



Allegato A

**RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI
GESTIONE
E
RELAZIONE SULLA PERFORMANCE
ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PEG
2019-2021**

Giugno 2020

Indice

1. CONSIDERAZIONI GENERALI	5
2. L'AGENZIA	6
2.1. Quadro normativo nazionale e regionale	6
2.2. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte	17
2.3. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	29
2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)	32
2.5. Rendiconto sulla gestione	32
2.5.1. Principali voci del Conto di Bilancio	33
2.5.2. Situazione Economico-Patrimoniale al 31.12.2019	38
2.5.3. Analisi delle principali voci del Conto Economico al 31/12/2019	39
2.5.4. Analisi delle principali voci dello Stato Patrimoniale AL 31/12/2018	49
2.5.5. Ulteriori informazioni inerenti la gestione 2019	52
2.5.6. Verifica limiti di spesa	53
3. PIANI E PROGETTI	55
3.1. Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione	55
3.1.1. Servizio Ferroviario Metropolitano	56
3.1.2. Servizio Ferroviario Regionale	63
3.1.3. Servizi di navigazione sul lago d'Orta	65
3.1.4. Affidamento Servizi di TPL	66
3.1.4.1. Bacino Metropolitano di Torino	66
3.1.4.2. Bacino Sud	66
3.1.4.3. Bacino Sud-Est	69
3.1.4.4. Bacino Nord-Est	70
3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico	72
3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021	72
3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari	76
3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano	81
3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud	83
3.2.4.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane	83
3.2.4.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana	89
3.2.4.3. Revisione aree a domanda debole	91
3.2.5. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est	91
3.2.6. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est	92
3.2.7. Sistemi di intermodalità	93
3.2.8. Cooperazione internazionale	94
4. SERVIZI E CONTRATTI	96
4.1. La gestione dei contratti ferroviari	96
4.1.1. Contratto di Servizio con Trenitalia	106
4.1.2. Contratto di Servizio con GTT	106
4.1.3. Contratto di Servizio con BLS AG	108

4.2. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi	109
4.2.1. Bacino Metropolitano di Torino	110
4.2.2. Bacino Sud	115
4.2.3. Bacino Sud-Est	123
4.2.4. Bacino Nord-Est	125
4.3. Navigazione	126
4.4. Accordi di programma	127
4.4.1. Bacino Metropolitano di Torino	127
4.4.2. Bacino Sud	127
4.4.3. Bacino Sud-est	129
4.4.4. Bacino Nord-est	129
4.5. Servizi in regime di concorrenza	130
5. MONITORAGGIO DEI SERVIZI	135
5.1. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL	135
5.2. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale	135
5.3. Osservatorio nazionale TPL	136
5.4. Carte della qualità	136
5.4.1. Carta della qualità dei servizi ferroviari	136
5.4.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori in attuazione dell'art.14, 5 ^a comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A	138
5.5. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto	140
5.5.1.1. Indagini IMQ	140
5.5.1.2. Piattaforma Big Data TIM	141
5.5.1.3. Proiezione al 2018 dei dati di mobilità IMQ 2013	142
5.5.1.4. Strumenti per la valutazione dei sistemi di trasporto	150
5.6. Monitoraggio dei servizi ferroviari	151
5.6.1. Monitoraggio della qualità erogata	151
5.6.2. Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia	153
5.6.3. Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT	156
5.6.4. Monitoraggio dei servizi BLS	156
5.6.5. Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni ferroviarie gestite da R.F.I. S.p.A.	157
5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino	158
5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale	158
5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino	163
5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano	167
5.8.1. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)	169
5.9. Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale.	171
5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL.	171
5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL	172
5.9.3. Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità	173
5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019	174
5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)	175
5.10.2. Ripartizione delle risorse	178

5.10.3.	Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte	181
6.	IL SISTEMA TARIFFARIO E LA COMUNICAZIONE AI CITTADINI	186
6.1.	Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata	186
6.2.	Biglietto integrato metropolitano	186
6.2.1.	Caratteristiche	186
6.2.2.	Rendicontazione delle vendite	187
6.2.3.	Passaggio al supporto elettronico	188
6.3.	Sistema di bigliettazione elettronica BIP	189
6.4.	Iniziative tariffarie specifiche	190
6.4.1.	Integrazione tariffaria Formula Busca-Saluzzo-Savigliano	190
6.4.2.	Abbonamento scontato Trenitalia under 26	191
6.4.3.	Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca	192
6.4.4.	Bonus a favore degli utenti abbonati.	192
6.4.5.	Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20	193
6.5.	Sperimentazioni tariffarie regionali	194
6.5.1.	Sperimentazione nel Bacino Sud	195
6.5.2.	Sperimentazioni tariffarie BIPforMaaS e Pay-per-use	195
6.5.3.	CSR-BIP e cruscotti BIPEX	196
6.5.3.1.	Codifica univoca corse ("etichetta" BIPEX)	196
6.6.	La comunicazione del trasporto pubblico	197
7.	PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2019	200
7.1.	PEG 2019 - Gestione ordinaria del progetto	203
	AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	203
	AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE	231
7.2.	Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati	241
7.2.1.	Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo	242
7.2.2.	Area strategica 2 - Istituzionale	257
7.2.3.	Area strategica 3 - Direzione generale	262
8.	APPENDICE: IL QUADRO DELLE CONDIZIONI ESTERNE SU TERRITORIO E MOBILITÀ	265
8.1.1.	Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata	265
8.1.2.	Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)	266
8.1.2.1.	Dati di produzione	267
8.1.2.2.	Passeggeri trasportati	267
8.1.2.3.	Dati economici	268
8.1.3.	Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT	270
8.1.4.	Le esigenze di mobilità dei cittadini	279
8.1.4.1.	Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte	279
8.1.4.2.	Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte	281
8.1.4.3.	Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)	282
8.1.4.4.	Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)	283
8.1.4.5.	La comunicazione dei risultati IMQ	284
8.1.5.	Frequenzazioni dei servizi ferroviari e automobilistici	285

8.1.5.1.	Servizio ferroviario metropolitano e regionale	286
8.1.5.2.	Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino	289
8.1.5.1.	Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino	290
8.1.5.2.	Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud	290
8.1.5.3.	Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino	291
8.1.5.4.	Servizio notturno nell'area metropolitana torinese	291
9.	APPENDICE - CONTRATTI DI COMPETENZA DELL'AMP	293

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 – dicembre 2019 coerentemente a quanto previsto dal Bilancio di previsione 2019-2021 e dal Piano Esecutivo di Gestione 2019-2021.

2. L'Agenzia

2.1. Quadro normativo nazionale e regionale

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

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012, in applicazione dell'art. 3 bis D.L. 138/2011 convertito in L. 148/2011 come modificato dall'art. 53 del D.L. 83/2012, il territorio regionale è stato suddiviso in 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.

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

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

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

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

L'Agenzia della Mobilità piemontese è pertanto il consorzio costituito ai sensi dell'art. 8 della L.R. 1/2000 e ss.mm.ii. per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata di tutte le funzioni, trasferite o delegate, in materia di trasporto pubblico locale, degli enti soggetti di delega ex L.R. 1/2000. Lo Statuto dell'Agenzia della Mobilità Piemontese prevede, all'articolo 3, che il consorzio assume tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale, conformemente alla programmazione

regionale e con le risorse messe a disposizione dalla Regione, degli Enti aderenti in ambito regionale con particolare riguardo, tra l'altro :

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

L'art. 10, comma 4 bis della L.R. 1/2000 e s.m.i. stabilisce che gli enti soggetti di delega stipulano con l'Agenzia apposite convenzioni per il trasferimento dei contratti di servizio in essere.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della l.r. 1/2000 e s.m.i. ha quindi assunto il ruolo di Ente di Governo di ciascuno dei quattro bacini ottimali individuati dalla D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012. Aderiscono all'Agenzia, la Regione Piemonte, la Città metropolitana, le Province e i Comuni afferenti ai quattro bacini.

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

La Legge Regionale 19/2018 ha modificato l'art. 8 della legge 1/2000 prevedendo che l'AMP "favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni singole o associate aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega" "nonché delle unioni montane singole o associate aventi popolazione superiore a 5.000 abitanti di cui alla legge regionale 14 marzo 2014, n. 3 (Legge sulla montagna)".

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

Il Fondo nazionale per il TPL

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

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

Lo stanziamento del Fondo nel Bilancio triennale 2018-2020 ammonta pertanto a 4.933,054 milioni di euro per il 2018, a 4.876,554 milioni di euro per il 2019 ed a 4.875,554 milioni di euro per il 2020 ed a 4.874,554 milioni € per ciascuno degli anni 2021 e 2022

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

Fino al 2016, il Fondo veniva alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel Fondo confluivano anche le risorse stanziati ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione del Fondo corrispondesse agli stanziamenti al 2012, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno pertanto 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La dotazione complessiva del Fondo è stata, a decorrere dal 2013, di circa 4.929 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2015, come previsto dal DPCM 11 marzo 2013, modificato dal DPCM 7 dicembre 2015, l'aliquota è stata fissata al 19,4 per cento. Per il 90% il Fondo è stato assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 del decreto e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento. Con DPCM 7 dicembre 2015 sono stati anche modificati alcuni dei criteri di riparto del Fondo, in particolare il meccanismo di decurtazione in caso di non raggiungimento dei criteri di efficientamento dei servizi. Una ulteriore rilevante modifica dei criteri è stata definita per l'anno 2017 dal DPCM 26 maggio 2017.

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

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

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

Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL

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

- il dieci per cento dell'importo del Fondo viene assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo;
- il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo;

Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i costi standard e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.

- È stato pubblicato il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018, che definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione. costi standard, anche in attuazione della riforma prevista dal decreto Legge n. 50/2017, che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le Regioni gli stanziamenti del Fondo Nazionale TPL. Il decreto prevede che il Costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna Regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente. Il meccanismo elaborato prevede un'applicazione graduale: per il primo anno di applicazione, infatti, solo il 10% dell'importo del Fondo TPL sarà ripartito in base al decreto. Negli anni successivi la quota sarà progressivamente incrementata del 5% per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento a regime.
- la quota residua del Fondo, ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, viene ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 (tabella riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017); a partire dal secondo anno, quindi dal 2019, la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. Tali livelli di servizio dovranno essere definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi.
- In base all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 50 del 2017 il decreto non trova applicazione a decorrere dall'anno 2017. Il comma 8 prevede tuttavia che esso continui a trovare applicazione, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti, fino al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di emanazione del nuovo decreto di definizione dei criteri di assegnazione del Fondo previsto dal 2018, ma comunque non oltre il 31 dicembre 2018.

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

riduzione annua superiore al 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015; anche in questo caso, qualora l'importo del Fondo sia inferiore a quello del 2015, il limite è rideterminato in misura proporzionale tra le Regioni.

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

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

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

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

Il Decreto legge 26 ottobre 2019, n. 124, all'art.47, comma 1 alla lettera a) ha rinviato all'anno 2020 i criteri di riparto del "Fondo"; con il decreto del Ministero dei Trasporti n. 388 del 19/12/2019 il MIT ha liquidato il saldo del FNT alle regioni. Complessivamente per il 2019 la quota del fondo erogata a Regione Piemonte ammonta ad € 481.348.583,56

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

Le modalità di affidamento secondo la disciplina europea

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

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

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

La possibilità di affidamento diretto è però subordinata alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità pubblica

eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società in house) e non ci deve essere un divieto da parte del legislatore nazionale.

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

Per i contratti di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri è stata peraltro introdotta una speciale disciplina di deroga al principio generale degli affidamenti con gara, che consente fino al 2 dicembre 2019 (salvo che non sia vietato dalle legislazioni nazionali) l'affidamento diretto con le regole attuali e per una durata massima di 10 anni, prorogabile del 50% in caso di investimenti dell'operatore.

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

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

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

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

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

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

Il regolamento 1370/2007 prevede un'applicazione graduale della nuova disciplina, disponendo che fino al 2 dicembre 2019 gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

A decorrere dal 3.12.2019 deve ritenersi operante e pienamente cogente il regime giuridico delineato dall'insieme delle disposizioni di cui all'art. 5 del Regolamento 1370/2007, il quale prevede che l'Autorità concedente possa decidere se affidare il servizio di TPL su gomma facendo ricorso al modello dell'in-house providing di cui al paragrafo 2 del predetto art. 5, ovvero a quello della gara ad evidenza pubblica di cui al paragrafo 3, od ancora all'affidamento diretto per contratti di servizio pubblico di

modesta entità di cui al paragrafo 4 (modelli delineati dall'art. 5 del Regolamento n. 1370 / 2007 come alternativi tra loro, senza limitazioni di sorta), ferma restando in ogni momento - quando ne ricorrano le condizioni- la possibilità di adottare i provvedimenti d'emergenza di cui al paragrafo 5.

La disciplina nazionale

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

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della ripartizione del Fondo TPL, in quanto prevede la penalizzazione - in termini di riduzione delle risorse nella ripartizione fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riparto, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica, non risulti pubblicato il bando di gara, ovvero nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nonché, per i servizi ferroviari regionali, nel caso in cui non sia effettuata la pubblicazione entro il 2 dicembre 2018 (termine prorogato dal decreto-legge n.91 del 2018) ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del medesimo Regolamento (CE). La riduzione che si applica alla quota di ciascuna regione, è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con tali procedure e le risorse che ne derivano vengono ripartite tra le altre regioni. Si cerca inoltre di incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. La riduzione non si applica peraltro ai contratti di servizio già affidati, alla data del 30 settembre 2017, in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007, e sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla stessa data delle informazioni richieste dall'articolo 7, comma 2, del Regolamento. Si prevedono comunque clausole di salvaguardia per evitare una eccessiva riduzione delle risorse disponibili per le regioni, stabilendo tra l'altro che nel primo quinquennio di applicazione il riparto non possa determinare, per ciascuna regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. Il Fondo TPL (si veda anche l'apposito paragrafo) viene ripartito entro il 30 giugno di ogni anno con decreto ministeriale, ed entro il 15 gennaio di ciascun anno viene ripartito tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo.

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

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

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

L'articolo 27, comma 11-quinquies ha poi fatto salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, ed ha stabilito che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre

che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. La disposizione prevede inoltre che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10 per cento del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto.

I commi 11-bis e 11-ter prevedono alcuni limiti al contenuto dei contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017: che non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1 e che debbano prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e che siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

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

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

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

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

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

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

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

- imponendo che le procedure di selezione del contraente prevedano che la riscossione diretta dei proventi da traffico sia a cura dell'affidatario, secondo logiche di assunzione del rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi

per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;

- richiedendo, per la partecipazione a dette procedure, il possesso di un patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché i requisiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di assicurare la sussistenza, in capo all'affidatario, della necessaria capacità economica e finanziaria;
- richiedendo l'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;
- introducendo, in alternativa a quanto previsto alla lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, a capitale privato ovvero a capitale misto pubblico-privato, specializzati nell'acquisto di beni strumentali da locare ai gestori di servizi di trasporto pubblico;
- richiedendo che nei bandi di gara sia previsto il trasferimento del personale dipendente non dirigenziale dal gestore uscente al subentrante e la conservazione, fino alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale, del trattamento economico e normativo derivante esclusivamente dal contratto collettivo nazionale di settore. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante sono versati all'INPS dal gestore uscente.

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

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

In seguito alla consultazione pubblica avviata alla fine del 2018, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con la Delibera 154/2019 ha approvato l'Atto di regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

Con questo atto di regolazione vengono semplificate e aggiornate le misure di regolazione adottate con la precedente Delibera 49/2015 riguardanti la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e ferrovia.

Oltre che dal risultato della consultazione, l'aggiornamento delle misure trae origine dall'esperienza acquisita dall'Autorità nel triennio di applicazione della precedente delibera n. 49/2015, nonché dall'attribuzione ad ART di ulteriori compiti in materia di TPL, disposta, fra l'altro, con il decreto legge n. 50/2017, articoli 27 e 48.

L'opera di semplificazione ed aggiornamento ha riguardato anche la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o svolti da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica.

Le misure adottate con la delibera n. 154/2019 del 28/11/2019 hanno sostituito le precedenti contenute nella delibera n. 49/2015.

Le compensazioni per gli enti affidatari dei servizi

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

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

Sulla valutazione delle compensazioni dei Contratti di servizio l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato uno specifico atto di regolazione in data 29 novembre 2018 recante "Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale".

L'Atto di regolazione affronta i temi delle modalità di rendicontazione nei contratti di servizio e dei criteri di contabilità regolatoria, gli schemi di rendicontazione contabile e gli obiettivi di efficacia ed efficienza interando i contenuti della deliberazione 49/2015.

Le misure adottate con la delibera n. 154/2019 del 28/11/2019 hanno sostituito le precedenti contenute nella delibera n. 49/2015 ed hanno esteso i contenuti della delibera 120 a tutte le procedure di affidamento ed ai relativi Contratti.

Gli ambiti di servizio pubblico

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

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

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

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

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

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

Nella materia, in particolare per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei modi più efficaci per finanziarli, è intervenuta l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la delibera n. 48/2017, e un Atto di Regolazione per definire gli ambiti di servizio di trasporto pubblico locale e le modalità più efficienti per il loro finanziamento.

L'Ambito è definito come un insieme di servizi di trasporto, sia di linea che non di linea (es. taxi, ncc ed altre forme di mobilità condivisa diverse da bus, tram e metropolitane), anche effettuato con diverse modalità, idoneo a soddisfare obblighi di servizio pubblico ed esigenze essenziali di mobilità di cittadini in un determinato Bacino territoriale. Partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi

di trasporto previsti dalla legislazione vigente, le misure della delibera individuano le fasi del processo attraverso il quale il soggetto competente definisce l'Ambito di servizio pubblico. Esse comprendono:

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

2.2. 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 preinformazione 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 preinformazione 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 al servizio ferroviario regionale- 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 della 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 documento⁶ 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.

2.3. 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:

Tabella 1 - Dotazione ottimale

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
totali		5	32	14	4	55

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”.

La Convenzione con la Città metropolitana di Torino è stata sottoscritta il 4 gennaio 2019 con decorrenza 1/1/2019 [Obiettivo PEG 2.II – Attività 1]

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. [Obiettivo PEG 2.II – Attività 3]

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. Due dipendenti tra quelli assunti sono andati in pensione nell’autunno 2019. [Obiettivo PEG 2.II – Attività 4]

Con riferimento alle restanti province è continuata, per tutto l’anno, un’attività di verifica e confronto della possibilità di attivare le convenzioni 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.

Data la peculiarità di ciascuna provincia, i percorsi per arrivare alla pubblicazione condivisa degli avvisi per manifestazioni di interesse rivolti al personale di dette province, che hanno come riferimento gli avvisi già utilizzati per la procedura che ha riguardato i dipendenti della città metropolitana di Torino [Obiettivo PEG 2.II – Attività 2], hanno avuto tempi di realizzazione diversi. Altrettanto complesso è il percorso per definire congiuntamente con le province il testo delle per l'avvalimento del personale regionale distaccato presso le medesime province.

Per tali motivi, la conclusione di tutte le procedure per l'avvalimento del personale riguardanti le province piemontesi è prevista per il 2020.

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 non sono state attivate nuove procedure volte all'assunzione di personale, ma si è continuato a lavorare con le province per poter formalizzare la fase di avvalimento

La Regione Piemonte consapevole della carenza d'organico dell'Agenzia, derivante dalla delega di funzioni inizialmente gestite dalla Regione, trasferite all'agenzia senza trasferimento di personale, ha attivato in autonomia una procedura per mobilità volontaria al fine di individuare soggetti appartenenti ad altre amministrazioni pubbliche, inquadrati in categoria D da assegnare al Settore A1809A Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Regione, con il fine di mettere a disposizione dell'Agenzia per le attività riferite all'ufficio contabilità e bilancio dell'Agenzia. Con D.D. 25 ottobre 2019, n. 318, ad esito della procedura di mobilità la Regione ha approvato la graduatoria; il primo in graduatoria è stato già messo a disposizione dell'Agenzia dal Febbraio 2020; per il secondo in graduatoria la mobilità è in fase di formalizzazione.

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. [Obiettivo PEG 2.III – Attività 1-2]

Successivamente con determinazione n. 768 del 16 dicembre 2019 è stata avviata la fase sperimentale di attivazione del lavoro agile per i dipendenti dell'Agenzia, approvando il Bando per l'assegnazione di sette posizioni di lavoro agile gli schemi di accordo individuale che verranno sottoscritti dai dipendenti assegnatari della posizione di lavoro agile. [Obiettivo PEG 2.III – Attività 1]

Al bando hanno risposto 7 dipendenti pari al numero totale delle posizioni messe a disposizione. La sottoscrizione degli accordi individuali è prevista nel 2020 anche in relazione agli esiti dell'emergenza COVID-19 che in questo momento, per disposizioni normative nazionali consentono al personale, indipendentemente dalla sottoscrizione di accordi individuali di svolgere la propria prestazione mediante lavoro agile.

Tali attività sono previste nel PEG 2019 all'obiettivo **2.III - Sperimentazione telelavoro/lavoro agile**

2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia della mobilità piemontese, con deliberazione 23/2017 del 23/10/2017 ha approvato in via definitiva la proposta di Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC) per il triennio 2017/2019.

Il PTPC è stato preventivamente pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia al fine di permettere ai soggetti esterni che interagiscono con l'ente (stakeholders) di presentare le proprie osservazioni.

Il Piano sviluppa i seguenti obiettivi strategici, individuati dal Consiglio d'Amministrazione, ai fini dell'attuazione di un'efficace strategia in materia di anticorruzione e trasparenza, in attuazione di quanto previsto dal d.lgs. n. 97/2016:

- mappatura delle attività dell'ente, dei rischi connessi e delle misure di prevenzione;
- implementazione della gestione delle procedure informatiche connesse con gli obblighi di trasparenza dell'ente.
- realizzazione di attività di formazione per tutto il personale al fine di assicurare maggiore qualità nella trasparenza dei dati e delle attività dell'Agenzia e nell'attuazione della normativa sull'accesso generalizzato;

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 10 del d.lgs 14 marzo 2013, n. 33 come modificato dall'art. 10 del d.lgs. n. 97/2016, all'interno del piano è presente una sezione specifica dedicata alla Trasparenza.

Al piano triennale 2017-2019 sono allegati:

- la Tabella di mappatura dei processi/rischi/misure nella quale sono registrate la mappatura dei processi relativi alle diverse Aree organizzative ripartite nei servizi così come individuate nel Regolamento sull'ordinamento degli Uffici e dei servizi, la mappatura dei rischi e le misure/azioni di risposta;
- l'Elenco degli obblighi di pubblicazione per la Trasparenza.

Al fine di raggiungere l'**Obiettivo 3.II "Monitoraggio dell'attuazione delle Misure e degli Obiettivi di PTPC"** dell'Area strategica Direzione Generale:

- con riferimento all'Attività 1 sono state effettuate, in relazione alle tempistiche indicate, le attività di Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPC;
- con riferimento all'Attività 2 sono state effettuate, in relazione alle tempistiche indicate, le attività di Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di trasparenza previste nel PTPC.

2.5. Rendiconto sulla gestione

Il rendiconto della gestione per l'esercizio 2019 dell'Agenzia della mobilità piemontese è redatto conformemente ai principi indicati dall'art. 151 (Principi generali) del D. Lgs. n. 267/2000, così come modificato dall'art. 74 del D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i.; inoltre, in applicazione dell'art. 3 del D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i., è redatto nel rispetto dei principi contabili generali di cui all'allegato 1 al suddetto decreto, nonché in osservanza dei principi contabili applicati della programmazione, della contabilità finanziaria e della contabilità economico-patrimoniale di cui rispettivamente agli allegati n. 4/1, n. 4/2 e n. 4/3 del citato decreto legislativo.

Il sistema contabile dell'Ente garantisce, ai sensi dell'art. 151, comma 4, del D. Lgs. n. 267/2000 e s.m.i., la rilevazione unitaria dei fatti gestionali sotto il profilo finanziario, economico e patrimoniale, attraverso l'adozione:

- della contabilità finanziaria che ha natura autorizzatoria e consente la rendicontazione della gestione finanziaria nel conto del bilancio;
- della contabilità economico-patrimoniale, a fini conoscitivi, per la rilevazione degli effetti economici e patrimoniali dei fatti gestionali e per consentire la rendicontazione economica e patrimoniale rispettivamente nel conto economico e nello stato patrimoniale.

Il principio contabile applicato della competenza finanziaria di cui all'allegato 4/2 del D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i. prescrive:

- il criterio di registrazione delle operazioni di accertamento e impegno con le quali vengono imputate agli esercizi finanziari le entrate e le spese derivanti da obbligazioni giuridiche perfezionate, sia attive che passive;
- il criterio di registrazione degli incassi e dei pagamenti, che devono essere imputati agli esercizi in cui il Tesoriere ha effettuato le rispettive operazioni.

Le obbligazioni giuridiche perfezionate sono registrate nelle scritture contabili al momento della nascita dell'obbligazione, imputandole all'esercizio in cui l'obbligazione viene a scadenza; la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diventa esigibile.

Il principio contabile applicato della competenza economico-patrimoniale di cui all'allegato 4/3 del D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i. consente di applicare a ciascun esercizio i rispettivi costi/oneri e ricavi/proventi. Le transazioni che si sostanziano in operazioni di scambio sul mercato (acquisizione e vendita) danno luogo a costi sostenuti e ricavi conseguiti e vengono rilevate contabilmente ed attribuite all'esercizio al quale si riferiscono, anziché a quello in cui si concretizzano i rispettivi movimenti di numerario (incassi e pagamenti). Le transazioni inerenti operazioni di scambio strettamente conseguenti ad attività istituzionali ed erogative (tributi, contributi, trasferimenti, prestazioni, servizi, altro) danno luogo ad oneri sostenuti e proventi conseguiti.

2.5.1. *Principali voci del Conto di Bilancio*

Il **risultato di amministrazione al 31.12.2019** indica le risultanze della gestione finanziaria di competenza e in conto residui ed è così determinato

Tabella 2 - risultato di amministrazione al 31/12/2019

Fondo cassa iniziale al 01.01.2019	+	25.675.549,25 €
Riscossioni nell'esercizio	+	627.702.361,31 €
Pagamenti nell'esercizio	-	580.138.483,10 €
Fondo cassa finale al 31.12.2019	=	73.239.427,46 €
Residui attivi finali	+	220.361.807,18 €
Residui passivi finali	-	278.152.070,28 €
FPV di parte corrente	-	252.076,81 €
FPV di parte capitale	-	36.558,60 €
Risultato di amministrazione al 31.12.2019	=	15.160.528,95 €

Le riscossioni risultano superiori ai pagamenti in quanto le ultime riscossioni del 2019 sono state effettuate in data 23-27 e 30/12/2019 per Euro 85.700.000,00 e pertanto non è stato possibile procedere all'emissione di mandati per l'intero importo in disponibilità.

La composizione del suddetto risultato di amministrazione al 31.12.2019, **pari ad Euro 15.160.528,95** è la seguente:

- **parte accantonata Fondo contenzioso pari ad Euro 4.592.608,60 di cui:**
 - a) Euro 4.146.443,43 relativi al Fondo pass. potenziali al 31.12.2019;
 - b) Euro 350.000,00 inerenti il Fondo accantonato passività potenziali di cui alle deliberazioni dell'Assemblea n. 7/2015 e n. 4/2016;
 - c) Euro 2.212,28 relativi al Fondo crediti di dubbia esigibilità di parte corrente;
 - d) Euro 93.952,84 relativi agli accantonamenti per i progetti europei in corso
- **parte vincolata pari ad Euro 8.124.826,42 di cui:**
 - a) Euro 2.551.827,43, derivanti da entrate straordinarie non aventi natura ricorrente, accertate e riscosse, che per Statuto sono destinate al fondo di dotazione dell'Agenzia di così suddivisi:
 - o Euro 1.450.908,16 relativi all'accantonamento del fondo consortile dell'Agenzia della mobilità piemontese;
 - o Euro 1.016.751,02 relativi all'accantonamento per la restituzione delle quote eccedenti il fondo consortile dell'Agenzia della mobilità piemontese, la differenza di importo rispetto alle annualità precedenti è dovuta a quote non riscosse da parte dell'Agenzia verificate a seguito di apposita ricognizione condotta nell'anno 2018;
 - o Euro 84.168,25 relativi all'accantonamento al fondo consortile delle risorse regionali di cui all'art. 7, comma 1 della Convenzione 2 capoverso che prevede "L'adesione degli enti soggetti di delega non già aderenti all'Agenzia, non è subordinata all'immediato versamento della quota di partecipazione. Temporaneamente, le quote di partecipazione al fondo consortile, che non siano versate da tali enti all'atto dell'adesione, sono poste a carico della Regione Piemonte. Al verificarsi del versamento della quota di adesione da parte degli enti aderenti, la Regione renderà disponibile la somma corrispondente secondo le decisioni dell'Assemblea di Bacino territorialmente competente".
 - b) Euro 5.532.415,37, derivanti da entrate straordinarie non aventi natura ricorrente, accertate e riscosse, derivanti da trasferimenti regionali per contributi agli investimenti alle aziende di TPL;
 - c) Euro 40.583,62 per l'accantonamento delle risorse volto a fronteggiare le potenziali restituzioni per eventuali minori rendicontazioni riferite ai progetti europei in corso al netto delle somme già accantonate;

Conseguentemente, risulta che la

- **parte disponibile del risultato di amministrazione pari ad Euro 2.443.093,93.**

Nel corso della gestione 2019 sono state disposte variazioni al bilancio di previsione per complessivi Euro 37.490.637,07, in termini di competenza, ed Euro 33.490.637,07, in termini di cassa, tramite i provvedimenti di seguito riportati:

- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 17 del 29.04.2019, per variazione compensativa di Euro 164.064,89 delle previsioni di entrata e spesa 2019, in termini di cassa e competenza;
- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 19 del 10.05.2019, per primo prelievo da fondo di riserva per Euro 42.347,50.
- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 21 del 28.06.2019, ratificata con deliberazione dell'Assemblea n. 5 del 23.10.2019, per complessivo incremento di Euro 4.500.000,00 delle previsioni di entrata e spesa 2019, inclusivi dell'utilizzo di parte disponibile dell'avanzo di

amministrazione, in termini di competenza e per complessivo incremento di Euro 500.000,00 delle previsioni di entrata e spesa 2019 in termini di cassa;

- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 34 del 1.08.2019, per secondo prelievo da fondo di riserva per Euro 624.000,00.
- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 38 del 11.10.2019, ratificata con deliberazione dell'Assemblea n. 8 del 2.12.2019, per complessivo incremento di Euro 30.950.469,98 delle previsioni di entrata e spesa 2019, in termini di competenza e cassa e per complessiva riduzione di Euro 4.264,28 delle previsioni di entrata e spesa 2020 e per complessiva riduzione di Euro 94.924,00 delle previsioni di entrata e spesa 2021, in termini di competenza e cassa;
- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 43 del 14.11.2019, ratificata con deliberazione dell'Assemblea n. 9 del 2.12.2019, per complessivo incremento di Euro 1.876.102,20 delle previsioni di entrata e spesa 2019, in termini di competenza e cassa;
- deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 46 del 20.12.2019, per restituzione quota fondo di dotazione ai sensi dell'art. 7 della convenzione costitutiva per Euro 70.000,00.

Nell'ambito di previsioni di entrata in competenza 2019 per totali Euro 663.062.904,01 sono stati effettuati accertamenti per competenza per un importo pari ad Euro 634.395.688,64, pertanto le minori entrate 2019 sono state pari ad Euro 14.328.526,24, di cui Euro 13.857.673,53 collegate all'entrate per partite di giro derivanti dai minori pagamenti per split-payment dell'iva effettuati rispetto alle previsioni di cassa. Le entrate in conto residuo accertate sono state pari ad Euro 218.527.682,53, a fronte di residui attivi insussistenti pari ad Euro 4.859.202,68.

Le riscossioni effettuate in competenza sono state pari ad Euro 432.812.446,06, mentre quelle in conto residui sono state pari ad Euro 194.889.915,25; risultano pertanto somme da riscuotere al 31.12.2019 pari ad Euro 220.362.807,18 di cui Euro 201.583.242,58 inerenti residui attivi di nuova formazione.

Con riferimento agli importi sopra citati, si riporta di seguito la ripartizione per Titolo e Tipologia di entrata.

Tabella 3 - ripartizione per Titolo e Tipologia di entrata

Titolo	Tipologia	Descrizione Tipologia	Previsioni finali competenza	Accertamenti Competenza	Minori Entrate	Riscossioni Competenza	Residui di nuova formazione	Accertamenti Residui	Riscossioni Residue	Insussistenze	Residui non ancora riscossi
0	0	Risultato di amministrazione e FPV	14.338.689,13								
2	101	Trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche	566.417.483,14	566.179.764,70	237.718,44	370.241.659,93	195.938.104,77	218.490.532,53	194.882.415,25	4.859.202,68	18.748.914,60
3	200	Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	50.500,00	12.500,00	38.000,00	12.500,00	-	5.150,00	2.500,00	-	2.650,00
3	300	Interessi attivi	0,06	0,06	-	0,06	-	-	-	-	-
3	500	Rimborsi e altre entrate correnti	336.000,00	191.484,33	144.515,67	185.163,52	6.320,81	-	-	-	-
4	200	Contributi agli investimenti	50.619,90	-	50.619,90	-	-	-	-	-	-
4	300	Altri trasferimenti in conto capitale	23.633.817,00	23.633.817,00	-	18.000.000,00	5.633.817,00	-	-	-	-
9	100	Entrate per partite di giro	58.232.700,00	44.375.027,47	13.857.672,53	44.370.027,47	5.000,00	5.000,00	5.000,00	-	-
9	200	Entrate per conto terzi	3.095,08	3.095,08	-	3.095,08	-	27.000,00	-	-	27.000,00
		TOTALE ENTRATE 2019	648.724.215,18	634.395.688,64	14.328.526,54	432.812.446,06	201.583.242,58	218.527.682,53	194.889.915,25	4.859.202,68	18.778.564,60

Nell'ambito di previsioni di spesa in competenza per Euro 663.062.904,01, gli stanziamenti imputati sui rispettivi fondi pluriennali vincolati sono stati pari ad Euro 288.635,41, mentre gli impegni di spesa assunti ed imputati sul 2019 sono stati pari ad Euro 629.860.848,41, pertanto le economie di bilancio sono state pari ad Euro 32.913.420,19. Gli impegni in conto residuo riaccertati sono stati pari ad Euro 229.391.060,09, a fronte di economie su residui passivi pari ad Euro 961.355,12

I pagamenti effettuate in competenza sono stati pari ad Euro 385.521.673,28, mentre quelli in conto residui sono stati pari ad Euro 194.616.809,82; risultato pertanto residui passivi al 31.12.2019 pari ad Euro 278.152.070,28 di cui Euro 244.339.175,13 riferiti a residui passivi di nuova formazione.

Con riferimento agli importi sopra citati, si riporta di seguito la ripartizione per Missione, Programma e Titolo di spesa.

Tabella 4 - ripartizione per Missione, Programma e Titolo di spesa

Missione	Programma	Descrizione	Titolo	Previsioni di competenza	Impegni Competenza	FPV	Economia di bilancio	Pagamenti Competenza	Residui di nuova formazione
0	0	Recupero disavanzo	0						
10	1	Trasporto ferroviario	1	232.040.583,70	231.318.269,48	79.084,76	643.229,46	105.466.619,01	125.851.650,47
10	1	Trasporto ferroviario	2	10.838,00	2.431,45	-	8.406,55	376,77	2.054,68
10	2	Trasporto pubblico locale	1	336.009.114,16	333.892.440,48	172.992,05	1.943.681,63	221.682.231,70	112.210.208,78
10	2	Trasporto pubblico locale	2	25.745.118,83	20.122.368,71	-	5.622.750,12	15.855.826,74	4.266.541,97
10	3	Trasporto su acqua	1	147.215,74	147.215,74	-	-	106.026,21	41.189,53
10	3	Trasporto su acqua	2	60.619,60	-	36.558,60	24.061,00	-	-
20	1	Fondi di riserva	1	3.766.256,20	-	-	3.766.256,20	-	-
20	2	Fondo crediti dubbia esigibilità	1	4.146.443,43	-	-	4.146.443,43	-	-
20	3	Altri fondi	1	2.900.919,27	-	-	2.900.919,27	-	-
99	1	Servizi per conto terzi	7	58.235.795,08	44.378.122,55	-	13.857.672,53	42.410.592,85	1.967.529,70
		TOTALE 2019		663.062.904,01	629.860.848,41	288.635,41	32.913.420,19	385.521.673,28	244.339.175,13

Missione	Programma	Descrizione	Titolo	Impegni Residui	Pagamenti Residui	Economie su residui	Residui non ancora pagati
0	0	Recupero disavanzo	0				
10	1	Trasporto ferroviario	1	83.305.169,43	82.893.142,82	217.637,93	194.388,68
10	1	Trasporto ferroviario	2	2.156,71	2.156,71	-	-
10	2	Trasporto pubblico locale	1	137.128.680,76	102.901.892,55	742.315,49	33.484.472,72
10	2	Trasporto pubblico locale	2	227.167,66	94.387,15	1.401,70	131.378,81
10	3	Trasporto su acqua	1	30.839,43	28.184,49	-	2.654,94
10	3	Trasporto su acqua	2	-	-	-	-
20	1	Fondi di riserva	1	-	-	-	-
20	2	Fondo crediti dubbia esigibilità	1	-	-	-	-
20	3	Altri fondi	1	-	-	-	-
99	1	Servizi per conto terzi	7	8.697.046,10	8.697.046,10	-	-
		TOTALE 2019		229.391.060,09	194.616.809,82	961.355,12	33.812.895,15

Di seguito è riportata la suddivisione per macro-aggregato e per finalità di intervento degli impegni 2019.

Tabella 5 - suddivisione per macro-aggregato e per finalità di intervento degli impegni

Macroaggregato	Impegni per Macroaggregato	TPL CDS	ALTRO TPL	Funzionamento Agenzia	TOTALE
101	Redditi da lavoro dipendente	-	-	1.198.642,80	1.198.642,80
102	Imposte e tasse a carico dell'Ente	-	-	83.319,93	83.319,93
103	Acquisto di beni e servizi	518.977.183,49	267.667,35	374.385,76	519.619.236,60
104	Trasferimenti correnti	44.251.658,52		68.180,00	44.319.838,52
109	Rimborsi e poste correttive delle entrate	-	-	126.904,45	126.904,45
110	Altre spese correnti	-	-	9.983,40	9.983,40
<i>Titolo 1</i>	TOTALE TITOLO 1	563.228.842,01	267.667,35	1.861.416,34	565.357.925,70
202	Investimenti fissi lordi	-	-	6.398,53	6.398,53
203	Contributi agli investimenti	20.118.401,63	-	-	20.118.401,63
<i>Titolo 2</i>	TOTALE TITOLO 2	20.118.401,63	-	6.398,53	20.124.800,16
701	Uscite per partite di giro	44.022.820,68	-	352.206,79	44.375.027,47
702	Uscite per conto terzi	3.068,24	-	26,84	3.095,08
<i>Titolo 7</i>	TOTALE TITOLO 7	44.025.888,92	-	352.233,63	44.378.122,55
	TOTALE COMPLESSIVO	627.373.132,56	267.667,35	2.220.048,50	629.860.848,41

Si segnala che gli impegni 2019 relativi alle Spese in Conto Capitale – Titolo II – ammontano ad Euro 20.124.800,16, di cui investimenti fissi lordi per Euro 6.398,53 finanziati da entrate correnti e restanti Euro 20.118.401,63 per contributi agli investimenti finanziati da trasferimenti vincolati in conto capitale da Regione Piemonte.

