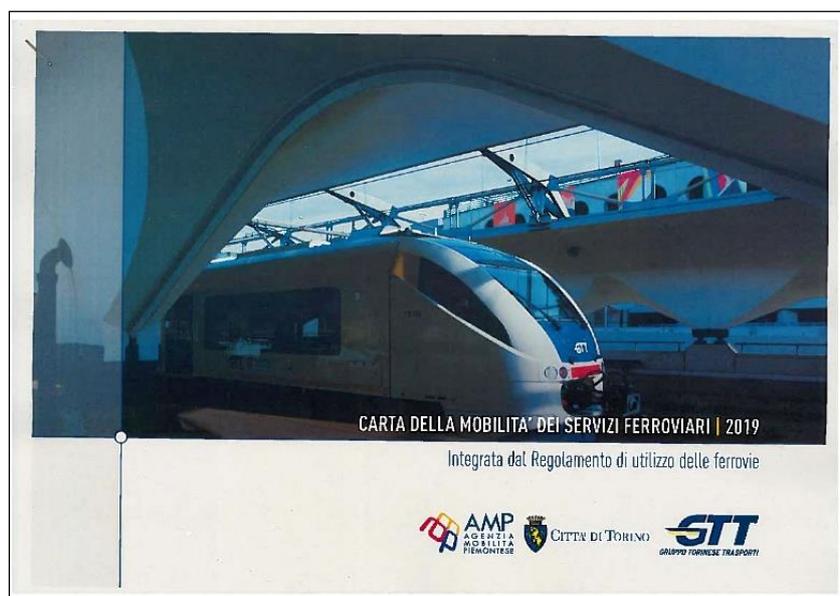
Il "Contratto di servizio ferroviario" Rep. N. 79 del 14/12/2006, fra l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la Società G.T.T. S.p.A., e l'Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020", fra l'Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia S.p.A., così come rubricato dall'Agenzia al rep. N. 206 del 29/09/2017, prevedono, rispettivamente all'art.18, comma 4, e all'art. 14, comma 4, l'elaborazione, l'aggiornamento annuale e la pubblicizzazione, della "Carta della qualità dei Servizi" in conformità alla normativa vigente e con standard e obiettivi allineati al contratto di servizio.

## • **GTT**

Nel mese di settembre 2019 GTT ha pubblicato la “Carta della mobilità dei servizi ferroviari 2019”, integrata dal Regolamento di utilizzo delle ferrovie.

In fase di elaborazione ed aggiornamento della Carta l’Agenzia ha chiesto a GTT di recepire le osservazioni delle rappresentanze dei consumatori e delle associazioni delle persone con disabilità, ponendo particolare attenzione all’attuazione delle norme di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale 15 febbraio 2019, n. 18-8405: “Approvazione, in attuazione della D.G.R. n. 8-4564 del 16 gennaio 2017, delle disposizioni per la redazione della carta della qualità dei servizi del trasporto pubblico ferroviario in Piemonte”.

La carta è disponibile presso gli uffici informazioni e sul sito internet dell’Impresa.



**Figura 9 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT**

## • **Trenitalia**

Nonostante le numerose interlocuzioni nel processo di definizione della Carta dei Servizi 2019, l’Agenzia non ha approvato lo schema presentato da Trenitalia essenzialmente per le seguenti motivazioni:

- Trenitalia e le Associazioni dei Consumatori non hanno raggiunto le intese di cui alla legge 244/2007, Art.2, c.461, lett.a), circa la redazione e la pubblicazione della Carta dei servizi;
- non è ricevibile nella sua formulazione la procedura circa il recupero degli oggetti lasciati a bordo dall’utenza;
- la decisione assunta dall’Impresa di pubblicare la Carta esclusivamente sul sito internet aziendale prevedendo nel testo la possibilità di ottenere maggiori dettagli per talune fattispecie solo mediante “collegamenti ipertestuali”;
- la decisione assunta dall’Impresa di non esporre nelle biglietterie l’estratto della Carta.

## • **BLS**

Il Contratto con BLS non prevede una carta della mobilità. Nondimeno BLS ha elaborato una propria Carta dei servizi 2019 a carattere commerciale – informativo con orari del servizio, tipologia di recapiti di viaggio disponibili e descrizione di itinerari turistici associati all'utilizzo del servizio ferroviario.



Figura 10 - Brochure BLS

4.1.2.5. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori in attuazione dell'art.14, 5<sup>a</sup> comma, dell'Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020 fra l'Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia S.p.A

Il Contratto di servizio fra l'Agenzia e Trenitalia S.p.A. prevede all'Art. 14, comma 5, che Trenitalia si impegni a finanziare le Associazioni dei consumatori iscritte nell'elenco di cui all'articolo 6 della legge regionale 26.10.2009, n. 24 per la realizzazione delle attività di cui alle lettere b), c) e d) della Legge medesima, a ristoro di spese per attività approvate dall'Agenzia, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate, fino alla misura massima annuale di 40.000,00 euro.

Il ristoro da parte di Trenitalia delle spese effettivamente sostenute e debitamente rendicontate dalle Associazioni è subordinato all'approvazione delle attività da parte dell'Agenzia; pertanto il Consorzio è chiamato ad analizzare, a chiedere eventuali modifiche ed approvare i progetti proposti nonché verificare l'esattezza della rendicontazione economiche delle spese.

Per le attività da finanziare nell'annualità 2019 le Associazioni dei consumatori in Piemonte si sono divise in due raggruppamenti.

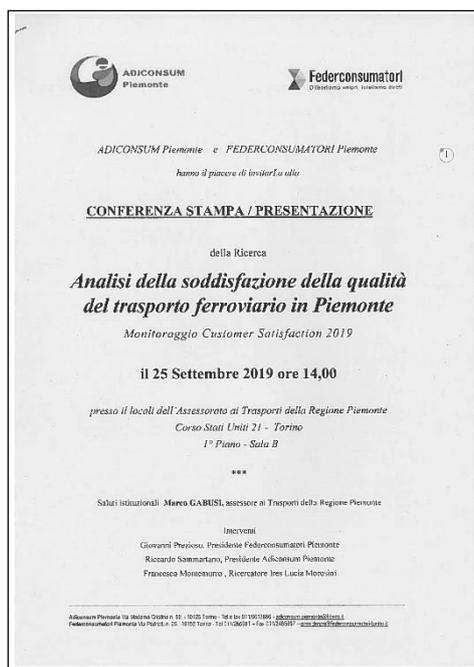
Il gruppo ADICONSUM Piemonte, con sede in Via Madama Cristina, n.50 - 10125 Torino, e FEDERCONSUMATORI Piemonte, con sede in Via Pedrotti, n.25 - 10152 Torino, hanno proposto e realizzato un progetto di monitoraggio customer satisfaction sul trasporto pubblico ferroviario piemontese con i seguenti obiettivi:

- A. Effettuare una nuova indagine nel 2019 per rappresentare il livello della qualità percepita a partire dal giudizio critico circa puntualità, sicurezza e informazione espresso dal campione degli utenti nell'indagine 2018.
- B. Costituzione di una rete degli stakeholder nei territori interessati.
- C. Elaborare proposte migliorative da parte di "“focus group”".

D. Evidenziare le problematiche derivanti dall'uso del servizio ferroviario da parte delle persone disabili e a mobilità ridotta.

La realizzazione del progetto che ha comportato una spesa di 12.923,30 euro ha avuto termine il 31/07/2019 e, in data 25/09/2019, presso la sede dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte, le due Associazioni hanno organizzato una conferenza stampa a tema "Analisi della soddisfazione della qualità del trasporto ferroviario in Piemonte" con l'apporto tecnico dell'Istituto Ires.

Sono stati invitati ed hanno partecipato alla conferenza l'Assessore ai Trasporti, i rappresentanti della Direzione Regionale Trasporti, i rappresentanti di Trenitalia S.p.A., di G.T.T. S.p.A., delle Associazioni delle persone con disabilità, dell'Agenzia e delle testate giornalistiche RAI regionale, La Repubblica, Cronaca Qui, Associazione Stampa Subalpina e Torino Oggi.



**Figura 11 - Report sulla soddisfazione del trasporto ferroviario**

Il raggruppamento costituito da A.C.P., con sede in Via San Francesco d'Assisi, n.17 - 10122 Torino, Adoc Piemonte, con sede in Via Parma, n.10 - 10152 Torino, Codacons Piemonte, con sede in Via Palmieri, n.63 - 10138 Torino, Movimento Consumatori, con sede in Via san Secondo, n.3 - 10128 Torino e Tutelattiva, con sede in Via Matteo Pescatore, n.15 - 10124 Torino, hanno proposto e realizzato un progetto avente come obiettivi:

- A. Il confronto fra la qualità percepita dall'utenza in tema di puntualità dei servizi ferroviari (evidenziando i risultati del Progetto Customer 2018) e la puntualità effettiva dei medesimi servizi ferroviari calcolata con il sistema di monitoraggio dell'esercizio utilizzato da R.F.I. S.p.A.
- B. Il confronto fra la qualità percepita dall'utenza in tema di sicurezza nell'uso dei servizi ferroviari (evidenziando i risultati del Progetto Customer 2018) e i dati statistici che possono quantificare la dimensione dei crimini e/o degli eventi illeciti a danno dell'utenza, per quanto prevenuti dall'attività di security dell'Impresa ferroviaria e dalle Forze di Polizia.
- C. Una campagna di informazione a favore dell'utenza dei servizi ferroviari circa i diritti sanciti dalle norme comunitarie e nazionali.

I risultati delle analisi effettuate dal raggruppamento di Associazioni son stati presentati nella redazione della "Guida del passeggero", distribuita a bordo dei servizi RV delle tratte Torino - Milano, Torino - Genova, Torino - Savona, dal 20 maggio al 14 giugno 2019.

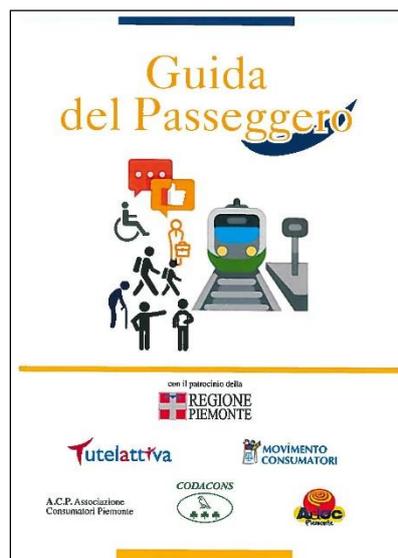


Figura 12 - Guida del Passeggero

A conclusione del progetto, in data 05/07/2019, presso la Sede dell’Agenzia, presente il Responsabile Offerta Commerciale della Direzione Regionale Piemonte, il rappresentante dell’Associazione TUTELATTIVA ha illustrato per sommi capi:

- il risultato dell’analisi statistica effettuata sulla banca dati di RFI circa il ritardo dei treni selezionati e la relazione fra l’entità dei ritardi reali e la percezione dell’utenza;
- i dati rilevati dalle Forze dell’Ordine circa le problematiche sulla sicurezza in ambito ferroviario e come la percezione di mancanza di sicurezza sembrerebbe eccessiva rispetto alla quantità dei casi denunciati;
- la realizzazione della Guida del Passeggero e la sua distribuzione a bordo dei treni agli utenti che hanno manifestato interesse di lettura di tale documento;
- la realizzazione della rete dello Sportello del passeggero finalizzata all’informazione ed assistenza agli utenti nel caso di segnalazioni e/o reclami.

## 4.2. Monitoraggio dei servizi

### 4.2.1. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL

Nell’ambito della responsabilità gestionale che la Regione ha assegnato a AMP, la Giunta regionale, con DGR n. 37 – 4121 del 24 ottobre 2016, ha identificato l’Agenzia “quale soggetto erogatore delle risorse regionali per il pagamento dei contributi CCNL autoferrotranvieri (...) destinate alle aziende TPL aventi diritto”.

Al fine di semplificare gli adempimenti richiesti alle Aziende TPL e considerato che la base dati necessaria per la verifica della congruenza dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende è la stessa della dotazione organica prevista dal SIRT (vedi §4.2.2), a partire dalla rilevazione 2016 si è deciso di richiedere in un’unica soluzione alle Aziende la fornitura dei dati sul personale per l’assolvimento del DIT (debito informativo trasporti) e la quantificazione dei contributi CCNL spettanti in funzione del n° di addetti nell’anno (consistenza media) e del parametro medio aziendale.

La modulistica Excel già utilizzata dalla Regione per la rendicontazione della dotazione organica è stata arricchita aggiungendovi un foglio di lavoro che permettesse il calcolo automatico di contributi spettanti. In questo modo, per le Aziende risulta essere semplificato il lavoro di rendicontazione e per

gli Enti è possibile verificare la congruenza dei contributi richiesti in base alla consistenza media di addetti.

Grazie a tale organizzazione nella raccolta dati, Regione e Agenzia possiedono entrambe la medesima base dati del personale delle Aziende di TPL (sia quello con contratto Autoferrotranvieri, sia quello inquadrato con altre tipologie contrattuali) da utilizzare per le rispettive finalità di elaborazione e monitoraggio.

#### **4.2.2. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale**

A partire dal 2016 è attivato il flusso dati Organico del SIRT e l'Agenzia è in possesso dei relativi dati. La seguente tabella riporta gli addetti 2016, 2017 e 2018 sulla base dei dati raccolti.

Le aziende di trasporto sono state suddivise in quattro classi in base al numero di addetti impiegati per servizi di trasporto pubblico in Piemonte.

Si rileva come nei tre anni di analisi vi siano solo 2 aziende di grandi dimensioni (GTT e Trenitalia) con un numero di addetti superiore a 500, mentre sono tra 6 a 7 le aziende con un organico compreso tra 101 e 500 addetti e sono 24-26 le aziende con un organico tra 16 e 100 addetti. Il numero di aziende tra 1 e 15 appare in aumento anche per effetto del maggior numero di dichiarazioni pervenute tra i piccoli operatori che spesso non sono beneficiari dei contributi CCNL per il diverso inquadramento contrattuale dei rispettivi dipendenti.

**Tabella 2 - Addetti TPL dal 2016 al 2018**

| N° addetti:<br>da | N° addetti:<br>a | N° aziende 2016 | N° aziende 2017 | N° aziende 2018 |
|-------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1                 | 15               | 21              | 21              | 26              |
| 16                | 100              | 26              | 25              | 24              |
| 101               | 500              | 6               | 7               | 7               |
| 501               | 5000             | 2               | 2               | 2               |

#### **4.2.3. Osservatorio nazionale TPL**

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

La Piattaforma dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale istituita presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti è attiva dal 2015 in modalità Web tramite il "Portale dell'Automobilista" e permette alle aziende TPL di consuntivare i contratti di servizio (CorseKm, Passeggeri trasportati, Corrispettivi a consuntivo ed altri dati).

A partire dal mese di marzo 2017 anche gli Enti locali e i soggetti delegati che hanno stipulato almeno un contratto di servizio TPL hanno accesso alla piattaforma.

Nell'autunno 2019 l'Agenzia ha provveduto ad aggiornare i dati contrattuali per i contratti ad essa trasferiti mentre tra novembre e dicembre 2019 è prevista la rilevazione e la certificazione dei dati TPL da parte delle Imprese per tutti gli atti di affidamento di loro competenza.

I dati a consuntivo 2012-2017 estratti dalla Piattaforma sono consultabili in Appendice: dati e indicatori nell'area di competenza dell'Agenzia. I dati a consuntivo 2018 saranno disponibili per lo scaricamento e la consultazione da parte degli Enti a fine 2019/inizio 2020.

### **4.3. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto**

A partire dal 2019 dovrà essere effettuata almeno una indagine sulla mobilità delle persone ed una indagine sulla qualità percepita dei trasporti.

Tali attività sono previste nel PEG 2019 all'obiettivo **1.III - Iniziative per la conoscenza della mobilità.**

L'indagine dovrà essere estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine sarà effettuata con tecnica CATI, sarà però valutata l'opportunità di sperimentazione di una 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).

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.

Per gli anni nei quali non è prevista l'effettuazione di indagini si esplorerà la possibilità di associazione ad iniziative di indagini sulla mobilità o multiscopo presenti a livello nazionale finanziando una densificazione del campione nelle aree di maggior interesse della regione Piemonte.

Nel corso dei primi 9 mesi del 2019 l'Agenzia ha provveduto a rinnovare la propria dotazione di strumenti per la simulazione e la valutazione dei sistemi di trasporto.

La scelta sugli strumenti da utilizzare è caduta sulla suite di software VISUM<sup>®</sup> adottata anche da GTT S.p.A. e 5T s.r.l. che permette un utilizzo sinergico con le predette Società e facilita l'importazione diretta, in formato "nativo", di scenari di domanda di mobilità e di scenari offerta di trasporto da queste predisposti rispettivamente per il trasporto pubblico e per il traffico privato.

Dopo l'interlocuzione preliminare iniziata a fine 2018, il 15 febbraio 2019 è stata richiesta offerta alla PTV SISTeMA s.r.l. di Roma (distributore esclusivo per l'Italia delle licenze per l'utilizzo del software VISUM<sup>®</sup> prodotto dalla PTV Planung Transport Verkehr AG di Karlsruhe) per l'adeguamento ed estensione della licenza software classe EN versione 9.25 (di cui l'Agenzia aveva chiesto il 14/07/2016 alla Provincia di Cuneo il trasferimento a sé della titolarità) alla classe 3 versione 18 che prevede 3.000 zone di origine/destinazione degli spostamenti, 50.000 profili orari di servizio, numero illimitato di nodi e di archi di rete.

La PTV SISTeMA s.r.l. ha formulato la sua offerta il 4 marzo 2019; l'affidamento della fornitura dell'adeguamento della licenza è avvenuta il 25 luglio 2019 con determinazione n. 455 del Direttore generale dell'Agenzia; l'importo complessivo è stato individuato in € 98.222,50 oltre IVA.

Le funzionalità disponibili con la licenza fornita sono le seguenti:

- Generazione della domanda di mobilità complessiva
- Distribuzione della domanda di mobilità complessiva

- Ripartizione della mobilità complessiva nelle varie componenti modali: spostamenti con uso del trasporto collettivo (mobilità pubblica), spostamenti con uso del mezzo individuale motorizzato (mobilità privata), ecc.
- Assegnazione della domanda di mobilità privata alla rete di trasporto privato (rete viaria)
- Assegnazione della domanda di mobilità pubblica alla rete di trasporto collettivo (trasporto pubblico)
- Calcolo di costi e ricavi per linea
- Stima di matrici Origine/Destinazione sulla base di rilevamenti esogeni di flussi di traffico
- Calcolo delle emissioni in atmosfera dovute al traffico veicolare
- Disegno degli orari reticolari delle reti di trasporto pubblico.

La fornitura affidata a PTV SISTeMA s.r.l., oltre alla manutenzione ed assistenza annuale, comprende un primo corso di formazione di livello base *Training Dedicato PTV Visum* già calendarizzato per ottobre 2019 presso la sede dell’Agenzia.

#### **4.4. 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.

##### **4.4.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari**

###### **4.4.1.1. Monitoraggio della qualità erogata**

Il monitoraggio della qualità dei treni SFR e dei treni SFM circa la pulizia delle carrozze, la fruibilità dei servizi igienici, la temperatura di bordo, l’erogazione di informazioni mediante display a messaggio variabile e/o annunci sonori, il funzionamento delle porte di accesso ed intercomunicanti fra rotabili è stato sospeso, al 30 settembre 2019 il monitoraggio della qualità non è ancora stato riattivato.

###### **4.4.1.2. Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia**

L’Agenzia ha alimentato sistematicamente la raccolta e l’elaborazione dei dati di monitoraggio del servizio ferroviario, in materia di qualità del trasporto, realizzando report di puntualità ed affidabilità dei treni eserciti da Trenitalia sulla base delle informazioni dell’Impresa, confrontate con le informazioni desunte direttamente dal sistema informativo PIC di RFI.