Il **risultato economico della gestione finanziaria**, ossia la capacità dell'Ente di finanziare le spese correnti con le entrate correnti (esclusa quindi la gestione delle partite in conto capitale), è così in sintesi determinato:

Tabella 6 - risultato economico della gestione finanziaria

Fondo pluriennale vincolato per spese correnti	419.743,80
Quote vincolate e accantonate del risultato di amministrazione per spese correnti	7.268.685,16
Entrate Titoli 1, 2 e 3	566.383.749,09
TOTALE Entrate correnti (A)	574.072.178,05
Spese Titolo 1	565.357.925,70
Fondo pluriennale vincolato di parte corrente	252.076,81
Restituzione quote capitali del debito	-
TOTALE Spese correnti (B)	565.610.002,51
Risultato economico gestione finanziaria 2019 (A-B)	8.462.175,54

2.5.2. Situazione Economico-Patrimoniale al 31.12.2019

CRITERI DI VALUTAZIONE

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, tenendo conto della funzione economica dell'elemento attivo e passivo considerato, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività. In ottemperanza al principio di

competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti). In applicazione del principio di rilevanza non sono stati rispettati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza aveva effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta. La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione.

GESTIONE ECONOMICA

Nel conto economico della gestione sono rilevati i componenti positivi e negativi secondo criteri di competenza economica. A tale scopo si è provveduto a ricostruire la dimensione economica dei valori finanziari del conto del bilancio attraverso:

- ratei e risconti passivi e passivi;
- ammortamenti;
- quote di ricavi pluriennali.

Il conto economico è stato redatto secondo lo schema previsto dal D. Lgs. 118/2011 e s.m.i. recante norme sull'armonizzazione dei sistemi contabili negli enti territoriali e secondo il principio contabile applicato di cui all'Allegato 4/3 del citato D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i.. Alla sua compilazione l'Ente ha provveduto mediante un sistema contabile integrato con rilevazione integrata e contestuale degli aspetti finanziari, economici e patrimoniali ed utilizzando il Piano dei conti integrato introdotto dall'armonizzazione.

GESTIONE PATRIMONIALE

Lo stato patrimoniale ha lo scopo di mettere in evidenza la consistenza patrimoniale dell'ente ed è composto da attività, passività e patrimonio netto. Il patrimonio è costituito dal complesso dei beni e dei rapporti giuridici attivi e passivi, suscettibili di una valutazione economica; la differenza tra attivo e passivo patrimoniale costituisce il patrimonio netto dell'Ente, ai sensi dell'art. 230, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.

La gestione patrimoniale nel suo complesso è direttamente correlata con quella economica e ha lo scopo di evidenziare non solo la variazione nella consistenza delle varie voci dell'attivo e del passivo ma, in particolare, di correlare l'incremento o il decremento del patrimonio netto con il risultato economico dell'esercizio, così come risultante dal conto economico.

Lo stato patrimoniale è stato redatto secondo lo schema previsto dal D.Lgs. 118/2011 e s.m.i. recante norme sull'armonizzazione dei sistemi contabili negli enti territoriali e secondo il principio contabile applicato di cui all'Allegato 4/3 del citato D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i.

2.5.3. *Analisi delle principali voci del Conto Economico al 31/12/2019*

Il **risultato economico dell'esercizio**, ovvero la riclassificazione di entrate e spese all'interno del prospetto del Conto Economico è così in sintesi determinato:

Tabella 7 - Conto economico

	CONTO ECONOMICO	SALDO 2019
A	COMPONENTI POSITIVI DELLA GESTIONE	
	Proventi da trasferimenti	566.179.764,70
	Proventi diversi	206.394,53
	TOTALE COMPONENTI POSITIVI	566.386.159,23
B	COMPONENTI NEGATIVI DELLA GESTIONE	
	Acquisto beni	10.628,72
	Prestazione di servizi	519.326.818,84
	Utilizzo beni di terzi	281.858,53
	Trasferimenti e contributi	64.438.240,15
	Personale	1.198.642,80
	Ammortamenti e svalutazioni	27.057,24
	Oneri diversi	141.896,58
	TOTALE COMPONENTI NEGATIVI	585.425.142,86
	DIFFERENZA FRA COMPONENTI POSITIVI E NEGATIVI	- 19.038.983,63
C	PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	-
D	RETTIFICHE DI VALORE	-
E	PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	
	Trasferimenti in conto capitale	23.633.817,00
	Sopravvenienze e Insussistenze del passivo	939.495,64
	Sopravvenienze e Insussistenze dell'attivo	4.939.198,04
	TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	19.634.114,60
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	595.130,97
	IMPOSTE	78.311,20
	RISULTATO DELL'ESERCIZIO	516.819,77

A) COMPONENTI POSITIVI DELLA GESTIONE

I componenti positivi della gestione corrispondono al dimensionamento dell'accertato di competenza relativo ai primi quattro titoli dell'entrata. Gli accertamenti di competenza presi in considerazione sono quelli dimensionati successivamente al riaccertamento ordinario dei residui ed in virtù dell'applicazione del principio della competenza finanziaria potenziata corrispondono al dimensionamento della competenza gestionale dell'anno.

A 3) Proventi da trasferimenti e contributi

a) Proventi da trasferimenti correnti

I proventi da trasferimenti correnti ammontano a Euro 566.179.764,70 che corrispondono alle seguenti voci di conto:

- trasferimenti dalla Regione per i servizi minimi di TPL, per finanziamento della metropolitana, per i servizi di cui al contratto tra Regione e Trenitalia, nonché trasferimenti a parziale copertura degli oneri per il rinnovo CCNL autoferrotramvieri;
- trasferimenti correnti da comuni consorziati, da Città metropolitana e province e da comuni non consorziati per i servizi di TPL;
- trasferimenti dallo Stato a titolo di rimborso per IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.

Tabella 8 - Trasferimenti correnti

A) 3 a Proventi e trasferimenti correnti	Accertato 2019
Trasferimenti correnti da Ministeri	15.800.165,83
Trasferimenti correnti da Regioni e Province autonome	536.895.595,26
Trasferimenti correnti da Province	198.832,12
Trasferimenti correnti da Comuni	11.369.533,89
Trasferimenti correnti da Città Metropolitane e Roma Capitale	1.913.137,60
Trasferimenti correnti da Comunità Montane	2.500,00
Totale Trasferimenti correnti	566.179.764,70

Gli Enti che hanno impegnato somme a favore di Agenzia sono Regione Piemonte, Città Metropolitana, Provincia di Cuneo, ed i Comuni di seguito elencati

Tabella 9 - Somme impegnate a favore di AMP da parte di altri Enti

COMUNE DI ALESSANDRIA	1.691.500,00
COMUNE DI BEE	1.038,75
COMUNE DI BIELLA	290.000,00
COMUNE DI CARMAGNOLA	280.000,00
COMUNE DI CHIERI	247.542,81
COMUNE DI CIRIE'	908,16
COMUNE DI COLLEGNO	336.591,34
COMUNE DI FENESTRELLE	3.600,00
COMUNE DI GHIFFA	408,96
COMUNE DI GRUGLIASCO	432.000,00
COMUNE DI LEINI'	85.000,00
COMUNE DI MALVICINO	1.000,00
COMUNE DI MOMBELLO	10.000,00
COMUNE DI MONCALIERI	1.205.000,00
COMUNE DI MONDOVI'	26.974,93
COMUNE DI NICHELINO	600.172,38
COMUNE DI NOVARA	2.140.227,33
COMUNE DI NOVI LIGURE	245.000,00
COMUNE DI ORBASSANO	187.391,47
COMUNE DI RIVOLI	317.298,81
COMUNE DI SAN MAURO TORINESE	30.539,56
COMUNE DI SAVIGLIANO	10.563,70
COMUNE DI SETTIMO TORINESE	212.000,00
COMUNE DI TORINO	2.500.000,00
COMUNE DI VERBANIA	14.775,69
COMUNE DI VERCELLI	500.000,00
UNIONE DEL LAGO MAGGIORE	2.500,00

A 8) Altri ricavi e proventi diversi:

complessivi Euro 206.394,53 derivanti principalmente dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti.

Tabella 10 - Altri ricavi e proventi diversi

A) 8 Altri ricavi e proventi diversi	Accertato 2019
Altre entrate derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti delle imprese n.a.c.	12.500,00
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Amministrazioni locali	12.517,16
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Imprese	127.947,05
Altri proventi n.a.c.	53.430,32
Totale Altri ricavi e proventi diversi	206.394,53

B) COMPONENTI NEGATIVI DELLA GESTIONE

I componenti negativi della gestione corrispondono al dimensionamento dell'impegnato di competenza relativo ai primi due titoli dell'entrata incrementato delle voci di costo collegate all'ammortamento delle immobilizzazioni patrimoniali. Gli impegni di competenza presi in considerazione sono quelli dimensionati successivamente al riaccertamento ordinario dei residui ed in virtù dell'applicazione del principio della competenza finanziaria potenziata corrispondono al dimensionamento della competenza gestionale dell'anno.

Di seguito si riporta la riclassificazione degli impegni secondo le voci del Conto Economico.

B 9) Acquisto di materie prime e/o beni di consumo:

complessivi Euro 10.628,72; nella tabella seguente si riporta la riclassificazione degli impegni di spesa

Tabella 11 - Acquisto materiale e beni di consumo

B) 9 Acquisto di materie prime e/o beni di consumo	Impegnato 2019
Carta, cancelleria e stampati	1.427,64
Accessori per uffici ed alloggi	1.730,23
Altri beni e materiali di consumo n.a.c.	7.470,85
Totale Utilizzo beni di terzi	10.628,72

B 10) Prestazioni di servizi:

complessivi Euro 519.326.818,84 di cui Euro 518.727.433,49 relativi ai contratti di servizio di trasporto pubblico locale; nella tabella seguente si riporta la riclassificazione degli impegni di spesa

Tabella 12 - Prestazioni di servizi

B) 10 Prestazioni di Servizi	Impegnato 2019
Organi istituzionali dell'Amministrazione - Rimborsi	4.944,88
Compensi agli Organi istituzionali di Revisione, di Controllo ed altri	44.476,24
Rimborso spese di viaggio e trasloco	7.440,58
Formazione obbligatoria	722,92
Altre spese per formazione ed addestramento n.a.c.	1.024,00
Telefonia fissa	6.116,32
Telefonia mobile	16.362,48
Accesso a banche dati e pubblicazioni on line	2.407,96
Utenze e canoni per altri servizi n.a.c.	19.014,16
Manutenzione ordinaria e riparazioni di impianti e macchinari	1.755,58
Mautenzione ordinaria e riparazioni di attrezzature scientifiche	165,76
Manutenzione ordinaria a riparazione di altri beni materiali	372,00
Patrocinio legale	35.374,37
Prestazioni professionali e specialistiche n.a.c.	75.461,38
Servizi di pulizia e lavanderia	17.925,33
Trasporti, traslochi e facchinaggio	330,00
Stampa e rilegatura	2.017,55
Altri servizi ausiliari n.a.c.	8.173,58
Contratti di servizio di trasporto pubblico	518.727.433,49
Spese postali	83,85
Altre spese per servizi amministrativi	16.076,04
Oneri per servizio di tesoreria	21,88
Gestione e manutenzione applicazioni	8.075,38
Assistenza all'utente e formazione	11.895,00
Servizi per l'interoperabilità e la cooperazione	10.672,04
Servizi di rete per trasmissione dati e Voip e relativa manutenzione	2.289,40
Servizi per i sistemi e relativa manutenzione	75.738,94
Processi trasversali alle classi di servizio	229.813,73
Spese per accertamenti sanitari resi necessari dall'attività lavorativa	634,00
Totale Prestazione di servizi	519.326.818,84

Nella tabella seguente si riporta l'elenco degli impegni relativi ai Contratti di servizio di Tpl riclassificati per Azienda e Consorzio.

Tabella 13 - impegni relativi ai Contratti di servizio di Tpl

Contratti di servizio TPL	Impegnato 2019
A.T.A.P. SPA	8.906.851,35
AMAG MOBILITA' S.P.A.	5.591.040,99
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	2.072.227,76
AUTOSERVIZI GAROFALO SALVATORE E C. S.N.C.	5.325,94
BARANZELLI NATUR SRL	874.901,04
BLS AG	571.059,63
C.I.T.	300.000,00
CA.NOVA S.P.A.	452.903,40
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	6.690.199,83
CONSORZIO GRANDA BUS	25.141.069,26
EXTRA.TO S.C.A.R.L.	40.800.665,41
GHERRA SRL	224.396,72
GTT S.P.A.	188.184.051,29
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	147.215,74
ROSSATTO CLAUDIO	139.551,11
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	1.146.642,90
SAF	591.691,89
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	10.154.178,92
STN SRL	6.099.560,01
SUN S.P.A.	6.630.350,77
TRENITALIA SPA	211.068.031,20
VCO TRASPORTI S.R.L.	2.751.241,42
VIAGGI ROSSATTO DI ROSSATTO/ROBERTO	122.873,57
VOTTERO AUTOSERVIZI DI VOTTERO PRINA FIORENZO	61.403,34

B 11) Utilizzo beni di terzi:

Euro 281.858,53 inerenti costi relativi alla locazione e licenze; nella tabella seguente si riporta la riclassificazione degli impegni di spesa

Tabella 14 - utilizzo beni di terzi

B) 11 Utilizzo beni di terzi	Impegnato 2019
Locazione di beni immobili	156.504,29
Noleggi di mezzi di trasporto	1.586,46
Noleggi di impianti e macchine	2.106,33
Licenze d'uso per software	119.831,45
Altri costi sostenuti per utilizzo beni di terzi n.a.c.	1.830,00
Totale Utilizzo beni di terzi	281.858,53

B 12) Trasferimenti e contributi

a) Trasferimenti correnti: complessivi Euro 44.319.838,52

Tabella 15 - trasferimenti correnti

B) 12 a Trasferimenti correnti	Impegnato 2019
Trasferimenti correnti a Autorità amministrative indipendenti	3.980,00
Trasferimenti correnti a Province	-
Trasferimenti correnti a Comuni	3.540.367,53
Trasferimenti correnti a Città metropolitane e Roma capitale	-
Trasferimenti correnti a Unioni di Comuni	-
Trasferimenti correnti a Comunità Montane	669.183,01
Trasferimenti correnti a altre imprese	40.100.057,98
Trasferimenti correnti al Resto del Mondo	6.250,00
Totale Trasferimenti correnti	44.319.838,52

L'importo relativo ai trasferimenti ad Imprese è composto da Euro 40.056.778,48 relativi a trasferimenti alle imprese a parziale rimborso degli oneri sostenuti per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri (come dettagliato nella tabella seguente) ed Euro 43.279,50 a titolo di trasferimenti all'impresa GTT per l'installazione dei defibrillatori a bordo dei treni.

Tabella 16 - trasferimenti ad Imprese

Contributi Contratto Collettivo Nazionale Lavoro	Impegnato 2019
A.C.T.P. SRL	17.790,78
A.T.A.P. SPA	1.208.545,87
A.T.A.V. VIGO S.P.A.	117.244,77
AMAG MOBILITA' S.P.A.	839.167,63
ARFEA S.P.A.	475.910,64
ASP ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	384.979,02
AUTOINDUSTRIALE VIGO SRL	6.697,11
AUTOLINEE ACQUESI S.R.L.	7.000,00
AUTOLINEE ALLASIA SRL	82.305,46
AUTOLINEE GIACHINO SRL	377.848,47
AUTOLINEE NUOVA BENESE SRL	219.844,18
AUTOLINEE VAL BORBERA S.R.L.	58.046,17
AUTOLINEE VALLE PESIO SRL	64.720,03
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	311.800,49
AUTOSERVIZI SQUILLARI SRL	3.467,54
AUTOSTRADALE SRL	400.512,48
AVIOSIBUS SNC	11.885,07
AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE S.P.A.	45.172,11
BARANZELLI NATUR SRL	302.456,36
BELLANDO TOURS SRL	109.616,13
BOUCHARD ENZO & C. DI TIZIANA BOUCHARD & C.	14.229,88
BUS COMPANY SRL	1.684.375,04
C.I.T. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	162.216,06
CA.NOVA S.P.A.	991.982,69
CAVOURESE SPA	756.672,70
CHIESA SRL	110.830,78
CONSORZIO GRANDA BUS	5.723,00
GELOSOBUS SRL	379.811,19
GHERRA SRL	78.747,98
GIORS SRL	10.716,93
GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	25.774.733,22
GUNETTO AUTOLINEE SRL	125.463,08
INFRA.TO	203.526,75
MAESTRI AUTOSERVIZI S.A.S.	17.283,03
MARLETTI AUTOLINEE SRL	17.478,74
MICCOLIS SPA	43.679,69
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	33.304,62
NUOVA S.A.A.R. SRL	70.977,12
PIRAZZI AUTOSERVIZI SRL	25.335,46
RIVIERA TRASPORTI PIEMONTE SRL	112.378,81
S.A.A.M.O. SOCIETA' AUTOLINEE ALTO MONFERRATO OVADESE S.P.A.	87.019,20
S.T.A.A.V. CALUSO VIAGGI DI VIGLIOCCO SRL	81.908,16
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	139.087,65
SAC SRL	173.732,88
SADEM SPA	1.683.297,04
SAF AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	223.168,32
SAV AUTOLINEE SRL	73.793,62
SEREN DI SEREN BERNARDONE ERNESTO & C.	9.253,15
STN SRL SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	230.950,18
STP SRL	293.865,13
SUN S.P.A.	725.061,61
V.I.T.A. SPA	105.999,97
VCO TRASPORTI S.R.L.	487.200,95
VI.MU. VIAGGI F.LLI MUNARO DI MUNARO LORENZO E RICCARDO SNC	77.963,54
Totale	40.056.778,48

Per quanto riguarda i trasferimenti ad Enti si fornisce il dettaglio delle risorse per singolo Ente

Tabella 17 - trasferimenti ad Enti

Trasferimenti ad Enti	Impegnato 2019
COMUNE DI AGLIANO TERME	936,00
COMUNE DI ARAMENGO	11.960,00
COMUNE DI ASTI	2.384.648,00
COMUNE DI BARDONECCHIA	112.654,57
COMUNE DI BRA	25.000,00
COMUNE DI BROSSASCO	2.330,52
COMUNE DI CALAMANDRANA	2.599,00
COMUNE DI CALLIANO	1.235,00
COMUNE DI CASALE MONFERRATO	560.758,00
COMUNE DI CASTAGNOLE DELLE LANZE	1.430,00
COMUNE DI CASTELL'ALFERO	1.950,00
COMUNE DI CELLARENGO	12.650,00
COMUNE DI CHIVASSO	4.919,31
COMUNE DI COCCONATO	1.365,00
COMUNE DI CRODO	11.280,00
COMUNE DI DRUOGNO	138.747,60
COMUNE DI GIAVENO	14.565,87
COMUNE DI MANGO	32.210,92
COMUNE DI MOMBERCCELLI	1.305,00
COMUNE DI MONTEGROSSO D'ASTI	1.781,00
COMUNE DI MONTIGLIO MONFERRATO	3.360,00
COMUNE DI PARETO	20.000,00
COMUNE DI PIEDIMULERA	10.098,00
COMUNE DI PINO TORINESE	5.500,00
COMUNE DI RONSECCO	8.000,00
COMUNE DI SESTRIERE	4.613,24
COMUNE DI TORINO	102.950,00
COMUNE DI VARALLO	42.500,00
COMUNE DI VILLANOVA MONDOVI'	6.275,50
COMUNE PIEVE VERGONTE	12.745,00
Totale	3.540.367,53

Per quanto riguarda i trasferimenti a Comunità Montane si fornisce il dettaglio delle risorse per singolo Ente

Tabella 18 - trasferimenti a Comunità / Unioni Montane

Trasferimenti ad Enti	Impegnato 2019
COMUNITA' MONTANA DELLE VALLI DELL'OSSOLA	20.390,00
UNIONE MONTANA ALTA LANGA	42.776,17
UNIONE MONTANA ALTA VALLE TANARO	6.650,00
UNIONE MONTANA DEI COMUNI DEL MONVISO	100.855,17
UNIONE MONTANA DEI COMUNI DELLE VALLI CHISONE E GERMANASCA	40.433,21
UNIONE MONTANA DEL PINEROLESE	30.939,68
UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONGIA E CEVETTA, LANGA CEBANA, ALTA VALLE BORMIDA	20.106,56
UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONREGALESI	4.028,82
UNIONE MONTANA DI COMUNI DELLE VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE	47.110,23
UNIONE MONTANA LANGA ASTIGIANA VAL BORMIDA	23.690,00
UNIONE MONTANA MONDOLE'	1.799,21
UNIONE MONTANA VALLE GRANA	24.390,00
UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	24.033,24
UNIONE MONTANA VALLE SUSA	8.567,68
UNIONE MONTANA VALLE VARAITA	96.913,04
UNIONE MONTANA VALSESIA	176.500,00
Totale	669.183,01

b) Contributi agli investimenti ad altri soggetti Euro 20.118.401,63 - trattasi di Contributi agli investimenti a imprese per il piano degli investimenti del Trasporto Pubblico Locale su gomma in Piemonte; si fornisce di seguito il dettaglio suddiviso per azienda.

Tabella 19 - Contributi rinnovo piano autobus

Contributi Rinnovo parco autobus	Impegnato 2019
A.T.A.V. VIGO S.P.A.	104.250,00
AMAG MOBILITA' S.P.A.	312.032,52
ASP ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	411.712,00
AUTOLINEE GIACHINO SRL	147.500,00
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	335.987,00
AUTOSTRADALE SRL	159.922,23
AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE S.P.A.	79.500,00
BARANZELLI NATUR SRL	384.310,00
BELLANDO TOURS SRL	189.250,00
BUS COMPANY SRL	2.303.900,00
CAVOURESE SPA	615.375,00
GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	10.374.600,00
MARLETTI AUTOLINEE SRL	37.502,50
PIRAZZI AUTOSERVIZI SRL	98.738,00
S.T.A.A.V. CALUSO VIAGGI DI VIGLIOCCO SRL	60.000,00
SAC SRL	107.000,00
SADEM SPA	2.520.000,00
SAF AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	313.275,00
SAV AUTOLINEE SRL	112.900,00
STN SRL SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	394.080,00
STP SRL	100.900,00
SUN S.P.A.	864.042,38
V.I.T.A. SPA	91.625,00
Totale	20.118.401,63

B 13) Personale:

Impegni complessivi per Euro 1.198.642,80 descritti nella seguente tabella

Tabella 20 - spese per il personale

B) 13 Personale	Impegnato 2019
Voci stipendiali corrisposte al personale a tempo indeterminato	855.533,90
Indennità ed altri compensi, esclusi i rimborsi spesa per missione, corrisposti al personale a tempo indeterminato	59.493,45
Straordinari per il personale a tempo indeterminato	5.499,86
Contributi obbligatori per il personale	252.259,13
Contributi per indennità di fine rapporto	-
Contributi per asili nido e strutture sportive, ricreative o di vacanza messe a disposizione dei lavoratori dipendenti delle loro famiglie ed altre spese per il benessere del personale	2.700,00
Buoni pasto	23.156,46
Totale Trasferimenti correnti	1.198.642,80

B 14) Ammortamenti e svalutazioni

a) Gli Ammortamenti di immobilizzazioni immateriali classificati sotto la lettera a) ammontano ad Euro 9.303,55 e sono di seguito dettagliati; sotto la descrizione software autoprodotta sono inseriti gli ammortamenti relativi ai costi dell'applicativo OTX.

Tabella 21 - ammortamenti immobilizzazioni immateriali

B) 14 a Ammortamenti di immobilizzazioni immateriali	2019
Ammortamento software autoprodotta	6.543,88
Ammortamento altri software	2.759,67
Totale Ammortamenti di immobilizzazioni immateriali	9.303,55

b) Gli Ammortamenti di immobilizzazioni materiali classificati sotto la lettera b) ammontano ad Euro 9.303,55 e sono di seguito dettagliati;

Tabella 22 - ammortamenti immobilizzazioni materiali

B) 14 b Ammortamenti di immobilizzazioni materiali	2019
Ammortamento Mobili ed arredi per ufficio	1.978,50
Ammortamento server	2.106,94
Ammortamento postazioni di lavoro	6.748,37
Ammortamento periferiche	1.624,22
Ammortamento di hardware n.a.c.	3.083,38
Totale Ammortamenti di immobilizzazioni materiali	15.541,41

d) Svalutazione crediti: Euro 2.212,28 per accantonamento al fondo svalutazione dei crediti.

Tabella 23 - svalutazione crediti

B) 14 d Svalutazione dei crediti	Impegnato 2019
Accantonamento a fondo svalutazione crediti per crediti verso clienti ed utenti	2.212,28
Totale Utilizzo beni di terzi	2.212,28

B 18) Oneri diversi di gestione:

Euro 141.896,58 di cui Euro 126.904,45 conseguenti ai rimborsi per spese di personale comandato dalla Città Metropolitana.

Tabella 24 - oneri diversi di gestione

B) 18 Oneri diversi di gestione	Impegnato 2019
Imposta di registro e bollo	167,96
Tassa e/o tariffa di smaltimento rifiuti solidi urbani	4.417,00
Imposte, tasse e proventi assimilati a carico dell'ente n.a.c.	423,77
Premi di assicurazione su beni mobili	665,00
Premi di assicurazione su beni immobili	530,00
Premi di assicurazione per responsabilità civile conto terzi	1.700,00
Altri premi di assicurazione contro i danni	7.088,40
Costi per rimborsi per spese di personale (comando, distacco, fuori ruolo, convenzioni, ecc.)	126.904,45
Totale Oneri diversi di gestione	141.896,58

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

E 24) Proventi ed oneri straordinari

b) Proventi da trasferimenti in conto capitale: Euro 23.633.817,00 e sono riferiti all'accertamento di risorse dalla Regione Piemonte per il finanziamento del piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma;

c) Sopravvenienze attive e insussistenze del passivo: Euro 939.495,64 derivano essenzialmente dalle economie di spesa al 31/12/2019 registrate anche a seguito del riaccertamento ordinario dei residui; tale posta non ha una corrispondenza finanziaria relativa ad accertamenti di competenza gestionali dell'anno a differenza della maggior parte delle componenti positive iscritte nel conto economico.

E 25) Oneri straordinari

b) Sopravvenienze passive e insussistenze dell'attivo per Euro 4.939.198,04

Tabella 25 - oneri straordinari

E) 25 b Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo	2019
Arretrati per anni precedenti corrisposti al personale a tempo indeterminato	20.851,79
Altre sopravvenienze passive	59.143,57
Insussistenze dell'attivo	4.859.202,68
Totale Ammortamenti di immobilizzazioni immateriali	4.939.198,04

La sottovoce Arretrati per anni precedenti corrisposti al personale a tempo indeterminato di Euro 20.851,79 e corrisponde alla differenza tra l'importo per spese di personale in contabilità finanziaria e l'importo del costo del personale

La sottovoce Altre sopravvenienze passive ammonta a Euro 59.143,57 corrisponde prevalentemente alla contabilizzazione di liquidazioni per spese correnti avvenute nell'esercizio successivo su residui degli esercizi precedenti.

La sottovoce Insussistenza dell'attivo comprende le insussistenze dell'entrata al 31/12/2019 di pari ad Euro 4.832.603,70 derivante da minori entrate dal Ministero dell'interno per contributo Iva TPL annualità 2017; si tratta quindi di una posta di costo non corrispondente ad impegni di competenza.

Il risultato prima delle imposte è pari ad Euro 595.131,03; tale voce viene decurtata dal valore delle imposte.

E 26) Imposte:

Euro 78.311,20 tale voce si riferisce all'importo dell'IRAP dovuta su retribuzioni del personale dipendente e comandato e sui compensi incarico componente OIV.

Il RISULTATO DELL'ESERCIZIO è dunque pari ad Euro 516.819,83 ed è sostanzialmente dovuto alle insussistenze del passivo conseguenti alle economie di spesa al 31/12/2019 registrate anche a seguito del riaccertamento ordinario dei residui, di importo superiore a quello delle insussistenze dell'attivo corrispondente alle insussistenze di entrata.

2.5.4. Analisi delle principali voci dello Stato Patrimoniale AL 31/12/2018

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

B) Immobilizzazioni

II. Immobilizzazioni immateriali

3) Diritti di brevetto ed utilizzazione opere dell'ingegno:

comprende i software, la consistenza lorda finale al netto del fondo di ammortamento al 31/12/2018 è pari a Euro 3.508,81. La percentuale di ammortamento applicata per il software è del 20%.

III 2. Altre immobilizzazioni materiali

2.6 Macchine per ufficio e hardware: Euro 18.213,16, la percentuale di ammortamento applicata è del 25% per l'hardware e del 20% per macchine per ufficio;

2.7 Mobili e arredi: Euro 2.059,20, la percentuale di ammortamento applicata è del 20%

I valori sopra esposti indicano la consistenza lorda finale al netto del fondo di ammortamento al 31/12/2019.

C) Attivo circolante

Il totale dell'attivo circolante è di Euro 220.359.594,90

II. Crediti:

ammontano a Euro 220.359.594,90 al netto del fondo svalutazione crediti, come di seguito dettagliato.

2 a) Crediti verso amministrazioni pubbliche: risultano pari a Euro 220.320.836,37.

Tabella 26 - crediti verso amministrazioni pubbliche

C) II 2 a Crediti per trasferimenti e contributi verso amministrazioni pubbliche	2019
Crediti per Trasferimenti correnti da Ministeri	3.145.261,43
Crediti per Trasferimenti correnti da Regioni e Province autonome	205.232.317,74
Crediti per Trasferimenti correnti da Province	163.669,46
Crediti per Trasferimenti correnti da Comuni	5.024.662,70
Crediti per Trasferimenti correnti da Città Metropolitane e Roma Capitale	1.119.979,99
Crediti da Altri trasferimenti in conto capitale da Regioni e province autonome	5.634.945,05
Totale Crediti verso amministrazioni pubbliche	220.320.836,37

3) Crediti verso clienti e utenti: ammontano complessivamente a Euro 2.650,00 e sono relativi a crediti verso imprese derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti.

4 c) Altri crediti verso altri: Euro 36.108,53.

IV. Disponibilità liquide

1) Conto di tesoreria

1a) Istituto tesoriere Euro 73.239.427,46 corrispondenti alla consistenza al 31/12/2019 del fondo cassa.

STATO PATRIMONIALE PASSIVO AL 31/12/2019

PATRIMONIO NETTO

AI) Fondo di dotazione Euro 1.450.000,00

AII) Riserve

a) da risultato economico di esercizi precedenti Euro 13.407.396,13.

Si veda la sintetica rappresentazione del PATRIMONIO NETTO

Tabella 27 - patrimonio netto

Voce	Saldo al 31/12/2018	Riparto risultato dell'esercizio 2018	Risultato dell'esercizio 2019	Saldo al 31/12/2019
Capitale Sociale/Fondo di dotazione	1.450.000,00	1.450.000,00		1.450.000,00
Risultati di esercizi precedenti				
Riserve derivanti da leggi obbligatorie	1.100.011,11	1.100.011,11		1.100.011,11
Avanzi (disavanzo) portati a nuovo	9.052.054,53	9.052.054,53		7.714.776,42
Riserve	1.069.134,71	3.255.330,49		4.592.608,60
Risultato di esercizio	2.186.195,78		516.819,83	516.819,83
Totale risultati esercizi precedenti	13.407.396,13	13.407.396,13		13.924.215,96
Totale patrimonio netto	14.857.396,13	14.857.396,13	516.819,83	15.374.215,96

D) DEBITI

Tutte le voci debitorie relative a tale sezione dello stato patrimoniale passivo, corrispondono come per altro raccomandato dai principi contabili, alla consistenza finale dei residui passivi al 31/12/2019.

2) Debiti verso fornitori:

Euro 254.265.074,90 pressoché totalmente riferiti alla gestione dei contratti di servizio inerenti il trasporto pubblico locale al 31/12/2019.

Tabella 28 - debiti verso fornitori

D) 2 Debiti verso fornitori	2019
Trasferimenti ad Imprese per servizi tpl	254.077.957,14
Altri fornitori	187.117,76
Totale Debiti verso fornitori	254.265.074,90

4) Debiti per trasferimenti e contributi

b) altre amministrazioni pubbliche: Euro 3.608.218,96 inerenti prevalentemente trasferimenti verso Enti locali che esercitano in maniera diretta la funzione di gestione del servizio di trasporto pubblico locale

Tabella 29 - debiti per trasferimenti altre amministrazioni pubbliche

D) 4 b Debiti per trasferimenti altre amministrazioni pubbliche	2019
Trasferimenti correnti a autorità amministrative indipendenti	-
Trasferimenti correnti a Province	1.377.716,59
Trasferimenti correnti a Comuni	1.240.673,35
Trasferimenti correnti Città metropolitane e Roma capitale	327.035,00
Trasferimenti correnti a Unioni di Comuni	642.404,02
Trasferimenti correnti a Comunità Montane	20.390,00
Trasferimenti correnti a altre Amministrazioni locali n.a.c.	-
Totale Debiti per trasferimenti altre amministrazioni pubbliche	3.608.218,96

e) altri soggetti: Euro 17.935.000,79 per debiti per trasferimenti correnti a altre imprese che corrispondo alle somme destinate a parziale copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro, od al contributo per il rinnovo del parco autobus.

Tabella 30 - debiti per trasferimenti e contributi altri soggetti

D) 4 e Debiti per trasferimenti e contributi altri soggetti	2019
Trasferimenti ad Imprese per CCNL	13.671.811,18
Trasferimenti ad Imprese per contributi autobus	4.263.189,61
Totale Debiti per trasferimenti e contributi altri soggetti	17.935.000,79

5) Altri debiti

a) tributari: Euro 1.968.282,59, di cui Euro 1.920.636,49 inerenti debiti per scissione IVA da pagare nel mese di gennaio 2020.

Tabella 31 - debiti tributari

D) 5 a Debiti tributari	2019
Debiti erario per versamento iva da split payment	1.920.636,49
Imposta regionale sulle attività produttive (Irap)	11.541,56
Ritenute erariali su redditi di lavoro dipendente	31.083,02
Ritenute erariali su redditi di lavoro dipendente	1.254,05
Altri debiti tributari	3.767,47
Totale Debiti tributari	1.968.282,59

b) verso istituti di previdenza e sicurezza sociale: Euro 63.225,55.

Tabella 32 - debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale

D) 5 b Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	2019
Contributi obbligatori per il personale	54.879,31
Altri debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	8.346,24
Totale Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	63.225,55

d) altri: Euro 408.784,78.

Si tratta di debiti verso il personale (stipendi, missioni, rimborsi), verso collaboratori occasionali, continuativi ed altre forme di collaborazione che si riferiscono a spese per patrocinio legale e prestazioni professionali specialistiche per i progetti europei in corso.

E) RATEI E RISCONTI E CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI

Non sono presenti.

2.5.5. Ulteriori informazioni inerenti la gestione 2019

A completamento di quanto precedentemente esposto nella presente relazione di gestione, si segnala che l'Ente:

- non possiede alcun diritto reale di godimento;
- non partecipa direttamente o indirettamente alcun ente o organismo strumentale, così come non possiede partecipazioni dirette in alcuna società;
- non ha in essere alcun contratto relativo a strumenti finanziari derivati, così come alcun contratto di finanziamento;
- non esistono debiti assistiti da garanzie reali su beni di imprese incluse nel consolidamento con specifica indicazione della natura delle garanzie.

Inoltre, nel corso del 2018, l'Ente non ha utilizzato l'anticipazione di Tesoreria e non ha fornito garanzie principali o sussidiarie a favore di enti terzi o altri soggetti.

Non si registrano variazioni significative delle principali voci dell'attivo e del passivo rispetto all'esercizio precedente.

PARAMETRI DI DEFICIT STRUTTURALE

I parametri di deficit, meglio individuati come indicatori di sospetta situazione di deficitarietà strutturale, sono particolari tipi di indice previsti dal legislatore e applicati nei confronti di tutti gli enti locali. Il significato di questi valori è fornire agli organi centrali un indizio, anche statistico, che riveli il grado di solidità della situazione finanziaria dell'ente ovvero che indichi l'assenza di una condizione di predissesto. La situazione di deficitarietà strutturale, se presente, può ridurre i margini discrezionali richiesti per formare e gestire il bilancio.

Il prospetto è stato predisposto considerando i dati del rendiconto. La situazione, come più sotto riportata e sulla base delle informazioni al momento disponibili, non richiede alcun intervento correttivo, tale quindi da alterare il normale processo di programmazione del nuovo bilancio. Ulteriori valutazioni d'insieme, con l'adozione dei possibili provvedimenti migliorativi, saranno riformulate solo in seguito all'esito del normale svolgimento dell'attività di monitoraggio e controllo sulla gestione.

La Tabella contenente i parametri obiettivi di riscontro della situazione di deficitarietà strutturale risulta da allegare, secondo quanto stabilito dal Tuel al rendiconto della gestione(art.227,c.5,lett.b).

Gli Enti Locali che presentano almeno la metà dei parametri deficitari (la condizione "SI" identifica il parametro deficitario) sono strutturalmente deficitari ai sensi dell'articolo 242, comma 1, TUEL.

Tabella 33 - parametri obiettivi per i comuni ai fini dell'accertamento della condizione di Ente strutturalmente deficitario

P1	Indicatore 1.1 (incidenza spese rigide - ripiano disavanzo, personale e debito su entrate correnti)	maggiore del 48%	SI	NO
P2	Indicatore 2.8 (incidenza degli incassi delle entrate proprie sulle previsioni definitive di parte corrente)	minore del 22%	SI	NO
P3	Indicatore 3.2 (Anticipazioni ciuse solo contabilmente)	maggiore di 0	SI	NO
P4	Indicatore 10.3 (Sostenibilità debiti finanziari)	maggiore del 16%	SI	NO
P5	Indicatore 12.4 (Sostenibilità disavanzo effettivamente a carico dell'esercizio)	maggiore del 1,20%	SI	NO
P6	Indicatore 13.1 (Debiti riconosciuti e finanziati)	maggiore del 1,00%	SI	NO
P7	Indicatore 13.2 (Debiti in corso di riconoscimento) + Indicatore 13.3 (Debiti riconosciuti e in corso di finanziamento)	maggiore dello 0,60	SI	NO
P8	Indicatore concernente l'effettiva capacità di riscossione (riferito al totale delle entrate)	minore del 47%	SI	NO

Sulla base dei parametri suindicati l'Ente NON è da considerarsi in condizioni strutturalmente deficitarie

2.5.6. Verifica limiti di spesa

Si segnala che:

- le spese derivanti da incarichi esterni sono state pari ad € 0,00 e che pertanto sono stati rispettati i relativi limiti di legge, pari ad € 16.807,00 corrispondenti al 20% della spesa sostenuta nell'anno 2009, ai sensi dell'art. 6, comma 7, del D.L. n. 78/2010 inerenti le spese degli incarichi esterni;
- sono state sostenute spese di rappresentanza per eventi co-organizzati con la commissione europea e con l'Emta per un totale di Euro 24.474.75; considerato il ruolo istituzionale rivestito dall'Agenzia in materia di trasporto pubblico regionale ai sensi della L.R. 1/2000 e preso atto della natura comunitaria degli eventi organizzati, la spesa non è soggetta ai limiti di cui all'art. 6, comma 8 del d.l. 78/2010 per effetto della non applicabilità di tali limiti, prevista dalla medesima norma laddove è previsto che "Le disposizioni del presente comma non si applicano [...] agli incontri istituzionali connessi all'attività di organismi internazionali o comunitari[...]". (a tal fine vedi Deliberazione n. 15/2011/PAR - Corte dei conti in Sezione regionale del controllo per l'Emilia – Romagna)
- non sono state sostenute ulteriori spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, e pertanto è stato rispettato il limite di spesa previsto dall'art. 6, comma 8, del D.L. n. 78/2010;
- le spese per missioni impegnate per l'anno 2019 sono state pari ad € 2.689,86 e pertanto inferiori ai limiti di legge fissati dall'art. 6, comma 12, del suddetto D.L. n. 78/2010 nella misura del 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009 e quindi in € 10.500,00;

- la spesa annua per attività esclusivamente di formazione è stata pari ad € 2.815,42 (di cui 1.795,42 per attività di formazione obbligatoria fuori dal limite) e pertanto è stato rispettato il limite di spesa fissato dall'art. 6, comma 13, del D.L. n. 78/2010 nella misura del 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009 e pertanto in Euro 6.852,00.
- la spesa del personale sostenuta per l'esercizio 2019, pari complessivamente ad € 1.200.193,39, al netto delle poste escluse, come evidenziato nella seguente tabella, è inferiore rispetto al tetto di spesa fissato dall'art. 1, comma 562, della Legge n. 296/2006 e s.m.i., pari al corrispondente ammontare dell'anno 2008 come ridefinito in € 2.938.857,42 con delibera del CdA 12/2019 del 11/04/2019:

Tabella 34 - spesa del personale

Descrizione	importo impegni	Poste escluse art. 1 c. 557 L. 296/2006	Totale costo Agenzia 2019
Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)	1.201.597,80	34.213,05	1.167.384,75
<i>di cui spese personale competenza 2019+salario accessorio 2018</i>	<i>1.140.097,28</i>	<i>34.213,05</i>	<i>1.105.884,23</i>
<i>di cui spese anni precedenti reimputate in sede di riaccertamento e residui</i>	<i>62.688,03</i>		<i>62.688,03</i>
<i>spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	<i>32.689,06</i>	<i>32.689,06</i>	<i>0,00</i>
Buoni pasto	23.156,46	1.133,24	22.023,22
Collaborazioni coordinate e continuative	0,00	0,00	0,00
Altre spese per il personale	2.700,00	150,00	2.550,00
A) Totale macroaggregato 101 - redditi da lavoro dipendente	1.260.143,32	68.185,34	1.191.957,98
A1) Totale macroaggregato 101 - redditi da lavoro dipendente 2019	1.198.642,80	68.185,34	1.130.457,46
Collaborazioni coordinate e continuative	0,00	0,00	0,00
Spese formazione	2.815,42	1.795,42	1.020,00
Spese missioni	14.096,16	4.159,76	9.936,40
<i>di cui spese per missioni anno 2019</i>	<i>2.689,86</i>	<i>1.494,73</i>	<i>1.195,13</i>
<i>di cui spese per missioni anni precedenti</i>	<i>11.406,30</i>	<i>2.665,03</i>	<i>8.741,27</i>
B) Totale spesa da macroaggregato 103 "Acquisto di beni e servizi"	16.911,58	5.955,18	32.979,62
B1) Totale spesa da macroaggregato 103 "Acquisto di beni e servizi" 2019	5.505,28	3.290,15	2.215,13
IRAP	92.577,35	4.588,83	87.988,52
<i>di cui IRAP su competenza 2019 e su salario accessorio 2018</i>	<i>78.311,20</i>	<i>4.588,83</i>	<i>73.722,37</i>
<i>di cui spesa anni precedenti reimputate in sede di riaccertamento e residui</i>	<i>14.266,15</i>		<i>14.266,15</i>
C) Totale macroaggregato 102 "Imposte e tasse a carico dell'ente"	92.577,35	4.588,83	87.988,52
C1) Totale macroaggregato 102 "Imposte e tasse a carico dell'ente" 2019	78.311,20	4.588,83	67.520,80
RIMBORSI PER SPESE DI PERSONALE (COMANDO, DISTACCO, FUORI RUOLO, CONVENZIONI, ECC...)	133.808,15		133.808,15
<i>Competenza anno 2019</i>	<i>126.904,45</i>		
<i>Spese anni precedenti</i>	<i>6.903,70</i>		
D) Totale macroaggregato 109 rimborsi ...	133.808,15		
D1) Totale macroaggregato 109 rimborsi ... 2019	126.904,45		
TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2019(A+B+C+D)	1.503.440,40	78.729,35	1.312.926,12
TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2019 (A1+A1+B1+C1)	1.409.363,73	76.064,32	1.200.193,39

3. Piani e progetti

3.1. Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione

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

Il Sistema ha lo scopo di definire elenchi di operatori di servizi pubblici (di seguito definiti anche operatori economici) dotati di specifici requisiti morali, tecnici e finanziari interessati a partecipare alle procedure di individuazione dei concessionari dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di persone, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 20071 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

Il Sistema prevede che gli operatori economici si qualifichino per le seguenti Categorie e Classi:

Tabella 35 - sistema di qualificazione

Categoria	Classe	Limite inferiore del valore annuo della produzione		Limite superiore del valore annuo della produzione	
A Servizi su strada (autobus)	A1	oltre	300.000 vett.*km	fino a	600.000 vett.*km
	A2	oltre	600.000 vett.*km	fino a	5.000.000 vett.*km
	A3	oltre	5.000.000 vett.*km	fino a	10.000.000 vett.*km
	A4	oltre	10.000.000 vett.*km		
B Servizi su strada in ambiti territoriali densamente popolati	B1	oltre	10.000.000 vett.*km	fino a	20.000.000 vett.*km
	B2	oltre	20.000.000 vett.*km		
C Servizi ferroviari	Ci			fino a	500.000 treni*km
	C1	oltre	500.000 treni*km	fino a	4.000.000 treni*km
	C2	oltre	4.000.000 treni*km		

I soggetti qualificati possono partecipare a procedure di affidamento di Concessioni di servizi rientranti nel presente Sistema, per valore annuo della produzione pari al valore della Classe attribuita (o inferiore), ovvero per tale valore aumentato sino ad un quinto.

L'elenco degli Operatori Economici qualificati è pubblicato nell'Amministrazione Trasparente dell'Agenzia al seguente indirizzo:

<http://mtm.torino.it/it/amministrazione-trasparente/bandi-di-gara-e-contratti/sistema-di-qualificazione-dei-concessionari-di-tpl/20170515-pubblicazione-elenco.pdf>

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 36 - 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.

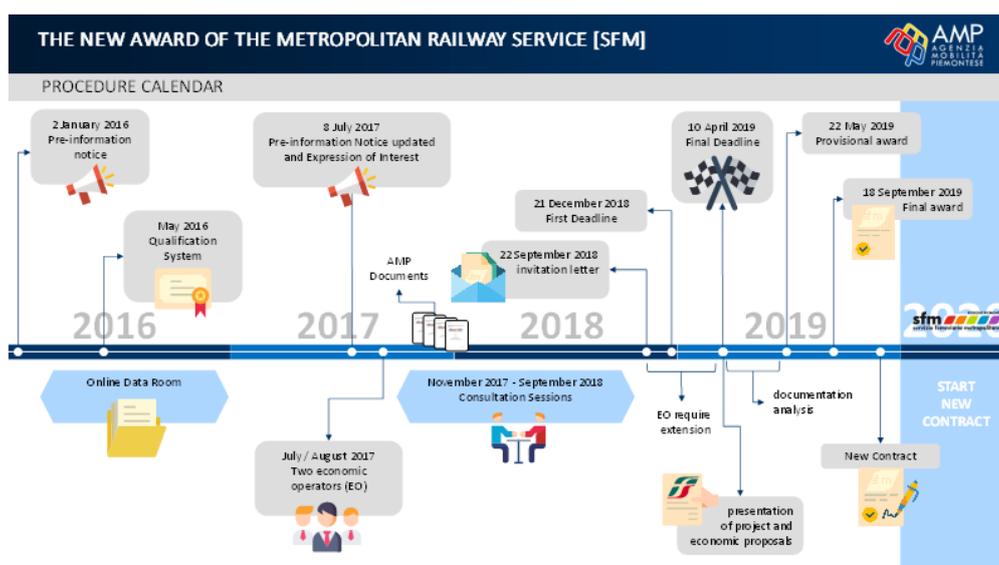


Figura 1 – calendario della procedura di affidamento SFM

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
Totale	47,9700

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’avvenuta 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.

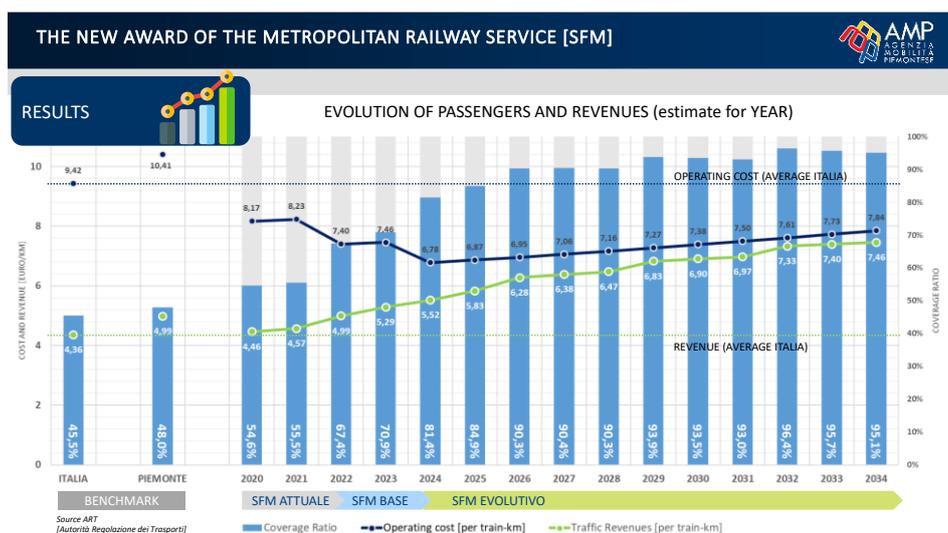


Figura 2 - evoluzione dei ricavi annui SFM

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.

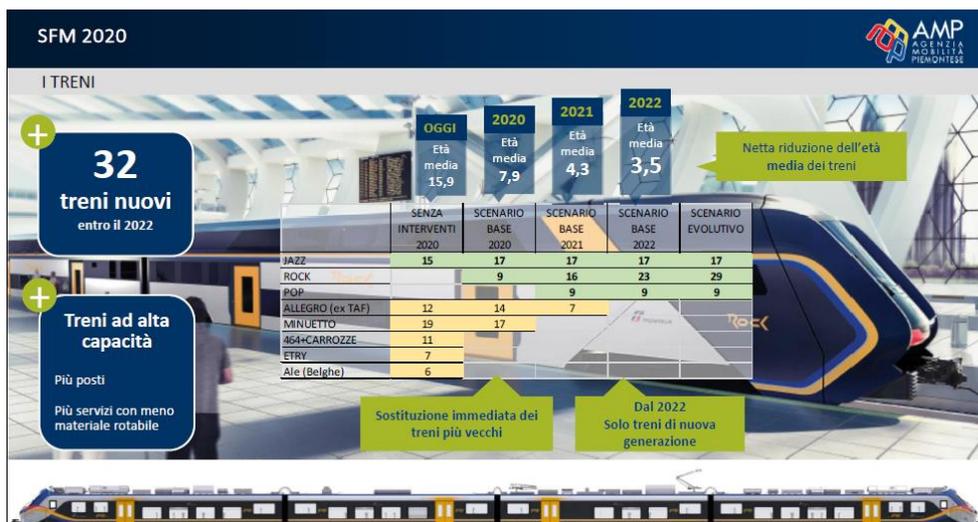


Figura 3 – SFM 2020

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.

Successivamente la Divisione Passeggeri di Trenitalia S.p.A. ha informato l’Agenzia di non poter accettare gli allegati alla nota prot. 9308/2019 del 25/09/2019 sia a causa “della facoltà di scioglimento anticipato del rapporto contrattuale che sarebbe dovuta essere esercitata almeno con un anno di anticipo”, sia per “le articolate procedure relative al personale e al materiale rotabile della Società GTT e l’acquisizione della estensione del Certificato di Sicurezza” richiedendo altresì il posticipo della decorrenza contrattuale al cambio orario di dicembre 2020.

Nelle more dell’acquisizione delle necessarie garanzie da parte di Trenitalia s.p.a. e del completamento delle procedure di subentro, ritenuto che le articolate procedure relative al personale e al materiale rotabile debbano trovare soluzione in breve tempo, si è ritenuto opportuno adottare con DD 854 del 31 dicembre 2019 un provvedimento di emergenza ai sensi dell’art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, riguardante l’imposizione degli obblighi di servizio con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario metropolitano, per l’anno 2020 nelle more della stipulazione del previsto CDS di cui alla D.D. 548 del 24/09/18 inviata a Trenitalia S.p.A. in allegato alla nota prot. n. 9308/2019 del 25/09/2019.

Sul provvedimento di affidamento sopra descritto Trenitalia ha presentato in data 30/1/2020 ricorso per l’annullamento presso il Tar Piemonte

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

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, con la medesima nota, l'Agenzia ha 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 fornito una propria proposta. Nel mese di ottobre l’Agenzia ha trasmesso ulteriori elaborazioni inerenti il Piano Regolatorio degli Obiettivi ed il Piano Economico Finanziario. Anche in questo caso Trenitalia non ha riscontrato nel merito delle proposte e nel mese di dicembre sono state solo annunciati verbalmente alcuni scenari tecnico-economici per la stipula del contratto ma non ancora formalizzati.

Nelle more della stipula del contratto, ritenuto che la definizione dei dettagli tecnico-economici debba trovare soluzione in breve tempo, si è ritenuto opportuno adottare con DD 848 del 31 dicembre 2019 un provvedimento di emergenza ai sensi dell’art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, riguardante l’imposizione degli obblighi di servizio con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario regionale, per il primo semestre dell’anno 2020 nelle more della stipulazione del previsto CDS di cui alla nota prot. n. 11642/2018 del 31/12/2018.

Sul provvedimento di affidamento sopra descritto Trenitalia ha presentato in data 30/1/2020 ricorso per l’annullamento presso il Tar Piemonte

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

3.1.3. Servizi di navigazione sul lago d’Orta

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 ha terminato la propria attività valutazione dell'offerta pervenuta nel mese di dicembre 2019 ed ha affidato il servizio nel gennaio 2020.

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

3.1.4. Affidamento Servizi di TPL

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 scaduti ed operanti ai sensi dell'art. 5 del Regolamento CE 1370/2007.

3.1.4.1. Bacino Metropolitano di Torino

Nel 2019 si sono concluse le attività per l'affidamento tramite gara del Servizio Ferroviario Metropolitano: ciò dovrebbe consentire ad avvenuto subentro del Soggetto aggiudicatario e avvio della Fase 1 della proposta progettuale presentata (presumibilmente nel corso del 2020) un percepibile miglioramento della quantità e della regolarità del servizio offerto ulteriormente migliorabile quando sulle Linee del SFM potrà essere impiegato il nuovo materiale rotabile.

Il Progetto aggiudicatario evidenzia anche una serie di Linee autobus (essenzialmente afferenti al Contratto di TPL Extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino) con potenziale collaborativo del SFM: è già stata avviato con il Consorzio Extra.TO un primo esame dei contenuti progettuali anche ai fini di un loro eventuale utilizzo nel quadro delle attività necessarie a garantire il riallineamento tra il valore della produzione erogata e le limitate risorse disponibili al suo finanziamento.

Sono state altresì avviate, come da indicazioni dell'Assemblea di Bacino, le attività volte a consolidare e uniformare la diffusione e il funzionamento dei Servizi a chiamata sul territorio, dimostratisi nel tempo essenziali per garantire un'offerta di mobilità flessibile, sostenibile e accessibile a quei territorio/direttrici in cui la rarefazione della domanda non rende possibile fornire una risposta con il TPL c.d. "ordinario".

3.1.4.2. 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.

Tabella 37 - investimenti bus

AUTOBUS	totale investimenti bus 2011-2015	totale investimenti bus 2016-2019	totale investimenti bus 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%

Tabella 38 - investimenti BIP

BIP	totale investimenti bip 2011-2015	totale investimenti bip 2016-2019	totale investimenti 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.

L'Agenzia ha quindi redatto un conto economico simulato 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 stati 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 sovracompenrazione.

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.

In data 05/08/2019 si è proceduto alla stipula dell’atto di proroga (rep. contratti n. 224 del 05/08/2019) con decorrenza 23/12/2019 – 09/06/2024, dopo aver verificato la stipula da parte del Consorzio Granda Bus delle fidejussioni bancarie a garanzia degli obblighi discendenti all’Atto di proroga.

Avverso la Determinazione n. 313/2019 dell’Agenzia, la SADEM S.p.A., operatore attivo nel mercato di riferimento, proponeva ricorso notificato in data 19/07/2019 sia alla AMP che al Consorzio Granda Bus, chiedendone l’annullamento per vizi di violazione di legge ed eccesso di potere, articolati in cinque motivi distinti, e chiedendo altresì la declaratoria di inefficacia, ai sensi dell’art. 121 ed, in subordine, 122 c.p.a. dell’atto di proroga nel frattempo sottoscritto.

In data 25/09/2019 inoltre SADEM SpA depositava atto di motivi aggiunti al ricorso principale, integrando, con altri quattro motivi, l’architettura delle proprie doglianze.

In data 5/11/2019 l’Agenzia per la Mobilità Piemontese si costituiva, depositando una memoria con cui controdeduceva su tutte le censure di parte ricorrente. Il Consorzio Granda Bus si era costituito in data 20/09/2019.

In data 26/11/2019 SADEM S.p.A. proponeva istanza di mutamento del rito ordinario, con cui originariamente era stata proposta la causa, in rito speciale abbreviato ai sensi dell’art. 119, comma 1, lett. a) e 120 del c.p.a. Con Decreto n.192/2019 tale istanza veniva accolta dal Tribunale Amministrativo Regionale (T.A.R.) del Piemonte.

Nella pubblica udienza del 4/03/2020 la causa veniva introitata per la decisione, dopo che nel mese di febbraio sia SADEM che AMP e il Consorzio avevano depositato ulteriore documentazione.

Con sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale (T.A.R.) per il Piemonte n. 219/2020, pubblicata il 26/03/2020, il Tribunale ha rigettato il citato ricorso, relativamente a tutti i motivi avanzati da SADEM, confermando la legittimità del provvedimento di proroga adottato dall’Agenzia con Determinazione n. 313/19.

3.1.4.3. Bacino Sud-Est

In relazione a quanto definito con la delibera del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia n. 28 del 25/11/2016 è stato predisposto l’Avviso 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 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. 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.

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione, dal 1° gennaio 2019 il Comune di Novi Ligure ha trasferito all'Agenzia la titolarità del Contratto di Servizio per il TPL Urbano sul proprio territorio. Per completare il quadro di raggruppamento in un'unica unità gestionale dei Servizi di TPL afferenti al Bacino, restano al momento ancora esclusi i Contratti relativi ai Servizi di TPL Urbani nei Comuni di Asti e Casale Monferrato, la cui titolarità permane in capo alle rispettive Amministrazioni Comunali.

Nel 2019 è stato inoltre avviato con le Società concessionarie l'approfondimento esecutivo del Progetto di Riorganizzazione dei Servizi di TPL Extraurbani afferenti al territorio della Provincia di Asti, predisposto dal Consorzio COAS con l'aiuto della Società META e la collaborazione della Provincia e finalizzato ad aumentare riconoscibilità, interoperabilità, efficacia, efficienza e sostenibilità dei servizi offerti. Si prevede che il Progetto nella sua versione definitiva, previo opportuno confronto con le Amministrazioni territorialmente interessate, possa trovare attuazione per fasi successive nel corso del 2020.

3.1.4.4. Bacino Nord-Est

In relazione a quanto definito con la delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 28 del 25/11/2016 è stato predisposto l'Avviso 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" 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.

È 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;

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.

In previsione delle procedure di gara, nel corso del 2019 le Società concessionarie dei Servizi di TPL Extraurbano nel territorio delle Province di Novara e del VCO si sono costituite in Associazione Temporanea di Imprese. La medesima disponibilità è stata comunicata dalle Società concessionarie dei Servizi di TPL Extraurbano nel territorio delle Province di Biella e di Vercelli.

Le attività esposte nei paragrafi precedenti sono previste nel PEG 2019 all'obiettivo 1.IV - **Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici.**

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

Tabella 39 - ripartizione storica delle risorse tra i Bacini

	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
Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:	270.850.562	270.850.562	270.850.562
Totale Servizi Ferroviari	219.249.438	219.249.438	219.249.438
TOTALE SERVIZI	490.100.000	490.100.000	490.100.000
Spese di funzionamento	4.900.000	4.900.000	4.900.000
CCNL	40.000.000	40.000.000	40.000.000
TOTALE RISORSE REGIONALI	535.000.000	535.000.000	535.000.000

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.

Con nota del 01 ottobre 2019 (prot. AMP n. 9591/2019), l'Assessore Competente della Regione Piemonte comunicava all'Agenzia che "Tenuto conto delle verifiche tecniche effettuate dagli uffici si segnala la necessità delle seguenti modifiche e integrazioni per addivenire ad un documento pienamente coerente con gli indirizzi e rispondente alla finalità programmatica che gli è propria:

- ai sensi dell'art. 4, comma 5, lett. c) ... [omissis] ... quanto sintetizzato nella tabella 6.1 deve essere integrato e dettagliato maggiormente come specificato nei punti che seguono;
- le risorse assegnate devono essere suddivise per contratto di servizio o accordo di programma;
- con le risorse assegnate a ciascun contratto di servizio o accordo di programma, deve essere stimata una corrispondente produzione annua dei servizi per tipologia".

Faceva inoltre presente che:

- "maggiori servizi sia su gomma che su ferro o l'eventuale riapertura di alcune linee ferroviarie sospese devono trovare prioritariamente copertura nell'ambito delle risorse destinate a ciascun Bacino;
- l'eventuale riapertura al servizio di alcune linee ferroviarie "sospese" non elettrificate deve essere programmata in modo da risultare compatibile con il materiale diesel a disposizione o con i tempi di acquisizione dell'operatore ferroviario individuato.
- al fine di rendere coerente il PTS con il dettame normativo e assicurare l'acquisizione dell'Intesa sul Programma Triennale entro l'anno in corso, è necessario che i contenuti relativi ai servizi non ferroviari riportati nel paragrafo 5.1 - Programmazione dei servizi - vengano sostituiti, per i tre anni di vigenza del PTS, con i preventivi della produzione programmata per il 2019 per ciascun contratto di servizio o accordo di programma; ciascuna Assemblea di Bacino, per gli anni di validità del PTS successivi al primo, sulla scorta dell'istruttoria già agli atti, potrà valutare, nel rispetto delle risorse assegnate (regionali e locali), le modifiche da apportare alla programmazione prevista";

Concludendo che "Per tutto quanto sopra il giudizio di compatibilità è sospeso in attesa di ricevere la nuova proposta con le integrazioni richieste entro ottobre 2019".

Dal 01 al 10 ottobre 2019, alla luce della comunicazione dell'Assessore Competente della Regione Piemonte, veniva elaborato il nuovo testo che recepisce le indicazioni ricevute giungendo alla nuova versione Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 Versione 3.0 – 10 ottobre 2019.

La Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021. Versione 3.0 – 10 ottobre 2019 veniva condivisa ed approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con la Deliberazione C.d.A. n. 40 dell'11 ottobre 2019; con la medesima deliberazione veniva disposto

- *“di trasmettere tale proposta alla Regione Piemonte per gli adempimenti di competenza”*
- *“di proporre per l’approvazione la deliberazione alla Assemblea dell’Agenzia ai sensi dell’art. 4 comma 6 della legge regionale 1/2000”.*

Con lettera prot. n. 10176/2019 del 17 ottobre 2019 la Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021. Versione 3.0 – 10 ottobre 2019, completa degli allegati, veniva inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte comunicando che “Si è quindi completato l’iter di redazione del Programma Triennale ed è quindi possibile portare il documento in approvazione in Assemblea per l’acquisizione dell’intesa di cui all’art. 4 comma 5 della legge regionale 1 del 4 gennaio 2000”. La Proposta veniva quindi messa a disposizione degli Enti Consorziati nell'apposita sezione del sito istituzionale dell'Agenzia.



Con nota del 12 novembre 2019 (prot. AMP n. 11103/2019) il Direttore Opere Pubbliche Difesa del Suolo Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica della Regione Piemonte comunicava che la compatibilità finanziaria del PTS, per quanto riguarda i servizi, è assicurata dalle risorse assegnate a tal fine dalla Giunta regionale alla scrivente Direzione, facendo inoltre presente “che il PTS da portare in Assemblea per l’Intesa ex art. 4, comma 5 della L.R. 1/2000, non deve contenere allegati o note utili solo ai fini dell’istruttoria, come le note pervenute in sede di consultazioni o gli allegati che delineano la procedura utilizzata (da Allegato 0 ad Allegato 2)”.

Il giorno 02 dicembre 2019 aveva luogo l’Adunanza dell’Assemblea dell’Agenzia con all’ordine del giorno, tra gli altri punti, l’acquisizione dell’intesa di cui all’art. 4 comma 5 della legge regionale 1 del 4 gennaio 2000. Nel corso dell’Adunanza il Direttore dell’Agenzia informava che la Regione Piemonte, con nota prot. n. /A1809A del 12 novembre 2019 (prot. AMP n. 11103/2019) del Direttore Opere Pubbliche Difesa del Suolo Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica richiedeva “che il PTS da portare in Assemblea per l’Intesa ex art. 4, comma 5 della L.R. 1/2000, non deve contenere allegati o note utili solo ai fini dell’istruttoria, come le note pervenute in sede di consultazioni o gli allegati che delineano la procedura utilizzata (da Allegato 0 ad Allegato 2)”. Inoltre l’Assessore competente della Regione Piemonte, in qualità di Presidente dell’Assemblea, proponeva un emendamento, che veniva approvato, per indicare che “gli avvisi di preinformazione per le procedure di gara per l’affidamento dei servizi non ferroviari saranno pubblicati in tempi successivi all’approvazione del Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 - ai sensi dell’art.4 della L.R. 1/2000 - e comunque nel rispetto della normativa di settore vigente al momento”. L’Assemblea deliberava

- *“di approvare ai sensi dell’articolo 6, comma 3 dello Statuto dell’Agenzia e dell’articolo 4 comma 5 della legge regionale 1/2000 la «Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021. Versione 3.0 – 10 ottobre 2019» emendata ed integrata con le indicazioni ricevute dalla Regione Piemonte”;*
- *“di trasmettere tale proposta alla Regione Piemonte per gli adempimenti di competenza”;*

- “di approvare il documento «Osservazioni e proposte sulla programmazione dei servizi TPL di Bacino nel triennio 2019-2021»”.

Sulla base di quanto deliberato dall’Assemblea veniva completata dagli uffici dell’Agenzia la versione finale Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 Versione 3.1 – 02 dicembre 2019.

In questa ultima versione

- non si fa più riferimento all’ex Allegato 0 - *INDIRIZZI DELLA REGIONE PIEMONTE PER IL PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI TPL 2019-2021* e all’ex Allegato 2 - *RELAZIONE EX DELIBERA ART 48/2017*;
- l’ex Appendice A - *PERCORSO DI APPROVAZIONE DEL PTS 2019-2021* è stata eliminata;
- l’ex Allegato 3 costituisce la nuova *Appendice A - ALGORITMI DI DETERMINAZIONE E DI RIPARTIZIONE DEGLI INTROITI DELLA TARIFFA PAY-PER-USE*;
- l’ex Allegato 1 assume la veste di documento autonomo dal titolo *OSSERVAZIONI E PROPOSTE SULLA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI TPL DI BACINO NEL TRIENNIO 2019-2021*;
- sono stati inseriti o aggiornati alcuni dati sulle produzioni di servizio in base a nuove informazioni nel frattempo rese disponibili.

Con lettera prot. n. 12197/2019 del 06 dicembre 2019 l’Agenzia comunicava al competente Assessore della Regione Piemonte l’acquisizione dell’Intesa sulla proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 di cui all’art. 4 comma 5 della legge regionale 1 del 4 gennaio 2000, avvenuta nel corso dell’Adunanza del 02 dicembre 2019 dell’Assemblea dell’Agenzia.

Con la stessa lettera venivano trasmessi, per gli adempimenti di competenza, i seguenti documenti

- Deliberazione dell’Assemblea dell’Agenzia n. 10/2019 del 2 dicembre 2019;
- Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 Versione 3.1 – 02 dicembre 2019.

Venivano inoltre trasmessi, per completezza di informazione, i seguenti ulteriori documenti:

- Documento *OSSERVAZIONI E PROPOSTE SULLA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI tpl di bacino NEL TRIENNIO 2019-2021*;
- Documento *Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 - Cronologia* [aggiornato al 02-12-2019].



Si è in attesa del provvedimento di approvazione da parte della Regione.

Tali attività sono previste nel PEG 2019 all’obiettivo **1.V - Programma Triennale dei Servizi e Programma degli investimenti**

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 soppresses 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	generazione	R	R	R	R	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97		
km	numero treno/linea bus	20141	20143	20145	20147	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS		
km	periodicità	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	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47		
0	RV da Torino	a	6:02	7:02	8:02	9:02	11:02	13:02	14:02	16:02	17:02	18:02	19:02	21:02							
0	Savigliano	p	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								
	Scarnafigi						10:10			12:10			14:10								
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		
14	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	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52		
14	Sfm7 per Torino	p	7:10		8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10		

km	generazione	R	97	R	R	R	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	
km	numero treno/linea bus	20140	97	20142	20144	20146	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	
km	periodicità	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			14:30							
	Monasterolo			7:07				10:37		12:37			14:37							
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
14	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	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	
14	Sfm7 per Torino	p	7:10		8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	

LEGENDA	
R	Treni R Saluzzo-Savigliano
97	bus linea 97

PERIODICITÀ	
FERS	Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al venerdì

NOTE	
SCOL	Corsa scolastica: circola nei giorni di apertura delle scuole
noSCOL	Corsa non scolastica: circola nei giorni di chiusura delle scuole

GIORNI SCOLASTICI 2018/2019	
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 4 - 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.

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.

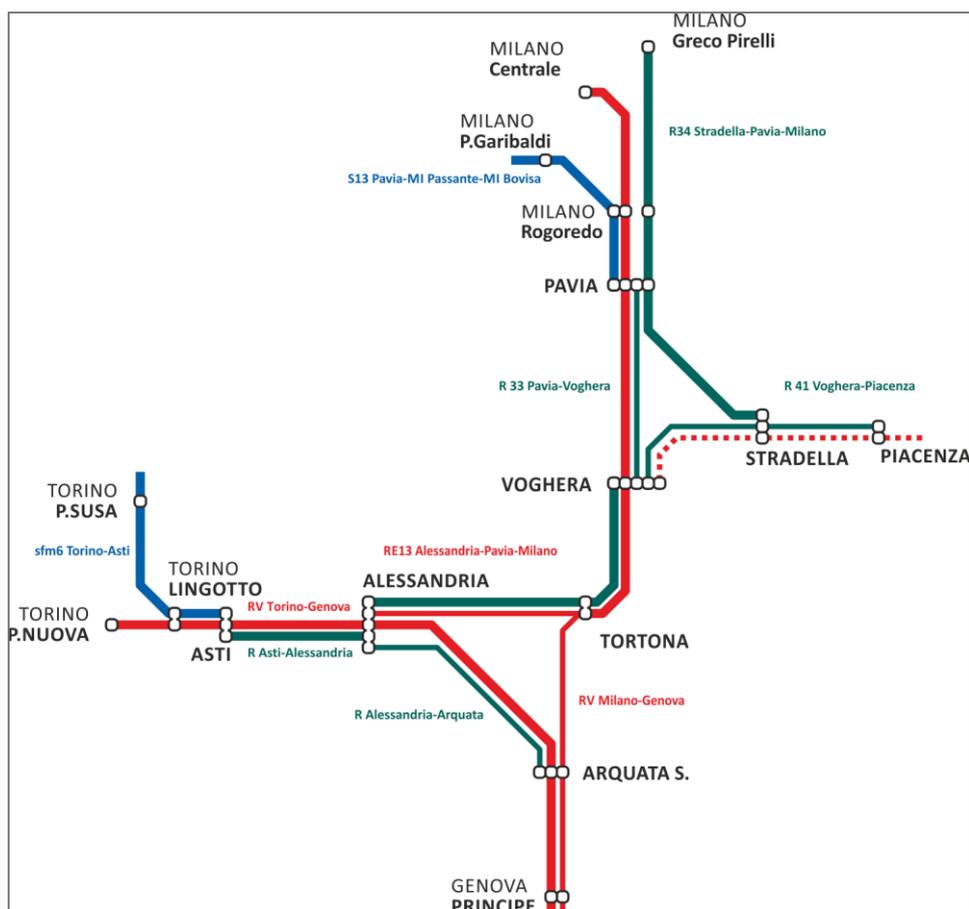


Figura 5 - Asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano) Schema del servizio attuale (in rosso i servizi regionali diretti (RV e RE), In verde i servizi regionali, in blu i servizi suburbani/metropolitani)

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.

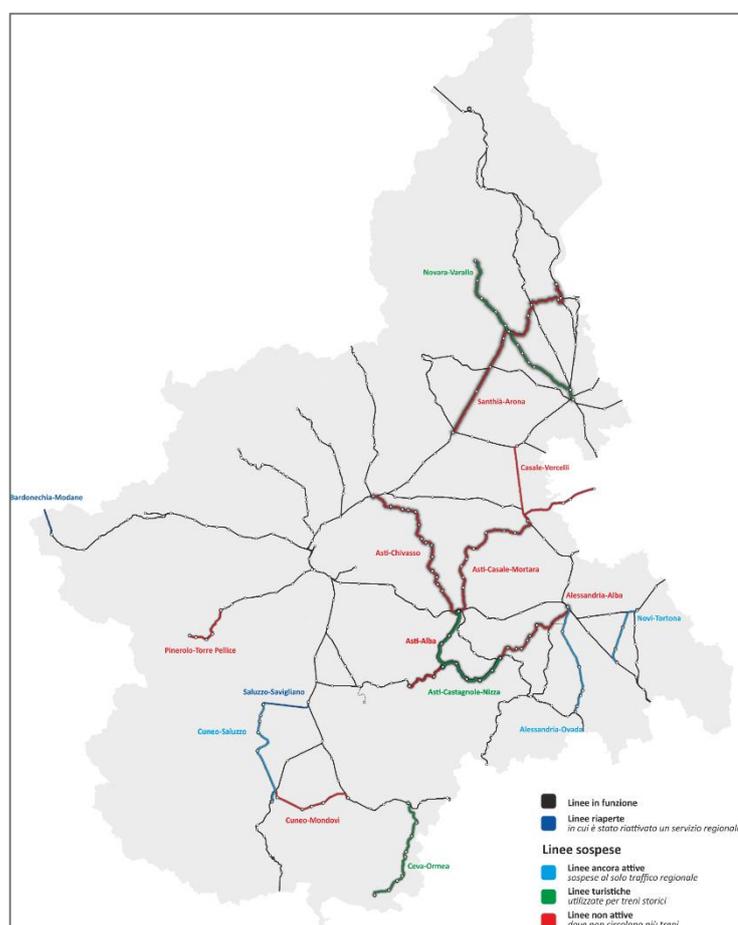


Figura 6 - Mappa delle linee sospese

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/in-produzione>

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

Metropolitano

Per quanto riguarda il Sistema di metropolitana di Torino, sono proseguiti i lavori di costruzione per l'estensione a sud della Linea 1 fino a Piazza Bengasi, la cui attivazione del servizio è prevista per fine 2021. Nel corso del 2019 è stato inoltre sviluppato lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta centrale della Linea 2, lungo un tracciato che si sviluppa da nord-est a sud-ovest, tra la Stazione Rebaudengo Fossata e Mirafiori con i relativi prolungamenti nord-est, nel Comune di San Mauro, e sud-ovest, nei Comuni di di Beinasco, Orbassano e Rivalta, con i relativi depositi.

L'azione dell'Agenzia è stata, e sarà, improntata (per quanto nelle proprie competenze) a rendere quanto più possibile facile e comodo l'accesso ed il trasferimento da/a altri (sotto)sistemi di trasporto, in primo luogo il trasporto pubblico di superficie, nonché a rendere l'intero sistema sostenibile anche dal punto di vista degli oneri gestionali.

Per quanto riguarda il sistema tranviario di Torino, l'Agenzia ha fornito il proprio supporto tecnico per la redazione di istanze, presentate dal Comune di Torino, per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile tranviario, nonché per interventi di miglioramento della rete e per il miglioramento delle prestazioni del sistema tranviario (velocità e regolarità) cercando di favorire:

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

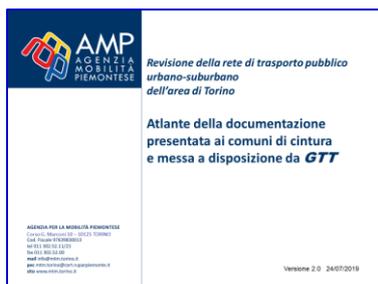


Per quanto concerne la rete automobilistica della città di Torino si è lavorato sulla revisione della rete, in coerenza con quanto previsto dal piano industriale predisposto da GTT, ed oggetto di specifica intesa nel corso del 2018.

Le linee di azione, già individuate riguardano:

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

Nel secondo semestre del 2019 l'Agenzia ha organizzato numerosi specifici incontri con le Amministrazioni comunali interessate, distinti per quadrante geografico, per l'illustrazione delle variazioni di servizio proposte e per la raccolta di osservazioni.



L’Agenzia ha effettuato specifiche analisi e valutazioni tecniche e di sostenibilità del servizio al fine di verificare la soddisfazione della domanda di mobilità e le variazioni di servizio proposte.

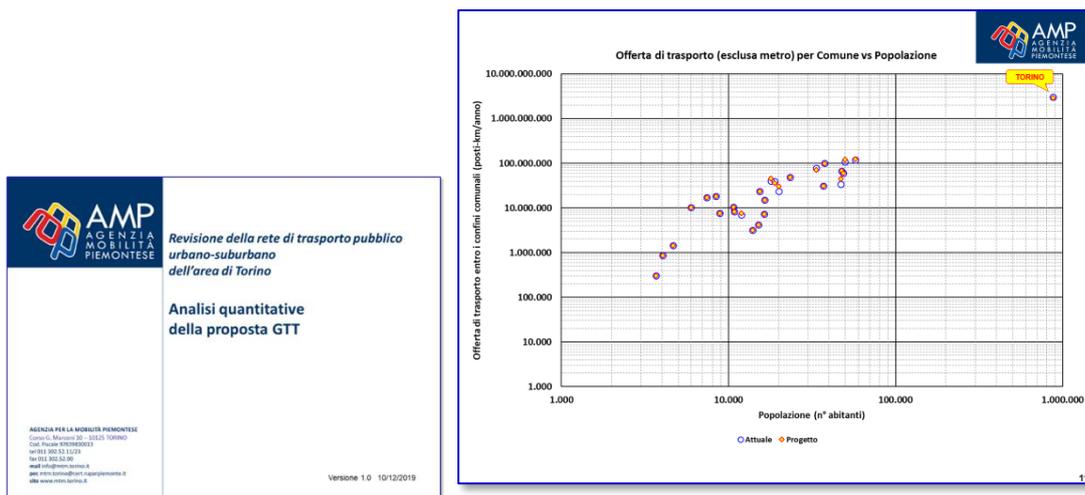
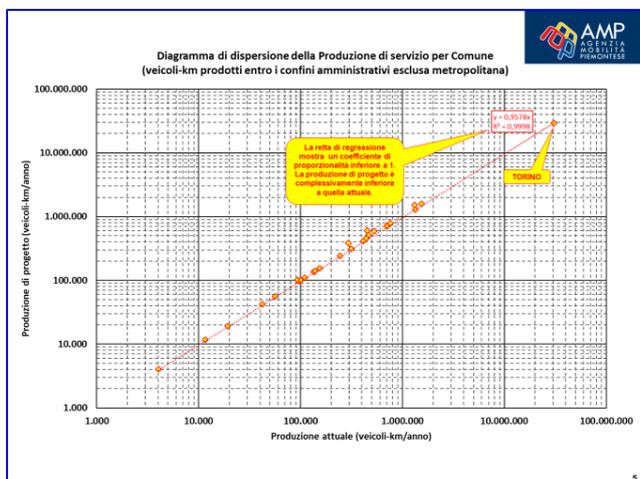


Figura 7 – analisi qualitative dell’offerta GTT



Infine, per quanto concerne il resto dei servizi automobilistici operanti nell’ambito della Città Metropolitana di Torino, l’azione dell’Agenzia è stata improntata al raggiungimento dell’equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati con linee di azione rivolte a :

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM, compatibilmente con gli spazi destinabili al TPL di superficie in prossimità delle stazioni
- rafforzamento dell’armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi;

- progressiva estensione e armonizzazione dei Servizi a chiamata (MeBUS e ProviBUS), tenuto conto anche dell'esito di specifici studi e analisi finalizzati a migliorarne la fruibilità e la sostenibilità.