Sono stati elaborati i dati di puntualità (percentuale dei treni arrivati al capolinea in orario rispetto all’orario programmato) e di affidabilità (percentuale dei treni partiti ed arrivati a termine corsa rispetto al numero di treni programmati).

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

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

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

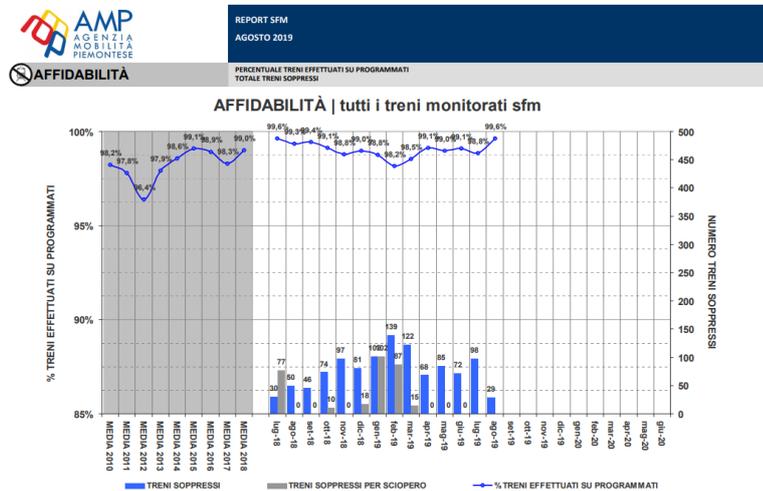
“Monitoraggio dei servizi” <http://mtm.torino.it/it/monitoraggio-dei-servizi/monitoraggio-servizi-ferroviari-1>

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

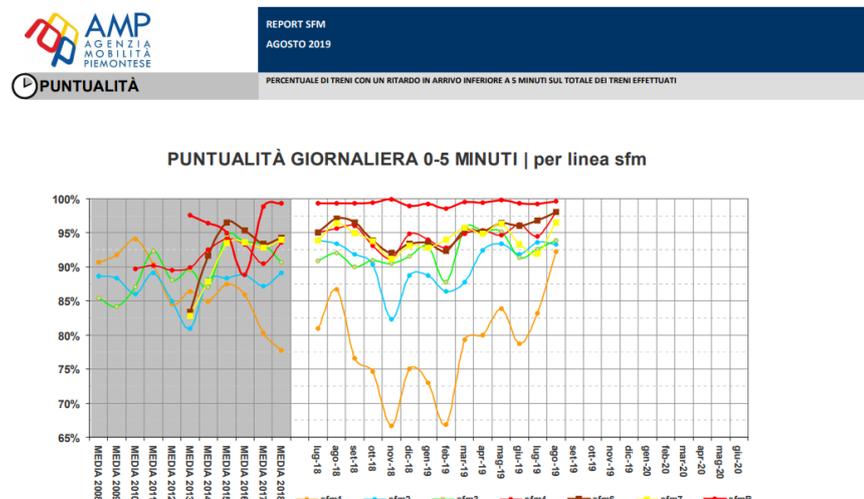
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l’esclusione “standard B” ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere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

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

Esempio di grafico dell’affidabilità di sistema del “Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano” aggiornato ad agosto 2019



Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del “Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano” aggiornato a agosto 2019





#### 4.4.1.3. Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT

Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT in tema di puntualità ed affidabilità è stato effettuato sulla base dei dati ricevuti dall'Impresa, verificati tramite il sistema informativo PIC di RFI per quanto riguarda la linea Canavesana (SFM1), e nel corso dei sopralluoghi diretti dell'Agenzia a seguito di segnalazioni provenienti da Enti, da utenti o da terzi interessati.

Periodicamente, in anticipo rispetto alle riunioni di Comitato Tecnico di gestione del Contratto ove si fissa ai fini contrattuali il livello degli standard conseguiti, gli uffici delle parti esaminano congiuntamente i risultati dell'esercizio utilizzando la documentazione di viaggio delle corse, i grafici orario, i rapporti della centrale operativa e i report elaborati tramite il sistema PIC e condividono le conclusioni di merito.

#### 4.4.1.4. Monitoraggio dei servizi BLS

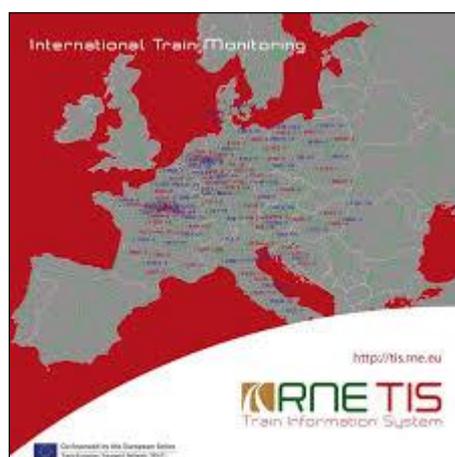
Il monitoraggio dei servizi ferroviari di BLS AG in tema di puntualità ed affidabilità è stato effettuato sulla base dei dati ricevuti dall'Impresa, verificati nel corso dei sopralluoghi diretti dell'Agenzia a seguito di segnalazioni provenienti da Enti, da utenti o da terzi interessati.

Poiché allo stato non sono in opera sistemi automatici di rilevazione sia ad Iselle sia a Domodossola, per la misura della puntualità sono presi in considerazione gli orari di arrivo e partenza da Briga, capolinea del servizio in territorio Svizzero.

È in fase sperimentale l'utilizzo del sistema di monitoraggio della puntualità Train Information System (TIS) di RailNetEurope di Vienna (AUSTRIA). TIS è un'applicazione Web che supporta la gestione internazionale dei treni fornendo dati in tempo reale riguardanti servizi ferroviari passeggeri internazionali e treni merci. I dati pertinenti sono ottenuti direttamente dai sistemi dei gestori dell'infrastruttura.

Tuttavia i dati in arrivo / partenza da Domodossola sono rilevati in corrispondenza del bivio fascio merci, posto all'ingresso della stazione provenendo dalla rete svizzera, lontano dal punto di normale fermata dei treni passeggeri regionali; inoltre è ancora rilevata una dispersione dei dati proprio nella tratta Domodossola – Iselle.

Considerato che il sistema TIS è indipendente dalle Imprese gestori del servizio non è ancora possibile traguardare i termini di completamento ed affidabilità del monitoraggio.



#### **4.4.1. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino**

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.

A tale scopo è proseguita nel 2019 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

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

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

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

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

#### **4.4.2. Monitoraggio del servizio extraurbano**

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

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

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

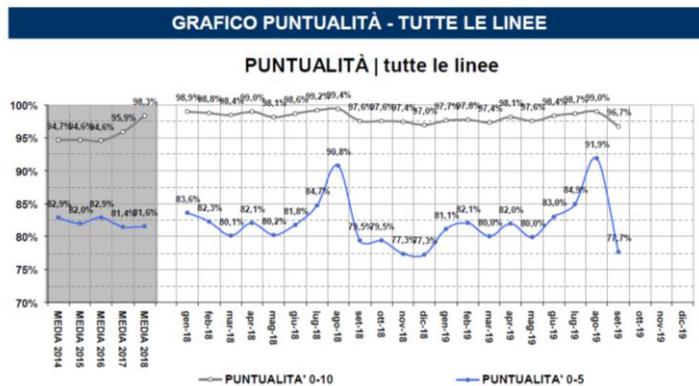
- L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area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

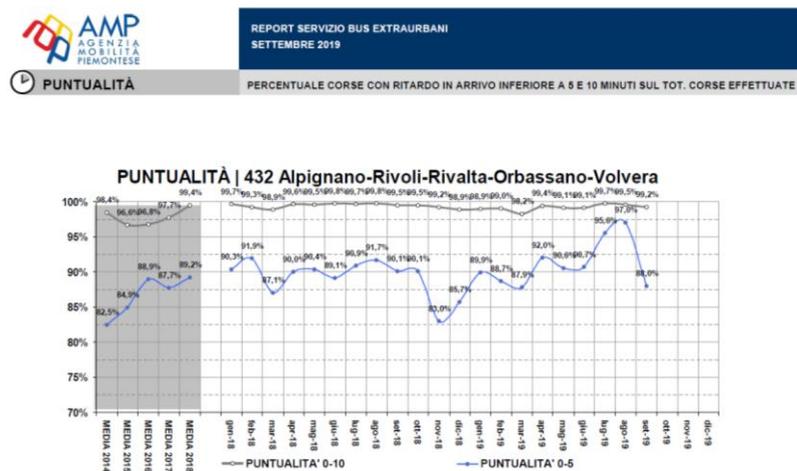
Questi report sono scaricabili dal sito dell'Agenzia ([www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) - "Monitoraggio dei Servizi" <http://mtm.torino.it/it/monitoraggio-dei-servizi/monitoraggio-servizi-otx-1> ).

Report puntualità del Servizio Extraurbano aggiornato ad agosto 2019



Esempio di grafico di sistema della puntualità aggiornato a settembre 2019





Esempio di grafico puntualità corse nei 5 e 10 minuti aggiornato a settembre 2019

**ELENCO CORSE DEI SINGOLI CASI DI PEGGIOR RITARDO NEL MESE**

LINEA 85 PERIODO: SETTEMBRE 2019

| CORSA | PARTENZA  | ORA   | ARRIVO  | ORA   | PERIODO | DATA       | PUNTUALITA' RITARDO PARTENZA | PUNTUALITA' RITARDO ARRIVO |
|-------|---|-------|---|-------|---------|------------|------------------------------|----------------------------|
| 11158 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG    | 7.14  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA B     | 8.31  | FERI-AA | 19/09/2019 | 8.00                         | 21.00                      |
| 11159 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG    | 7.14  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA B     | 8.31  | FERI-AA | 24/09/2019 | 4.00                         | 18.00                      |
| 1120  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 8.34  | TORINO - CORSO RE UMBERTO I - CORSO STATI UNITI   | 9.19  | FERI-AA | 24/09/2019 | 16.00                        | 17.00                      |
| 11160 | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 17.25 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG      | 18.50 | FERI-AA | 19/09/2019 | 3.00                         | 16.00                      |
| 11153 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                  | 6.57  | RIVALTA DI TORINO - TETTI FRANCESI - ALLEMANDI    | 7.25  | FERI-AA | 24/09/2019 | 16.00                        | 13.00                      |
| 1127  | RIVALTA DI TORINO - TETTI FRANCESI - ALLEMANDI  | 17.27 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                    | 18.02 | FERI-AA | 03/09/2019 | 15.00                        | 12.00                      |
| 11158 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG    | 7.14  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA B     | 8.31  | FERI-AA | 26/09/2019 | 2.00                         | 9.00                       |
| 1094  | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                     | 5.05  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLINEA | 5.50  | FERI-AA | 12/09/2019 | 3.00                         | 9.00                       |
| 11708 | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 17.25 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG      | 18.50 | FERI-AA | 27/09/2019 | -1.00                        | 8.00                       |
| 11158 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG    | 7.14  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA B     | 8.31  | FERI-AA | 27/09/2019 | 5.00                         | 8.00                       |
| 1162  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 16.20 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                    | 16.55 | FERI-AA | 06/09/2019 | 8.00                         | 8.00                       |
| 11158 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG    | 7.14  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA B     | 8.31  | FERI-AA | 25/09/2019 | 1.00                         | 8.00                       |
| 1132  | POSSASCO - VIA PINEROLO, 30 - ANGOLO VIA ALFIE  | 10.45 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                    | 11.15 | FERI-AA | 13/09/2019 | 2.00                         | 8.00                       |
| 1094  | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                     | 5.05  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLINEA | 5.50  | FERI-AA | 04/09/2019 | 6.00                         | 7.00                       |
| 1119  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLIN | 6.22  | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                       | 7.04  | FERI-AA | 27/09/2019 | 1.00                         | 7.00                       |
| 1150  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLIN | 14.25 | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                       | 15.20 | FERI-AA | 11/09/2019 | 2.00                         | 7.00                       |
| 1161  | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                     | 5.05  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLINEA | 5.50  | FERI-AA | 05/09/2019 | 8.00                         | 7.00                       |
| 1162  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 16.20 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                    | 16.55 | FERI-AA | 05/09/2019 | 2.00                         | 6.00                       |
| 1115  | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                  | 7.40  | RIVALTA DI TORINO - TETTI FRANCESI - ALLEMANDI    | 8.15  | FERI-AA | 10/09/2019 | 8.00                         | 6.00                       |
| 1120  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 8.34  | TORINO - CORSO RE UMBERTO I - CORSO STATI UNITI   | 9.19  | FERI-AA | 26/09/2019 | 7.00                         | 6.00                       |
| 1119  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLIN | 6.22  | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                       | 7.04  | FERI-AA | 04/09/2019 | 2.00                         | 6.00                       |
| 1192  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLIN | 22.25 | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                       | 23.15 | FERI-AA | 30/09/2019 | 8.00                         | 6.00                       |
| 1172  | POSSASCO - MARCHILE VIA PINEROLO ANGOLO VIA     | 18.00 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                    | 18.42 | FERI-AA | 27/09/2019 | -1.00                        | 6.00                       |
| 1150  | RIVALTA DI TORINO - STABILIMENTO FIAT - CAPOLIN | 14.25 | TORINO - CORSO GROSSETO, 78                       | 15.20 | FERI-AA | 13/09/2019 | 1.00                         | 6.00                       |
| 1132  | POSSASCO - VIA PINEROLO, 30 - ANGOLO VIA ALFIE  | 10.45 | TORINO LINGOTTO - VIA PANNAUZO                    | 11.15 | FERI-AA | 30/09/2019 | 4.00                         | 6.00                       |
| 11628 | RIVALTA DI TORINO - TETTI FRANCESI - ALLEMANDI  | 16.32 | TORINO - PIAZZALE AUTOSTRADA A4 - CORSO VERG      | 17.34 | FERI-AA | 23/09/2019 | 0.00                         | 6.00                       |

Esempio di elenco puntualità corse dei singoli casi di peggior ritardo nel mese aggiornato a settembre 2019

In corrispondenza con l'avvio nel Territorio di competenza dell'Agenzia 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.).

Un ulteriore progetto di "espansione" di OTX sta riguardando il monitoraggio dei Servizi MeBUS (Servizi "a chiamata", attivi in ambito extraurbano in 4 realtà territoriali afferenti all'Area Metropolitana), attraverso la creazione di Moduli e Report appositi, finalizzati a consentire al personale dell'Agenzia di osservare e valutare il Servizio effettivamente reso a consuntivo (numero corse, lunghezza, velocità commerciale, ecc.).

Il database OTX continua ad essere presente nel catalogo delle basi dati delle PA dell'Agenzia per l'Italia Digitale (<http://basidati.agid.gov.it/> codice IPA: amm\_to ), in conformità con l'adempimento previsto dall'art. 24-quater, comma 2, D.L. n. 90/2014 "Comunicazione ad AgID delle Basi di dati" al fine di

pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell'Agenzia ([www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) - sezione "Monitoraggio dei Servizi").

#### **4.4.3. 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.

#### 4.4.3.1. Banche dati per la dotazione organica e i veicoli delle aziende TPL

Nel corso del 2019 è stata fornita collaborazione alla Regione Piemonte per la progettazione di due applicativi web denominati rispettivamente:

- **“Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL”**: essa permetterà alle Aziende di rendicontare annualmente la propria dotazione organica, sia per l’assolvimento del DIT che per l’accesso ai contributi per il rinnovo contrattuale degli addetti autoferrotranvieri del TPL, ai sensi delle leggi n° 47/2004, 58/2005 e 296/2006.
- **“Banca dati Parco mezzi TPL”**, essa verrà utilizzata per assolvere il DIT relativamente al parco veicoli TPL e per i procedimenti autorizzativi sui diversi Contratti di Servizio.

Le anagrafiche necessarie al funzionamento di questa piattaforma (aziende/consorzi, contratti di servizio) saranno sviluppate in modo da essere condivise tra i vari applicativi.

#### 4.4.3.2. 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.

#### 4.4.3.3. 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, su mandato della Regione Piemonte, 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.

Nell'ultimo anno l'attività di sviluppo del "nuovo Omnibus", denominato Transit Cafè, ha portato a un collaudo provvisorio dello strumento che ha avviato una fase di test in campo e anche di formazione, nelle quali Agenzia ha chiesto che fosse coinvolto anche il personale delle Province potenzialmente interessato, per diffondere la condivisione e ricevere eventuali feedback utili al perfezionamento e completamento dello strumento.

Finché diverse realtà locali sul territorio regionale non saranno in grado di attivare il flusso informativo BIPEX, 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. Particolare attenzione dovrà essere data alla coerenza dei dati degli Enti con quella dei dati inseriti dalle aziende man mano che popoleranno il flusso BIPEX (consentendo l'evoluzione del sistema stesso).

#### **4.4.4. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)**

Negli ultimi mesi del 2016 con la nuova stipula del contratto di manutenzione del sistema OTX si è rinnovata l'attività di manutenzione del sistema stesso in collaborazione con la Società DIVITECH. Tale attività ha comportato:

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

Nel corso del 2018, in aggiunta a queste attività, si è reso necessario un intervento di sostituzione della prima generazione di centraline OTX (dovuto a obsolescenza non più gestibile, in particolare del modulo GPS) e, cogliendo l'occasione, si è proceduti ad una redistribuzione anche della seconda generazione di centraline, così da portare ad un aggiornamento e razionalizzazione della flotta.

Gli effetti dell'intervento, completato durante il 2019, sono stati e verranno monitorati (come indicato sopra) nel nuovo contratto di manutenzione affinché, auspicabilmente, questo comporti sia un miglioramento delle prestazioni e dell'affidabilità del sistema, sia una razionalizzazione della manutenzione, soprattutto nelle flotte aziendali dove le centraline sono condivise con il sistema BIP.

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

Nel corso del 2019 è stato implementato il sistema di monitoraggio OTX sui servizi di trasporto pubblico della Val Vigizzo e del Lago d'Orta. Sono state allestite le strumentazioni di bordo su 4 bus e 3 imbarcazioni, rendendo così visibili i mezzi dalla piattaforma di monitoraggio.



Nel 2017 e nel 2018, invece, l'incremento del TIP è stato invece più consistente e pertanto l'applicazione cumulata del TIP tra il 2015 e il 2019 produce un adeguamento del 2,82%. L'effetto di detta applicazione sull'intera gamma tariffaria, prevista dalla D.G.R. 13-6608, comporta un aumento medio delle tariffe del 2,86% con un minimo dello 0% e un massimo del 5,26% sui singoli importi per effetto degli arrotondamenti.

Con Deliberazione n. 34 del 17/09/2019 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha proposto all'Assemblea consortile l'approvazione dell'adeguamento tariffario all'inflazione programmata.

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

- la tariffa ferroviaria urbana attualmente in vigore nel Nodo di Torino (Tariffa Trenitalia 14/TO), allineandola a quanto deliberato dalla Giunta Comunale di Torino con atto n. 2018 – 00894/119 circa le tariffe urbane e suburbane e portata a € 1,70 al fine di garantire l'uniformità tariffaria in ambito urbano;
- le tariffe nella tratta ferroviaria Settimo – Chieri, così come introdotte con D.G.R. 23 – 3968 del 26/09/2016, mantenute in vigore al fine di garantire i rapporti di proporzionalità con il Biglietto Integrato e che restano allineate alle corrispondenti tariffe di corsa semplice a zone GTT;
- l'abbonamento ferroviario Under 26 adeguato della medesima misura percentuale dell'abbonamento annuale ordinario.

La proposta di adeguamento che sarà portata all'attenzione dell'Assemblea consortile prevede l'entrata in vigore il 1 dicembre 2019.

#### **4.5.2. Biglietto integrato metropolitano**

##### 4.5.2.1. Caratteristiche

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 15 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitan

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.