Attraverso il confronto con l'Assemblea di Bacino si sono dettagliate e condivise specifiche linee programmatiche, in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, e formalizzate con la delibera dell'Assemblea n. 10 del 2 dicembre 2019.

L'AMP ha effettuato un'analisi, stazione per stazione, dei nodi di interscambio al fine di individuare i servizi automobilistici cooperativi al servizio ferroviario metropolitano. Analizzando i nodi di interscambio sono state selezionate tutte le linee transitanti o attestanti in prossimità delle stazioni/fermate ferroviarie. L'insieme di tali servizi automobilistici costituisce la rete di bus potenzialmente cooperativi.

Presentazione "BUS-SFM XL"



3.2.4. 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. Tale linee di azione sono state confermate dall'Assemblea di Bacino, in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, e formalizzate con la delibera dell'Assemblea n. 10 del 2 dicembre 2019.

3.2.4.1. 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

grandaBus | AMP AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE

Girare ALBA non è mai stato così comodo.

21 min

RACCA C.SO ENOTRIA

NOME
Andrea
PROFESSIONE
Sommelier
PASSIONE
Dolcetto

grandaBus | AMP AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE

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.

La rete urbana di TPL sarà considerata completa a seguito dell'integrazione con le future linee che collegheranno il nuovo Ospedale di Verduno e con quelle dirette verso Langhe e Roero, tramite il coordinamento strutturato di percorsi ed orari tra le linee urbane ed extraurbane, 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. Tale sviluppo ulteriore è previsto nell'anno 2020, con l'apertura dell'Ospedale a Verduno, che richiederà una revisione del servizio in termini di orari e di percorsi integrati urbano/extraurbano.

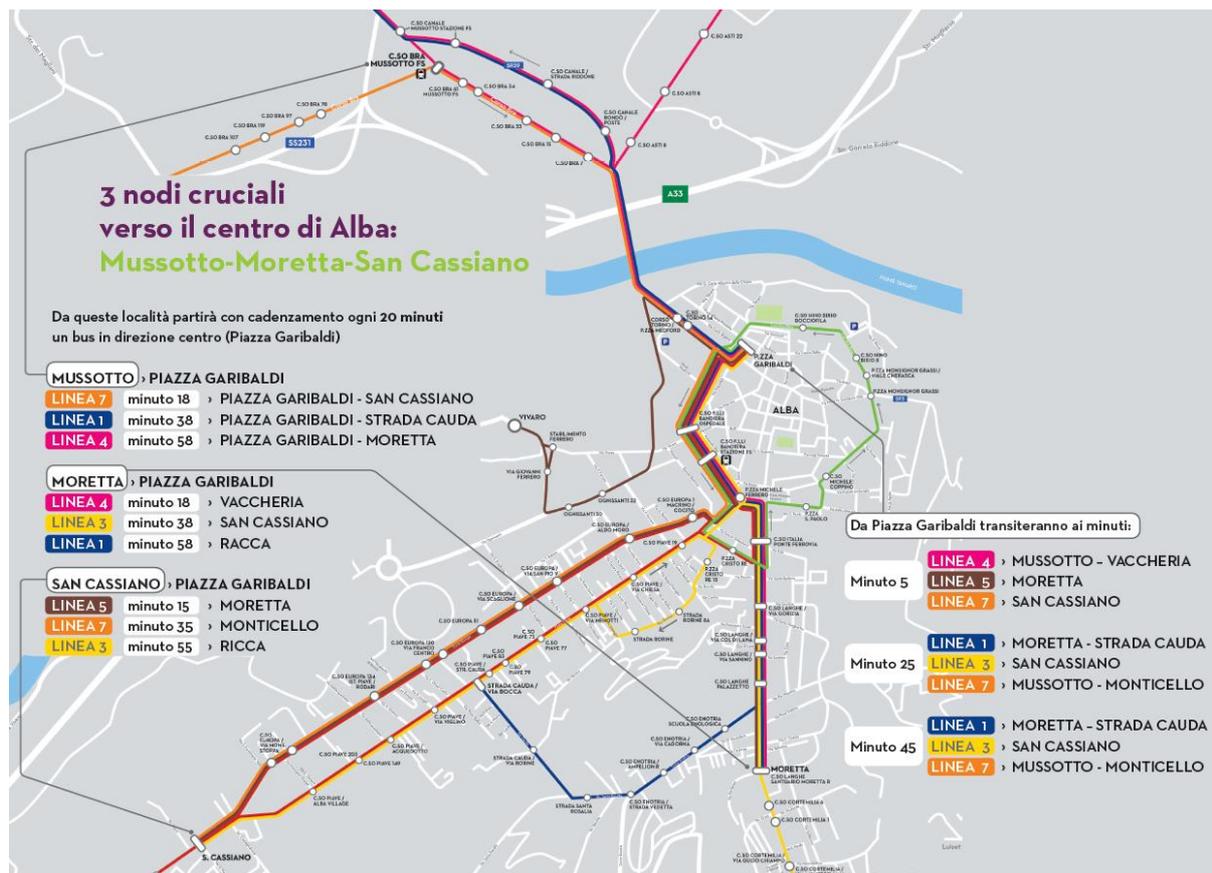


Figura 8 – Rete urbana di Alba

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



Figura 9 – Schema della rete urbana e conurbata di Cuneo



Figura 10 - 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 11 – 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 Carassone;
- istituzione, in via sperimentale, di un servizio a chiamata per le frazioni.

SAVIGLIANO

Negli ultimi mesi del 2019, si è completato il progetto della riorganizzazione completa della rete urbana, prevedendo le seguenti variazioni da attuare nei primi mesi del 2020:

Linea 1 blu:

- Nuovo percorso che collega i punti strategici della città come la stazione, l'ospedale, il palasport e la biblioteca, raggiungendo verso nord anche l'area del centro commerciale;
- revisione degli orari di esercizio nei periodi invernale (con frequenza ai 30') ed estivo (frequenza ai 60');
- prolungamento al cimitero nelle giornate di mercoledì e sabato in sostituzione della linea cimitero contestualmente soppressa.

Linea 2 rossa:

- potenziamento del servizio con esercizio esteso dal lunedì al sabato per l'intera giornata, con frequenza ai 30' nel periodo invernale e ai 60' nel periodo estivo;
- revisione del percorso a servizio dei quartieri di Savigliano (con estensione a Suniglia e Vernetta, oltre al servizio per Borgo Marene e Consolata già esistente), con transito dal Municipio, da piazza della Misericordia e dalla Piscina;
- interscambio con la linea 1 Blu in corso San Nazario Sauro, alle fermate Vega e San Giovanni;
- prolungamento alla ludoteca comunale nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì pomeriggio

FOSSANO

Rimane invece ancora da definire il progetto operativo per la revisione 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.

3.2.4.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana

Dal 2016-2017, con l'acquisizione dei Contratti di TPL dell'intero Bacino da parte dell'Agenzia, è iniziato un percorso di analisi e valutazione sulle diverse linee della rete extraurbana provinciale, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste dei territori, preliminare ad una riorganizzazione della rete volta a migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia previsti dalla Regione Piemonte in attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti definiti a livello nazionale.

Le linee di azione principali prevedono di:

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

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.

Infine, l'Atto di proroga (rep. contratti n. 224 del 05/08/2019) adottato nel corso del 2019 per il periodo contrattuale 23/12/2019-09/06/2024 prevede all'articolo 4 la necessità di procedere ad una revisione e razionalizzazione del servizio, coerentemente agli interventi in fase di attuazione previsti dal "Patto della mobilità", nei limiti della produzione di 13.750.000 vett-km/annua; tali percorrenze rappresentano l'offerta complessiva su base annua sull'intero bacino, soggetta ad obblighi di servizio e per la quale sono previste le apposite compensazioni economiche, così ripartite nelle diverse tipologie di servizio:

Tabella 40 - Produzione annua servizi Bacino Sud

<i>Tipologia di servizio</i>	<i>Produzione annua (v*km)</i>
Servizi extraurbani XU	10.395.555
Servizi urbani UB	3.112.834
Servizi in Area a Domanda Debole	209.611
Servizi Funicolare Mondovì	32.000
Totale Servizi Contratto anno 2020	13.750.000

L'operazione di razionalizzazione prevede in particolare un'ottimizzazione del servizio della rete extraurbana: fin dai primi mesi del 2019, l'Agenzia ha analizzato la rete dei servizi extraurbani per identificare possibili interventi tali da ridurre le percorrenze senza compromettere la fruizione del

servizio da parte dell'utenza e senza aggravii di costi per il Consorzio. Le proposte trasmesse al Consorzio sono state oggetto di approfondimenti congiunti successivi, in particolare negli ultimi mesi del 2019, senza pervenire ad un quadro condiviso.

I primi mesi del 2020 pertanto richiederanno necessariamente di definire gli interventi da adottare, fermo restando che la produzione superiore a quella prevista contrattualmente a causa del ritardo nell'adozione dei provvedimenti di riorganizzazione non sarà contribuita, ma sarà considerata a carico del Consorzio Granda Bus.

3.2.4.3. 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.

3.2.5. **Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est**

Nel corso del 2015 il Consorzio COAS congiuntamente allo studio Meta ed in collaborazione con la Provincia di Asti, ha predisposto uno Studio di riordino della rete TPL extraurbana provinciale; tale proposta è stata condivisa dalla Provincia ed ha costituito elemento essenziale per la proroga del Contratto di Servizio in scadenza nel 2016; la proroga è stata formalizzata fra Provincia di Asti e Coas, con atto sottoscritto in data 17.06.2016, e risponde, tra l'altro, all'esigenza di valorizzare il servizio attraverso il miglioramento della qualità dello stesso, e la consistente riorganizzazione del servizio che il Consorzio COAS è intenzionato a porre in essere nel corso degli anni di vigenza contrattuale. La proroga impegna le parti a valorizzare il trasporto dell'area della Provincia di Asti, mediante l'attuazione per fasi successive di una nuova rete del trasporto locale legata allo Studio di riorganizzazione analizzato e positivamente valutato dal Consiglio provinciale, oltre che a proseguire un percorso di miglioramento della qualità del servizio, in particolare della puntualità, dell'affollamento, dell'informazione e dell'affidabilità dello stesso.

Gli interventi proposti mirano a costruire una rete semplificata, gerarchizzata ed integrata ed, a tali fini, lo studio prevede l'attuazione del riordino della rete TPL attraverso le seguenti linee di azione:

- gerarchizzazione della rete, con identificazione di 5 linee di forza e 22 linee di adduzione;
- semplificazione della struttura di rete, con revisione delle linee locali ed eliminazione di numerose linee, caratterizzate da livelli di produzione molto contenuti e/o da frammentazione dell'orario o delle periodicità;
- cadenzamento d'orario e completa integrazione gomma-ferro nella stazione di Asti, e nei capisaldi esterni delle linee di forza (Chivasso, Casale, Alessandria, Acqui Terme, Alba);
- salvaguardia dei servizi dedicati all'utenza lavorativa o scolastica;

- sviluppo coerente dei servizi per aree a domanda debole (ADD), finalizzati essenzialmente al mantenimento della copertura territoriale del servizio.
- Estensione e miglioramento delle modalità di informazione all’utenza.

Dopo alcuni approfondimenti portati avanti congiuntamente con la provincia e COAS nel 2019, con il diretto coinvolgimento del COAS e di Meta, ha avuto inizio la fase attuativa analizzando sia il dettaglio degli orari delle nuove linee di progetto per essere coerenti con l’impiego dei fattori della produzione del COAS, sia le modalità operative-attuative dei servizi a chiamata, sia gli aspetti relativi alle c.d. “linee di confine”. A titolo esemplificativo si riporta la figura seguente che rappresenta lo schema delle linee di forza.

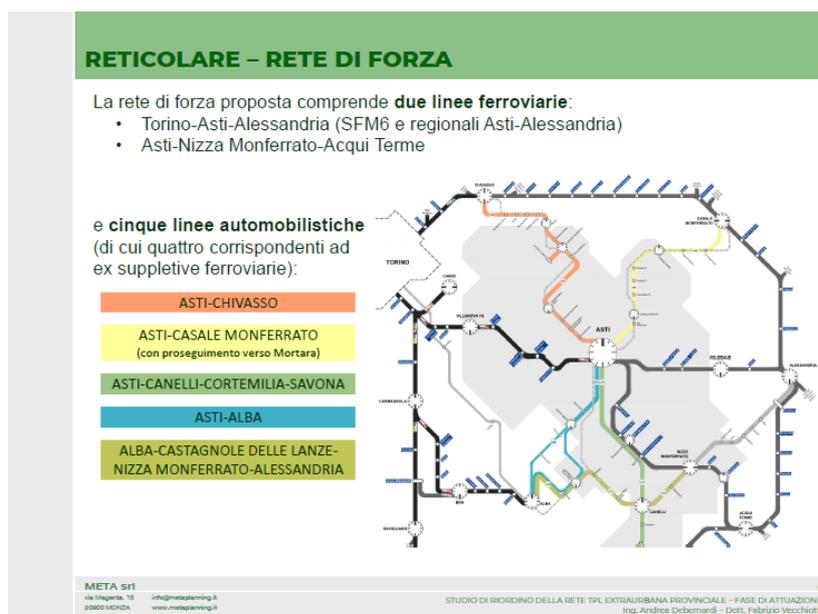


Figura 12 – Studio riordino rete Bacino Sud Est - Schema delle linee di forza

Su richiesta dell’Agenzia, il COAS con il supporto dello Studio META sta predisponendo ulteriori fascicoli informativi che esplicitano i contenuti progettuali per i diversi ambiti territoriali, in modo da aiutare gli Amministratori nella successiva fase di condivisione e approfondimento favorendoli anche nell’individuazione delle principali differenze/criticità/opportunità tra il servizio attuale e quello proposto.

Per quanto riguarda la porzione di territorio inerente la provincia di Alessandria è stato necessario coordinare la fase di subentro dell’impresa Autostradale all’interno del Consorzio SCAT e si è proseguito con interventi di manutenzione della rete finalizzati a soddisfare le esigenze di mobilità;

Attraverso il confronto con l’Assemblea di Bacino si sono dettagliate e condivise specifiche linee programmatiche, in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, e formalizzate con la delibera dell’Assemblea n. 10 del 2 dicembre 2019.

3.2.6. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est

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

Attraverso il confronto con l’Assemblea di Bacino si sono dettagliate e condivise specifiche linee programmatiche, in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, e formalizzate con la delibera dell’Assemblea n. 10 del 2 dicembre 2019.

L’Agenzia in collaborazione con Citec Italia srl, nell’ambito del progetto europeo TVA ha condotto un’analisi della domanda e offerta nell’Ossola con lo scopo di proporre una revisione della rete oggi

esistente tra Verbania, Domodossola e le valli attigue. Le risultanze dello studio sono state condivise con gli operatori del trasporto pubblico e con gli Enti territorialmente interessati. Si sono avanzate le prime ipotesi di rimodulazione degli orari e di miglioramento delle coincidenze gomma – ferro.

3.2.7. 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 5093 spostamenti con biciclette pieghevoli, 2811 spostamenti con biciclette elettriche, 1779 spostamenti con biciclette tradizionali per un totale di 823 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 e alla micromobilità.
- è proseguito nel primo semestre 2019 il coordinamento a livello piemontese del “progetto Espertover 65”, che prevede la formazione e l’informazione di gruppi di anziani sui temi della mobilità sostenibile e sulla sicurezza stradale. È inoltre proseguita la partecipazione al tavolo di coordinamento nazionale sulle stesse tematiche.

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

3.2.8. 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).
- **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.
- **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, oltre a rappresentanti della Commissione Europea DG Move e dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.
Nel mese di novembre 2019 ha ospitato l’EMTA General Meeting evento che ha visto la realizzazione di 3 momenti seminariali, il primo dedicato all’applicazione del Regolamento 1370, il secondo dedicato ai sistemi ferroviari metropolitani come spina dorsale di tali regioni, il terzo dedicato alle nuove professionalità necessarie all’interno degli staff delle agenzie della mobilità. Ad accompagnare i momenti di confronto sono state organizzate due visite tecniche, una presso

Il cantiere della metropolitana di Torino in piazza Bengasi, l'altra presso il centro di controllo del traffico di 5T raggiunto attraverso una breve "travel experience".
 Durante il meeting si sono tenute anche le elezioni per il rinnovo delle cariche previste dallo Statuto dell'Associazione EMTA.

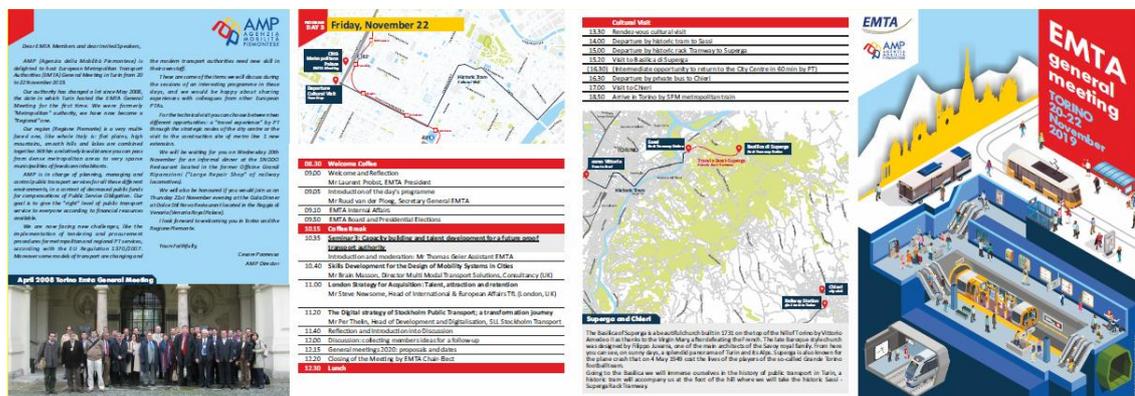


Figura 13 - Volantino EMTA General Meeting Torino 2019

All'Assemblea hanno partecipato le realtà metropolitane di Barcellona, Madrid, Copenaghen, Porto, Helsinki, Parigi, Praga, Londra, Vilnius, Berlino, Belgrado, Stoccolma, Salonicco, Vienna, Rotterdam, Oslo, Palma de Maiorca, Birmingham, Amsterdam, Cracovia e Lisbona. Inoltre hanno partecipato rappresentanti della Commissione Europea DG Move e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

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

4. Servizi e contratti

L'Agenzia gestisce 35 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 9 APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP.

4.1. La gestione dei contratti ferroviari

L'Agenzia amministra tre Contratti di Servizio ferroviario per l'esercizio sull'intero territorio del Piemonte e sulla tratta frontaliera 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.

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, a far data dall'anno 2018 (e per ciascun anno sino al subentro del nuovo concessionario ad esito dalla procedura di affidamento SFM) il volume del servizio programmato autorizzato è pari a circa 890.000 treno x km e 63.000 bus x km.

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 le agevolazioni tariffarie di cui all'art. 17, comma 5, del Contratto di servizio e l'onere dell'uso dell'infrastruttura di RFI per la tratta Settimo T.se – Torino Porta Susa fino alla concorrenza di 215.000 euro.

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

2. **Per i servizi eserciti da Trenitalia S.p.A.** il Contratto di riferimento per il 2019 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.

Per quanto riguarda la gestione della consuntivazione amministrativa del contratto si evidenzia che non sono ancora definiti i consuntivi 2017 e 2018 a causa della mancanza di informazioni da parte di Trenitalia circa gli ammortamenti e la reale disponibilità dei rotabili per il Contratto di servizio Piemonte che, seppur richieste, non sono ancora pervenute.

Nel corso del 2019 l'Agenzia ha effettuato un contraddittorio approfondito con Trenitalia per la definizione del saldo economico 2017, vista la cospicua differenza fra preventivo PEF e consuntivo per alcune voci di costo e considerato che il Contratto di servizio è stato sottoscritto nel mese di settembre del medesimo anno.

In particolare per:

- AMMORTAMENTI

Appare incomprensibile l'aumento delle quote di ammortamento a consuntivo. Poiché Trenitalia non ha mai comunicato le quote assegnate ai singoli rotabili, seppur richieste più volte, è stato impossibile effettuare riscontri.

Dai dati di consuntivo periodicamente ricevuti risulta il seguente andamento annuale della voce ammortamenti in M€:

2017	€ 54,459
2016	€ 50,993
2015	€ 44,546
2014	€ 44,374
2013	€ 41,896
2012	€ 39,725

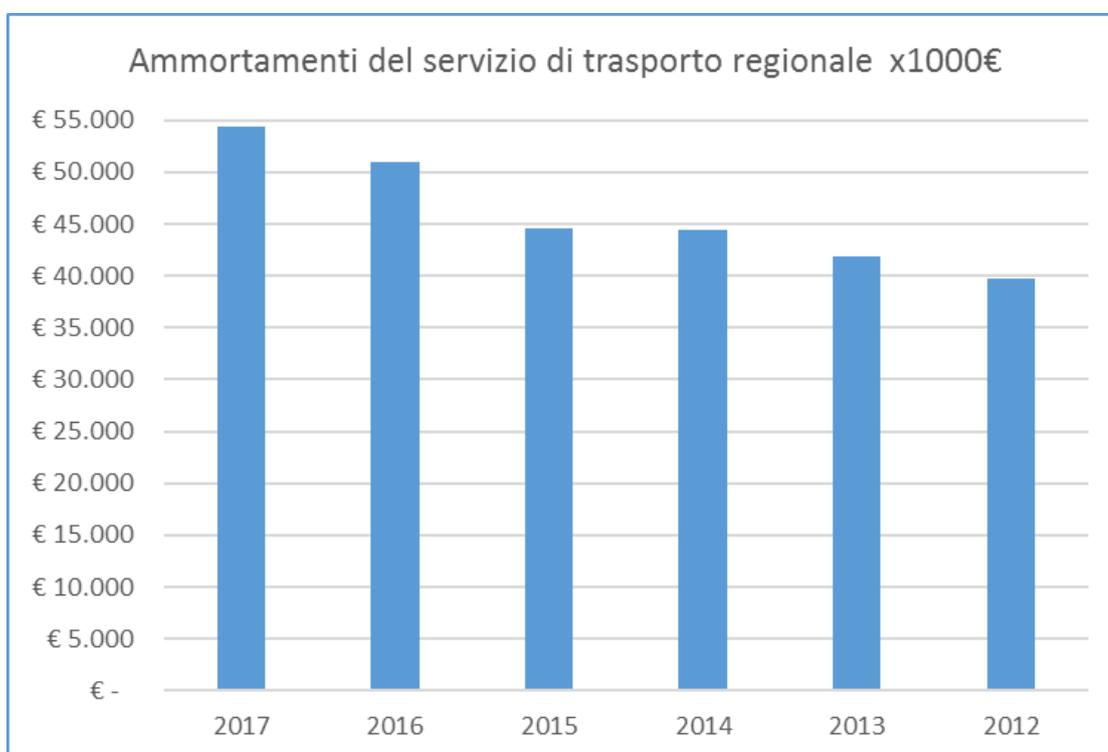


Figura 14 - ammortamenti del servizio di trasporto regionale

Nella fattispecie dei valori innanzi riportati è stato giustificato il trend in aumento degli ammortamenti fra il 2012 ed il 2015, considerati gli investimenti previsti dal Contratto di servizio regionale valido nel periodo 2011 - 2016 e tenuto conto dei riscontri effettuati sull'asset che hanno portato ai seguenti risultati:

- Revamping vetture nel periodo 2011 – 2014;
- Fornitura di vetture e semipilota doppio piano nel periodo 2012 – 2014;
- Fornitura di elettromotrici leggere nel 2014,

Viceversa non è stato possibile giustificare il trend in aumento degli ammortamenti nel periodo 2015 – 2017.

Oltre a ciò gli asset inviati all’Agenzia comprendevano anche i rotabili utilizzati per i servizi ferroviari della Regione Valle d’Aosta e non è stato evidenziato l’uso esclusivo per la Regione Piemonte del resto del materiale.

Da un’elaborazione parametrica del programma di esercizio, considerato che la separazione dei servizi diretti da Ivrea per Aosta e da Ivrea per Torino invalida una costruzione efficiente del turno dei materiali e valutata la necessità di inviare periodicamente i DMU a Novara per effettuare la manutenzione corrente, è risultato che:

- Per l’esercizio dei Diretti Ivrea-Chivasso-Torino è stato stimato siano necessari almeno 4 materiali (loc E464+6 vetture) al netto delle scorte;
- per i servizi Diretti e Locali tra Aosta e Ivrea, analizzando l’impiego massimo nell’ora di punta del mattino in cui sono tracciati numerosi servizi non cadenzati con un andamento monodirezionale verso Ivrea e considerando i treni in doppia composizione, è stato stimato siano necessari almeno 6 materiali (DMU).

Conseguentemente il valore degli ammortamenti dell’asset per l’anno 2017 che sarebbe stato in capo alla Regione Valle d’Aosta è stimato pari a 1,95 M€, al netto del valore delle scorte, avendo valutato che il costo a nuovo di un materiale del tipo DMU è stimato pari a 4,5 M€ e di un locomotore E464 è stimato pari a 2,270 M€ e avendo tenuto conto che il valore degli ammortamenti è frazionato in 24 annualità

Nondimeno l’Agenzia ha parimenti effettuato una stima degli ammortamenti del materiale rotabile utilizzato per la Regione Piemonte sulla base dei dati di cui agli asset annuali, alle declaratorie economiche annuali e all’ulteriore documentazione acquisita.

Tenuto conto:

- che l’ammortamento del valore di acquisto del MR è distribuito in 24 anni e l’ammortamento del valore delle manutenzioni incrementative e manutenzioni cicliche è distribuito in 5 anni;
- dell’anno di costruzione dei rotabili e del turn-over annuale del MR;
- del valore dei beni e della manutenzione iscritto nel libro ammortizzabili,

e ritenuto che il valore di acquisto del MR sia quello definito nella seguente tabella:

Tabella 41 - asset rotabili con età di esercizio < 24 anni

ASSET ROTABILI CON ETA' DI ESERCIZIO < 24 ANNI	Valore di Acquisto
E464N	€ 2.270.000
2Le736+1ALe506+1ALe426 (TAF)	€ 6.000.000
1ALe501+1Le220+1ALe502 (MINUETTO ELETTRICO)	€ 4.200.000
1ALn501+1Ln220+1ALn502 (MINUETTO DIESEL)	€ 4.500.000
ALe 425 (2ALe425+3Le425) JAZZ	€ 6.600.000
4nBBW+1npBBHW (VIVALTO)	€ 6.500.000

Il valore degli ammortamenti sostenuti per la Direzione Regionale Piemonte di Trenitalia è stato stimato nella seguente tabella:

Tabella 42 - ammortamenti sostenuti da Direzione regionale Trenitalia

ASSET ROTABILI CON ETA' DI ESERCIZIO < 24 ANNI	N.	AMMORTAMENTO VALORE A NUOVO	N.	AMMORTAMENTO MANUTENZIONE
E 464N	64	€ 6.053.333	64	€ 2.238.784
2Le736+1ALe506+1ALe426 (TAF)	13	€ 3.250.000	13	€ 153.231
1ALe501+1Le220+1ALe502 (MINUETTO ELETTRICO)	22	€ 3.850.000	22	€ -
1ALn501+1Ln220+1ALn502 (MINUETTO DIESEL)	29	€ 5.437.500	29	€ -
Alc 425 (2ALe425+3Le425) JAZZ	14	€ 2.625.000	14	€ -
4nBBW+1npBBHW (VIVALTO)	10	€ 2.708.333	10	€ -
VETURE	0	€ -	382	€ 4.834.974
AMMORTAMENTO ANNO		€ 23.924.167		€ 7.226.989

Pertanto per l’Agenzia il valore degli ammortamenti del materiale rotabile ammissibile per il 2017 è pari a 31,151 M€; confrontato con il valore dichiarato a consuntivo da Trenitalia, pari a 54,459 M€, risulta un costo maggiore di 23,308 M€

- STAFF e COMMERCIALE

Il PEF allegato al Contratto è stato calcolato dalla Società a ridosso dell’estate 2017, antecedentemente alla firma del contratto avvenuta nel mese di settembre.

Quindi non sembra ammissibile un aumento di circa il 6,3% nel consuntivo dei costi di Staff e Commerciale.

Ancor di più valutando che in sede di pre-consuntivo codesta Società ha comunicato di aver annullato 1061 turni di personale delle biglietterie.

- PEDAGGIO PER L’ACCESSO ALL’INFRASTRUTTURA

La partita economica derivante dall’accesso infrastruttura è stata pari a 61 M€ a preventivo e a 59,926 M€ a consuntivo. Questa somma è differente in maniera cospicua rispetto alle risultanze ricevute in data 06/06/2018 da Trenitalia in materia di reportistica di chiusura economica dell’annualità 2017.

Precisamente risulta che il pedaggio del servizio programmato in Regione Piemonte aggiornato al 31/12/2018 è pari a 49.568.601,23 euro, al lordo delle detrazioni che saranno applicate per servizi non resi.

Nel corso dell’annualità 2019 le Parti si sono incontrate più volte nel tentativo di conciliare il consuntivo; nondimeno l’Agenzia non ha ancora ricevuto la documentazione che suffraga i calcoli di Trenitalia.

Ancora in materia di pedaggio, con la pubblicazione delle Delibere n. 11/2009, n. 23/2009 e n. 43/2019 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha concluso un procedimento avviato con Delibera n. 138/2017 in materia di sistema tariffario per l’accesso all’infrastruttura ferroviaria e per i servizi connessi erogati dal gestore della medesima, in ottemperanza alle sentenze del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sez.Seconda) n. 1097 e n. 1098 del 2017.

In particolare con la Delibera n. 11/2019 del 14/02/2019, al numero 6., con riferimento all’impatto derivante dall’applicazione dei correttivi al livello dei canoni e dei corrispettivi afferenti al periodo antecedente al 1° gennaio 2019 in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle sentenze del TAR per il Piemonte innanzi richiamate, l’ART ha disposto che R.F.I. S.p.A. provveda ai conseguenti conguagli, concordando con gli aventi diritto le relative modalità attuative.

In più, l'art. 27, comma 2 bis, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 fissa le modalità di comunicazione dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria in ottemperanza ai criteri stabiliti dell'ART.

Alla luce dei provvedimenti innanzi presentati l'Agenzia ha avviato un contraddittorio con Trenitalia, non ancora concluso, per conoscere le interlocuzioni, anche formali, che l'Impresa ha avviato con R.F.I. S.p.A. al fine del conteggio dei maggiori corrispettivi richiesti dalla medesima Società e sostenuti dall'Amministrazione nel periodo antecedente al 1^ gennaio 2019 sulla base dei relativi Contratti di Servizio.

Sempre inerente la determinazione dei Pedaggi, nel corso del 2019 l'Agenzia ha effettuato, su indicazione dell'Osservatorio TPL del Ministero dei Trasporti, una serie di verifiche sulla correttezza ed esaustività sulle attribuzioni delle tracce alle singole Regioni o Province Autonome effettuata da RFI sui programmi di esercizio 2017 e 2018. In particolare si è effettuata una analisi puntuale delle relazioni programmate, delle competenze amministrative e delle località limite di competenza.

^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^

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.

Il 18/09/2019 l'Agenzia ha aggiudicato definitivamente la concessione del **servizio ferroviario SFM Torino - "bacino metropolitano" (CIG 763101619E)** a TRENITALIA S.p.A. 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; l'aggiudicazione è stata comunicata all'Operatore Economico il 25/09/2019, contestualmente all'invio del testo definitivo del Contratto e dei relativi allegati, al fine di avviare il servizio in data 08/12/2019.

Tuttavia, in data 16/10/2019, la Divisione Passeggeri di Trenitalia S.p.A. ha informato l'Agenzia di non poter firmare il Contratto di servizio sia perché *"la facoltà di scioglimento anticipato del rapporto contrattuale sarebbe dovuta essere esercitata dall'Agenzia almeno con un anno di anticipo"*, sia per *"le articolate procedure relative al personale e al materiale rotabile della Società GTT e l'acquisizione della estensione del Certificato di Sicurezza"*, richiedendo nel contempo il posticipo della decorrenza contrattuale al cambio orario di dicembre 2020.

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, coerente con le risorse destinabili al servizio.

Nondimeno il 20/12/2019 Trenitalia ha presentato i seguenti scenari per un contratto della durata di 10 anni percorribili a seconda delle risorse regionali disponibili e degli aumenti tariffari predisposti dalle Amministrazioni:

Tabella 43 - scenari contrattuali presentati da Trenitalia

	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4	SCENARIO 5
COMPENSAZIONI M€					
Contratto anno (1)	110	110	110	126	153

Contratto anno (10)	128	128	128	146	178
Investimenti M€					
Fondi Regionali FSC	110	110	110	110	110
Fondi Trenitalia	0	0	0	~400	~400
Investimenti n.treni nuovi					
POP	15	0	0	23	23
ROCK	0	11	0	23	23
Aumenti tariffari	ISTAT + n.6 aumenti del 7%	ISTAT + n.6 aumenti del 7%	ISTAT	ISTAT + n.6 aumenti del 7%	ISTAT
Volume Produzione	Attuale	Attuale	Attuale - 30%	Attuale	Attuale

In ogni caso il quadro complessivo dello sviluppo dell'SFR troverà conferma all'interno della procedura di affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. ai sensi dell'art. 5 comma 6 reg. CE 1370/2007.

Fermo restando il livello di produzione attuale (12,9 Milioni treni-Km x anno) sarà richiesto dall'EC un parco del materiale rotabile strettamente funzionale all'esercizio (riserve comprese) per ottenere una riduzione del numero complessivo di rotabili, con treni ad alta capacità per le linee RV (treni mono piano ad alta capacità per le linee RV Torino-Milano e Torino-Genova) e treni a media e bassa capacità elettrici e termici per le linee R.

Si è stimato che per effettuare il servizio SFR siano necessari 126 treni con caratteristiche tecniche e capacità di cui alla tabella seguente:

Tabella 44 - stima rotabili per SFR

TRAZIONE	CAPACITA'	N.TRENI
Elettrica	Alta mono piano (>600 posti)	23
Elettrica	Alta doppio piano (>450 posti)	16
Elettrica	Media (250-450 posti)	20
Elettrica	Bassa (<250 posti)	49
TRAZIONE	CAPACITA'	N.TRENI
Termica	Media (250-450 posti)	5
Termica	Bassa (<250 posti)	13
	totale	126

Quindi, in considerazione della spesa regionale disponibile, nel primo periodo contrattuale non sarà previsto alcun investimento di rinnovo del materiale rotabile da parte di Trenitalia che, peraltro, acquisirà la disponibilità dei treni di proprietà della Regione (flotta ex GTT -Minuetti elettrici).

Viceversa sarà previsto esclusivamente uno specifico programma di investimenti, stimato in circa 1,5 milioni di euro, finalizzato a dotare la flotta di sistemi di monitoraggio in tempo reale dell'esercizio e della qualità del servizio, con trasmissione delle informazioni ad una centrale operativa ad accesso diretto di Agenzia e Regione Piemonte.

Pertanto, nell'arco del primo triennio si prevede una riduzione del costo operativo di Trenitalia riveniente dalla riduzione delle somme da ammortamenti, dalla riduzione dei costi di

manutenzione, visto il numero inferiore di rotabili rispetto alla flotta di riferimento fino al 2019, e dal relativo minore utilizzo di spazi nelle officine, con recupero di efficienza gestionale.

Maggiori approfondimenti sono disponibili nel seguente documento dell’Agenzia, Versione 2.0 [9/10/2019]:



Particolare trattazione meritano alcuni progetti a favore dell’utenza il cui studio è stato avviato nel corso dell’anno 2019:

- A. Riorganizzazione delle missioni dei servizi ferroviari del bacino sud-est e nello specifico del nodo di Alessandria Si tratta di una revisione della missione delle linee esistenti per facilitare il raggiungimento delle Province di Alessandria e Asti dai capoluoghi di Lombardia e Liguria e viceversa.

Il progetto nasce dalla volontà di ristabilire efficienti collegamenti tra il sud est del Piemonte e le regioni confinanti poiché negli ultimi dieci anni c’è stata la soppressione dei servizi diretti operati per conto dell’Emilia Romagna e la progressiva rarefazione dei collegamenti a lunga percorrenza. Una esigenza molto sentita dal territorio considerato anche lo spostamento dei centri dello sviluppo economico verso il nord-est: attualmente l’area italiana con tassi di crescita più elevati è quella che si colloca nel «nuovo» triangolo industriale», ossia Milano-Padova-Bologna.

Storicamente terre di manifattura e di distretti, nonostante le debolezze strutturali, le Province di Alessandria e Asti hanno in sé elementi di resilienza, connessi alla loro antica tradizione industriale ad una vivacità imprenditoriale ancora presente e alla forte propensione all’innovazione. Avvicinare Asti e Alessandria da Milano e Genova e viceversa (in termini di tempo di viaggio) potrebbe alimentare il processo di rinnovamento e di rilancio del territorio.

Il servizio attuale prevede sette coppie di treni RE Alessandria-Pavia-Milano; a questi si aggiunge una coppia di treni diretti Asti – Alessandria – Milano, con partenza al mattino verso Milano e ritorno al pomeriggio dal lunedì al venerdì. Il tempo di percorrenza complessivo della linea RE Alessandria-Pavia-Milano è di 1 ora e 24 minuti con 6 fermate intermedie (Tortona, Voghera Lungavilla, Pavia, Milano Rogoredo, Milano Lambrate, Milano Centrale); la struttura del cadenzamento non è sviluppata in modo completo, con una rilevante fascia senza servizio al mattino.

Negli ultimi anni le strutture tecniche dell’Agenzia e delle regioni Lombardia e Liguria hanno collaborato tra loro per sviluppare le relazioni interregionali e realizzare una pianificazione

comune dei servizi al fine di migliorare la mobilità e ottimizzare le risorse economiche rispettivamente impiegate, finalizzandole ad un unico progetto coordinato di offerta. L

Per quanto riguarda i collegamenti sulla direttrice Asti - Alessandria - Voghera - Milano l’Agenzia ha realizzato diversi scenari di offerta: dall’analisi congiunta delle potenzialità delle diverse soluzioni si è scelto di sviluppare un progetto che prevede la realizzazione di un sistema di treni RE Milano-Alessandria (ogni ora) in coincidenza in quest’ultima stazione con i treni RV Torino-Genova.

I punti di forza della nuova proposta sono collegamenti più numerosi Alessandria – Milano (potenzialmente un treno all'ora) e consolidamento del nodo di Alessandria, con corrispondenze per Milano per gli utenti da altre località (ad es. Acqui). Nel nodo di Alessandria si ottiene un buon interscambio tra i RV Torino-Genova e i RV Alessandria-Milano consentendo collegamenti veloci Asti-Milano ogni ora. Si ipotizza un servizio orario in ora di punta ed un servizio biorario in ora di morbida, per un totale di 12 coppie di treni. È possibile estendere il servizio a tutte le ore. Rispetto al servizio attuale si prevede la realizzazione di 4 coppie di treni aggiuntivi Alessandria-Milano.

La stima della maggiore produzione necessaria per attivare lo scenario con servizi giornalieri è pari a ca 290.000 treni x km x anno, la produzione si svolge per due terzi in territorio lombardo. La stima della contribuzione è pari a ca 3,15 – 3,35 M€ x anno per il pedaggio calcolato sulla base degli attuali treni Asti-Milano e Alessandria-Milano, per il corrispettivo calcolato con i valori previsti dal contratto in vigore tra Regione Lombardia e Trenord nonché per l’ammortamento su 25 anni di un treno dal costo unitario di 9M€; parimenti la contribuzione in euro x km è stimata pari a 11,6 euro.