#### 4.5.2.2. Rendicontazione delle vendite

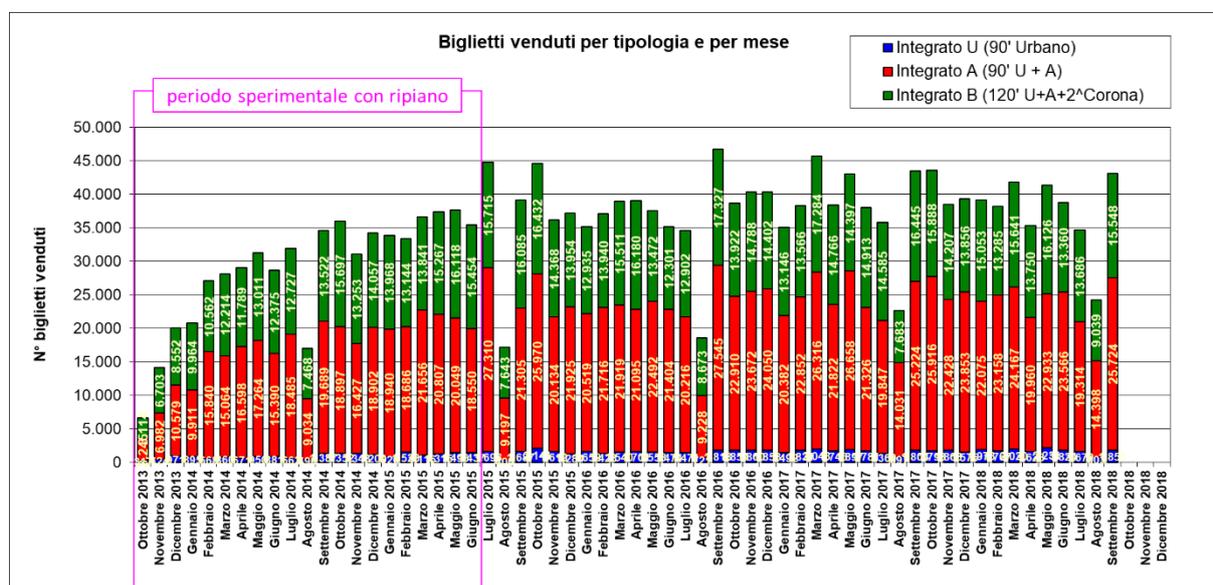
Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di settembre 2018 sono stati venduti 2 milioni 63 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 5 milioni 516 mila IVA inclusa. La somma di € 528.308 IVA inclusa stanziata a ripiano per i minori ricavi conseguenti all'integrazione 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 3 - 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) |                          |
| <b>2013 (da ottobre)</b> | 1.712                                      | 20.806                  | 18.369                          | 40.887                   |
| <b>2014</b>              | 11.368                                     | 191.501                 | 146.639                         | 349.508                  |
| <b>2015</b>              | 16.639                                     | 244.529                 | 171.989                         | 433.157                  |
| <b>2016</b>              | 18.925                                     | 256.766                 | 166.353                         | 442.044                  |
| <b>2017</b>              | 20.096                                     | 270.655                 | 170.736                         | 461.487                  |

|  |        |         |         |         |
|--|--------|---------|---------|---------|
| <b>2018 (parziale: da gennaio-a settembre)</b> | 15.780 | 195.295 | 125.488 | 336.563 |
|--|--------|---------|---------|---------|



**Figura 16 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitan**

#### 4.5.2.3. Passaggio al supporto elettronico

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 2018 è stata avviata una fase 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.

A fine 2018 è stata predisposta una bozza di delibera per il Consiglio d’Amministrazione per l’approvazione del passaggio al supporto elettronico e per l’introduzione dei biglietti integrati multicorse. Tale atto è stato oggetto di un primo incontro di condivisione con i Comuni consorziati della cintura metropolitana. È stato redatto un documento per illustrare le modifiche da apportare alla gamma di biglietti integrati.

Con delibera n. 7 del 26/03/2019 il CDA dell’Agenzia ha deliberato di:

- adeguare il livello tariffario del Biglietto Integrato A al prezzo di € 2,70 confermando la validità temporale a 100 minuti dalla prima validazione;
- adeguare il livello tariffario del Biglietto Integrato B al prezzo di € 3,20 confermando la validità temporale a 120 minuti dalla prima validazione;
- introdurre un Biglietto Integrato A multicorse al prezzo di € 15,00 valido per 6 corse con la medesima validità temporale del biglietto singolo (100 minuti dalla prima validazione);
- introdurre un Biglietto Integrato B multicorse al prezzo di € 18,00 valido per 6 corse con la medesima validità temporale del biglietto singolo (120 minuti dalla prima validazione);
- demandare ad un tavolo di lavoro che sarà istituito con la partecipazione delle Concessionarie di trasporto GTT, TRENITALIA ed EXTRA.TO e con il supporto tecnologico della Società 5T l’implementazione delle tecnologie e degli standard necessari per il passaggio del biglietto integrato su supporto elettronico e la definizione delle tempistiche per l’entrata in vigore dei titoli di viaggio elettronici.

Allegato alla Delibera n. 6 del 26/03/2019

BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

MODIFICA DELLA GAMMA E PASSAGGIO AL  
SUPPORTO CHIP ON PAPER



#### **4.5.3. Sistema di bigliettazione elettronica BIP**

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

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

I temi trattati quindi spaziano dalla definizione dell'architettura del sistema BIP (in particolare del CSR-BIP) con relativi strumenti messi a disposizione, alle specifiche sui dati (protocollo BIPEX) in collaborazione con le Aziende di TPL, agli aspetti più di sistema (regole generali, interoperabilità, temi specifici quali Credito trasporti, Blacklist, ecc.).

In particolare l'Agenzia ha contribuito a porre le basi per le specifiche e supporta l'implementazione nel CSR-BIP degli strumenti tipicamente impiegati nelle attività proprie e, in generale, degli Enti: dalla gestione dei programmi di esercizio ("nuovo Omnibus") alla possibilità di sviluppare cruscotti di analisi del "consuntivo" e di monitoraggio e controllo. Nell'ultimo anno l'attività si è soprattutto concentrata sullo sviluppo del "nuovo Omnibus", denominato Transit Cafè, in collaborazione con 5T su mandato della Regione Piemonte, come descritto in precedenza nell'apposito paragrafo dedicato.

#### **4.5.4. Integrazione tariffaria Formula Busca-Saluzzo-Savigliano**

A seguito della riorganizzazione dei servizi ferroviari operata nel 2012, la linea ferroviaria Savigliano – Saluzzo – Cuneo è stata soppressa a far data dal giugno 2012. La linea di TPL Cuneo – Saluzzo è stata potenziata e sulla tratta Saluzzo-Savigliano è stata istituita una nuova linea su gomma, assegnata al Consorzio Grandabus nell'ambito del Contratto Extraurbano della Provincia di Cuneo e svolta dalla propria consorziata BUS COMPANY S.r.l. con un totale di 36 corse/gg.

Su tale servizio in una prima fase (fino al 31-12-2012) sono continuati ad essere validi i titoli di viaggio ferroviari (a fronte della compensazione forfettaria per il Consorzio Grandabus di 0,52 €/km, indipendentemente dal numero di passeggeri interessati, pari a circa 80.000 €/anno).

Dal 1-01-2013 tale compensazione è stata rimossa, pertanto sulla tratta Saluzzo-Savigliano sono rimasti validi solamente i titoli di viaggio di Grandabus, costringendo l'utenza che prosegue con il treno da Savigliano ad acquistare due titoli di viaggio differenti, il cui costo complessivo è superiore a quello di un abbonamento unico che copre l'intero tragitto.

Al fine di venire incontro alle esigenze di questa fetta di utenza, con la stipula di un'apposita Appendice Contrattuale al Contratto di Servizio Rep.n.19875 del 30.03.2010 tra l'Agenzia Della Mobilità Piemontese e il Consorzio Granda Bus è stato istituito, con decorrenza 1 gennaio 2017, l'abbonamento scontato Busca – Ceretto Di Busca - Costigliole Saluzzo – Verzuolo – Manta – Saluzzo - Savigliano valevole per i per clienti del sistema integrato Formula.

In pratica, per coloro che si spostano tra l'area integrata Formula e le direttrici Savigliano-Saluzzo e Saluzzo – Costigliole Saluzzo – Busca sono stati ripristinati i livelli tariffari in vigore quando vigeva l'estensione Formula Trenitalia sulle linee ferroviarie Cuneo - Saluzzo e Saluzzo –Savigliano.

La differenza tra il costo dell'abbonamento bus extraurbano tra Savigliano e la località prescelta dall'utente e il costo dell'espansione Formula corrispondente viene ripianato da AMP a favore del Consorzio Granda Bus ai sensi dell'Appendice contrattuale sopra citata.

La rendicontazione dei primi due anni di validità dell'iniziativa (2017 e 2018) è riportata nella tabella seguente.

**Tabella 4 - Integrazione tariffaria Saluzzo-Savigliano**

| Titolo di viaggio              | Tratta               | tariffa abb. | 2017            |                     |              | 2018           |                      |              |
|--------------------------------|----------------------|--------------|-----------------|---------------------|--------------|----------------|----------------------|--------------|
|                                |                      |              | n° abb. venduti | Quota pagata utente | 2017 ripiano | n abb. venduti | Quota pagata utente. | 2018 ripiano |
| Annuale 12 mesi                | TORINO - SALUZZO     | 416,00 €     | 5               | 337,5               | € 1.742,5    | 3              | 202,5                | € 1.045,5    |
| Annuale 10 mesi Studenti       | TORINO - SALUZZO     | 370,50 €     | 1               | 60                  | € 310,5      |                |                      |              |
| Annuale 12 mesi                | CARMAGNOLA - SALUZZO | 416,00 €     |                 |                     |              | 1              | 67,5                 | € 348,5      |
| Mensile                        | TORINO - BUSCA       | 77,00 €      | 10              | 195                 | € 575        | 13             | 253,5                | € 747,5      |
| Mensile                        | TORINO - MANTA       | 58,50 €      | 15              | 112,5               | € 765        | 13             | 97,5                 | € 663        |
| Mensile                        | TORINO - SALUZZO     | 46,50 €      | 92              | 690                 | € 3.588      | 96             | 720                  | € 3.744      |
| Mensile                        | CARMAGNOLA - SALUZZO | 46,50 €      |                 |                     |              | 18             | 135                  | € 702        |
| Totale complessivo Iva Inclusa |                      |              | 123             | 1395                | € 6.981      | 144            | 1476                 | € 7.250      |

Con la riapertura della tratta ferroviaria Saluzzo-Savigliano in gennaio 2019 è stata avviata una nuova fase sperimentale di integrazione tariffaria.

#### **4.5.5. Abbonamento scontato Trenitalia under 26**

L'art. 13, comma 4, del Contratto di servizio ferroviario fra l'Agenzia e Trenitalia S.p.A. prevede che i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuità, stabiliti da norme o modifiche al sistema tariffario eventualmente emanate successivamente alla stipula del contratto medesimo, saranno compensate dall'Agenzia.

Con D.G.R. n. 61-4534 del 29/12/2016 la Regione Piemonte ha deliberato di autorizzare la sperimentazione di nuove tariffe ferroviarie regionali a favore degli utenti under 26 residenti in

regione, stanziando a favore dell'Agenzia risorse economiche pari a 350.000 euro a copertura dei mancati introiti per Trenitalia.

Lo sconto è applicato per abbonamenti annuali con relazioni esterne all'area FORMULA ed è stato autorizzato dalla Regione proprio perché nell'ambito della tariffa FORMULA è previsto il titolo di viaggio con validità annuale 10 mesi per studenti, viceversa non era prevista alcuna agevolazione per studenti sul territorio regionale esterno all'integrazione. L'inizio di validità coincide sempre con il primo giorno del mese. L'abbonamento consente, nel periodo di validità, la libera circolazione nella 2° classe dei treni regionali, sfm e regionali veloci.

Essendo ancora disponibile una frazione consistente delle risorse regionali Trenitalia ha applicato detta agevolazione anche nell'annualità 2019.

I dati di vendita, con riferimento al periodo ottobre 2017 – dicembre 2018, sono riportati nella tabella seguente.

**Tabella 5 - Vendite abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 a dicembre 2018**

|                                      | QUANTITÀ   | SCONTO DA COMPENSARE (IVA inclusa) |
|--------------------------------------|------------|------------------------------------|
| DA OTTOBRE A DICEMBRE 2017           | 40         | € 2615,50                          |
| 1° QUADRIMESTRE 2018                 | 11         | € 546,50                           |
| 2° QUADRIMESTRE 2018                 | 22         | € 1141,50                          |
| 3° QUADRIMESTRE 2018                 | 276        | € 14618,00                         |
| <b>TOTALE ANNO 2018</b>              | <b>309</b> | <b>€ 16306,00</b>                  |
| <b>TOTALE DA OTT 2017 A DIC 2018</b> | <b>349</b> | <b>€ 18921,50</b>                  |

#### **4.5.6. Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca**

Grazie al particolare finanziamento regionale anche nel 2019 è proseguita la vendita della Carta Tutto Treno e la relativa contribuzione economica da parte dell'Agenzia, nonché l'estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca.

La Carta Tutto Treno Piemonte è rilasciata esclusivamente ai residenti in Piemonte e in appoggio ad abbonamenti con validità mensile o plurimensile.

La Carta venduta al prezzo di 120 euro consente al suo titolare di effettuare un numero illimitato di viaggi sui treni del servizio nazionale (treni IC, ICN e FB, compresi i treni internazionali Italia/Svizzera in servizio interno) sulla relazione per cui è valido l'abbonamento di appoggio.

L'accordo fra Agenzia e Trenitalia S.p.A. prevede che detta agevolazione sia compensata con risorse regionali pari alla differenza tra l'importo dell'abbonamento FB /IC (a seconda dei casi) \*11 + 5% e quello dell'abbonamento annuale a tariffa regionale o sovraregionale, incrementato di 120€.

L'accordo innanzi citato prevede altresì che gli utenti possessori di abbonamenti mensili FB ed IC possano viaggiare sui treni regionali nell'ambito dei confini tariffari (comprese le estensioni tariffarie) della regione Piemonte e da questa verso le regioni limitrofe, acquistando l'abbonamento mensile FB

ed IC con "estensione regionale", previa corresponsione di un incremento di prezzo del 5% sul prezzo dell'abbonamento stesso.

#### **4.5.7. Bonus a favore degli utenti abbonati.**

Con D.G.R. 30 novembre 2018, n. 27-7959: "Approvazione delle disposizioni per il "Bonus" pendolari, 2016 e 2017, e per la Carta Tutto Treno, 2017 e 2018, e destinazione delle risorse. Approvazione dei criteri per il "Bonus" pendolari 2017", la Regione ha deliberato di destinare 1.000.000,00 euro, di cui € 920.916,50 euro per il riconoscimento del "Bonus" 2017 e 79.083,50 euro ad integrazione delle risorse di cui alla DGR n. 61-4534 del 29 dicembre 2016, per il "Bonus" 2016, stabilendo di confermare, anche per il "Bonus 2017", i criteri introdotti con DGR n. 20-5161 del 12 giugno 2017.

Con detta agevolazione la Regione ha voluto ristorare per quanto possibile gli utenti abbonati che nel corso dell'annualità 2017 hanno subito le perturbazioni all'esercizio ferroviario determinate da ritardi e cancellazione dei servizi e, in particolare, gli utenti lontani dall'area metropolitana torinese che possono beneficiare di poche modalità di trasporto alternative fra loro.

Pertanto agli abbonamenti con validità mensile e plurimensile rinnovati nei mesi di febbraio, marzo ed aprile 2019 è stato applicato uno sconto variabile dal 3% al 10% ai prezzi determinati dalle seguenti tariffe: Trenitalia Regionale e Trenitalia Sovraregionale, Formula comprensiva della zona PIN, Formula con tratte Trenitalia nonché Piemonte Integrato.

#### **4.5.8. Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20**

Nel bacino Sud il Consorzio Grandabus ha attivato da alcuni anni delle promozioni tariffarie senza oneri a carico degli Enti. In particolare sono state introdotte due iniziative promozionali, di seguito descritte.

##### **Promozione Over 65**

L'abbonamento annuale Over 65 è stato introdotto nell'autunno 2016. Esso consente di viaggiare su tutti i servizi della Provincia di Cuneo. Ad oggi vengono proposte due tipologie di abbonamento: illimitato a € 80 e ridotto a € 55. Quest'ultimo consente di utilizzare i mezzi fuori dalla punta mattutina e precisamente a partire dalle ore 9.00.

**Tabella 6 – Rendiconto promozione Over 65 Grandabus**

|                               | <b>Anno 2017</b> | <b>Anno 2018</b> |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| <b>Titoli annuali</b>         | 1.605            | 2.469            |
| <b>Titoli trimestrali</b>     | 585              | --               |
| <b>Passeggeri trasportati</b> | 255.559          | 334.712          |

##### **Promozione Under 20**

Consente agli studenti di viaggiare per tutto il periodo delle vacanze estive scolastiche (da inizio giugno a inizio settembre) con un unico abbonamento scontato. Nella sua prima edizione (validità dal 12 giugno al 4 settembre 2016) la tariffa era di € 9,90, mentre dal secondo anno (validità dal 12 giugno 2017 e fino al 3 settembre 2017) la validità dell'abbonamento è stata estesa anche al servizio urbano di Cuneo e il prezzo è stato portato a € 19,90.

**Tabella 7 – Rendiconto promozione Under 20 Grandabus**

|  | <b>Anno 2017</b> | <b>Anno 2018</b> |
|--|------------------|------------------|
|--|------------------|------------------|

|                               |        |        |
|-------------------------------|--------|--------|
| <b>Titoli</b>                 | 2.057  | 2.330  |
| <b>Passeggeri trasportati</b> | 60.978 | 68.457 |

#### **4.5.9. Sperimentazioni tariffarie regionali**

La Regione Piemonte, con D. G. R. 1 dicembre 2017, n. 30-6029 ha avviato un progetto sperimentale che prevede, con il supporto tecnico di SITI, 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

Preso atto che è intenzione della Regione Piemonte introdurre una nuova tariffa nello spirito del pay-per-use (pago quello che consumo); l’Agenzia ha effettuato delle valutazioni in ambito della Proposta di Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 (vedi paragrafo 5.6.1 Tariffa PAYperUSE).

- La nuova tariffa deve essere integrata, multioperatore e senza alcun vincolo di destinazione,
- Le nuove tariffe devono affiancarsi a quelle esistenti ponendosi l’obiettivo di fidelizzare utenti che non trovano oggi nei tradizionali abbonamenti origine-destinazione la loro risposta
- al fine di incentivarne sempre più l’uso nel tempo è opportuno che sia tangibile anche lo sconto praticato in funzione della lunghezza dei viaggi e al numero di viaggi nei periodi riferimento
- la tariffa in post-payment potrebbe semplicemente essere calcolata come somma delle tariffe di corsa semplice, ciascuna corrispondente al segmento di viaggio effettuato con un determinato “vettore”, a ciascuna delle quali viene applicato uno sconto progressivamente crescente in funzione del numero di viaggi effettuati in un predeterminato periodo di validità (ad esempio un mese)

In Allegato 3 alla Proposta di PTS 2019-2021 sono più compiutamente descritti gli algoritmi proposti per il calcolo della tariffa e la ripartizione degli introiti.

#### 4.5.9.1. 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 sta lavorando alla definizione dei modelli e al settaggio dei relativi parametri, effettuando opportune simulazioni per comprendere gli impatti delle diverse alternative.

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

Per 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 5T.