Nella figura seguente è raffigurato il nodo 30’ di Alessandria con lo spostamento dei collegamenti RE Alessandria – Milano, con le coincidenze sistematiche da Asti per Milano e viceversa, utilizzando sempre treni RV e RE (treni con poche fermate intermedie).

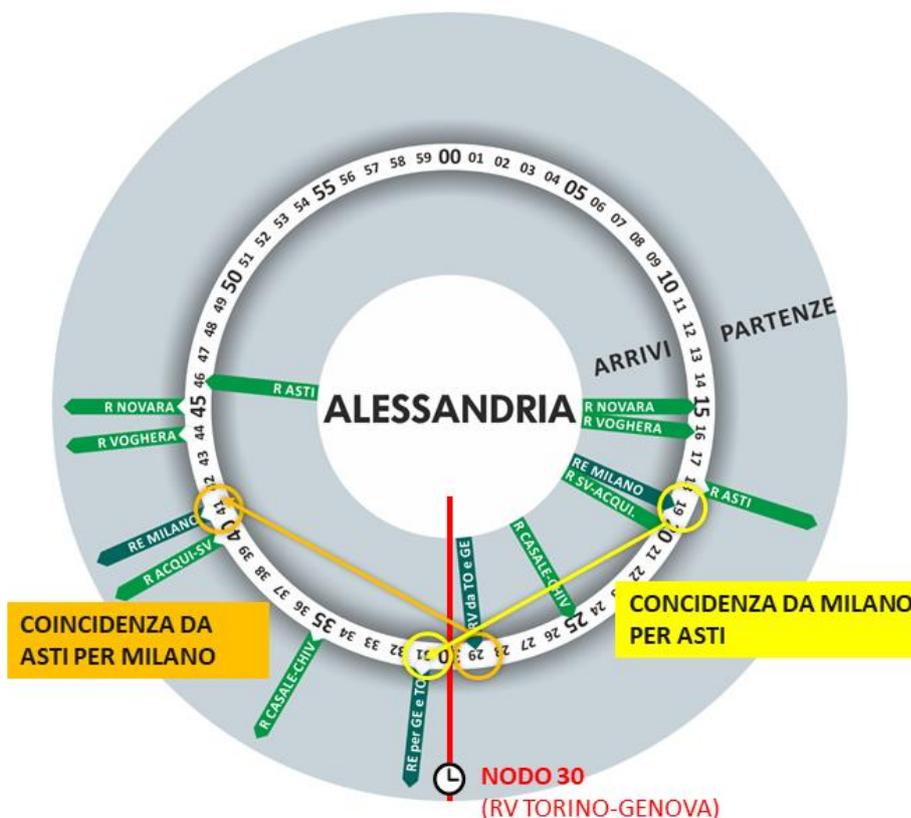


Figura 15 - Raffigurazione del nodo 30’ di Alessandria con le corrispondenze fra i treni RE Alessandria – Milano e i treni RV Torino – Genova.

Nel corso del 2020 saranno coinvolti i territori interessati dal progetto per acquisire ulteriori indicazioni di miglioramento; nel contempo sarà coinvolta RFI, per lo studio delle tracce, e i gestori del servizio per l'individuazione dell'eventuale materiale rotabile aggiuntivo. Si ipotizza di poter attuare il nuovo servizio al cambio orario di dicembre 2021,

In anticipo rispetto alla realizzazione del progetto innanzi descritto si intendono attuare alcuni interventi migliorativi modificando l'attuale orario. In particolare si cercherà di unificare le due linee R Asti - Alessandria e R Alessandria - Voghera, che attualmente non hanno corrispondenza, in un unico servizio R Asti Alessandria - Voghera. Il progetto è facilitato dal fatto che entrambe le linee sono gestite dalla Regione Piemonte e non dovrebbero esserci particolari difficoltà nell'individuazione delle tracce da parte di RFI.

L'attuale programmazione risponde all'esigenza di garantire la distribuzione dei viaggiatori da/per Torino (che rappresenta il flusso maggiore) con interscambio con i treni RV nei nodi di Asti e Alessandria. Sarebbe possibile, senza grosse variazioni di traccia, legare i due servizi in un unico servizio locale R Asti- Alessandria - Voghera con coincidenza a Voghera con i treni RE da/per Milano.

Fra i vantaggi di questo nuovo servizio si possono annoverare un solo interscambio tra Asti e Milano (utilizzando un treno lento con tutte le fermate), il possibile collegamento per Milano per le località intermedie tra Asti e Alessandria e non sono previste significative variazioni delle percorrenze chilometriche. Viceversa fra le possibili criticità si annovera possono emergere problematiche relative alla gestione del materiale rotabile (rispetto alla struttura dei treni su altre linee e all'invio dei treni al polo manutentivo di Alessandria), alla pianificazione dei treni studenti e delle attuali anomalie nel cadenzamento orario, soprattutto nella fascia oraria del mattino.

B. "Treni mare 2020". Per i servizi interregionali dal capoluogo piemontese alle cittadine turistiche del ponente ligure è stata avviata la condivisione con Trenitalia del progetto "Treni mare 2020", ovvero la redistribuzione dei treni di rinforzo programmati nel fine settimana estivo, potenziando il servizio il sabato.

Il progetto prevede di omogeneizzare l'offerta del servizio nelle giornate del sabato e festive e l'introduzione della prenotazione obbligatoria su tutti i treni e a pagamento solo per i treni critici per liberare lo storico sovraffollamento dei treni del sabato e dei festivi nella mattinata, in direzione mare, e nel pomeriggio, in direzione Torino, con un'offerta riequilibrata nelle due giornate, la garanzia di un viaggio qualitativamente adeguato con certezza del posto a sedere e, soprattutto, una maggior sicurezza a bordo a favore degli utenti in un ambiente più confortevole.

La necessità di redistribuire l'utenza è dovuta anche al fatto che le composizioni di materiale rotabile utilizzate da Trenitalia sono quelle massime rispetto alla capacità dell'infrastruttura ferroviaria.

Con la prenotazione obbligatoria a pagamento (per un valore massimo di 3 euro) Trenitalia potrà recuperare le spese per l'implementazione dei sistemi di vendita e per il controllo dell'accesso ai treni nelle stazioni di fermata.

3. **Per quanto concerne i servizi ferroviari frontalieri 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.

Il Contratto di Servizio prevede un potenziamento con le seguenti fasi:

- 1^ fase: 1^ semestre 2017: ripetizione del servizio in vigore fino al 11/12/2016;
- 2^ fase: 2^ semestre 2017: servizio a cadenzamento bi-orario;
- 3^ fase: periodo 2018 - 2021: servizio a cadenzamento bi-orario;

- 4^a fase: anno 2022: servizio a cadenzamento orario.

Nel corso del biennio 2018 - 2019 è stato necessario intervenire sulla gestione dei servizi per adeguare la produzione alla crescita cospicua della domanda di servizi nella tratta elvetica. Le parti hanno concordato i seguenti sviluppi:

Con l'avvio della 3 ^a fase del cadenzamento biorario incremento d'orario at ore 04.36 partenza da Domodossola nelle giornate di sabato e festivi at ore 00.26 partenza da Briga con servizio giornaliero.
Con l'avvio della 3 ^a fase at ore 22.22 partenza da Briga e at ore 22.58 partenza da Domodossola.
Dal 10/06/2018 1 coppia di servizi aggiuntiva (Briga p.19.22, Domo p. 19.58).
Dal 2019 mantenimento della coppia Briga p. ore 05:22, Domo p.ore 05:50 nelle giornate di sabato e festivi.

Il Contratto prevede che entro il primo semestre 2019 sia verificato il piano economico allegato con l'evidenza degli eventuali scostamenti rilevabili a consuntivo.

Pertanto nel corso del 2019 le parti hanno valorizzato economicamente la produzione di servizi autorizzata ed effettivamente erogata aggiuntiva rispetto alla programmazione indicata, per ciascun anno, all'Allegato 3 al Contratto.

Attraverso i conti economici presentati e discussi con BLS è stato verificato che la produzione di servizi ordinati in sede di programmazione annuale, aggiuntivi rispetto ai treni-km annui di cui agli Allegati 3 al Contratto, ha generato ulteriori costi rispetto a quelli indicati nei medesimi Allegati al Contratto.

Le Parti hanno concordano di valorizzare le compensazioni economiche dovute per i servizi aggiuntivi moltiplicando i treni-km autorizzati per il valore unitario di € 5,03 treno/km (o.f.e.).

I treni-km aggiuntivi ordinati in sede di programmazione per il 2018 sono stati 21.394 km e per il 2019 31.697 km.

I preconsuntivi economici stimano per il 2019 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 ha una spesa pari a ca 17.000.000 euro oltre iva, pari a 1.700.000 euro, per una somma complessiva di 18.700.000 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 da contratto di servizio è pari a 209.100.000 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, al lordo di penali e detrazioni;
- 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 saranno da aggiungere 159.435,91 euro oltre iva, pari a 15.943,59 euro, complessivamente pari a 175.379,50 euro per la produzione aggiuntiva autorizzata a completamento dell'offerta di servizi prevista contrattualmente.

Pertanto le spesa complessiva per BLS risulta pari a 464.309,91 euro oltre iva, corrispondente a 46.430,99 euro, complessivamente pari a 510.740,90.

4.1.1. **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 18.433.977 treni x km e 310.155 ore di servizio.

Si evidenzia il seguente andamento di programmazione dei servizi:

Tabella 45 - programmazione dei servizi Trenitalia

TRENITALIA	2015	2016	2017	2018	2019
(SFM + SFR) n. treni	258.849	259.164	258.013	258.086	263.396
(SFM + SFR) ore di servizio	302.141	305.789	305.693	303.896	310.155
(SFM + SFR) treni x km	18.036.133	18.104.392	18.223.692	18.142.665	18.433.977

Nel corso del periodo 2015 – 2019 l'orario di servizio è stato sostanzialmente confermato; l'incremento di produzione nel 2019 è dovuto principalmente a:

- la riapertura all'esercizio della tratta Savigliano - Saluzzo per ca 60.000 tr x km;
- l'allungamento a Modane dei treni del Sfm3 originariamente diretti a Bardonecchia per ca 20.000 treni x km;
- il prolungamento in orario di una coppia di treni giornalieri sulla linea Novara – Domodossola per ca 25.000 treni x km;
- la riorganizzazione del programma di servizi nel bacino sud e precisamente sulle linee Sfm4 (Torino – Bra – Alba), i treni aggiuntivi effettuati per la manifestazione internazionale "Cheese 2019" dal 20 al 22 settembre 2019, Sfm7 Torino – Fossano e Bra – Cavallermaggiore.

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, al lordo delle penali e detrazioni ed inclusivo del programma di rinnovo del materiale rotabile.

Nel corso del 2019, anche in considerazione dell'esito della gara sfm e della redazione del Piano Regolatorio degli obiettivi da parte dell'Agenzia si è dato atto della conclusione del contratto e si sono ridefinite le compensazioni per il 2020.

4.1.2. **Contratto di Servizio con 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:

Tabella 46 - programmazione dei servizi GTT

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2015	ESERCIZIO 2016	ESERCIZIO 2017	ESERCIZIO 2018	ESERCIZIO 2019
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	884.538
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	60.884

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 19% e del volume di servizi con autobus sostitutivi di circa l’85%.

Grazie all’integrazione del tpl provinciale e dei servizi effettuati con autobus sostituitivi, 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 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 Settimo – 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; con il nuovo orario 2019-2020 (dicembre 2019) Gtt ha potuto riattivare la velocità massima di 70 km/h sulla tratta.

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 16 - Cartelli DAE sui treni sfmA

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.

4.1.3. Contratto 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^a 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.

In sintesi si rappresenta l'andamento del programma di servizi in treni x km:

Tabella 47 - programma dei servizi Domodossola-Iselle

GESTORE	2015	2016	2017	2018	2019
SBB	55.724	47.902			
BLS			87.288	149.857	155.152

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 da aggiungere l'importo di 175.379,50 euro o.f.i. come specificato nel precedente punto 1. - BLS.

Tabella 48 - Elenco provvedimenti relativi ai servizi ferroviari

Registro Generale	Data determina	Oggetto
00000765/2019	13/12/2019	Servizio ferroviario sulla tratta Domodossola - Iselle esercito dalla società BLS AG, con sede legale in Genfergasse, 11 3001 Berna (CH). Autorizzazione alla variazione del programma di esercizio a far data dal 15/12/2019.

4.2. 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, al 31 dicembre 2019 il Comune di Casale ed il Comune di Asti occorrerà procedere alla definizione di un testo condiviso di convenzione.

Le convenzioni, oltre a definire i contratti oggetto del subentro di titolarità, hanno definito 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 è quindi quello di stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma in relazione a quelli su ferro e realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di:

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

nel quadro finanziario dato dalle previsioni del Programma Triennale dei Servizi Regionale, secondo gli indirizzi 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 tiene in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, delle indicazioni di sistema 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".

Le linee guida sopra citate, oltre che la continua interlocuzione con gli Enti Locali e con i cittadini costituiscono gli elementi sui quali si è operato nel corso del 2019 nella gestione dei contratti di servizio.

4.2.1. Bacino Metropolitano di 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 alle riorganizzazioni necessarie al fine di garantire coerenza tra la produzione erogata e risorse economiche disponibili.

In particolare, mentre per i Contratti di Servizio relativi al TPL Urbano e Suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, al Servizio della Linea 1 di Metropolitana, ai Servizi Extraurbani nell'Area

Metropolitana di Torino, ai Servizi Extraurbani a chiamata “MeBUS” e “ProviBUS” e ai Servizi urbani nella Conurbazioni di Ivrea e Pinerolo (per i primi due anche grazie alle risorse aggiuntive stanziata dalla Regione Piemonte e dal Comune di Torino in occasione dell’Atto Transattivo 2018 e a quelle rese disponibili da alcuni Comuni dell’Area e per gli ultimi due grazie alle risorse fornite dalle Amministrazioni di Ivrea e Pinerolo) si registra un sostanziale allineamento tra le risorse disponibili e la produzione programmata ed erogata (nonostante il permanere di una situazione di disallineamento tra produzione programmata e servizio erogato sui Servizi urbani di Torino, con ripercussioni sulla regolarità e affollamento dei veicoli in particolare nelle ore di punta, essenzialmente dovute all’età e allo stato manutentivo dei veicoli utilizzati seppur in progressivo miglioramento con l’inserimento in servizio dei nuovi autobus acquistati con i finanziamenti regionali e statali), per quanto attiene al Contratto Extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino (nonostante il contributo della Città Metropolitana di circa 1,8 Mln di € annui) permane uno squilibrio (nel 2019 stimato in circa 1,5 Mln di €) tra i due valori, ulteriormente aggravato dalla necessità di aver garantito i saldi di esercizi precedenti all’acquisizione del Contratto con le risorse via via disponibili in partita corrente e dal riconoscimento inflattivo contrattualmente previsto. I molteplici approfondimenti congiunti con il Consorzio concessionario, in attesa del completamento delle procedure di gara per individuare il nuovo affidatario, per individuare una sintesi condivisa tra richieste del Consorzio, eventuali razionalizzazioni dei servizi ed esigenze espresse dai territori, pur se in fase di avanzata attuazione, non risultano al momento ancora conclusi.

Tabella 49 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano

Registro Generale	Data determina	Oggetto
00000008/2019	11/01/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n.278 “Pinerolo - Vigone - Cercenasco”, n.281 “Linee scolastiche del pinerolese” e n.901 “Torino - Pinerolo - Torre Pellice” – Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000046/2019	29/01/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nell’Area Metropolitana di Torino - Autolinea n.73 “Moncalieri-Santena-Carmagnola” - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000049/2019	31/01/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n. 214 “Prarostino - San Secondo - Fiat Rivalta” – n. 220 “Barge - Cavour - Pinerolo - Torino” – n. 298 “Barge - Bagnolo - Pinerolo” - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000075/2019	15/02/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n. 296 "Torre Pellice - Luserna - Pinerolo" e n. 901 "Torino - Pinerolo - Torre Pellice" - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di esercizio.
00000073/2019	15/02/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio della Linea n.511 “Torino – Orbassano - Giaveno”.
00000104/2019	28/02/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nella Città Metropolitana di Torino - Linea n.510 “Torino – Orbassano – Cumiana” - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.

00000105/2019	01/03/2019	Contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla gestione straordinaria della Linea "Venaria Express" nelle giornate di lunedì 4 marzo e 29 aprile 2019.
00000107/2019	06/03/2019	Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino e nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n. 180 "Chieri - Torino - Gronda Sud" – n. 184 "Poirino - Pessione - Chieri" – n. 220 "Barge - Cavour - Pinerolo - Torino" – 298 "Barge - Bagnolo - Pinerolo" - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000165/2019	22/03/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Potenziamento del servizio in occasione della partita di calcio femminile Juventus-Fiorentina del 24/03/2019 - Autorizzazione.
00000169/2019	27/03/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autolinea n.165 "Torino-Cirè-Germagnano" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000181/2019	08/04/2019	Contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione all'istituzione di un Servizio integrativo in occasione della manifestazione "La velocissima" del 14 aprile 2019.
00000208/2019	17/04/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Linee n.131 "Torino-Bosconero-Rivarolo" e n.132 "Rivarolo-Castellamonte" - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000222/2019	29/04/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Potenziamento del servizio in occasione della "Partita del cuore" del 27/05/2019 - Autorizzazione.
00000221/2019	29/04/2019	Contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione al potenziamento del Servizio offerto dalle Linee 19 e CP1.
00000296/2019	21/05/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Potenziamento del servizio in occasione della partita di calcio "Italia - Bosnia ed Erzegovina" dell'11/06/2019 - Autorizzazione.
00000311/2019	24/05/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Città di Settimo Torinese - Autorizzazione al potenziamento del Servizio nella giornata di Domenica 26/05/2019.
00000330/2019	05/06/2019	Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino e nel territorio della Città Metropolitana di Torino – Autolinee n. 226 "Varisella-Cafasse-Torino" – n. 229 "Varisella-Fiano-Ciriè" – n. 259 "Torino-La Loggia-Carignano-Carmagnola" – n. 299 "Cardè-Torino" – n.

		302 "Cardè-None"- Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000333/2019	06/06/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Città di Settimo Torinese - Autorizzazione al potenziamento del Servizio nella giornata di Domenica 09/06/2019.
00000337/2019	11/06/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Linea n.131 "Torino-Leini-Rivarolo" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000350/2019	14/06/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione al potenziamento del Servizio di TPL afferente le aree interessate dalla manifestazione "Salone dell'auto di Torino" (19-23 giugno 2019).
00000386/2019	01/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Potenziamento del servizio in occasione dei concerti musicali del 02/07/2019 e 17/07/2019 presso lo Stadio Olimpico "Grande Torino" - Autorizzazione.
00000402/2019	09/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione al potenziamento del Servizio di TPL offerto dalla Linea 33 in occasione del "Flowers Festival 2019" (Collegno, 2-19 luglio 2019).
00000401/2019	09/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano di Torino - Autorizzazione alla gestione di Servizi di TPL integrativi in occasione della manifestazione "Stupinigi Sonic Park 2019" (6, 9, 10, 11, 17 e 19 luglio 2019).
00000450/2019	23/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinea n. 386 "Ponte Pietra-Coazze-Giaveno-Pinerolo" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000501/2019	30/08/2019	Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino e nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000502/2019	03/09/2019	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio delle Linee n.208 "Bussoleno-San Didero-Borgone" e n.436 "Caselette-Almese-Condove-Bussoleno-Susa".
00000506/2019	04/09/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n. 274 "Susa FS-Bussoleno-Ferriera Teksid" e n. 286 "Susa FS-Bussoleno FS-Villarfocchiardo"- Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000521/2019	16/09/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n. 220 "Barge-Cavour-

		Pinerolo-Torino” e n. 253 “Coazze-Avigliana-Ferriere”- Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000558/2019	27/09/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinea n. 331 “Verrua Savoia-Crescentino-Brusasco” - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000570/2019	04/10/2019	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio delle Linee n.246 "Fiano-La Cassa-Givoletto-Pianezza-Collegno" e n.248 "Val Della Torre-Alpignano-Rivoli-Collegno Fermi".
00000580/2019	11/10/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autolinee n. 175 “Torino-Superga-Baldissero-Chieri”, n. 179 “Torino-San Luca-Eremo-Pecetto-Chieri” e n. 184 “Poirino-Pessione-Chieri”- Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000579/2019	11/10/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano di Torino - Autorizzazione alla temporanea gestione di un Servizio di TPL integrativo di collegamento tra Borgo Dora e Via Carcano nelle giornate di sabato dal 12/10 al 09/11/2019.
00000602/2019	17/10/2019	Contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio delle Linee 10 e 13 nelle giornate Festive dal 20/10/2019 al 13/04/2020.
00000619/2019	24/10/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione all'istituzione di Servizi integrativi di TPL in occasione del periodo di Commemorazione dei Defunti 2019.
00000617/2019	24/10/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione al potenziamento della Linea "NightBuster" S18 e della Linea 101 in occasione dello svolgimento della manifestazione "Festival Club To Club 2019" (1-3 novembre 2019).
00000625/2019	28/10/2019	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla variazione dei Programmi di Esercizio delle Linee "NightBuster" N4, S5 e S18.
00000630/2019	30/10/2019	Contratto di Servizio per la mobilità urbana e suburbana nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea 1 di Metropolitana in occasione dello svolgimento della manifestazione "Movement Torino Music Festival 2019" (1 novembre 2019).
00000654/2019	08/11/2019	Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino e nel territorio della Città Metropolitana di Torino – Autolinee n. 125 “Chieri-Marentino-Vernone-Sciolze”, n. 175 “Torino-Superga-Baldissero-Chieri”, n. 179 “Torino-San Luca-Eremo-Pecetto-Chieri”, n. 184 “Poirino-Pessione-Chieri”, n. 220 “Barge-Cavour-Pinerolo-

		Torino", n. 253 "Coazze-Avigliana-Ferriere" e n. 298 "Barge-Bagnolo-Pinerolo" - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000675/2019	15/11/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autolinee n. 278 "Pinerolo-Vigone-Cercenasco", n. 281 "Linee scolastiche del pinerolese" e n. 283 "Pinerolo-Cantalupa" - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000733/2019	04/12/2019	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Linea n.268 "Torino-Caselle Aeroporto" - Autorizzazione al potenziamento e alla riorganizzazione del servizio.
00000859/2019	31/12/2019	Contratto di servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio delle Linee 45 e 45B.

4.2.2. Bacino Sud

Nel corso del 2019 è continuato 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, secondo quanto previsto nel "Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo".

L'adozione degli interventi programmati, descritti al precedente paragrafo 3.2.4, ha richiesto un lavoro complesso di definizione dei dettagli operativi, a partire da orari e percorsi, sia prima dell'attivazione che nei mesi successivi, al fine di rivedere eventuali criticità non previste in fase progettuale.

Tali operazioni hanno comportato una difficoltà ad adottare tempestivamente gli atti formali di autorizzazione, in alcuni casi ritardandone l'emissione di alcuni mesi, in altri recependo le variazioni direttamente nella documentazione contrattuale della proroga del servizio, con decorrenza dal 23/12/2019. L'elenco dei provvedimenti riportato qui di seguito in tabella 45 pertanto non è esaustivo delle variazioni intervenute nel corso dell'anno.

Tabella 50 - Elenco provvedimenti Bacino Sud

Registro Generale	Data determina	Oggetto
00000017/2019	17/01/2019	Contratto di Servizio di TPL Extraurbano afferente alla Provincia di Cuneo. Autolinea n. 97 "SAVIGLIANO – SALUZZO". Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio dal 07/01/2019 con integrazione del servizio ferroviario
00000168/2019	27/03/2019	Contratto di Servizio di TPL Extraurbano afferente alla Provincia di Cuneo. Autolinee n. 78 "Cuneo - Dronero – Acceglio", 92 "Cuneo - Dronero – Roccabruna" e 176 "Cuneo - Mondovi". Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio dal 07/05/2018
00000460/2019	26/07/2019	Contratto di Servizio di TPL urbano della Conurbazione di Alba e contratto di servizio extraurbano della Provincia di Cuneo. Autorizzazione alla riorganizzazione della rete urbana di Alba e

		alla rimodulazione del servizio secondo quanto definito nel Patto della Mobilità del Bacino Sud
00000607/2019	21/10/2019	Contratto di Servizio di TPL urbano di Saluzzo. Autorizzazione alla rimodulazione del servizio secondo quanto definito nel Patto della Mobilità del Bacino Sud
00000829/2019	31/12/2019	Contratto di Servizio di TPL urbano della Conurbazione di CUNEO. Autorizzazione alla riorganizzazione della rete urbana di Cuneo e alla rimodulazione del servizio secondo quanto definito nel Patto della Mobilità del Bacino Sud

La tabella seguente riporta l'elenco dei progetti attuati in ordine cronologico nell'anno 2019 sull'intero territorio del Bacino Sud, con le relative variazioni di percorrenza, come da programmi di esercizio aggiornati sulle banche dati ufficiali

Tabella 51 - Bacino Sud - provvedimenti in ordine cronologico

data adozione	provvedimento	Δ produzione su base annua
7/01/2019	Potenziamento del servizio urbano della Città di Saluzzo: variazione degli orari della linea 1	+30.155
7/01/2019	Modifiche della linea extraurbana n.97 Saluzzo-Savigliano a seguito dell'attivazione del servizio ferroviario sulla stessa tratta	-58.079
18/2/2019	Adozione della nuova rete urbana di Cuneo	-274.053
18/2/2019	Riorganizzazione dei servizi extraurbani	-39359,4
18/2/2019	Potenziamento delle linee extraurbane n.35 e 415 afferenti il nodo di Bra	+151.489
13/05/2019	Riorganizzazione della rete urbana di Bra (quota di servizi contribuiti)	+90.000

Il dettaglio degli interventi attuati è riportato nelle pagine successive.

Tutti gli interventi di riorganizzazione saranno oggetto di monitoraggio dopo il primo anno di attivazione, al fine di verificarne l'efficacia in termini di passeggeri trasportati ed eventualmente prevederne una rimodulazione, come previsto dal Patto della Mobilità

Il servizio a preconsuntivo per il 2019, considerando l'incidenza parziale in corso d'anno dei progetti precedentemente elencati, è il seguente:

Tabella 52 – servizio 2019 a preconsuntivo Bacino Sud

PRECONSUNTIVO 2019 BACINO SUD					
	Km svolti da contribuire	corrispettivo (€/km)	totale senza IVA	trasferimenti i CCNL	PREVISIONE 2019 IVA compresa
TPL Extraurbano Provincia Cuneo	11.014.891		€ 17.513.870	€ 253.831	€ 19.519.088
Contratto XU - linee ordinarie	10.630.000	€ 1,573	€ 16.720.990		€ 18.393.089
Valle Maira (7/05/18)	39.536	€ 1,573	€ 62.190		€ 68.409
potenziamento XU Alba (05/11/18)	117.218	€ 1,573	€ 184.384		€ 202.822
integrazione bus+treno Saluzzo-Savigliano (7/1/19)	-58.079	€ 1,573	-€ 91.358		-€ 100.494
riorganizzazione servizi extraurbani (18/02/19)	-55.948	€ 1,573	-€ 88.005		-€ 96.806
potenziamento XU Bra (18/02/19)	132.553	€ 1,573	€ 208.506		€ 229.356
linea 056	39.623	€ 1,200	€ 47.548		€ 52.302
linea 143	42.152	€ 1,136	€ 47.885		€ 52.673
linea 167	18.991	€ 1,395	€ 26.492		€ 29.142
linea 168	31.683	€ 1,200	€ 38.020		€ 41.822
linea 102	77.162	€ 1,371	€ 105.789		€ 116.368
Totale TPL	11.014.891		€ 17.262.439		€ 18.988.683
Disabili			€ 225.431		€ 247.974
CCNL (addetti e contributo, pari a 723€/addetto)	351			€ 253.831	€ 253.831
Suppletivi	50.000	€ 0,52	€ 26.000		€ 28.600
TPL Conurbazione di Cuneo	1.643.375		€ 2.471.737	€ 49.019	€ 2.767.930
Servizi TPL Conurbazione di Cuneo	1.870.000	€ 1,4699	€ 2.748.713		€ 3.023.584
riorganizzazione Conurbazione di Cuneo (18/02/19)	-226.625	€ 1,4699	-€ 333.116		-€ 366.428
Disabili			€ 56.140		€ 61.754
CCNL	68			€ 49.019	€ 49.019
TPL Conurbazione di Alba	460.875		€ 781.338	€ 9.327	€ 868.799
Conurbazione di Alba	420.000	€ 1,671	€ 701.820		€ 772.002
potenziamento urbano Alba (05/11/18)	40.875	€ 1,671	€ 68.302		€ 75.132
Disabili			€ 11.216		€ 12.338
CCNL	13			€ 9.327	€ 9.327
TPL Conurbazione di Bra	450.000		€ 757.627	€ 9.399	€ 842.789
Conurbazione di Bra	390.000	€ 1,671	€ 651.690		€ 716.859
potenziamento urbano Bra (maggio19)	60.000	€ 1,671	€ 100.260		€ 110.286
Disabili			€ 5.677		€ 6.245
CCNL	13			€ 9.399	€ 9.399
TPL Mondovì	362.000		€ 1.028.930	€ 13.043	€ 1.144.866
Servizi TPL gomma	330.000	€ 1,672	€ 551.760		€ 606.936
Servizi TPL funicolare	32.000	€ 14,661	€ 469.152		€ 516.067
Disabili			€ 8.018		€ 8.820
CCNL	18			€ 13.043	€ 13.043
TPL Fossano	87.000		€ 153.269	€ 2.169	€ 170.765
servizio TPL Fossano	87.000	€ 1,729	€ 150.423		€ 165.465
Disabili			€ 2.846		€ 3.130
CCNL	3			€ 2.169	€ 2.169
TPL Saluzzo	69.959		€ 123.668	€ 940	€ 136.974
servizio TPL Saluzzo	39.804	€ 1,755	€ 69.856		€ 76.842
potenziamento urbano Saluzzo (7/1/19)	30.155	€ 1,755	€ 52.922		€ 58.214
Disabili			€ 890		€ 979
CCNL	1			€ 940	€ 940
TPL Savigliano	40.000		€ 69.989	€ 0	€ 76.988
servizio TPL Savigliano	40.000	€ 1,729	€ 69.160		€ 76.076
Disabili			€ 829		€ 912
CCNL	0			€ 0	€ 0
TOTALE BACINO Contratti di servizio TPL	14.128.100		€ 22.900.428	€ 337.728	€ 25.528.199

Si riporta il dettaglio dei singoli interventi attuati nell'anno 2019

Nuova rete urbana di Cuneo

La nuova rete urbana di Cuneo, risultato di più di 2 anni di studio, ha visto l'introduzione delle seguenti nuove linee, secondo il progetto già illustrato nel paragrafo 3.2.4.

Tabella 53 - linee della nuova rete urbana di Cuneo

linea	percorso	v*km/anno conurbazione	di cui v*km/anno extraurbani
1	Cuneo - S.Rocco - Crocetta - Borgo San Dalmazzo - Roccavione	256.774	
2	Cuneo - Borgo Gesso - Madonna delle Grazie (percorsi scolastici per Trucchi, Tetti Pesio e Bombonina)	93.636	
3	Cuneo - Confreria - Vignolo - Cervasca - Bernezzo (percorsi scolastici per S. Defendente e Rosa Rossa)	266.756	
4	Cuneo - Cerialdo - Passatore - S. Pietro del Gallo (percorsi scolastici per Bosco di Busca, S. Bernardo e Piccapietra)	148.185	
5	Cuneo - Borgo Gesso - Spinetta - Roata Canale - Villaggio Colombero/ S. Lorenzo (percorsi scolastici per Tetti Civalleri e Casa Speranza)	95.834	21.109
6	Circolare bidirezionale Stazione FS - S. Paolo - S. Rocco - Donatello - Stazione FS	139.311	
7	Cuneo - Madonna dell'Olmo - Roata Rossi - S. Benigno - Tarantasca	101.042	56.703
8	Cuneo - Madonna dell'Olmo - Ronchi - Roata Chiusani/Centallo	157.274	
9	Cuneo - Trucchi - Margarita - Morozzo - Magliano	168.293	
G	Cuneo Centro Storico - Parcheggi (gratuita)	55.692	
C	Circolare Centrale Piazza Torino - Stazione FS - Piazza Galimberti	51.845	
Servizi a chiamata		30.000	
Servizi festivi		48.323	
totale		1.612.965	77.812

Il servizio complessivo risulta molto inferiore come produzione chilometrica, grazie alla sinergia delle diverse linee che, in rete tra loro, permettono di coprire tutto il territorio senza riduzione sostanziale di numero di corse per le frazioni o le aree esterne al centro città.

Riorganizzazione delle linee extraurbane dal 18/02/2019

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

- coordinamento del servizio con la nuova rete urbana nell'area di Cuneo
- 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.

La tabella seguente riporta le variazioni di percorrenze relative ai provvedimenti adottati, mentre di seguito vengono descritti gli interventi sulle singole linee.

Tabella 54 - variazioni percorrenze linee extraurbane Bacino Sud

linea	denominazione	Δproduzione su base annua
36	Bene Vagienna- Carrù - Fossano	14072
38	Dogliani-Carrù-Mondovì	85647
39	Piozzo-Carrù-Mondovì	-27316
40	Cuneo-Carrù-Dogliani	-92396
43	Cuneo – Valle Pesio	4570,2
76	Cuneo – Boves	8742
79	Lequio Tanaro- Benevagienna - Fossano (nuova linea Narzole-Fossano-Carrù)	92432
80	Cuneo-Bra-Alba	894
83	Fossano – Salmour-Cherasco	-31703
84	Cuneo – Vignolo –Cervasca	-63938
136	Cuneo – Tarantasca-Villafalletto	601,4
137	Villafalletto-Savigliano	-5196
202	Mondovì-Ceva-Ormea (con prolungamenti a Cuneo e Imperia)	-6642
410	Fossano –Mondovì-Ceva	-19127
TOTALE		-39359,4

Linea extraurbana n.36 Bene Vagienna- Carrù - Fossano

Il servizio della linea 36, limitato ai giorni scolastici, viene potenziato e integrato con le corse della nuova linea 79 Narzole-Fossano-Carrù, in modo da migliorare i collegamenti complessivi dell’area di Bene Vagienna, Trinità e S.Albano con i poli di Fossano e di Carrù/Mondovì.

Le nuove corse, inserite in rete insieme alle altre linee, offrono tutti i collegamenti scolastici preesistenti a cui se ne aggiungono di nuovi: ad esempio, da S.Albano e Trinità si inserisce un nuovo collegamento per Mondovì con interscambio a Magliano FS (che sostituisce l’attuale corsa limitata a Trinità, partenza 6.55 da S.Albano, 7 da Trinità e interscambio a Magliano FS ore 7.10 con corsa nuova SAAR linea 39) mentre si mantiene il collegamento per Bra nonostante le modifiche alla linea 80, effettuando un interscambio a Bene Vagienna (ore 6.45 con corsa Benese linea 80).

Da Carrù a Fossano in orario di ingresso scuole è presente una sola corsa diretta sulla linea n.36 di Gunetto, mentre l’utenza in salita alle fermate intermedie può utilizzare anche le corse della linea 38 di Nuova SAAR dirette a Mondovì sulla tratta Carrù- Magliano FS, da dove vi sarà in coincidenza un secondo bus di Gunetto diretto a Fossano. Lo stesso avviene per le corse di ritorno all’uscita dalle scuole.

Linee extraurbane n.38 Dogliani-Carrù-Mondovì e n.39 Piozzo-Carrù-Mondovì

Le corse tra Carrù e Mondovì, suddivise oggi in due linee extraurbane differenti, sono state riorganizzate nella nuova linea 38 Carrù-Mondovì, che offre un servizio cadenzato ogni 60’ dal Movicentro di Carrù alla stazione FS di Mondovì, con transito dalla stazione ferroviaria di Magliano. Qui partiranno in coincidenza le corse della linea conurbata n.9 per Cuneo, garantendo quindi un collegamento ogni ora tra Carrù e Cuneo (con trasbordo) nell’intera giornata. Anche a Carrù i servizi sono in coincidenza con le corse in arrivo da Bra lungo la fondovalle Tanaro (Farigliano, Dogliani, Monchiero, Narzole, Cherasco)

Resta invariato il servizio dedicato agli studenti, garantito da numerose corse aggiuntive che raggiungono gli Istituti di Mondovì, con la specializzazione dei percorsi al mattino (mantenendo le partenze da Dogliani ove necessario) e alle 13 in modo da ottimizzare i tempi di spostamento e l’occupazione degli autobus

Il collegamento tra Carrù e Piozzo è rivisto, inserendo 5 coppie di corse distribuite nel corso della giornata, in coincidenza a Carrù con i bus in direzione Mondovì e in direzione Bra.

Le nuove corse in questa prima fase sono limitate al bivio San Bernardo, in attesa di risolvere le criticità relative alla possibilità di effettuare la fermata bus e l'inversione di marcia nel centro del Paese.

Nella linea 38 saranno inoltre inserite le corse di rinforzo da Magliano FS a Mondovì scuole utilizzate dai ragazzi provenienti da S.Albano/Trinità (Corsa linea 36 Gunetto, con interscambio a Magliano FS alle ore 7.10) e da Margarita/Morozzo/Crava (corsa linea 9 STP, con interscambio a Magliano FS alle ore 7.00) per raggiungere gli Istituti scolastici di Mondovì

Linea extraurbana n.40 Cuneo-Carrù-Dogliani

La linea mantiene unicamente il servizio nel periodo scolastico, come rinforzo al collegamento effettuato dalle linee 9+38XU sulla stessa tratta.

- corsa studenti in partenza alle 6.35 da Dogliani con arrivo alle 7.50 a Cuneo

- corsa di rientro in partenza da Cuneo alle ore 8 con arrivo a Carrù alle 8.45

- corsa studenti in partenza da Cuneo alle ore 13.35 con arrivo a Carrù alle ore 14.25 (il bus prosegue in direzione Bra, con transito da Dogliani, come Linea 415).

A Carrù il servizio è in coincidenza con le corse da e per Piozzo.

La linea nella tratta Cuneo-Morozzo accetta a bordo anche utenti con titoli di viaggio conurbati

Linea extraurbana n.43 Cuneo – Valle Pesio

Il servizio da Chiusa Pesio a Cuneo è stato cadenzato con partenze ogni 60', rivendendo il percorso in ingresso nel centro città, che diviene passante (le fermate del centro sono di carico e scarico)

Da San Lorenzo di Peveragno il bus in arrivo da Chiusa Pesio effettua il servizio conurbato come linea 5 (per questo l'utenza già da Chiusa Pesio vedrà l'indicazione linea 5 sull'autobus), accessibile quindi con titoli di viaggio conurbati.

Da Spinetta questa linea garantisce il servizio ogni 30' da e per Cuneo, grazie al coordinamento degli orari con le corse in arrivo da Villaggio Colombero-Roata Canale

Nell'Alta Valle Pesio, il servizio è stato rivisto per garantire un collegamento in orari adeguati sia per i residenti che per i turisti, con 3 coppie di corse prolungate alla Certosa di Pesio nel periodo estivo.

La linea 43 inoltre circolerà anche nei giorni festivi, con 3 coppie di corse tra San Bartolomeo e Cuneo (di cui 2 prolungate alla Certosa nel periodo estivo), proprio per favorire le esigenze di villeggianti e turisti.

Linea extraurbana n.76 Cuneo – Boves

La linea 76 garantisce già oggi un collegamento cadenzato ogni 30' tra Cuneo e Boves, e non subisce modifiche (il servizio rimane di tipo extraurbano dal punto di vista tariffario).

Dal 18 febbraio viene introdotto un nuovo servizio festivo, per uniformità di offerta rispetto alle altre direttrici interne alla conurbazione, con 5 coppie di corse da e per Cuneo.

Linea extraurbana n.79 Lequio Tanaro- Benevagienna - Fossano

Il servizio della linea 79 è stato rivisto in modo da migliorare i collegamenti da e per Fossano dai comuni di Bene Vagienna, Narzole, Monchiero, Lequio Tanaro, Trinità, S.Albano, ad oggi svolto quasi esclusivamente negli orari di ingresso/uscita scuole.

Ai collegamenti scolastici esistenti si aggiunge infatti un nuovo servizio biorario (partenze ogni 2 ore) esteso anche al Comune di Carrù, sul seguente percorso: Narzole (partenze in coincidenza con le corse della linea 415 da e per Bra) – Bene Vagienna – Fossano stazione FS – S.Albano Stura – Trinità – Carrù Movicentro (e ritorno).

Il servizio si completa con le corse della linea 36 Fossano-Carrù, che nel periodo scolastico collegano i due comuni transitando da Magliano.

In totale quindi le corse tra Fossano e Carrù passano dalle attuali 3 (limitate al periodo scolastico) alle 15 future (somma dei servizi nelle due direzioni).

Vengono inoltre migliorati i collegamenti afferenti ai comuni di Lequio e Monchiero: la corsa del mattino da Bene Vagienna a Monchiero permette di interscambiare in quest'ultima località con i servizi diretti a Carrù e a Mondovì; la corsa da Monchiero a Fossano, lievemente anticipata, consentirà l'interscambio a Bene Vagienna con il bus della linea 80 diretto a Cuneo; lo stesso avverrà alle 14,

mentre è stata introdotta una nuova corsa alle ore 17.45 da Bene Vagienna a Monchiero, in coincidenza con il bus in arrivo da Fossano.

Linea extraurbana n.80 Cuneo-Bra-Alba

Il servizio della linea 80 è stato completamente rivisto, in quanto poco efficace (4 coppie di corse tra Cuneo e Alba utilizzate solamente su tratte parziali, più alcune corse su tratte intermedie utilizzate prevalentemente da utenza scolastica).

La nuova linea 80 prevede quindi il servizio su 2 assi principali, definiti a partire dall'analisi dei dati relativa ai passeggeri trasportati:

tra Cuneo e S.Albano Stura il nuovo servizio è cadenzato, con corse ogni ora sull'asse Cuneo-Bombonina-Castelletto Stura e Montanera, e ogni 2 ore fino a S.Albano. Le nuove corse sostituiscono il servizio ad oggi offerto dalla conurbazione di Cuneo fino a Castelletto e lo potenziano notevolmente, sia come frequenza che grazie al percorso prolungato.

La linea assume tariffazione extraurbana, ad eccezione della tratta tra Cuneo e castelletto Stura, dove continuano ad essere validi i titoli conurbati

Nella tratta **tra S.Albano e Alba** (che coinvolge anche i comuni di Trinità, Benevagienna, Narzole, Cherasco e Bra) la linea mantiene le corse utilizzate dagli studenti diretti a Fossano, Cuneo, Bra e Alba, in alcuni casi istituendo coincidenze tra bus diversi per garantire i collegamenti (ad esempio, gli studenti di S.Albano e Trinità potranno al mattino utilizzare la linea 36 e interscambiare a Bene Vagienna, dove troveranno la coincidenza diretta a Bra).

Viene inoltre mantenuto un collegamento base in ora di punta in cui le corse da Cuneo a Montanera/S.Albano sono prolungate fino a Narzole in coincidenza con la linea 415 da e per Bra, in modo da garantire la mobilità complessiva in termini di rete.

Gli spostamenti sulla lunga percorrenza tra Cuneo e Bra-Alba in generale non saranno più offerti dalla linea, ma già oggi sono possibili utilizzando il treno (con interscambio a Cavallermaggiore, tempo di percorrenza 1 ora da Bra a Cuneo), mentre la zona di Trinità e Benevagienna potrà usufruire dei nuovi collegamenti offerti dalla linea 79 per Fossano (da dove treni e bus permettono di raggiungere Cuneo) e per Narzole (con coincidenze per Bra sulla linea 415).

Linea extraurbana n.83 Fossano – Salmour-Cherasco

Il servizio offerto dalla linea 83, dedicato prevalentemente agli studenti di Cherasco e Salmour diretti a Fossano, viene mantenuto invariato, integrandolo a quello delle linee 79 e 80 che operano nella stessa area, per migliorare la cooperazione tra le diverse linee e semplificare l'informazione all'utenza.

Linea extraurbana n.84 Cuneo – Vignolo –Cervasca

Viene soppressa la linea extraurbana n.84 Cuneo – Vignolo –Cervasca, che risultava sovrapposta e non coordinata con i servizi conurbati nella stessa area.

Il servizio è garantito dal potenziamento della nuova linea 3 conurbata, che offre una corsa ogni 30' tra Cuneo e Confreria, Santa Croce, Vignolo e Cervasca (con rinforzi ai 15' per l'ospedale Carle al mattino)

Linea extraurbana n.136 Cuneo – Tarantasca-Villafalletto

La linea 136 è stata cadenzata con partenze ogni ora da Tarantasca per Cuneo, tratta su cui effettua il servizio conurbato come linea 7 (per questo l'utenza vedrà l'indicazione linea 7 sull'autobus), accessibile quindi con titoli di viaggio conurbati. Tra Tarantasca e Cuneo il percorso, modificato, passa per San Benigno, Roata Rossi e Madonna dell'Olmo, collegando in modo efficace queste frazioni.

Sono mantenute 8 coppie di corse da Villafalletto, 3 delle quali partono da Vottignasco.

Su queste tratte (sui cui continuano a valere tariffe extraurbane) sono stati mantenuti invariati gli orari utilizzati dagli studenti, distribuendo invece il servizio in modo più uniforme nel resto della giornata.

È stato inoltre introdotto un servizio festivo, con 3 coppie di corse tra Cuneo e Tarantasca.

Linea extraurbana n.137 Villafalletto-Savigliano

Dal 18-2 vengono sopresse le seguenti corse:

- corsa n.137106 in partenza alle ore 13.10 da Villafalletto a Savigliano, non utilizzata dall'utenza (0 saliti),
- corsa n.137004 in partenza alle ore 13.10 da Savigliano a Villafalletto, caratterizzata in media da 2-5 saliti: l'utenza può utilizzare la corsa successiva, n.137006, in partenza da Savigliano alle ore 13.35 sullo stesso percorso (che attualmente ha 7-12 saliti, e pertanto offre una capacità sufficiente per l'utenza complessiva)

Linea extraurbana n.202 Mondovì-Ceva-Ormea (con prolungamenti a Cuneo e Imperia)

La Linea 202 di RTPiemonte, il cui servizio prevalente è effettuato tra Mondovì-Ceva e Ormea, con prolungamenti a Imperia, nei giorni scolastici prevedeva una coppia di corse tra Cuneo e Mondovì passando da Magliano, utilizzate dagli studenti di Margarita, Morozzo e Crava per raggiungere gli Istituti di Mondovì.

Tale servizio risulta poco efficace nel quadro complessivo dei servizi, sia per la sovrapposizione ad altre linee che per il carico limitato a una tratta parziale (l'utenza tra Cuneo e Mondovì utilizza la linea 176, che non subisce variazioni)

Si è pertanto previsto di sopprimerle: al loro posto, i ragazzi potranno usare la linea 9 (che effettua lo stesso percorso partendo 5' prima da Cuneo) fino a Magliano FS (arrivo ore 7.00), dove troveranno un bus di RTPiemonte diretto alle scuole di Mondovì (arrivo a Magliano ore 7.00, partenza ore 7.05). Lo stesso avverrà al ritorno, con corsa RTPiemonte da Mondovì a Magliano, e qui coincidenza alle ore 13.45 con la linea 9.

Sarà cura dell'Agenzia nelle prime settimane di attuazione dei nuovi orari verificare eventuali possibili miglioramenti, in particolare relativamente alla possibilità di posticipo della corsa del mattino e della relativa coincidenza.

Linea extraurbana n.410 Fossano –Mondovì-Ceva

I servizi tra Fossano e Ceva di rinforzo ai treni sulla linea 410 vengono soppressi, e sostituiti da corse tra Fossano e Magliano FS (linea 36) e tra Magliano FS e Mondovì (linea 38). Il collegamento studenti quindi oltre ai treni è garantito su questo asse con interscambio a Magliano.

Potenziamento delle linee extraurbane n.35 e 415 afferenti il nodo di Bra

Dal 18 febbraio, contestualmente agli interventi sulle linee extraurbane sopra descritti, è stato attuato un potenziamento dell'asse della Fondovalle Tanaro (Bra – Carrù – Linea extraurbana n.415) e della direttrice Fossano-Bra (Linea extraurbana n.35), entrambe con cadenzamento orario e corrispondenza alla stazione di Bra con i servizi della linea SFM4. Questo provvedimento, previsto negli interventi per la rete urbana di Bra in attuazione dal mese di maggio, è stato anticipato al fine di coordinarsi con gli interventi precedenti, in particolare presso il nodo di Carrù, dove la linea 415 permette l'interscambio con la rete di servizi diretta a Cuneo e Mondovì

Tabella 55 - potenziamento linee extraurbane afferenti il nodo di Bra

linea	denominazione	Δproduzione su base annua
35	Bra-Fossano –Cuneo	51.332
415	Bra-Carrù-Ceva	100.157
TOTALE		+151.489

Linea extraurbana n.415 Bra-Carrù-Ceva

La linea 415, che percorre la fondovalle Tanaro lungo il tracciato della vecchia ferrovia Bra-Ceva, viene notevolmente potenziata nella tratta Bra-Carrù, con 13 coppie di corse cadenzate ai 60' (rispetto alle 6 coppie attuali), in coincidenza a Bra con i treni della linea SFM4 (da e per Torino, Alba e Cavallermaggiore) e a Carrù con la nuova linea 38 per Mondovì.

Da Carrù a Ceva vengono invece mantenute 4 coppie di corse al giorno, sempre in coincidenza con la rete dei servizi afferenti al Movicentro di Carrù, con orari rivisti per adattarsi meglio alle esigenze dell'utenza.

Vengono inoltre mantenute corse di rinforzo esistenti dedicate agli studenti tra Narzole e Bra, così come le corse tra Bra e Carmagnola di completamento dell'offerta della linea ferroviaria sfm4 nelle fasce di prima mattina e serale.

Linea extraurbana n.35 Bra-Fossano –Cuneo

Il servizio sulla tratta Bra-Cervere-Fossano viene rivisto e potenziato, con cadenzamento orario in coincidenza con i treni alla stazione di Bra. A Fossano le corse fermeranno presso il Movicentro (stazione FS) così da migliorare anche in questo nodo l'interconnessione con i treni nelle diverse direzioni.

Rimangono invariati i collegamenti scolastici aggiuntivi per gli Istituti di Fossano e di Bra, mentre viene ridotto il servizio tra Fossano e Cuneo (asse già servito dai treni), mantenendo 6 coppie di corse al giorno con valenza locale a beneficio degli abitati di San Sebastiano e Murazzo.

Nuova rete urbana di Bra

La nuova rete urbana di Bra, attuata dal 13/5/2019 secondo il progetto già illustrato nel paragrafo 3.2.4, ha previsto l'istituzione delle seguenti 7 nuove linee:

Tabella 56 - linee della nuova rete urbana di Bra

linea	denominazione	v*km/anno conurbazione
1	Movicentro - Pollenzo	61.251
2	Sanfre' - Bra Centro	71.011
3	Movicentro - Madonna Fiori - S.Matteo	59.510
4	Madonna Fiori - Stazione Fs - Roreto - Cherasco	83.840
5	Madonna Fiori - Piazza Spreitenbach - Cimitero - Corso Monviso	51.105
6	Movicentro - Bescurone - San Michele - Pocapaglia	93.185
7	Stazione Fs - Pocapaglia - Riva	100.704
totale		520.606

Tale servizio vede un potenziamento di circa 130.000 v*km rispetto al servizio programmato in precedenza: di questi, solo 90.000 sono a carico dell'Agenzia (come da preventivo allegato all'atto di proroga, che vede per Bra un servizio contribuito pari a 480.000 v*km), mentre la produzione ulteriore è a carico del Consorzio Granda Bus e/o del Comune di Bra.

4.2.3. 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.

In generale, a meno di maggiori risorse regionali da destinare al trasporto pubblico nel Bacino e in attesa di eventuali effetti virtuosi generati dall'affidamento integrato dei servizi afferenti al medesimo, le svariate richieste di implementazione e potenziamento dei Servizi di TPL avanzate dal Territorio richiederebbero una corrispondente copertura economica da parte delle Amministrazioni beneficiarie: tale intervento tuttavia è spesso reso difficoltoso dagli stringenti vincoli alla spesa imposti dalla normativa ai Bilanci Comunali. Ciò nonostante, ogni qualvolta economicamente e gestionalmente

sostenibile, si è continuato a provvedere a identificare e autorizzare variazioni in grado di venire incontro almeno parzialmente alle esigenze espresse.

In particolare, i Contratti di Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Alessandria e Novi Ligure (anche grazie alle risorse stanziare dalle relative Amministrazioni) garantiscono al momento un sostanziale equilibrio tra risorse disponibili e servizio erogato.

Per quanto attiene il Servizio di TPL Extraurbano nel territorio della Provincia di Asti, la necessità di fornire alcune prime risposte ad alcune particolari situazioni (es. domanda studentesca nelle fasce orarie di punta, a quella destinata agli Istituti di Castelnuovo Don Bosco oltre che domanda di mobilità nel mese di agosto), in attesa dell'accettazione del nuovo affidamento temporaneo al Consorzio concessionario, ha determinato un lieve squilibrio stimato in circa 0,25 Mln di €.

Relativamente al Contratto per il TPL Extraurbano nella Provincia di Alessandria, i maggiori oneri derivanti dalla sostanziale chiusura dei contenziosi precedenti al trasferimento del Contratto all'Agenzia relativamente all'interpretazione di talune clausole contrattuali, dal completamento delle attività di riallineamento del Programma di Esercizio contrattuale con il Servizio effettivamente erogato e dall'eventuale parziale riconoscimento al Consorzio concessionario dell'adeguamento inflattivo sui corrispettivi indicato nell'art.5 del Contratto vigente si stima possano esaurire o anche eccedere le risorse al momento destinate a Bilancio per i Servizi di TPL afferenti a tale territorio: in tale seconda eventualità sarà necessario identificare, in accordo con le Amministrazioni territorialmente interessate, le opportune razionalizzazioni necessarie a garantire il corretto equilibrio.

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.

Tabella 57 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est

Registro Generale	Data determina	Oggetto
00000020/2019	18/01/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Asti - Autorizzazione all'istituzione della nuova Linea n.35 "Castelnuovo D.B. – Cocconato – Piovà M. – IIS Andriano".
00000074/2019	15/02/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia di Alessandria - Linea n.169 "Sassello-Cartosio-Acqui Terme" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000320/2019	29/05/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia di Alessandria - Linea n.175 "Alessandria F.S.-Predosa-Ovada F.S." - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000397/2019	05/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia di Alessandria - Linee n.123 "Ovada F.S.-Rocca Grimalda-Piria-San Giacomo-Ovada F.S." e n.126 "Montaldeo-Castelletto-Ovada F.S." - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
00000449/2019	23/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Asti - Autorizzazione al potenziamento del Servizio di TPL a chiamata destinato all'Utenza diversamente abile.

00000448/2019	23/07/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Alessandria - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio nel mese di agosto.
00000472/2019	02/08/2019	Contratto di Servizio per il TPL Urbano nel Comune di Novi Ligure - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio nel mese di agosto.

4.2.4. **Bacino Nord-Est**

Sono state sottoscritte le convenzioni per i trasferimenti dei Contratti extraurbani afferenti alle Province di Vercelli, Novara, Biella e Verbano-Cusio-Ossola. Per quanto concerne i servizi urbani, sono stati trasferiti all’Agenzia i contratti relativi ai servizi urbani di Verbania, Novara, Vercelli e Biella.

Anche in questo Bacino, a meno di maggiori risorse regionali da destinare al trasporto pubblico nel Bacino e in attesa di eventuali effetti virtuosi generati dall’affidamento integrato dei servizi afferenti al medesimo, le svariate richieste di implementazione e potenziamento dei Servizi di TPL avanzate dal Territorio richiederebbero una corrispondente copertura economica da parte delle Amministrazioni beneficiarie: tale intervento tuttavia è spesso reso difficoltoso dagli stringenti vincoli alla spesa imposti dalla normativa ai Bilanci Comunali.

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 nonché ad esigenze di mobilità specifiche. Sono state anche approfondite con le Società concessionarie alcune ipotesi di variazione dei Servizi afferenti all’Area di Domodossola finalizzate a valorizzare, in particolare nei mesi estivi, la vocazione turistica del territorio.

In generale, a condizioni contrattuali vigenti e grazie anche alle specifiche risorse rese disponibili dalla Conurbazione di Novara e dal Comune di Vercelli per i Servizi afferenti a tali territori, sussiste al momento un sostanziale equilibrio nel Bacino tra valore della produzione erogata a fronte dei vari Contratti e risorse complessivamente disponibili.

Permane tuttavia un leggero squilibrio (complessivamente stimato in circa 0,3 Mln di €) relativamente ai Contratti Extraurbani nei territori delle Province di Novara e del Verbano Cusio Ossola, nel primo caso legato essenzialmente alla necessità di attivare nuovi servizi automobilistici lungo la tratta Novara-Domodossola a seguito della riduzione dei Servizi Ferroviari passeggeri lungo la medesima tratta a favore del traffico merci, nel secondo all’attività non ancora conclusa di razionalizzazione dei servizi in corso con le Società concessionarie.

La Società concessionaria dei Servizi di TPL nel Territorio della Provincia di Biella e (in parte) nella Provincia di Vercelli ha inoltre evidenziato, nonostante gli esiti delle procedure di gara avviate dalla Provincia di Vercelli successivamente annullate, la difficoltà a garantire uno stabile equilibrio del proprio Bilancio con i corrispettivi unitari contrattualmente stabiliti: si prevede in base agli approfondimenti congiuntamente effettuati che la situazione relativa alle annualità pregresse sino al 2018 (grazie anche alle specifiche risorse stanziata dalla Provincia di Biella) possa trovare una soluzione nel corso del 2020 mentre quella relativa agli anni dal 2019 e successivi possa determinare uno squilibrio economico in prima istanza stimabile in 0,75-1 Mln di €/anno che, in assenza di specifiche risorse aggiuntive, richiederà interventi di razionalizzazione difficilmente identificabili garantendo la necessità di coniugare un’offerta commisurata alla reale domanda e la sostenibilità aziendale del servizio.

Nel corso del 2019 si è costituita l’ATI comprendente tutte le aziende operanti nelle province del Verbano e di Novara, ad eccezione di SUN, per la stipula di un nuovo contratto integrato nelle more delle procedure di affidamento; è stato inoltre comunicato dalle aziende Atap, Baranzelli e Stac di costituire una nuova ATI per le analoghe motivazioni operanti sulle province di Biella e Vercelli.

Tabella 58 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est

Registro Generale	Data determina	Oggetto
00000090/2019	22/02/2019	Contratti di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea "Verbania-Premeno-Piancavallo".
00000098/2019	27/02/2019	Contratti di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea "Domodossola-Beura-Villadossola (circ. sud)".
00000307/2019	22/05/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Novara – Linea n.052 “Novara-Domodossola” - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
00000338/2019	11/06/2019	Contratti di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio delle Linee "Verbania-Omegna" e "Omegna-Casale Corte Cerro".
00000409/2019	12/07/2019	Contratto di servizio per il TPL urbano e TeleBus nel territorio del Comune di Vercelli - Linea n.800 "Vercelli Piazza Roma - Larizzate NovaCoop/Amazon) - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio.
00000520/2019	16/09/2019	Contratti di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea "Verbania-Omegna".
00000749/2019	09/12/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Vercelli - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea n.903 "Alagna-Milano".
00000748/2019	09/12/2019	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Novara - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea n.001 "Novara-Varallo".

4.3. Navigazione

Per quanto attiene il servizio di navigazione sul Lago d’Orta nel 2019 si è sviluppata la procedura di affidamento della concessione della durata di 6 anni.

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 e s.m.i. 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.

4.4. Accordi di programma

4.4.1. Bacino Metropolitan di Torino

Per quanto concerne i servizi di trasporto in area a domanda debole nel territorio della Città Metropolitana, con Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 42 dell'11/10/2019 è stato approvato lo schema dell'Accordo di Programma tra l'Agenzia della mobilità piemontese e l'Unione montana delle Valli Chisone e Germanasca per il servizio di Trasporto Pubblico Locale in Val Chisone e in Val Germanasca per il periodo dal 01/01/2020 al 31/12/2021. La copertura finanziaria, a carico del bilancio 2020/2021 dell'Agenzia della mobilità piemontese sarà pari a € 125.000,00 di limite massimo di contributo annuale.

4.4.2. Bacino Sud

La Convenzione di trasferimento all'AMP dei contratti di trasporto pubblico locale afferenti il bacino di Cuneo dal 1/09/2015, prevedeva all'art.9 comma 1 che i contratti stipulati in subdelega dai Comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti e dalle Comunità Montane fossero oggetto di trasferimento all'Agenzia con successiva convenzione, garantendo nel periodo transitorio il trasferimento delle relative risorse agli Enti da parte dell'Agenzia.

Tra i servizi in subdelega, in particolare, i servizi relativi alle Comunità Montane e ai Comuni di Brossasco, Mango e Rossana si qualificavano come servizi in area a domanda debole ai sensi dell'art.6 della L.R. 1/2000 ed erano finanziati con risorse regionali tramite appositi accordi di programma sottoscritti tra la Provincia di Cuneo e gli Enti stessi. Tali accordi, seppure formalmente scaduti, risultavano tacitamente rinnovati in quanto si trattava di trasferimento di risorse per il finanziamento dei servizi minimi che continuavano a essere effettuati.

A seguito di specifici approfondimenti, e in linea con quanto previsto dall'art.6 della L.R. 1/2000, le Unioni Montane (subentrate dal gennaio 2016 alle Comunità Montane titolari dei servizi in subdelega) nel corso del 2016 concordavano con l'Agenzia che non era opportuno procedere con il trasferimento dei propri contratti, al fine di non far venir meno gli elementi di flessibilità ed economicità nella gestione del servizio adeguati alle caratteristiche specifiche delle aree in esame. Tale impostazione veniva condivisa dagli Enti del Bacino Sud in sede di Assemblea di Bacino.

Il Comitato di Monitoraggio della Convenzione, pertanto, in data 24/10/2016 approvava una modifica alla convenzione, definendo che *"i servizi in area a domanda debole ai sensi dell'art.6 della L.R. 1/2000, continueranno ad essere gestiti in subdelega dalle Unioni Montane (subentrate alle rispettive Comunità Montane) o dai comuni interessati in associazione tra loro, al fine di non far venir meno gli elementi di flessibilità ed economicità nella gestione del servizio adeguati alle caratteristiche specifiche delle aree in esame"*. Si stabiliva inoltre che l'Agenzia avrebbe trasferito agli Enti titolari dei servizi in area a domanda debole le risorse necessarie per sostenerne la relativa spesa secondo l'assegnazione storica, erogando direttamente agli Enti (e ai nuovi subentranti, nel caso delle Unioni Montane) gli importi pattuiti secondo le modalità e le tempistiche previste con gli Accordi stipulati dalla Provincia, nelle more della stipula di nuovi Accordi di Programma tra Agenzia ed Enti.

A seguito di tali modifiche, l'Agenzia con nota prot. n.9909 del 27/10 richiedeva alle Unioni e ai Comuni interessati di predisporre l'affidamento dei servizi per l'anno 2017, in modo da non creare discontinuità che potessero penalizzare l'utenza, trasmettendo contestualmente il quadro dell'assegnazione prevista per i diversi Enti (riportato nella tabella successiva), risultante dagli approfondimenti relativi alle ripartizioni dei servizi tra più Unioni quando in precedenza erano attribuiti ad un'unica Comunità Montana. Si dichiarava inoltre l'intenzione di confermare per gli anni successivi tale assegnazione, in assenza di riduzioni delle risorse trasferite dalla Regione Piemonte per il Bacino Sud e di modifiche agli accordi di programma concordate con gli Enti stessi.

Tabella 59 – Quadro delle risorse per i servizi a domanda debole nel Bacino Sud

Ente titolare di subdelega in area domanda debole	assegnazione storica (2015)	Ente subentrante	nuova assegnazione
C.M. VALLE STURA	€ 29.939,49	UNIONE MONTANA VALLE STURA	€ 29.939,49
C.M. ALPI DEL MARE	€ 5.858,29	UNIONE MONTANA ALPI MARITTIME*	€ 5.858,29
		UNIONE MONTANA ALPI DEL MARE*	
C.M. TANARO CEBANO MONREGALESE	€ 42.379,73	UNIONE MONTANA ALTA VAL TANARO	€ 6.650,00
		UNIONE MONTANA MONGIA CEVETTA LANGA	€ 20.106,56
		UNIONE VALLI MONREGALESI	€ 15.623,17
C.M. VALLI MAIRA E GRANA	€ 48.115,18	UNIONE MONTANA VALLE GRANA	€ 24.389,15
		UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	€ 23.726,03
C.M. VALLI VARAITA E PO	€ 195.413,60	UNIONE MONTANA DEI COMUNI DEL MONVISO	€ 98.500,58
		UNIONE MONTANA VALLE VARAITA	€ 96.913,02
C.M. ALTA LANGA	€ 42.776,17	UNIONE MONTANA ALTA LANGA	€ 42.776,17
COMUNE DI BROSSASCO	€ 2.330,52	COMUNE DI BROSSASCO	€ 2.330,52
COMUNE DI MANGO	€ 31.552,51	COMUNE DI MANGO	€ 31.552,51
COMUNE DI ROSSANA	€ 29.933,74	COMUNE DI ROSSANA	€ 29.933,74
tot. € 428.299,23			tot. € 428.299,23

* assegnazione ancora da spartire

Le risorse assegnate sono trasferite dall’Agenzia in forma di acconti trimestrali, a seguito della compilazione e trasmissione da parte dell’Ente delle apposite schede con il preventivo dei servizi; il trasferimento di risorse regionali viene opportunamente ridotto se l’importo dei servizi programmati è inferiore all’assegnazione, o in assenza di documentazione contrattuale. Il saldo del trasferimento (ultima rata trimestrale) viene invece liquidato solamente dopo la ricezione delle schede con il consuntivo dei servizi realmente effettuati, e ad esso è correlato. Se il consuntivo del servizio prevede una compensazione maggiore alle risorse assegnate, la differenza resta a carico delle Unioni, che devono integrare il contributo utilizzando risorse proprie.

Il quadro delle risorse assegnate alle Unioni nelle annualità dal 2016 al 2020 è riportato nella tabella seguente, contenente per ogni anno le risorse a carico di AMP secondo il consuntivo redatto da ciascun Ente. Laddove non tutti i consuntivi sono prevenuti viene indicata la cifra a preventivo, mentre per l’anno 2020 si riporta la previsione di AMP.

Tabella 60 - Risorse assegnate 2016-2020

ENTI GESTORI DEI SERVIZI IN SUBDELEGA	assegnazione e storica	2016 risorse a consuntivo	2017 risorse a consuntivo	2018 risorse a consuntivo	2019 risorse a consuntivo	2020 previsione
COMUNE DI BROSSASCO	€ 2.330,52	€ 840,00	€ 1.600,00	€ 2.330,52	€ 2.330,52	€ 2.330,52
COMUNE DI ENTRACQUE*	€ 5.858,29	€ 5.858,29	€ 3.801,60	soppresso dal 1/9/2017		
COMUNE DI MANGO	€ 31.552,51	€ 31.552,51	€ 31.552,51	€ 31.552,51	€ 31.552,51	€ 31.552,51
COMUNE DI ROSSANA	€ 29.933,74	€ 29.933,00	€ 29.000,00	€ 19.500,00	soppresso dal 31/8/2018	
UNIONE MONTANA ALTA LANGA	€ 42.776,17	€ 42.068,99	€ 41.955,90	€ 41.601,12	€ 42.513,64	€ 42.776,17
UNIONE MONTANA ALTA VAL TANARO	€ 6.650,00	€ 5.990,00	€ 6.650,00	€ 6.650,00	€ 6.650,00	€ 6.650,00
UNIONE MONTANA DEI COMUNI DEL MONVISO	€ 98.500,58	€ 87.094,83	€ 91.862,36	€ 97.919,98	€ 97.139,49	€ 90.000,00
UNIONE MONTANA MONGIA CEVETTA LANGA	€ 20.106,56	€ 15.364,00	€ 15.481,71	€ 20.106,56	€ 19.761,50	€ 20.106,56
UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONREGALESI	€ 15.623,17	€ 3.592,14	€ 3.521,70	€ 4.028,82	€ 4.028,82	€ 4.028,82

UNIONE MONTANA MONDOLE'/VILLANOVA		€ 5.705,00	€ 5.705,00	€ 6.275,50	€ 6.275,50	€ 6.275,50
UNIONE MONTANA VALLE GRANA	€ 24.389,15	€ 24.389,00	€ 24.389,25	€ 24.389,15	€ 24.389,15	€ 24.389,15
UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	€ 23.726,03	€ 18.428,23	€ 18.980,24	€ 18.529,23	€ 24.029,23	€ 23.726,03
UNIONE MONTANA VALLE STURA	€ 29.939,49	€ 29.939,49	€ 29.939,49	inserito in contratto Granda Bus dal 1/1/18		
UNIONE MONTANA VALLE VARAITA	€ 96.913,02	€ 96.913,02	€ 96.913,02	€ 96.913,02	€ 96.913,02	**
TOTALI	€ 428.299,23	€ 397.668,50	€ 401.352,78	€ 369.796,41	€ 355.583,38	€ 251.835,26

nota: le cifre in rosso sono relative al dato preventivo, in quanto il consuntivo non è ancora stato trasmesso

*come delegato da Unioni Montane Alpi Marittime e Alpi del Mare

**inserito in contratto Granda Bus dal 1/1/2020

La progressiva riorganizzazione della rete di TPL sul Bacino Sud ha permesso in alcuni casi di sospendere il servizio in area a domanda debole a carico dell'Unione, integrando lo stesso nel Contratto di Servizio dell'intera Provincia (trasferendo le relative risorse), laddove tale operazione garantiva un miglioramento in termini di efficienza, economicità ed efficacia, oltre che di semplificazione amministrativa.

Nel corso del 2020 si prevede di redigere i nuovi accordi di programma per ridefinire servizi e corrispettivi ancora in capo alle Unioni, adeguando le situazioni alle esigenze emerse nei singoli territori.

4.4.3. Bacino Sud-est

Per quanto concerne il territorio della Provincia di Alessandria, con Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 28 del 28/06/2019 si è proceduto all'approvazione dello schema di accordo di programma tra la Provincia di Alessandria, l'Agenzia della mobilità piemontese, il Comune di Pareto e l'Unione Montana Suol d'Aleramo per il servizio di trasporto pubblico locale nel comune di Pareto per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 31 dicembre 2021. La copertura finanziaria per l'annualità 2019 è di € 10.000,00.

Per quanto concerne il territorio della Provincia di Asti, con Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 29 del 28/06/2019 si è proceduto all'approvazione degli schemi di accordo di programma per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse regionali degli Enti afferenti alla Provincia di Asti: Comuni di Agliano Terme, Aramengo, Calamandrana, Calliano, Castagnole Delle Lanze, Castell'Alfero, Cellarengo, Cocconato, Mombercelli, Montegrosso D'Asti e Montiglio Monferrato nonché alla Unione Montana Langa Astigiana – Val Bormida per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 31 dicembre 2021. La copertura finanziaria annuale per il 2019 è pari ad € 64.261,00.

4.4.4. Bacino Nord-est

Nel corso del 2019 sono stati approvati gli schemi di Accordo di programma per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale afferenti alla Provincia del Verbano Cusio Ossola per il periodo dal 1 luglio 2019 al 31 dicembre 2021.

Per quanto riguarda il Comune di Druogno e l'Unione Montana della Valle Vigizzo per il servizio di trasporto pubblico urbano nel Comune di Druogno e il servizio di trasporto pubblico locale sulla linea Santa Maria Maggiore – Re – Olgia e diramazioni si fa riferimento alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 23 del 28/06/2019. La copertura finanziaria, a carico del bilancio 2019/2020/2021 – annualità 2019 dell'Agenzia della mobilità piemontese è pari ad € 69.373,80, per il periodo dal 1/7/2019 al 31/12/2019 mentre la somma annua complessiva versata dall'Agenzia per gli anni 2020 e 2021 sarà pari ad € 138.747,60.

Per quanto riguarda l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse regionali degli Enti afferenti ai comuni di Crodo, Piedimulera, Pieve Vergonte e Unione Montana Alta Ossola si fa

riferimento alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 24 del 28/06/2019. La spesa a carico di AMP per il secondo semestre 2019 è di € 27.256,50 mentre per le annualità 2010 e 2021 sarà di € 54.513,00 annui.

Ad essi si aggiungono gli Accordi per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse proprie degli Enti.

Per quanto riguarda gli Enti: comuni di Stresa, Trarego Viggiona, Bee, Premeno, Verbania, Gravellona Toce, Casale Corte Cerro, Omegna, Ghiffa, Oggebbio, Cannero Riviera, Cannobio, Unione Montana Valgrande e del Lago di Mergozzo e Unione del Lago Maggiore si fa riferimento alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 25 del 28/06/2019. Le risorse erogate dagli Enti e trasferite ad AMP per l'anno 2019 ammontano a € 27.631,36 mentre per le annualità 2020 e 2021 esse ammontano a € 55.262,68 annui.

Per quanto riguarda il comune di Montescheno e Unione Montana della Valle Strona e delle Quarne si fa riferimento alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 26 del 28/06/2019. Le risorse erogate dagli Enti e trasferite ad AMP per l'anno 2019 ammontano a € 15.682,42 mentre per le annualità 2020 e 2021 esse ammontano a € 31.364,83 annui.

Sono stati inoltre approvati gli schemi di Accordo di Programma per gli enti afferenti alla Provincia di Vercelli: Comune di Ronsecco e Comune di Varallo Sesia. Per essi si fa riferimento alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 27 del 28/06/2019. La copertura finanziaria a carico del bilancio dell'Agenzia della mobilità piemontese per l'annualità 2019 (periodo luglio – dicembre) è pari ad € 25.250,00 mentre, per le annualità 2020 e 2021, la copertura finanziaria massima sarà pari ad € 50.500,00 annui.

Resta in vigore fino al 30/06/2021 l'Accordo di Programma di cui alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 16 del 22/06/2018 con l'Unione montana dei Comuni della Valsesia per il servizio di TPL dell'Alta Valsesia a chiamata e con corse programmate "Flexibus" per un importo annuo di € 176.500,00.

4.5. Servizi in regime di concorrenza

L'Agenzia autorizza, ai sensi dell'Art.3.6 della Legge Regionale n.1/2000, i servizi di trasporto esercitati da terzi in regime di concorrenza, verificando il possesso dei requisiti di cui al decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448 (Regolamento di attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 438 del 21 giugno 1989 che modifica la direttiva del Consiglio n. 562 del 12 novembre 1974 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali) e la coerenza con la funzionalità dei Servizi di TPL contribuiti. Tali servizi sono esenti da obblighi tariffari e vengono esercitati senza sovvenzioni da parte dell'Agenzia.

Nel 2019 sono state rilasciate le seguenti autorizzazioni:

Tabella 61 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza

Registro Generale	Data determina	Oggetto
00000013/2019	14/01/2019	AUTOLINEE ALLASIA S.r.l. - Anno 2019 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza: Autolinea Torino-Savigliano (stabilimento Alstom ferroviaria)
00000021/2019	18/01/2019	SADEM S.p.A. - Anno 2019 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi integrativi della linea n. 277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" del Contratto di servizio della Città Metropolitana di Torino

		denominati: Linea atipica n. 121 Torino-None (FCA Group/Mopar)-Volvera (FCA Group/ Mopar).
00000043/2019	28/01/2019	Società FLIXBUS Italia S.r.l. – Anni 2019-2021 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea di tipologia commerciale: Oulx - Torino - Milano - Orio al Serio - Bergamo.
00000067/2019	08/02/2019	V.I.T.A. S.p.A. - Anno 2019 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea “Torino – Ivrea – Pont S.Martin” Stabilimento Engineering IT S.p.A.
00000068/2019	11/02/2019	V.I.T.A. S.p.A. - Anno 2019 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea “Banchette – Ivrea – Arnad” Stabilimento Sicpa Italia S.p.A.
00000121/2019	12/03/2019	Società ATAV VIGO – Anno 2019 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea Torino-Grugliasco-Rivoli-Sant’Antonino di Susa – Trasporto maestranze per la Società Sogefi Rejna S.p.A.
00000120/2019	12/03/2019	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea Torino p. Massaua – Settimo stab. l’Oreal - Validità: fino al 31/12/2021
00000139/2019	14/03/2019	Gruppo Torinese Trasporti (GTT) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti Maserati/AGAP sulla tratta: Torino Lingotto FS-Torino Mirafiori-Grugliasco Stabilimento AGAP (via della Libertà/ via San Paolo)-Grugliasco c. Allamano/ via Da Vinci - Validità: fino al 31/12/2019.
00000157/2019	18/03/2019	Gruppo Torinese Trasporti GTT – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Navetta Università: via Pietro Giuria (Torino)-via Quarello – Validità: fino al 14/06/2019.
00000164/2019	22/03/2019	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale denominata “Liguria Shuttle” - Validità: dal 19/04/2019 al 30/09/2019
00000203/2019	12/04/2019	Bus Company – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Linea turistica delle Langhe denominata “Langhe Sightseeing Tour” sul percorso: Alba-Barolo-La Morra-Monforte d’Alba e ritorno – Validità: dal 21 aprile al 23 giugno 2019 ogni domenica e festivi; dal 1 settembre al 3 novembre 2019 ogni sabato, domenica e festivi.
00000212/2019	18/04/2019	Ditta MANO Giuseppe e azienda collaborante Autolinee COSTA S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Torino Lingotto – Torino p. Carducci – Torino Porta Milano (c. G. Cesare 15) – Aeroporto Sandro Petrini di Caselle Torinese - Validità: fino al 31 dicembre 2019

00000218/2019	24/04/2019	SADEM S.p.A. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Linea Torino-Venaria (stabilimenti Magneti Marelli) – Validità: fino al 29/02/2020.
00000217/2019	24/04/2019	Società CA.NOVA S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea turistica TORINO Autostazione – DIANO MARINA Via Aurelia - Validità: fino al 08/09/2019
00000254/2019	02/05/2019	V.I.T.A. S.p.A. - Anno 2019 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea “Torino – Ivrea – Milano” Stabilimenti Vodafone (n. 3 Percorsi).
00000265/2019	08/05/2019	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale “Torino-Avigliana F.S.-Sacra di San Michele” - Validità: fino al 01/11/2019
00000264/2019	08/05/2019	Società ATAV VIGO – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea Torino-Settimo stabilimento Pirelli – Validità: fino al 31/03/2022
00000335/2019	07/06/2019	Quinta integrazione alla Determinazione Dirigenziale n. 45 del 10/02/2016 “BMC TOUR S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Levaldigi aeroporto-Fossano-TorinoLingotto – Anni 2016-2019”
00000372/2019	21/06/2019	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea “Cantine-Prarostino” - Validità: dal 01/07/2019 al 06/09/2019
00000478/2019	07/08/2019	Aggiornamento della Determinazione Dirigenziale n. 212 del 18/04/2019 “Ditta MANO Giuseppe e azienda collaborante Autolinee COSTA S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Torino Lingotto – Torino p. Carducci – Torino Porta Milano (c. G. Cesare 15) – Aeroporto Sandro Petrini di Caselle Torinese - Validità: fino al 31 dicembre 2019”
00000508/2019	04/09/2019	AUTOSTRADALE S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata al trasporto degli alunni della scuola media M. Patri di Tortona - viale Kennedy alla sede provvisoria della medesima scuola in piazzale Bonavoglia - Validità: fino al 10 giugno 2020.
00000505/2019	04/09/2019	AUTOSTRADALE S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata al trasporto degli alunni della scuola primaria Sacro Cuore sul percorso: Tortona corso Romita 25-Tortona viale Kennedy 21 - Validità: fino al 10 giugno 2020.
00000587/2019	15/10/2019	Gruppo Torinese Trasporti GTT – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Navetta Università: via Pietro Giuria (Torino)-via Quarello – Validità: fino al 12/06/2020.