#### 4.6. 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.sfm torino.it](http://www.sfm torino.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 17 - 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](http://www.sfrpiemonte.it))

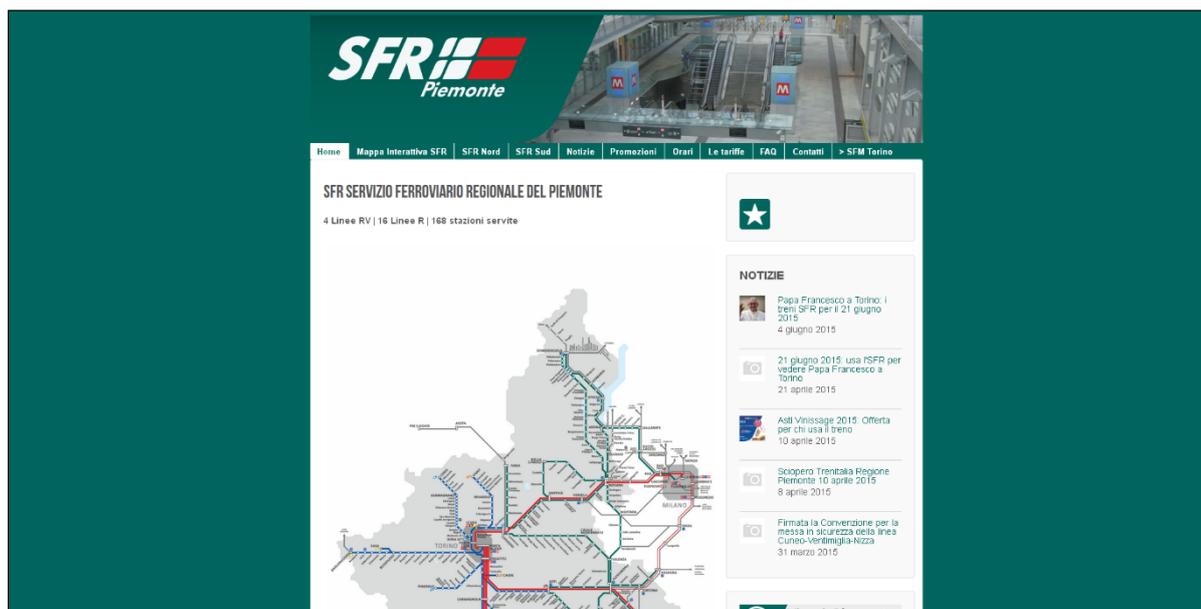


Figura 18 - Home Page del sito SFR

I siti tematici SFM, SFR e MeBUS (servizi a chiamata) 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 del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio. L’attività normale prevede la pubblicazione di circa 2/3 post al giorno. Viene risposto praticamente a tutti i messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti commenti fatti ai post dagli utenti.

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

#### *Sito istituzionale dell’Agenzia*

Il sito istituzionale risulta confacente ai moderni standard di navigazione multi-dispositivo con particolare attenzione alla fruibilità dei contenuti attraverso gli schermi di ridotte dimensioni (smartphone e tablet).



Figura 19 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica del 2017

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI  
AL 30 SETTEMBRE 2019**

**APPENDICE**

## 5. Appendice: dati e indicatori nell'area di competenza dell'Agenzia

### 5.1. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti

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 8 – 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 9 - 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 10 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud**

| <b>Bacino sud</b>                          |              |             |             |             |             |             |             |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Totale Bacino Sud</b>                   |              | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| 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 11 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitan**

| <b>Bacino metropolitano</b>                |              |             |             |             |             |             |             |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Tutti i servizi</b>                     |              | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| 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 12 - Dati da Osservatorio MIT - Ferrovie**

| <b>Contratti ferroviari</b>                |              |             |             |             |             |             |             |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Tutti i contratti ferroviari</b>        |              | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> |
| 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 13 - 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*<br>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 14 - 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*K<br>m | 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       |

Nel mese di ottobre 2019 il Ministero ha avviato la rilevazione dei dati 2018 sul Trasporto Pubblico Locale da parte degli Enti Committenti mentre a seguire è prevista la Rilevazione Aziende TPL 2018 che consentirà di aggiornare le sopra riportate tabelle all'annualità 2018