00000600/2019	17/10/2019	Autolinee Nuova Benese - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi di trasporto per i dipendenti del Centro Contabile Intesa-San Paolo di Moncalieri (TO) - Validità: fino al 30/09/2021.
00000614/2019	23/10/2019	Sadem S.p.A. - Anno scolastico 2019/2020 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Villar Focchiardo - Vaie - Sant'Antonino (Istituto comprensivo Rege Moretto).
00000626/2019	28/10/2019	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Piscina - Cumiana (Istituto CIOFS)" - Validità: fino al 20/12/2019
00000673/2019	14/11/2019	Società VITA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi di trasporto dedicati agli studenti delle scuole primarie e secondarie dei comuni di Quincinetto, Quassolo e Tavagnasco per l'anno scolastico 2019-2020.
00000712/2019	25/11/2019	GELOSOBUS - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata al trasporto degli allievi dell'istituto superiore A. MONTI sul percorso: Asti/ p.za Cairoli - Asti/ via Dalla Chiesa - Validità: fino al 15 giugno 2020.
00000722/2019	29/11/2019	SADEM S.p.A. - Annualità 2019-2020 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi integrativi della linea n. 277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" del Contratto di servizio della Città Metropolitana di Torino denominati Autolinea n. 119 Torino-Airasca (SKF Industrie).
00000732/2019	03/12/2019	Società Sadem S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee di tipologia commerciale "Torino - Breuil Cervinia" e "Torino - St. Vincent (Casinò)" - Validità: dal 01/01/2020 al 31/12/2020
00000747/2019	06/12/2019	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Giaveno (Istituto Maria Ausiliatrice) - Avigliana - Villarfocchiardo" - Validità: fino al 31/08/2020
00000755/2019	10/12/2019	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Caselle T.se Aeroporto di Torino - Oulx - Pragelato (SKI TRANSFER)" - Validità: dal 20/12/2019 al 13/04/2020
00000788/2019	20/12/2019	Sadem S.p.A. - Autostradale S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Torino Autostazione - Malpensa Aeroporti" - Validità: dal 01/01/2020 al 31/12/2020
00000792/2019	23/12/2019	Sadem S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Chivasso - Verolengo - Saluggia (Stabilimento LivaNova)

00000820/2019	30/12/2019	Sadem S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea transfrontaliera "Oulx - Briançon" - Validità: dal 01/01/2020 al 31/12/2020
00000833/2019	31/12/2019	Consorzio Torinese Autoservizi (CTA) – Autonoleggi Savino S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Chivasso - Verrone (Stabilimento FCA Powertrain Plant)" - Validità: dal 01/01/2020 al 31/03/2020

5. Monitoraggio dei servizi

5.1. 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 §5.2), 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.

5.2. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale

A partire dal 2016 è attivato il flusso dati Organico del SIRT e l'Agenzia effettua il monitoraggio e controllo dei relativi dati. La seguente tabella riporta gli addetti 2016, 2017 e 2018 sulla base dei dati raccolti; il rendiconto 2019 non è stato ancora effettuato.

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 62 - Addetti TPL dal 2016 al 2018

N° addetti: da	N° addetti: 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

5.3. 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 stata effettuata 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 2012-2018 estratti dalla Piattaforma sono consultabili nel paragrafo 8.1.3 Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio M. I dati a consuntivo 2019 saranno disponibili per lo scaricamento e la consultazione da parte degli Enti a fine 2020/inizio 2021.

5.4. Carte della qualità

5.4.1. 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.

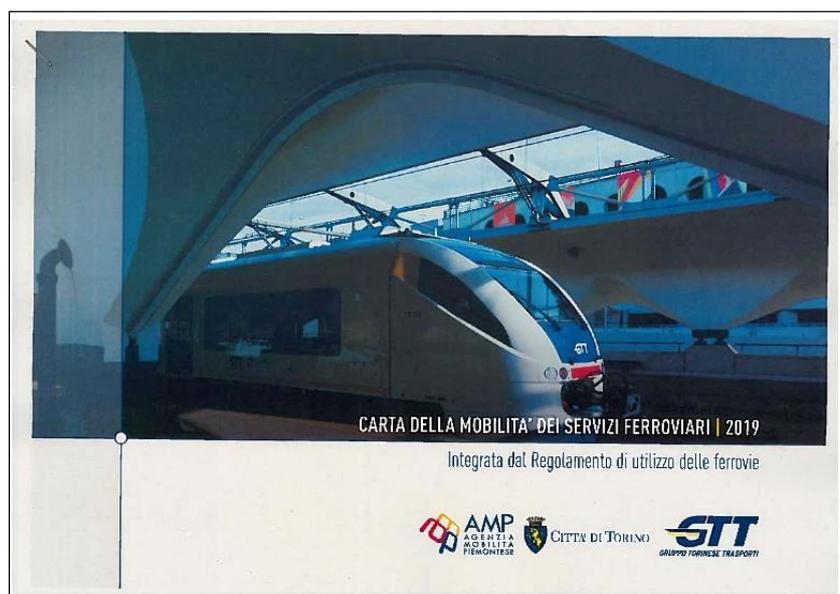


Figura 17 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT

• **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 18 - Brochure BLS

5.4.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori in attuazione dell'art.14, 5^a comma del Contratto di Servizio con 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.

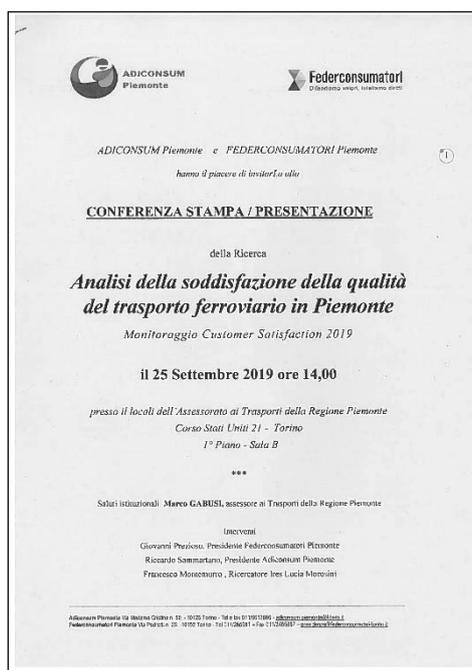


Figura 19 - Report sulla soddisfazione del trasporto ferroviario

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 20 - 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.

5.5. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto

5.5.1.1. Indagini IMQ

L’Agenzia ha lavorato nel 2019 per effettuare la nuova edizione dell’Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità percepita dei trasporti (IMQ) di cui l’ultima edizione risale al 2013. L’indagine è 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 del 2019 l’Agenzia, nelle more dell’attivazione dell’indagine IMQ, ha avviato alcune attività mirate sul territorio legate ai progetti europei in corso; in particolare sono state avviate le seguenti attività di indagine:

- Indagine nella valle d’Ossola sulle abitudini e la disponibilità della popolazione campione a praticare il carpooling, nonché analisi della mobilità, finalizzata ad una migliore pianificazione degli orari del trasporto pubblico che favoriscano l’interscambio con la ferrovia presso la stazione di Domodossola.
- Indagine sulla mobilità delle persone mediante interviste personali nella Città Metropolitana di Torino – Ambito territoriale 1: Rivolese e Val Sangone, Bassa Val Susa, Pinerolese;
- Indagine sulla mobilità delle persone mediante interviste personali nella Città Metropolitana di Torino – Ambito territoriale 2: Ciriacese-Lanzo, Canavese Occidentale, Eporediese.

5.5.1.2. Piattaforma Big Data TIM

Regione Piemonte, nell’ambito dell’acquisizione dell’accesso alla piattaforma Big Data di TIM e dell’utilizzo di alcuni cruscotti ivi presenti, ha attivato una serie di utenze, tra le quali una assegnata all’Agenzia.

Durante l’anno Agenzia ha effettuato alcune analisi specifiche, prove e test soprattutto indirizzati a meglio comprendere l’uso e le potenzialità della piattaforma.

Tramite la piattaforma è possibile analizzare la variazione nel tempo delle *Presenze* in definite zone territoriali e l’individuazione delle *Provenienze* (Zone di provenienza) o delle *Destinazioni* (Zone di destinazione) dei *Presenti*.

Le *Presenze* rappresentano il numero di SIM TIM (tipologia Human), in un dato intervallo di tempo, in una certa area geografica, espanso secondo algoritmi proprietari che tengono conto del market-share.

Nella piattaforma TIM le informazioni sono disponibili con vari livelli di disaggregazione spaziale e temporale. A livello spaziale: intera Regione Piemonte, Province, Comuni e ACE (Aree di CEnsimento ISTAT) sottozone dei comuni più popolosi; a livello temporale l’intervallo minimo è di 15 minuti, con ulteriori possibilità di aggregazioni su intervalli più ampi (1 ora, 1 giorno, ecc.), la disponibilità di tali intervalli dipende anche dal tipo di analisi e dall’estensione del periodo analizzato.

Le *Presenze* sono suddivise, sempre in base agli algoritmi proprietari TIM di assegnazione della zona di residenza e di lavoro a ciascuna SIM, nelle seguenti “classi”:

- *Residenti*: si trovano nella propria ACE di residenza;
- *Pendolari*: si trovano nella propria ACE di lavoro;
- *Visitatori intraregionali*: si trovano fuori dalla propria ACE di lavoro o di residenza ma nella regione di residenza;
- *Visitatori extraregionali*: si trovano fuori dalla propria ACE di lavoro o di residenza e fuori della regione di residenza;
- I *Visitatori stranieri* sono rappresentativi delle SIM estere in roaming su rete TIM.

Le prime 3 classi elencate sono quelle che coprono circa il 95% del totale delle *Presenze*. La figura che segue illustra l’andamento nel tempo di queste “classi” nell’intera Regione Piemonte in un giorno ferial medio di novembre 2019.

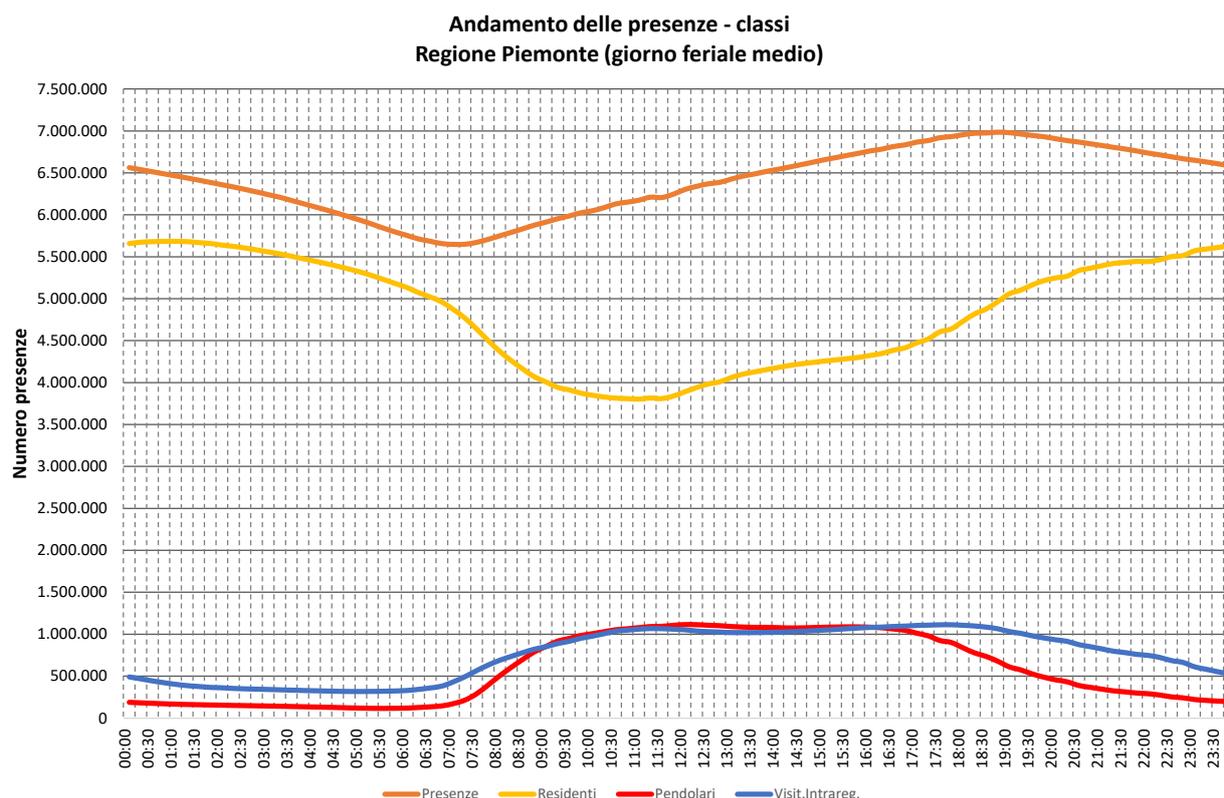


Figura 21 – Piattaforma Big Data TIM - Andamento delle presenze - classi

Si osserva una crescita del numero di *Pendolari* che hanno raggiunto la propria ACE di lavoro tra le 7.00 e le 10:00, una costanza del loro numero tra le 10:00 e le 17.00 e una lenta decrescita (abbandono dell’ACE di lavoro) a partire dalle 17.00.

Un andamento simile si osserva anche per i *Visitatori* intraregionali, per i quali però, rispetto ai *Pendolari*, l’inizio della fase di crescita è leggermente anticipata mentre la fase di decrescita, iniziando alle 18.30, è decisamente posticipata.

Per i *Residenti* si osserva un andamento speculare con valori più elevati nelle ore notturne e di primo mattino, valori più bassi nelle ore centrali della giornata e fasi di transizione più “smorzate”.

E’ da notare che, a mezzanotte, la piattaforma indica un numero di *Presenze* pari a circa 6,5 milioni, valore superiore del 50% a quello della popolazione residente “ufficiale” di circa 4,36 milioni di abitanti, articolate grosso modo in oltre 5,5 milioni di *Residenti*, circa 500 mila *Pendolari* ed altrettanti *Visitatori* di vario tipo.

La piattaforma indica un numero massimo di *Pendolari* praticamente uguale al numero massimo di *Visitatori* intraregionali e pari a circa 1 milione.

Le analisi sono continuate nel 2020.

5.5.1.3. Proiezione al 2018 dei dati di mobilità IMQ 2013

A fine novembre 2019 l’ISFORT (dall’*Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti*) ha pubblicato i risultati dell’indagine AUDIMOB sulla mobilità degli Italiani condotta nel 2018.

Si ricorda che le indagini AUDIMOB effettuate da ISFORT a partire dal 2000 con cadenza annua sono condotte con gli stessi metodi utilizzati nella IMQ alle quale si sono ispirate.

Nella prima indagine AUDIMOB del 2000 ISFORT operò una densificazione del campione relativo alla città di Torino per poter confrontare gli indicatori di mobilità relativi a questa città con quelli desunti dalla IMQ 2000: gli indicatori risultarono praticamente uguali.

Le dimensioni del campione utilizzato nelle indagini ISFORT non permettono di desumere informazioni significative circoscritte a singole Regioni, Province o Città.

ISFORT pubblica pertanto dati relativi all'intera Italia, a 4 circoscrizioni territoriali, o a 4 cluster di città individuati sulla base della loro dimensione geografica.

Da analisi pregresse risulta che molti degli indicatori di mobilità rilevati con le IMQ per l'intera Regione Piemonte sono accostati, e grosso modo collineari, con gli indicatori di mobilità rilevati da ISFORT per l'intera Italia o per la circoscrizione territoriale Nord Ovest. Gli indicatori che non risultano collineari sono quelli relativi alla ripartizione modale dove, partendo da valori accostati nel 2013, si sono avute dinamiche diverse in Piemonte (dati IMQ) rispetto all'Italia intera (dati ISFORT)

Parimenti risulta che gli indicatori di mobilità rilevati con le IMQ per la Città o l'area metropolitana di Torino sono accostati, e grosso modo collineari, con gli indicatori di mobilità rilevati da ISFORT per il cluster delle città con popolazione maggiore di 250 mila abitanti.

Sulla base di queste analisi l'Agenzia ha intrapreso a fine 2019 una attività di proiezione parametrica al 2018 degli indicatori di mobilità risultanti dalla IMQ 2013, relativi all'intera giornata e all'ora di punta, nell'intera Regione Piemonte utilizzando le informazioni sulle variazioni intervenute tra 2013 e 2018 registrate da ISFORT su quota di mobilità, mobilità individuale e scopi degli spostamenti. Per quanto riguarda l'evoluzione della ripartizione modale si sono utilizzate le informazioni desumibili dall'Osservatorio per le Politiche del TPL istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'attività non si è conclusa nel 2019 ed è continuata nel 2020, si ritiene tuttavia utile anticipare qui, per completezza di informazione, i risultati della proiezione.

La leggera diminuzione della popolazione oggetto di indagine intercorsa tra il 2013 ed il 2018 (da 3,99 milioni a 3,97 milioni di individui nel 2018 con età maggiore o uguale a 11 anni) è stata più che compensata dall'aumento della quota di mobilità (da 75,4% nel 2013 a 83,5% nel 2018), la popolazione mobile risulta quindi più numerosa (da 3,01 nel 2013 a 3,32 milioni di individui nel 2018).

La mobilità individuale della popolazione mobile è però più bassa nel 2018 rispetto a quella del 2013 (2,46 rispetto a 2,73 spostamenti/giorno, effetto anche dell'invecchiamento della popolazione); la mobilità individuale netta (riferita a tutta la popolazione) risulta pressoché invariata (2,05 nel 2018 rispetto a 2,06 spostamenti/giorno del 2013).

Il numero totale di spostamenti risulta di poco inferiore nel 2018 rispetto al 2013 (8,15 milioni rispetto a 8,23 milioni di spostamenti/giorno).

Diminuisce nel 2018 rispetto al 2013 la quota di spostamenti sistematici sia nella quota relativa agli spostamenti per lavoro (da 32,8% a 31,0%) sia, in modo molto più evidente, nella quota relativa agli spostamenti per studio (da 6,2% a 3,8%).

Negli spostamenti non sistematici aumenta significativamente nel 2018 rispetto al 2013 la quota di spostamenti (da 20,3% a 29,6%) legati al tempo libero (sport/svago, visite a parenti ed amici) rispetto a quella (da 40,7% a 35,6%) legata alla gestione familiare (acquisti e disbrigo di commissioni ed affari personali, cure e visite mediche, accompagnamento di altre persone).

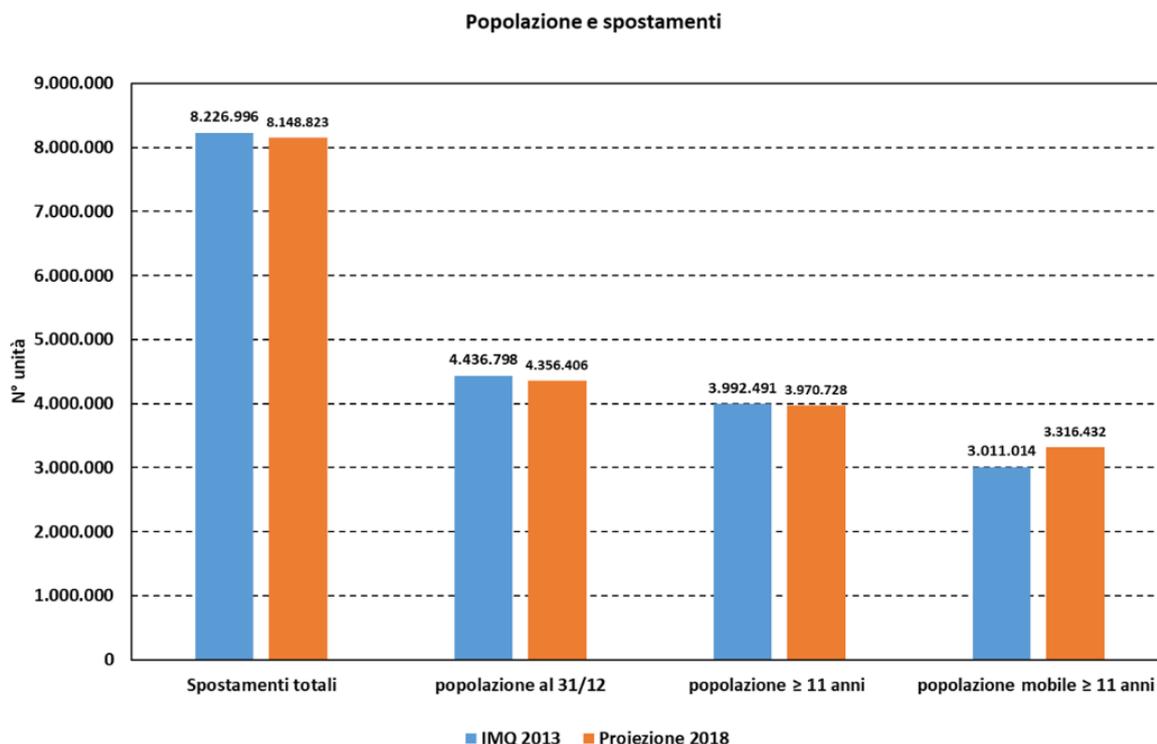


Figura 22 - Popolazione e spostamenti (2013 e proiezione 2018)

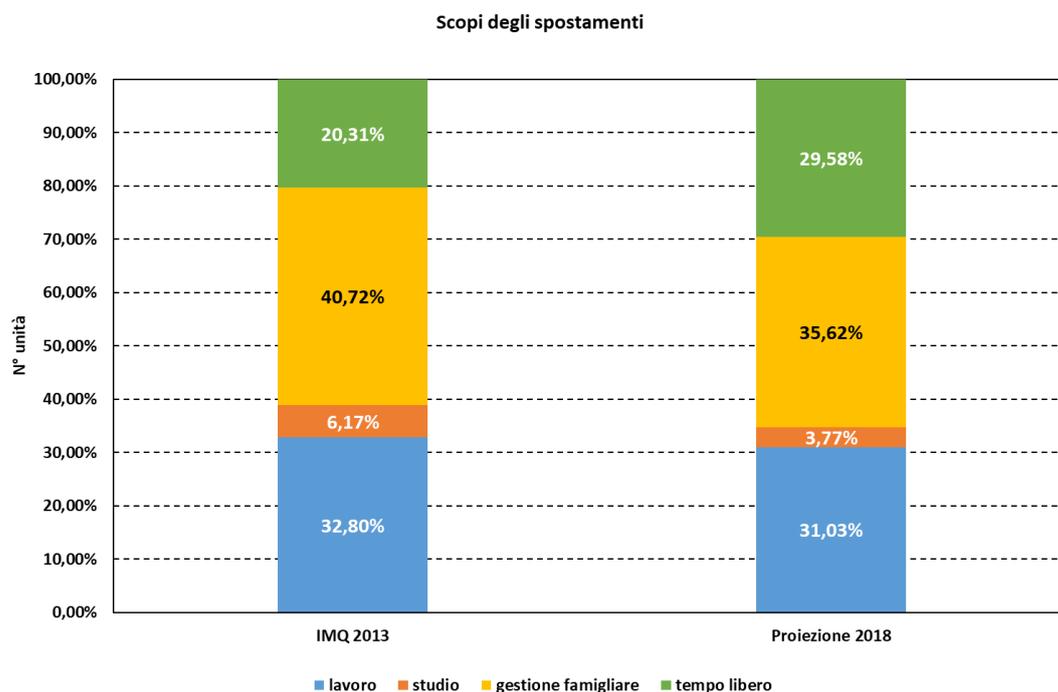


Figura 23 - Scopi degli spostamenti (2013 e proiezione 2018)

Aumentano nel 2018 rispetto al 2013 le quote di mobilità «sostenibile», con uso di piedi (da 22,4% a 23,5%), bici (da 4,4% a 4,6%) e trasporto pubblico (da 10,5% a 11,3%) e diminuisce la quota di mobilità con uso di auto e moto (da 61,2% a 59,2%).

La variazione tra il 2013 ed il 2018 della distribuzione oraria della mobilità risente della variazione dei pesi dei diversi scopi degli spostamenti.

Nella usuale distribuzione per fasce orarie con inizio al minuto 0 (zero) e termine al minuto 59 si riscontrano, nel 2018 rispetto al 2013, valori inferiori tra le 7.00 e le 10.59 e valori leggermente superiori dalle 14.00 in poi.

Il picco di mobilità (considerati tutti i modi) si registra, nel 2018 come nel 2013, nella fascia oraria compresa tra le 8.00 e le 8.59; il valore di picco del 2018 (812 mila spostamenti) è inferiore a quello del 2013 (circa 890 mila spostamenti).

Il picco di mobilità rimane collocato, nel 2018 come nel 2013, nella fascia oraria compresa tra le 8.00 e le 8.59 anche esaminando separatamente le distribuzioni degli spostamenti motorizzati effettuati con uso dell'auto, della moto o del trasporto pubblico collettivo; differente è la situazione per gli spostamenti effettuati esclusivamente a piedi, con uso della bici o di altri mezzi meccanizzati (compresi i taxi) dove le distribuzioni non presentano picchi pronunciati.

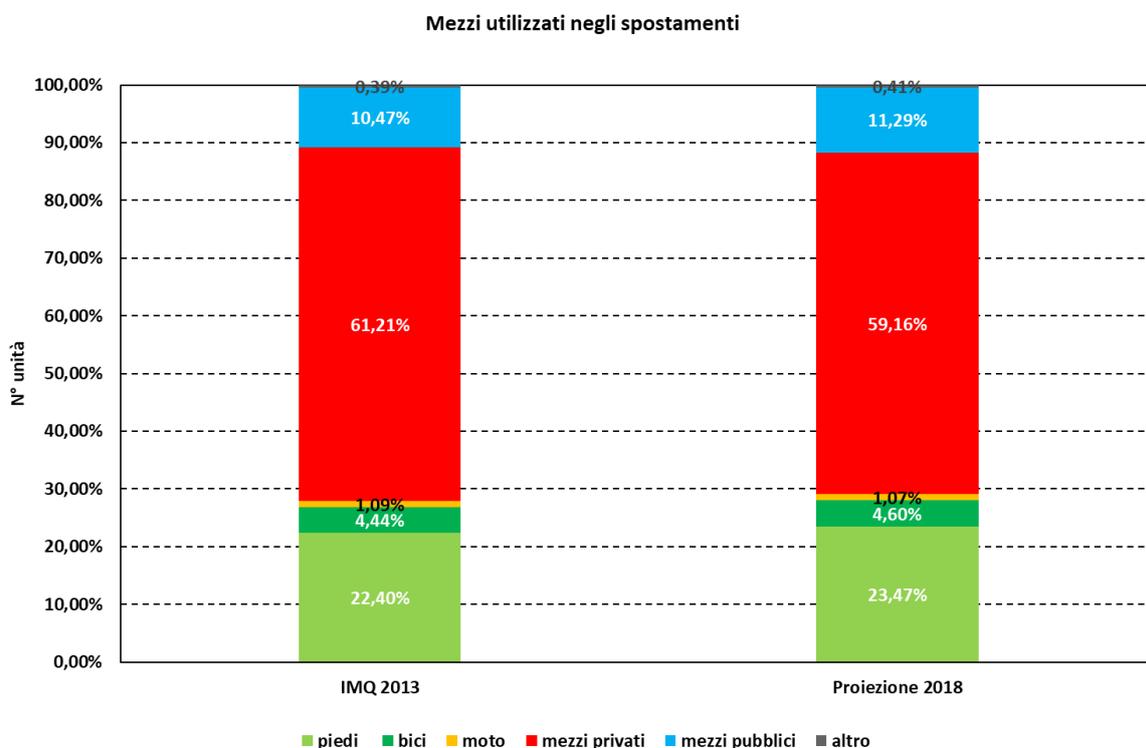


Figura 24 - Uso dei mezzi di trasporto (2013 e proiezione 2018)

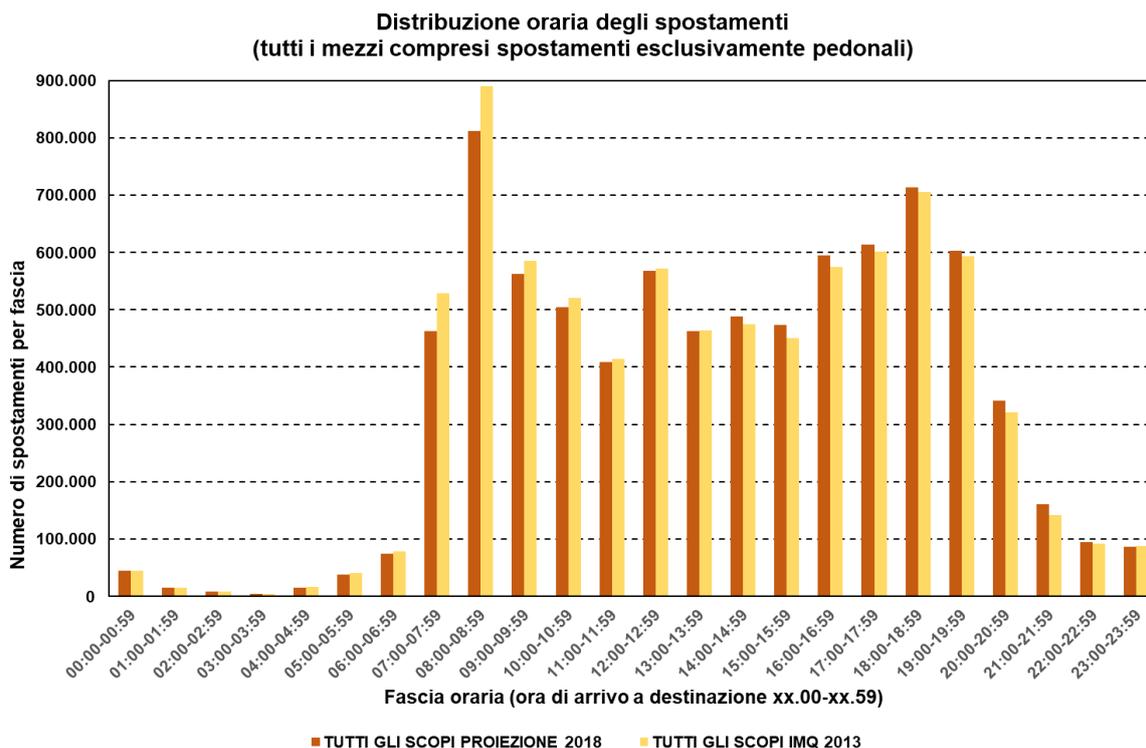


Figura 25 - Distribuzione oraria degli spostamenti (2013 e proiezione 2018)

L'ora di punta della mobilità motorizzata, intesa come periodo di 60 minuti nel quale si registra il più alto numero di arrivi a destinazione degli spostamenti effettuati con l'uso dell'auto o del trasporto pubblico collettivo, si collocava nel 2018 nell'intervallo orario compreso tra le 7.37 e le 8.36.

In questo intervallo orario nel 2013 si registravano 996 mila spostamenti complessivi dei quali 644 mila (65%) effettuati con uso dell'auto, 154 mila (15%) effettuati con uso del trasporto pubblico e 143 mila (14%) effettuati esclusivamente a piedi.

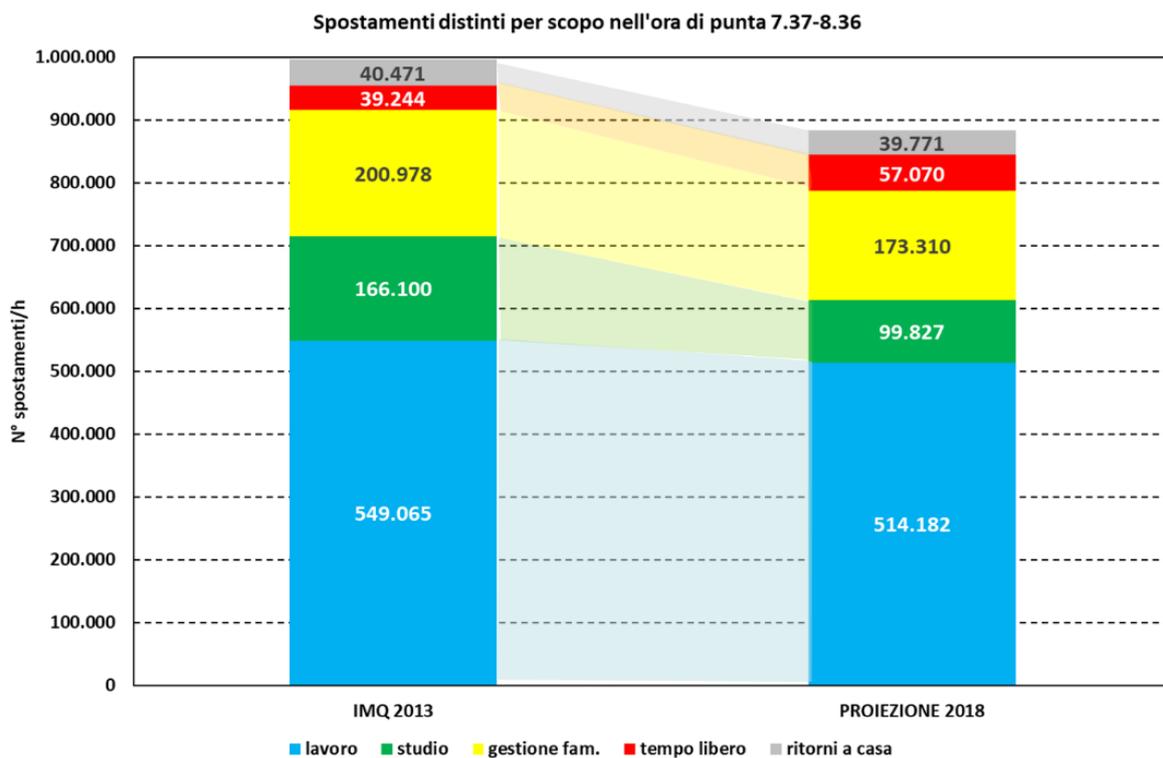
La proiezione al 2018 stima 884 mila spostamenti complessivi nell'ora di punta (della mobilità motorizzata) dei quali 562 mila (64%) effettuati con uso dell'auto, 142 mila (16%) effettuati con uso del trasporto pubblico e 130 mila (15%) effettuati esclusivamente a piedi.

Per quanto riguarda gli scopi degli spostamenti nel 2013 se ne registravano 549 mila (55%) per recarsi su luogo di lavoro o comunque per motivi di lavoro, 201 mila (20%) per gestione familiare (acquisti e commissioni personali, visite e cure mediche, accompagnamento di altre persone) e 166 mila (17% del totale) per recarsi sul luogo di studio o comunque per motivi di studio; gli spostamenti per i rimanenti scopi corrispondono all'8% del totale.

La stima al 2018 indica 514 mila spostamenti (58%) per recarsi su luogo di lavoro o comunque per motivi di lavoro, 173 mila spostamenti (20% del totale) per gestione familiare e 100 mila spostamenti (11%) per recarsi sul luogo di studio o comunque per motivi di studio; gli spostamenti per i rimanenti scopi corrispondono all'11% del totale.

Si nota la riduzione nel 2018 rispetto al 2013 degli spostamenti effettuati per studio e di quelli complessivamente effettuati con l'uso dell'auto.

Sia nel 2013 sia nel 2018 l'uso dell'auto è nettamente prevalente per gli spostamenti effettuati per tutti gli scopi ad eccezione di quelli effettuati per scopo di studio e per tempo libero; quest'ultimi costituiscono tuttavia nell'ora di punta una quota minima del totale.



88

Figura 26 - Spostamenti per scopo nell'ora di punta (2013 e proiezione 2018)

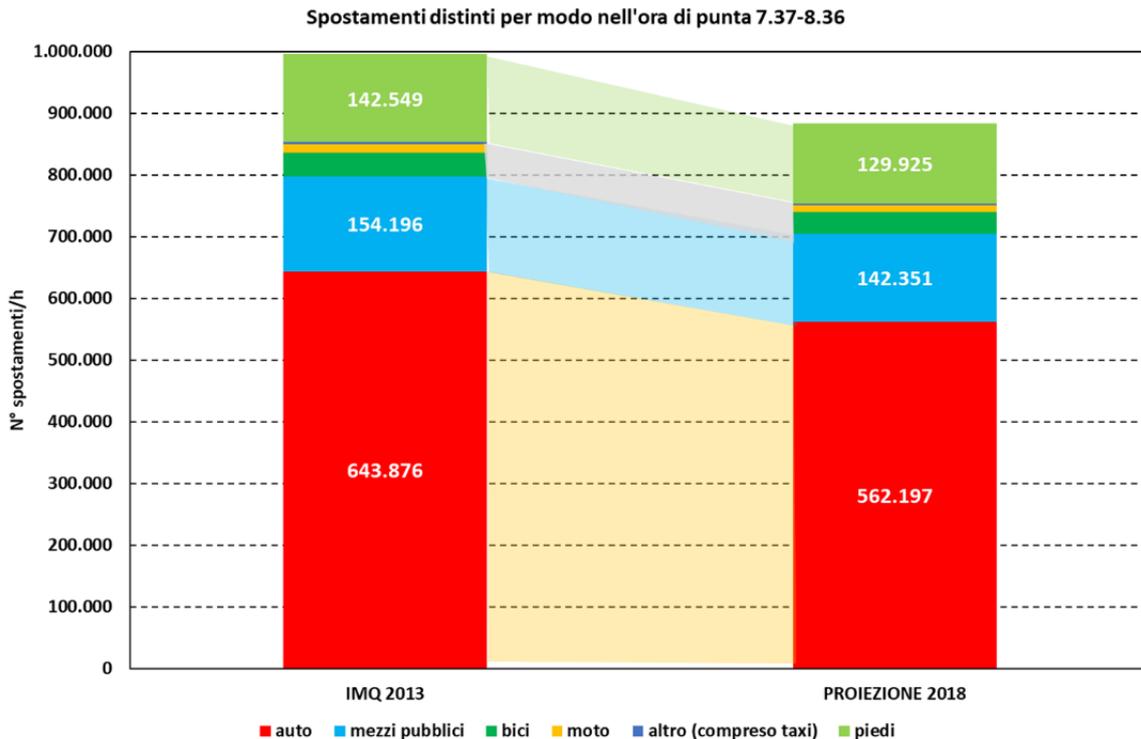


Figura 27 - Spostamenti per modo nell'ora di punta (2013 e proiezione 2018)

La metodologia di proiezione al 2018 adottata non permette di inferire in modo puntuale eventuali "traslazioni" della "collocazione oraria" dell'ora di punta rispetto al 2013.

Il mantenimento nel 2018 della stessa forma della distribuzione oraria del 2013, con stesso posizionamento dei picchi indica tuttavia che verosimilmente l'ora di punta non è traslata o, comunque, è poco discosta da quella individuata dalla IMQ 2013.

Una conferma indiretta di questo è giunta dall'analisi dei dati di presenze/mobilità ottenuti tramite l'accesso alla piattaforma Big Data TIM.

La figura che segue illustra l'andamento della presenza di *Pendolari* e *Visitatori* intraregionali nell'intera Regione Piemonte nella fascia oraria 6.00 – 12.00 di un giorno feriale medio di novembre 2019.