## 5.2. Elenco contratti di servizio già di competenza o trasferiti ad AMP

Aggiornamento 01.10.2019

| <b>Id. Contratto</b><br><b>Repertorio</b><br><b>CIG</b>               | <b>Operatore</b><br><b>Economico</b><br><b>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio</b><br><b>Ambito territoriale</b>                    | <b>Atto</b><br><b>affidamento</b><br><b>AMP</b> | <b>Validità</b>  | <b>Estremi Proroga</b> | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>  |  |
|---|---|---|---|--|------------------------|---|--|
| <b>SERVIZI FERROVIARI</b>   |   |   |   |  |                        |   |  |
| <b>Rep. 206</b><br><b>CIG</b><br><b>7222453CC0</b>                    | Trenitalia S.p.A.   | Ferroviario<br>ambito regionale                                       | DD<br>443/2017                                  | 1/1/2017-<br>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           |
| <b>Rep. 208</b><br><b>CIG 674581242</b>                               | BLS AG  | Ferroviario<br>Domodossola Iselle                                     | DD<br>372/2016                                  | 11/12/2016-<br>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        |
| <b>Rep. 79</b><br><b>CIG</b><br><b>290399490A</b>                     | GTT S.p.A.  | Ferroviario<br>ambito metropolitano                                   |   | 01/01/2006-<br>31/12/2006 e<br>fino a<br>subentro del<br>nuovo gestore |                        | Servizio ferroviario oggetto di pubblicazione ex art. 7, comma 2 Reg. (CE) 1370/2007    | Lettera di invito a presentare proposta progettuale e offerta Prot. 8560 e 8561 del 22/09/2018 |
| <b>BACINO METROPOLITANO DI TORINO</b>                                 |   |   |   |  |                        |   |  |
| <b>Rep. 686</b><br><b>(Sez.II)</b><br><b>CIG</b><br><b>05538603BA</b> | GTT S.p.A.  | Automobilistico-<br>Tranviario<br>ambito area<br>metropolitana Torino | DD<br>288/2012<br>DD<br>448/2013                | 01/07/2012-<br>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        |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b>       | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>           | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b> | <b>Validità</b>  | <b>Estremi Proroga</b>   | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>                                      |   |
|---|---|--|-------------------------------------|--|--|---|---|
| <b>Rep. 686 (Sez. III)<br/>CIG<br/>05538603BA</b> | GTT S.p.A.  | Metropolitana<br>Comune di Torino                      | DD<br>288/2012<br>DD<br>448/2013    | 01/07/2012-<br>30/06/2027                                    |  | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 174<br/>CIG<br/>2629927C67</b>            | EXTRA.TO S.c. a r.l.                              | Automobilistico<br>ambito area<br>metropolitana Torino | DD<br>263/2012                      | 01/08/2012-<br>31/07/2018<br><br>Estensione al<br>31/12/2019 | DD 456 -<br>21/08/2018 -<br>presa d'atto<br>ultrattività<br>scadenza<br>31/07/2019<br><br>DD 466/2019<br>estensione ai<br>sensi ART. 5 C. 5<br>Reg (CE)<br>1370/2007 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 13689<br/>CIG<br/>0327971A38</b>          | EXTRA.TO S.c. a r.l.                              | Automobilistico<br>ambito Provincia di<br>Torino       |                                     | 01/01/2011-<br>31/12/2016<br>Estensione al<br>31/12/2019     | DD 628/2016  | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 8875<br/>CIG<br/>0327971A38</b>           | EXTRA.TO S.c. a r.l.                              | Automobilistico<br>ambito Urbano di Ivrea              |                                     | 01/01/2011-<br>31/12/2016<br>Estensione al<br>31/12/2019     | DD 628/2016  | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b> | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>                               | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b> | <b>Validità</b>  | <b>Estremi Proroga</b>                           | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>   |   |
|---|---|--|-------------------------------------|--|--|--|---|
| <b>Rep. 902<br/>CIG<br/>0327971A38</b>      | EXTRA.TO S.c. a r.l.                              | Automobilistico<br>ambito Urbano di<br>Pinerolo                            |                                     | 01/01/2011-<br>31/12/2016<br>Estensione al<br>31/12/2019   | DD 628/2016                                      | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica  | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep 7447<br/>CIG<br/>0327971A38</b>      | EXTRA.TO S.c. a r.l.                              | Automobilistico<br>ambito Urbano di<br>Carmagnola                          |                                     | 1/1/2017-<br>31/12/2019  | Accordo siglato<br>tra le parti il<br>16/12/2016 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica  | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 190<br/>CIG<br/>28039168AC</b>      | Ca.Nova S.p.A.                                    | Automobilistico -<br>ambito urbano di<br>Settimo T.se                      | DD<br>403/2004                      | 25/06/2001-<br>31/12/2005 e<br>fino al<br>subentro del<br>nuovo gestore                                  |  | Come previsto dalle<br>DD 288/2012 e<br>448/2013 in corso<br>valutazione per far<br>confluire il servizio<br>nel Contratto Rep.<br>686 |   |
| <b>BACINO SUD</b>                           |   |  |                                     |  |  |  |   |
| <b>Rep. 19875<br/>CIG<br/>6970766A12</b>    | Consorzio Granda<br>Bus                           | Automobilistico<br>ambito Provincia di<br>Cuneo e Conurbazione<br>di Cuneo |                                     | 23/12/2010-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 -<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019       | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica  | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b> | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>   | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b> | <b>Validità</b>  | <b>Estremi Proroga</b>                     | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>   |
|---|---|--|-------------------------------------|--|--|--|
| <b>Rep. 11805<br/>CIG<br/>6970766A12</b>    | Consorzio Granda<br>Bus                           | Automobilistico<br>ambito Conurbazione<br>Alba |                                     | 01/09/2011-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 –<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 18358<br/>CIG<br/>6970766A12</b>    | Consorzio Granda<br>Bus                           | Automobilistico<br>ambito Conurbazione<br>Bra  |                                     | 01/09/2011-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 –<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 7172<br/>CIG<br/>6970766A12</b>     | Consorzio Granda<br>Bus                           | Automobilistico<br>ambito urbano di<br>Mondovì |                                     | 01/07/2011-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 –<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 7169<br/>CIG<br/>6970766A12</b>     | Consorzio Granda<br>Bus                           | Automobilistico<br>ambito urbano di<br>Fossano |                                     | 07/04/2011-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 –<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b>                                | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b>             | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>  | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b>                                 | <b>Validità</b>  | <b>Estremi Proroga</b>  | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>   |
|--|---|---|---|--|---|--|
| <b>Rep. 140<br/>CIG<br/>6970766A12</b>                                     | Consorzio Granda<br>Bus                                       | Automobilistico<br>ambito urbano di<br>Saluzzo  |   | 01/09/2011-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 –<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019  | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br><br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 22233<br/>CIG<br/>6970766A12</b>                                   | Consorzio Granda<br>Bus                                       | Automobilistico<br>ambito urbano di<br>Savigliano   |   | 14/04/2011-<br>22/12/2016<br>Estensione ai<br>sensi ART. 4 C.<br>4 Reg (CE)<br>1370/2007 –<br>09/06/2024 | DD 549/2016 -<br>22/12/2019<br>DD 313/2019  | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br><br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>BACINO SUD EST</b>  |   |   |   |  |   |  |
| <b>Rep. 2625<br/>CIG<br/>0326630798</b>                                    | Società Consortile<br>Alessandrina<br>Trasporti (SCAT a r.l.) | Automobilistico<br>ambito Provincia<br>Alessandria  | DD<br>397/2016  | 13/09/2010-<br>12/09/2016<br>13/09/2016-<br>12/09/2017   | DD 401/2017 -<br>15/06/2019<br>DD 341/2019<br>15/09/2019<br>DD 494/2019<br>30/06/2021 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br><br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 3558 CIG<br/>NON PREVISTO<br/>PER<br/>AFFIDAMENTI<br/>IN HOUSE</b> | AMAG  | Servizio di trasporto<br>pubblico locale,<br>afferente servizi<br>comunali e<br>intercomunali della<br>città di Alessandria | deliberazion<br>e Consiglio<br>Comunale n.<br>91 del<br>30.09.2016, | 14/06/2016-<br>30/06/2020  |   | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007  |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b> | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>   | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b>                                | <b>Validità</b>  | <b>Estremi Proroga</b>   | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>  |   |
|---|---|--|--|--|--|---|---|
| <b>Rep. 10509<br/>CIG<br/>0330165CC3</b>    | COAS Consorzio<br>Astigiano                       | Automobilistico<br>ambito Provincia Asti   |  | 22/05/2010-<br>22/05/2016                              | REP PROV ASTI<br>10823 -<br>21/05/2019<br>DD 306/2019 ai<br>sensi ART. 5 C. 5<br>Reg (CE)<br>1370/2007 -<br>21/05/2021 | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica                             | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>CIG<br/>78475188B6</b>                   | CIT S.p.A.  | Servizio di trasporto<br>pubblico locale,<br>afferente servizi<br>comunali della città di<br>Novi Ligure | deliberazion<br>e Consiglio<br>Comunale<br>n.274 del<br>27/12/2018 | 01/01/2002   | Prorogato fino<br>al 30/06/2019<br>DD 417/2019<br>Prorogato fino<br>al 12/06/2021                                      |   |   |
| <b>BACINO NORD EST</b>                      |   |  |  |  |  |   |   |
| <b>Rep. 17491<br/>CIG<br/>7121799673</b>    | SUN S.p.A.  | Automobilistico -<br>ambito Conurbazione<br>di Novara  | DD<br>263/2017   | 01/01/2009-<br>11/06/2017                              | DD 263/2017-<br>12/06/2019<br>DD 392/2019 ai<br>sensi ART. 5 C. 5<br>Reg (CE)<br>1370/2007 -<br>12/06/2021             | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 |   |
| <b>Rep. 22239CIG<br/>6352324797</b>         | STN s.r.l.  | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia di Novara   |  | 01/01/2016-<br>30/06/201601<br>/07/2016-<br>31/12/2016 | DD 447/2017 -<br>15/06/2019<br>DD 702/2019<br>proroga al<br>31/12/2019   | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (*)   |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b> | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>                   | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b> | <b>Validità</b>           | <b>Estremi Proroga</b>  | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>   |
|---|---|--|-------------------------------------|---------------------------|---|--|
| <b>Rep. 22240<br/>CIG<br/>6243601E86</b>    | Navigazione Lago<br>d'Orta s.r.l.                 | Navigazione lacustre   |                                     | 01/01/2016-<br>31/12/2016 | DD 680/2016 -<br>31/12/2017 e<br>fino a subentro<br>del nuovo<br>gestore<br>DD 230/2018 ai<br>sensi ART. 5 C. 5<br>Reg (CE)<br>1370/2007 -<br>31/12/2019    | Affidamento<br>effettuato mediante<br>procedura ad<br>evidenza pubblica<br><br>Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg (CE)<br>1370/2007 |
| <b>Rep. 908<br/>CIG<br/>6727889DAO</b>      | ATAP S.p.A.                                       | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia di Biella |                                     | 01/01/2016-<br>31/12/2016 | DD 682/2016 -<br>31/12/2017<br>DD 633/2019<br>proroga al<br>31/12/2019  | (**)   |
| <b>Rep. 908<br/>CIG<br/>6727889DAO</b>      | ATAP S.p.A.                                       | Automobilistico -<br>ambito urbano di Biella                   |                                     | 01/01/2016-<br>31/12/2016 | DD 682/2016 -<br>31/12/2017<br>DD 633/2019<br>proroga al<br>31/12/2019  | (**)   |
| <b>Rep. 574<br/>CIG<br/>65785929D9</b>      | ATAP S.p.A.                                       | Funicolare - ambito<br>urbano di Biella                        |                                     | 01/01/2016-<br>31/12/2016 | DD 682/2016 -<br>31/12/2017<br><u>servizio</u><br><u>interrotto da</u><br><u>maggio 2017 e</u><br><u>convertito in</u><br><u>ascensore</u><br><u>urbano</u> | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007<br><br>(**)  |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b> | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>                     | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b>             | <b>Validità</b>   | <b>Estremi Proroga</b>   | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>  |      |
|---|---|--|---|---|--|---|------|
| <b>Rep. 269<br/>CIG<br/>6644694EF0</b>      | ATAP S.p.A.                                       | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia di Vercelli | DD<br>269/2016                                  | 01/12/2015-<br>09/06/2016<br>DD 269/2016 -<br>28/08/2016  | DD 444/2017 -<br>15/06/2019<br>DD 699/2019<br>Proroga al<br>31/12/2019 | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (**) |
| <b>Rep. --<br/>CIG<br/>55221194C1</b>       | BARANZELLI NATUR                                  | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia di Vercelli | DD<br>268/2016                                  | 01/12/2015-<br>09/06/2016<br>DD 268/2016 -<br>28/08/2016 e<br>fino a<br>subentro del<br>nuovo gestore | DD 445/2017 -<br>15/06/2019<br>DD 700/2019<br>Proroga al<br>31/12/2019 | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (**) |
| <b>Rep. 1100<br/>CIG<br/>55221595C3</b>     | STAC  | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia di Vercelli | DD<br>267/2016                                  | 01/12/2015-<br>09/06/2016<br>DD 267/2016 -<br>28/08/2016<br>e fino a<br>subentro del<br>nuovo gestore | DD 446/2017 -<br>15/06/2019<br>DD 701/2019<br>Proroga al<br>31/12/2019 | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (**) |
| <b>Rep. 181<br/>CIG<br/>69726046D7</b>      | ATAP S.p.A.                                       | Automobilistico -<br>ambito urbano Vercelli                      | Convenzione<br>Comune VC -<br>AMP<br>24.10.2017 | 01/01/2017-<br>31/12/2017   | DD 680/2019<br>Proroga al<br>31/12/2019                                | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (**) |
| <b>Rep. --<br/>CIG<br/>65885091A0</b>       | AUTOSERVIZI<br>COMAZZI                            | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia del VCO     | DD<br>390/2017                                  | 01/01/2001-<br>31/05/2016   | DD 390/2017 -<br>31/05/2018<br>DD 681/2019<br>proroga al<br>31/12/2019 | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (*)  |

| <b>Id. Contratto<br/>Repertorio<br/>CIG</b> | <b>Operatore<br/>Economico<br/>Concessionario</b> | <b>Tipo servizio<br/>Ambito territoriale</b>                 | <b>Atto<br/>affidamento<br/>AMP</b> | <b>Validità</b>           | <b>Estremi Proroga</b>   | <b>DL 50/2017 art. 27 punto d)</b>  |     |
|---|---|--|-------------------------------------|---------------------------|--|---|-----|
| <b>Rep. --<br/>CIG<br/>6588527078</b>       | SAF Società<br>Autoservizi<br>Fontaneto           | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia del VCO | DD<br>391/2017                      | 01/01/2001-<br>31/05/2016 | DD 391/2017 -<br>31/05/2018<br>DD 682/2019<br>proroga al<br>31/12/2019 | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (*) |
| <b>Rep. --<br/>CIG<br/>65884511C3</b>       | VCO Trasporti                                     | Automobilistico -<br>ambito extraurbano<br>Provincia del VCO | DD<br>389/2017                      | 01/01/2001-<br>31/05/2016 | DD 389/2017 -<br>31/05/2018<br>DD 683/2019<br>proroga al<br>31/12/2019 | Contratto di servizio<br>affidato entro il<br>30/09/2017 in<br>conformità del Reg<br>(CE) 1370/2007 | (*) |

(\*): Con Nota Prot. 2446 del 12 marzo 2019 le aziende Autoservizi Comazzi, Baranzelli Natur, Pirazzi Autoservizi, SAF, STN e VCO Trasporti hanno comunicato di essersi costituite il Associazione Temporanea di Imprese per la gestione dei servizi TPL extraurbani nelle province di Novara e del Verbano-Cusio-Ossola.

(\*\*): Con Nota Prot. 3569 dell'11 aprile 2019 le Aziende ATAP, STAC e Baranzelli Natur hanno dichiarato la propria disponibilità a costituire un soggetto unico aggregato per la gestione dei servizi TPL nelle Province di Biella e Vercelli.

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