L'incremento del numero di Presenze in un dato intervallo di tempo è indicativo del numero di spostamenti giunti a destinazione nell'intervallo di tempo considerato. I periodi nei quali si esplica il maggior numero di spostamenti sono quelli nei quali è maggiore il gradiente di crescita delle presenze.

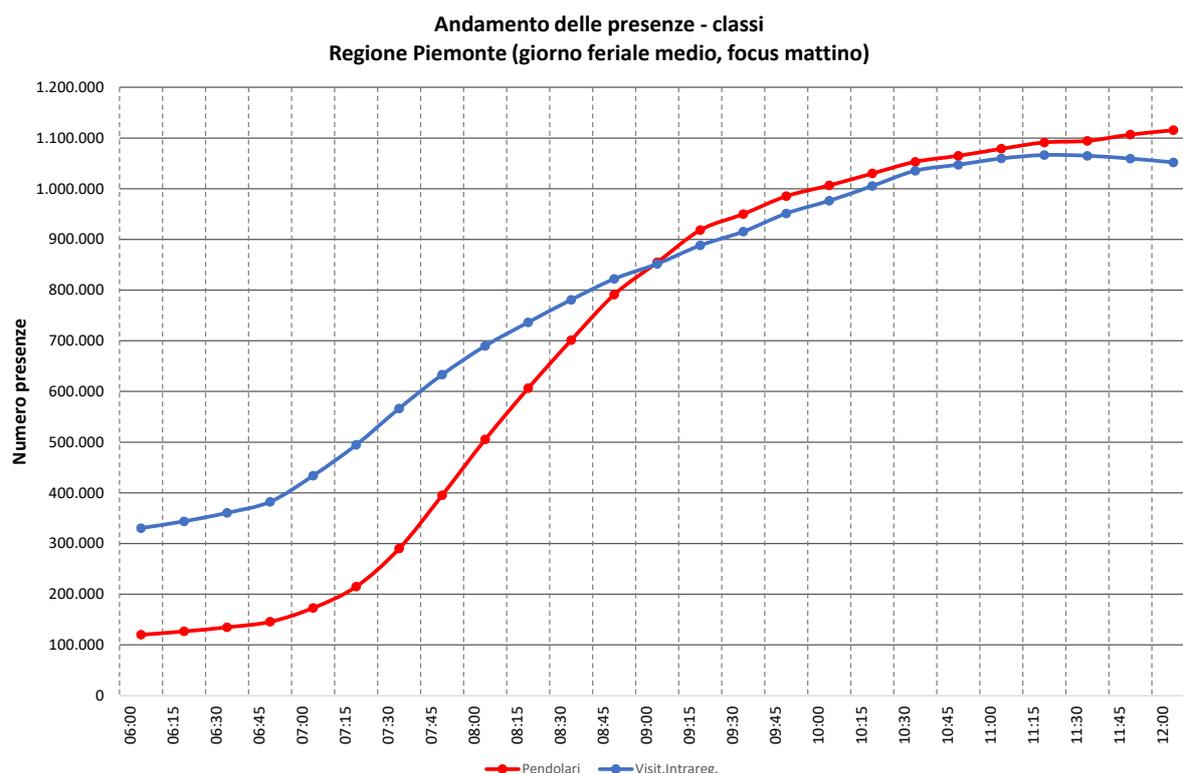


Figura 28 - Andamento della presenza di Pendolari e Visitatori intra regionali nella fascia 6.00-12.00

La figura che segue illustra l'andamento della presenza cumulata di *Pendolari* e *Visitatori* normalizzata sul valore massimo; è evidenziata la zona di massimo gradiente di crescita.

Nel successivo istogramma sono riportati, discretizzati per intervalli di quarti d'ora (massima risoluzione temporale permessa dalla piattaforma, con estremi degli intervalli ai minuti 0, 15, 30 e 45), gli incrementi del numero di presenze cumulate di *Pendolari* e *Visitatori* rispetto al numero di presenze rilevate nel quarto d'ora precedente, ovvero il numero di (nuovi) arrivi a destinazione di spostamenti di *Pendolari* e *Visitatori* che si aggiungono ai *Pendolari* e *Visitatori* già presenti nel quarto d'ora precedente.

Si osserva che l'intervallo orario, costituito da quattro quarti d'ora consecutivi, nel quale si realizza il numero massimo di arrivi (circa 633 mila) è quello dalle 7.30 alle 8.30; ovviamente l'intervallo sarebbe risultato differente con una diversa scansione dei quarti d'ora, ad esempio con estremi ai minuti 5, 20, 35 e 50.

Si osserva inoltre che l'intervallo dalle 8.30 alle 8.45 registra un numero di arrivi a destinazione comparabile con quelli dei quattro quarti d'ora precedenti mentre nell'intervallo dalle 7.15 alle 7.30 si ha un numero di arrivi a destinazione sensibilmente inferiore a quelli del quattro quarti d'ora successivi.

Nell'intervallo orario 7.45-8.45 il numero di arrivi a destinazione (circa 626 mila) è pertanto solo di poco inferiore (-1,2%) a quello del numero di arrivi nell'ora di punta.

Si può quindi affermare che, considerando la mobilità dell'intero Piemonte, l'ora di punta si colloca nel 2019 verosimilmente nell'intervallo compreso tra l'ora 7.30-8.29 e l'ora 7.44-8.43.

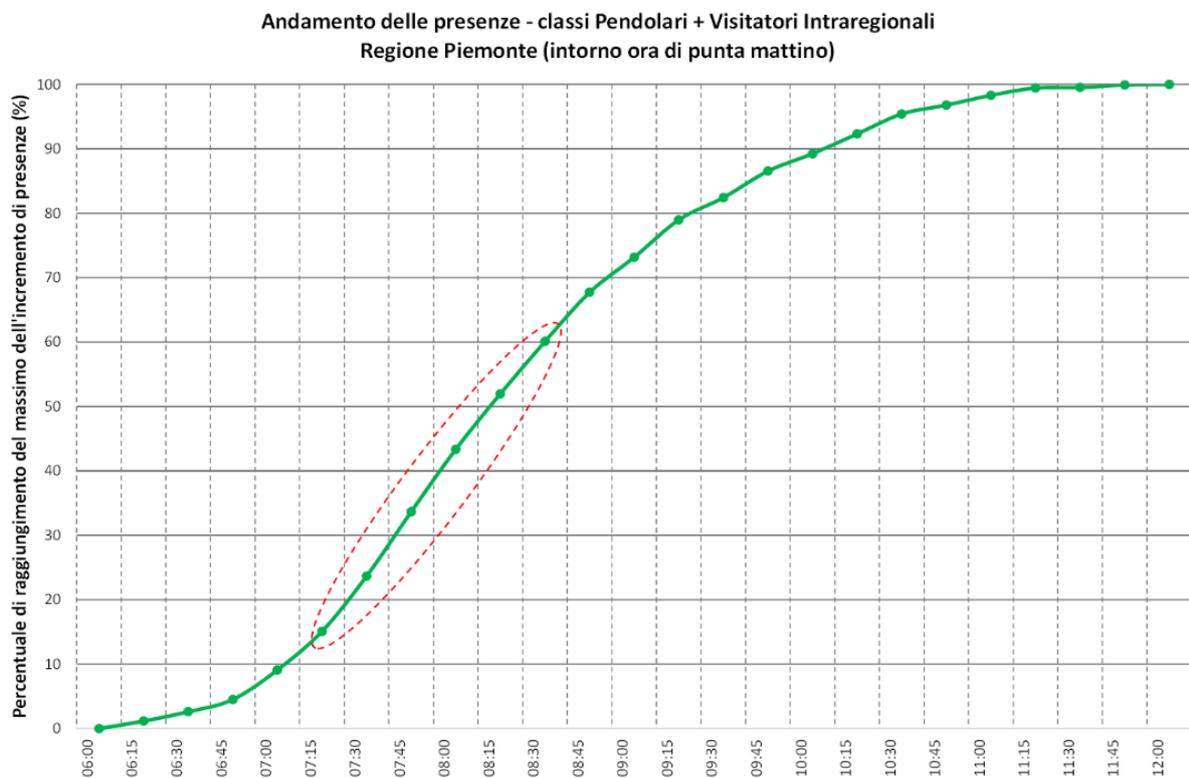


Figura 29 - andamento della presenza cumulata di Pendolari e Visitatori normalizzata sul valore massimo

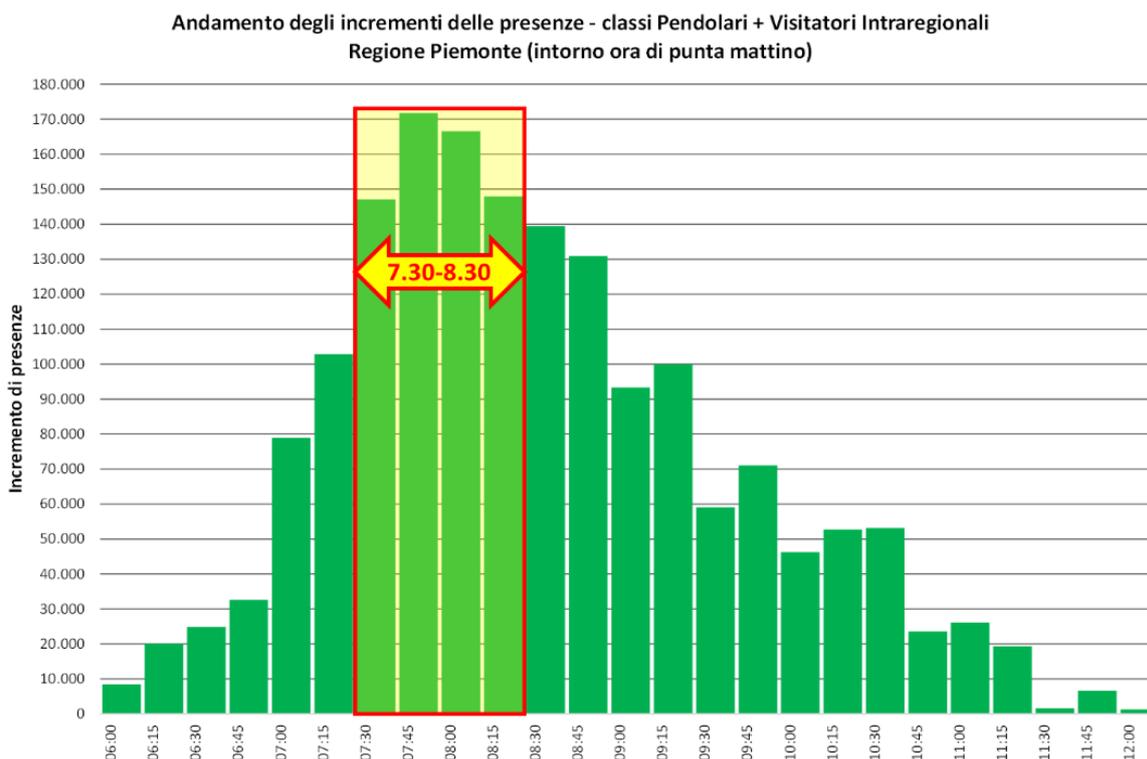


Figura 30 - incrementi del numero di presenze cumulate di Pendolari e Visitatori rispetto al numero di presenze rilevate nel quarto d’ora precedente

5.5.1.4. Strumenti per la valutazione dei sistemi di trasporto

Nel corso 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® 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® 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* che è stato effettuato nel mese di ottobre presso l’Agenzia.

Le attività descritte nei paragrafi precedenti sono previste nel PEG 2019 all’obiettivo 1.III - **Iniziative per la conoscenza della mobilità**

5.6. Monitoraggio dei servizi ferroviari

5.6.1. 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 in fase di rinnovo attraverso l’avvio di una nuova procedura di affidamento.

L’oggetto dell’affidamento dei servizi consisterà:

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

Gli elementi oggetto di monitoraggio nonché le modalità di misurazione della qualità erogata degli elementi caratteristici del sistema ferroviario sono descritti in un apposito allegato Qualità.

Nello specifico le attività dell’Affidatario consisteranno:

- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio di non meno di 1.000 corse per semestre del SFM e di non meno di 500 corse per semestre del SFR+RV; dette corse selezionate (cosiddetto il “campione delle corse”) dovranno rappresentare statisticamente l’universo dei treni dei programmi di servizio.
- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio delle stazioni/fermate della rete in Piemonte per non meno di 126 stazioni per semestre complessivamente fra le categorie Gold e Silver e non meno di 165 fermate per semestre della categoria Bronze.

Rete Ferroviaria Italiana – RFI ha classificato le stazioni ferroviarie nei sottogruppi Platinum, Gold, Silver e Bronze sulla base delle caratteristiche prestazionali e funzionali, valutate oggettivamente e in grado di esprimerne lo stato attuale e le potenzialità.

Come innanzi specificato le quattro categorie sono così identificate:

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

Con detta classificazione sulla rete ferroviaria piemontese si annoverano le seguenti stazioni: 8 stazioni GOLD 8 (2 nel capoluogo di Regione – Porta Susa e Porta Nuova - e nei capoluoghi di Provincia), 55 stazioni SILVER, 165 stazioni BRONZE per una somma di 228 stazioni.

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

- i. le modalità per la definizione del campione dei treni che garantisca la rappresentatività dell’universo dei servizi ferroviari sulla base della numerosità dei treni circolanti tutti i giorni su tutte le direttrici della regione nonché delle frequentazioni misurate dall’OE;
- ii. le modalità per selezionare il calendario delle corse da monitorare rispetto al campione dei treni prescelto;
- iii. le modalità per l’estrazione del calendario del monitoraggio delle stazioni/fermate;
- iv. le modalità per effettuare la ricerca, la selezione, la formazione preventiva degli Ispettori ed i de-briefing periodici nel corso dell’attività;

- v. la metodologia per monitorare lo stato funzionale degli elementi, particolari tecnici, arredi, impianti che caratterizzano la corsa in osservazione ed altre informazioni di interesse per l'EC e per i cittadini;
- vi. la metodologia e gli strumenti con i quali gli Ispettori registreranno i dati osservati;
- vii. la metodologia per controllare, verificare, validare o annullare i dati registrati dagli Ispettori;
- viii. la metodologia per inviare all'Agenzia i dati consuntivo dei livelli di qualità misurati per i diversi aspetti monitorati del sistema ferroviario;
- ix. la procedura con la quale, in qualsiasi momento nel corso della validità del contratto, l'Agenzia potrà accedere da remoto alla banca dati costruita ed alimentata dall'Affidatario.

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

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

5.6.2. 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 alla sezione "Monitoraggio dei servizi" <http://mtm.torino.it/it/monitoraggio-dei-servizi/monitoraggio-servizi-ferroviari-1>

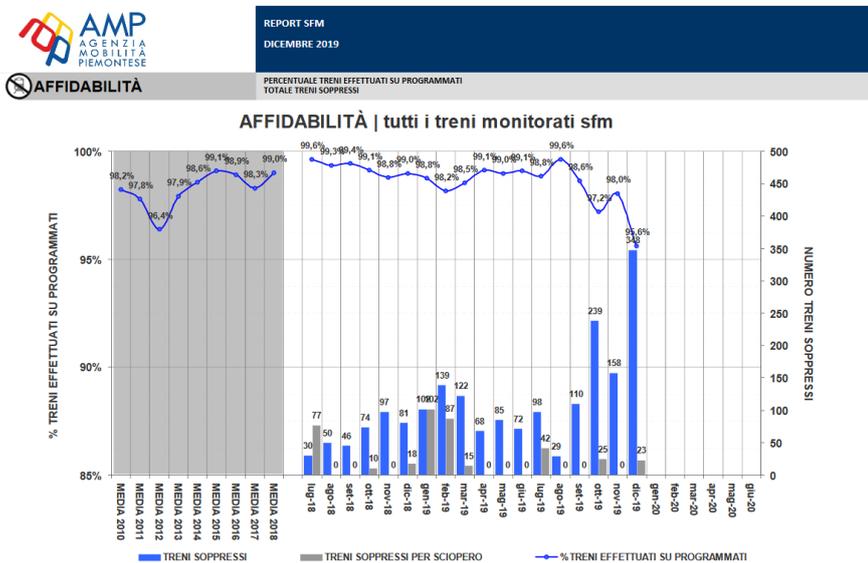
L'osservazione dei servizi ferroviari prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea per i treni SFM e SFR gestiti dall'Agenzia della mobilità piemontese

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

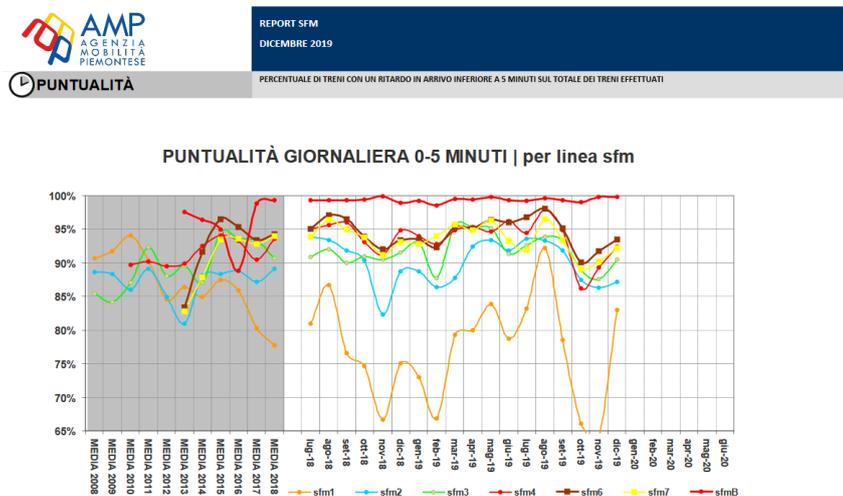
inoltre la puntualità del SFM sul nodo Porta Susa con l’elenco dei treni ordinati per ritardo in arrivo a Porta Susa e gli elenchi ordinate a partire dalla peggiore delle singole corse che hanno avuto ritardo.

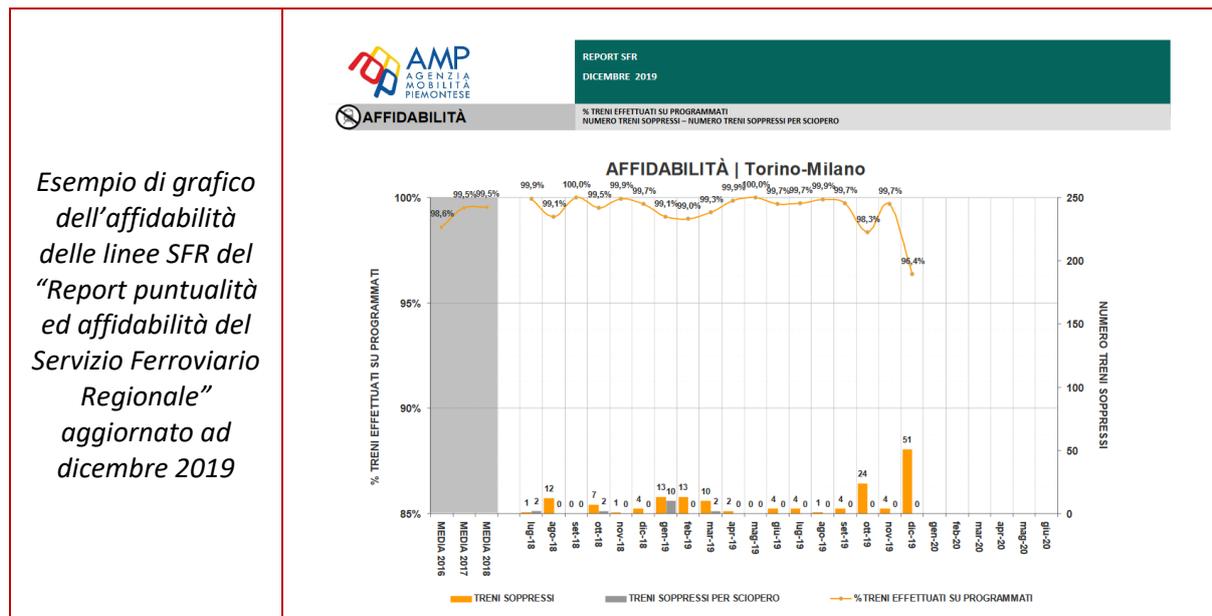
L’affidabilità è definita come percentuale treni effettuati su treni programmati considerando il numero di treni soppressi compresi quelli soppressi per sciopero.

Esempio di grafico dell'affidabilità di sistema del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato ad dicembre 2019



Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2019





5.6.3. 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.

5.6.4. 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.

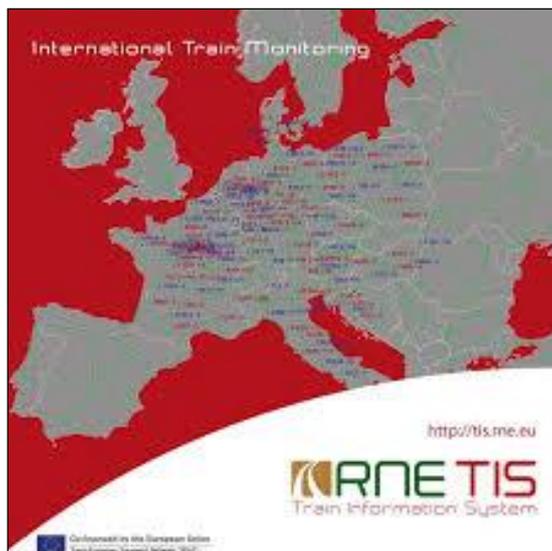


Figura 31 - Sistema TIS Train Information System

5.6.5. Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni ferroviarie gestite da R.F.I. S.p.A.

Nel corso dell'annualità 2019, con difficoltà non essendo in essere un rapporto contrattuale fra le parti, l'Agenzia ha interloquito più volte con la Direzione Territoriale Produzione di Torino di R.F.I. S.p.A., in veste di gestore delle stazioni ferroviarie, per l'accessibilità delle stazioni ferroviarie, in particolare per i cittadini disabili, e le relative comunicazioni agli utenti.

Nel contraddittorio l'Agenzia ha preso atto che, R.F.I., pur riconoscendo i contenuti della Delibera n. 106/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART, non applica le disposizioni contenute nella Delibera in attesa dello sviluppo di un'apposita procedura Societaria.

Inoltre R.F.I. non applica le modalità per la diffusione delle informazioni annoverate alla Misura 4 della Delibera in caso di mancata fruibilità delle stazioni, limitandosi ad ottemperare alle comunicazioni previste dal Decreto Ministeriale 18.02.2011 verso gli Enti Locali e gli Organi regionali competenti.

Ciò ha causato situazioni critiche per i cittadini disabili utenti del servizio ferroviario e un notevole imbarazzo nel mettere in atto estemporanee procedure di ausilio.

I malfunzionamenti degli impianti a volte hanno provocato modifiche di itinerario dei servizi ferroviari nelle stazioni disposte per consentire l'entrata e/o l'uscita di persona disabile dall'infrastruttura per mezzo di una banchina con ascensore funzionante (come succede con frequenza inaccettabile a Torino Stura) provocando ritardo sia al treno utilizzato dalla persona disabile sia ai treni che seguono o incrociano.

Il paradosso è che in tal caso R.F.I. ha attribuito la motivazione dei ritardi a cause esterne all'Impresa (per l'appunto la causa è identificata nella persona disabile che ha scelto di utilizzare i treni).

Poiché allo stato sia la Regione Piemonte sia l'Agenzia della Mobilità Piemontese non riescono ad applicare qualsivoglia sanzione al gestore dell'infrastruttura poiché:

- l'Accordo quadro con Regione Piemonte per definire la capacità da riservare ai servizi regionali (con testo obbligatoriamente mutuato dallo schema PIR di R.F.I.) non prevede simili fattispecie;
- l'Agenzia è titolare di contratto di servizio esclusivamente con le Imprese che erogano i servizi ferroviari;
- l'Agenzia rimborsa gli oneri di pedaggio alle Imprese ferroviarie a piè di lista senza alcun accordo con R.F.I.;

- Le I.F. non ritengono di dover ribaltare a R.F.I. le eventuali sanzioni applicate da Agenzia per problemi all'infrastruttura, né ritengono di poter applicare detrazioni e penali per i disservizi nei confronti di R.F.I.,

L'Agenzia ha chiesto all'ART di intervenire direttamente presso RFI nel tentativo di affermare il diritto degli utenti verso la garanzia di accessibilità delle stazioni ferroviarie.

L'ART, da parte propria, ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI per il mancato recepimento della Delibera 106/2018.

Inoltre, su indicazione dell'Agenzia, l'ART ha prescritto alla Società RFI, in via transitoria, di predisporre una procedura straordinaria tesa alla comunicazione sul sito web del gestore infrastruttura circa le indisponibilità di ascensori e rampe superiori a 30 giorni e i relativi tempi di ripristino, nelle more della completa definizione del progetto di remotizzazione di tutti gli impianti elevatori, funzionali all'accessibilità ai marciapiedi di stazione, con cui si renderà possibile un'informazione verso l'utenza in tempo reale dell'indisponibilità delle dotazioni infrastrutturali di stazione.

In questa fase RFI provvederà a comunicare alle imprese ferroviarie la presenza di disservizi in stazione affinché queste a loro volta possano informare i passeggeri a bordo dei propri convogli ed evitare la discesa di passeggeri a mobilità ridotta nelle stazioni dalle quali non sia successivamente possibile allontanarsi.

5.7. 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.

5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale

Nel corso del 2019 si è sviluppata la procedura di monitoraggio della velocità commerciale delle linee urbane-suburbane GTT di superficie sulla base di:

- *Report mensile SIS* fornito da GTT contenente, per ciascuna linea, il valore della velocità commerciale media relativa all'intera giornata (in figura è riportato come esempio un estratto del *Report* di gennaio 2018);

VelcirMese_01-2018.txt - Blocco note di Windows
File Modifica Formato Visualizza ?

Regolarità: dati del 01-2018 RETE (mese)

Linea	Coeff. Irregolarità Giornaliero	Sigma (minuti) Giornaliero	Velocità Commerciale Giornaliero	Posti-KM
1	18.69	3.57	17.19	193256
2	38.65	5.40	15.94	471258
3	29.44	3.88	14.39	317478
4	44.04	4.10	16.49	1080712
5	24.29	5.35	20.15	339555
5/	21.01	4.55	17.42	171907
11	36.21	4.85	15.82	378053
9	28.13	4.28	13.82	275105
10	40.90	4.13	16.87	476350
12	23.14	3.74	15.67	107576
13	36.73	3.57	13.44	271257
14	20.48	4.62	16.50	168407
16D	32.58	3.67	14.04	197244
16S	30.87	3.61	13.84	191167
18	37.70	4.20	15.21	530986
19	23.40	3.87	15.68	61874
29	23.31	3.65	18.10	153420
21	9.50	3.20	19.88	20325
27	19.31	3.77	15.89	103515
30	22.42	3.92	24.89	263571

Figura 32 - Esempio di report mensile SIS

- *Consuntivazione mensile delle percorrenze* fornita da GTT contenente la produzione chilometrica (veicoli-km) effettivamente effettuate da ciascuna linea nel mese (in figura è riportato come esempio un estratto della *Consuntivazione* di gennaio 2018).

LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	152.992	-	152.992
	0	-	0
TOTALE da CONTRATTO	152.992	-	152.992
PERCORRENZE AGGIUNTIVE AUTORIZZATE			
	0	-	0
TOTALE	152.992	-	152.992

Figura 33 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze

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

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

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

- linee automobilistiche esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore.

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

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

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

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

La tabella che segue riassume l'applicazione della procedura per ciascun mese del 2018 e per l'intero anno.

Tabella 63 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2018

Riepilogo 2018															
	4			altri tram			18m			12m			somme totali		
	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc
gen-18	152992	9277,87	16,49	354334	24850,19	14,26	871173	52658,60	16,54	2300562	123119,53	18,69	3679061	209906,19	17,53
feb-18	140972	8528,25	16,53	328310	23163,20	14,17	748293	45585,68	16,42	1965068	106537,63	18,44	3182643	183814,76	17,31
mar-18	152005	9195,70	16,53	343330	24505,98	14,01	797528	49007,69	16,27	2201265	120220,85	18,31	3494128	202930,22	17,22
apr-18	142038	8608,36	16,50	334376	23583,97	14,18	871166	53474,25	16,29	2103816	113634,27	18,51	3451396	199300,86	17,32
mag-18	153683	9348,11	16,44	367565	26260,93	14,00	857525	53541,38	16,02	2192478	120800,21	18,15	3571251	209950,64	17,01
giu-18	135787	8274,65	16,41	306544	21957,42	13,96	734344	45387,05	16,18	1935094	105118,92	18,41	3111769	180738,04	17,22
lug-18	134367	8299,38	16,19	254050	18802,48	13,51	703005	42073,98	16,71	1970314	104954,14	18,77	3061736	174129,99	17,58
ago-18	112811	6739,01	16,74	212741	14361,82	14,81	682796	38798,92	17,60	1575359	79459,55	19,83	2583707	139359,30	18,54
set-18	144278	8884,11	16,24	341071	24382,72	13,99	794377	48986,12	16,22	2082700	112892,21	18,45	3362426	195145,16	17,23
ott-18	158363	9824,01	16,12	379155	27507,10	13,78	869715	54255,90	16,03	2243938	123121,70	18,23	3651171	214708,70	17,01
nov-18	145982	9141,01	15,97	352502	25688,54	13,72	817291	50603,11	16,15	2134573	117259,52	18,20	3450348	202692,18	17,02
dic-18	148054	9088,64	16,29	374499	26329,05	14,22	772466	46898,53	16,47	1958316	106134,44	18,45	3253335	188450,67	17,26
anno 2018	1721332	105209,1	16,36	3948477	281393,4	14,03	9519679	581271,2	16,38	24663483	1333252,95	18,50	39852971	2301126,691	17,32

Le tabelle che seguono riportano i valori relativi al 2018 ed al 2019 della velocità commerciale media come sopra calcolata.

Tabella 64 - Velocità commerciale media della rete urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2018

	Velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tram	linee bus 18m	linee bus 12m	totale rete
gen-18	16,49	14,26	16,54	18,69	17,53
feb-18	16,53	14,17	16,42	18,44	17,31
mar-18	16,53	14,01	16,27	18,31	17,22
apr-18	16,50	14,18	16,29	18,51	17,32
mag-18	16,44	14,00	16,02	18,15	17,01
giu-18	16,41	13,96	16,18	18,41	17,22
lug-18	16,19	13,51	16,71	18,77	17,58
ago-18	16,74	14,81	17,60	19,83	18,54
set-18	16,24	13,99	16,22	18,45	17,23
ott-18	16,12	13,78	16,03	18,23	17,01
nov-18	15,97	13,72	16,15	18,20	17,02
dic-18	16,29	14,22	16,47	18,45	17,26
anno 2018	16,36	14,03	16,38	18,50	17,32

Tabella 65 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2019

	Velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tram	linee bus 18m	linee bus 12m	totale rete
gen-19	16,43	13,88	16,56	18,50	17,34
feb-19	16,40	14,10	16,46	18,19	17,22
mar-19	15,85	13,33	16,22	18,10	16,89
apr-19	16,39	14,26	16,48	18,34	17,25
mag-19	16,02	13,93	16,12	17,94	16,90
giu-19	16,12	12,85	16,34	18,30	16,95
lug-19	16,08	12,25	16,69	18,73	17,28
ago-19	16,69	9,32	17,62	19,87	17,90
set-19	16,35	12,53	16,25	18,27	16,91
ott-19	16,12	13,77	15,93	17,68	16,66
nov-19	15,78	13,61	16,03	18,02	16,85
dic-19	16,45	13,90	16,16	18,12	16,99
anno 2019	16,21	13,28	16,38	18,29	17,07

Tabella 66 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. I bimestre Anno 2019

	Velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tram	linee bus 18m	linee bus 12m	totale rete
gen-20	16,74	14,16	16,46		
feb-20	16,65	14,14	16,27		
1° bimestre 2020	16,70	14,15	16,36		

La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2018 a febbraio 2020.

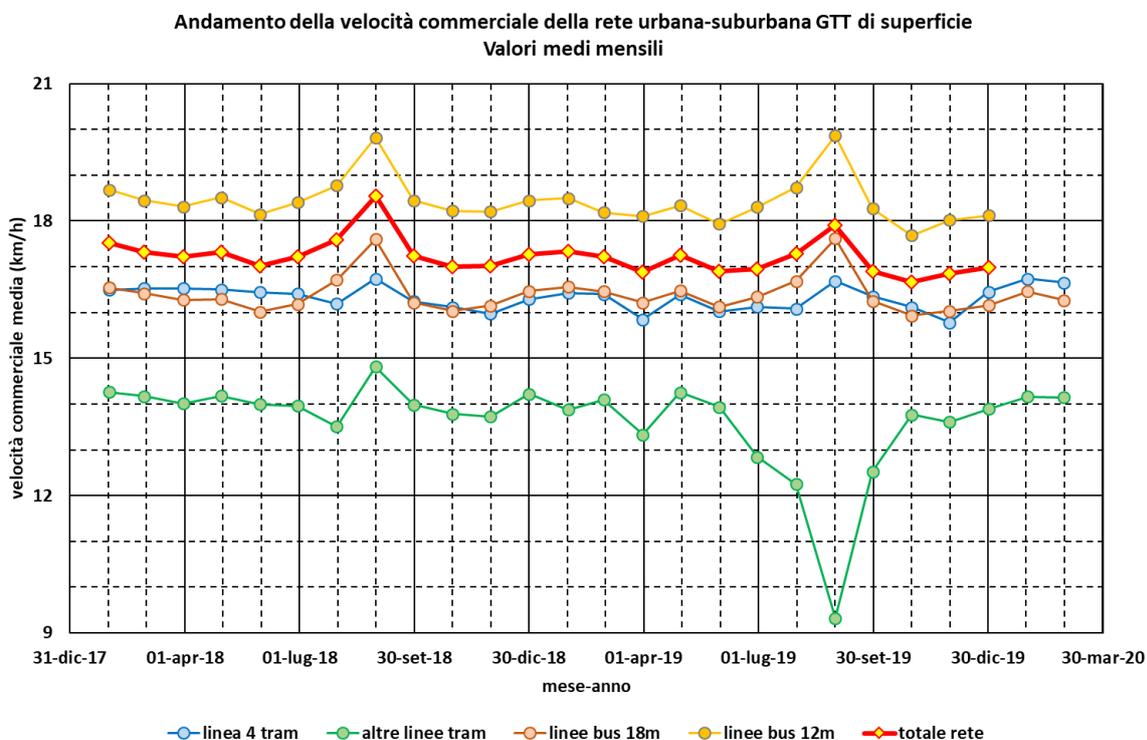


Figura 34 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili

Si osserva quanto segue:

- la velocità commerciale della linea tranviaria 4 e quella delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si colloca nella fascia tra 16 e 17 km/h;
- la velocità commerciale media delle altre linee tranviarie si colloca, in genere, nella fascia tra 13 e 15 km/h;
- la velocità commerciale media delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore si colloca nella fascia tra 18 e 19 km/h;
- la velocità commerciale media della rete oscilla attorno al valore di 17 km/h;
- esiste un picco di innalzamento della velocità media in corrispondenza del mese di agosto sia nell'andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell'andamento dei valori medi relativi ai sottoinsiemi "contrattuali";
- una notevole eccezione si riscontra per le "altre" linee tranviarie per le quali esiste un picco di notevole abbassamento della velocità commerciale media in corrispondenza dell'estate 2019 (inferiore a 10 km/h in agosto).

La Figura seguente illustra l'andamento della media mobile su 12 mesi (1 anno) della velocità commerciale da gennaio 2018 a febbraio 2020.

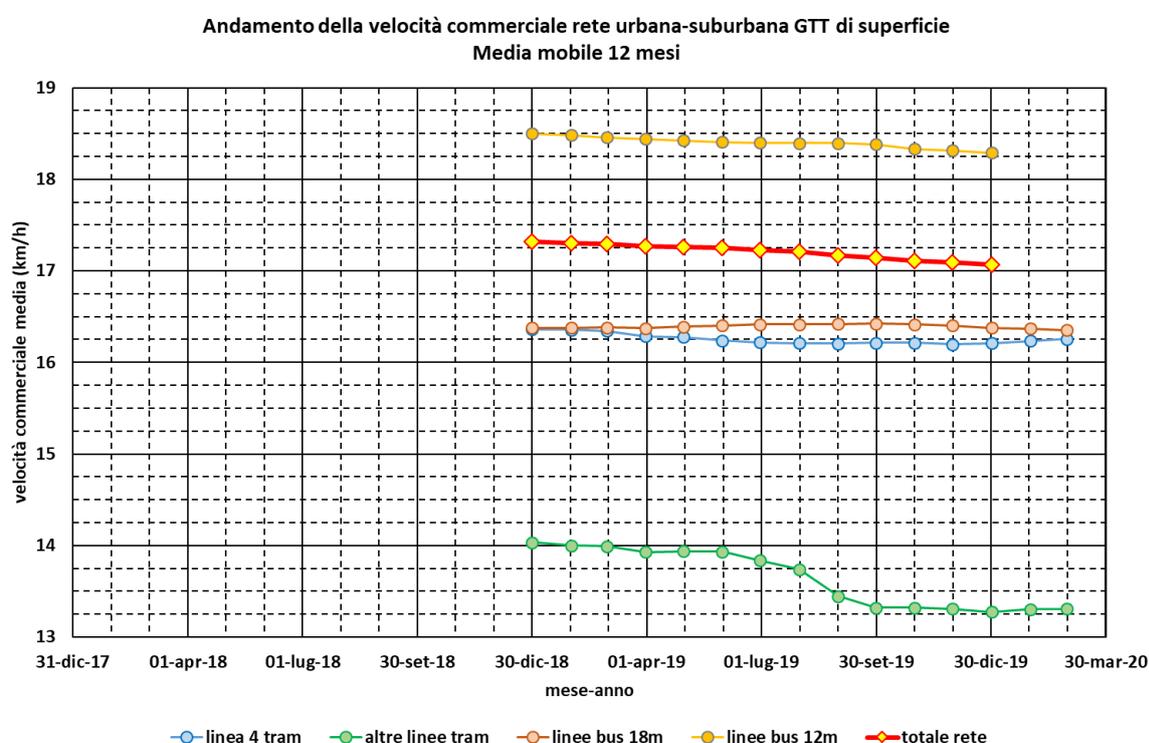


Figura 35 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi

Si osserva quanto segue:

- la velocità commerciale media su 12 mesi della linea tranviaria 4 è quasi stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media di meno dello 0,5 per mille/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è dello 0,53%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle altre linee tranviarie mostra una evidente diminuzione concentrata nella primavera-estate 2019 quando, in agosto, si è registrato il massimo decremento di oltre il 2%/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è del 4,88%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si mantiene stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media dello 0,1 per mille/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è dello 0,16%;

- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore mostra anch'essa una tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,10%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è dell'1,13%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi della rete mostra una modesta ma costante tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,12%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è dell'1,43%.

Successivamente a questa prima fase di analisi la procedura di monitoraggio sarà perfezionata e sarà divulgata attraverso appositi report periodici così come avviene per le altre attività di monitoraggio portate avanti dall'Agenzia.

5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino

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

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1	timereg	timeevento	cinmaxarco	progpas	corsa	cinlinea	turnoveic	matrmezzo	tipo	timearriv	timearrivori	ritardo	intertempo	interteorici	sosta
2	2020/03/0	2020/03/0	1782	2	1	4	32	6045	0	2020/03/0	2020/03/0	-229	10840	10840	21
3	2020/03/0	2020/03/0	1780	3	1	4	32	6045	0	2020/03/0	2020/03/0	-178	10840	10840	58
4	2020/03/0	2020/03/0	7301	2	1	1	3	809	0	2020/03/0	2020/03/0	120	10720	10720	28
5	2020/03/0	2020/03/0	630	4	1	4	32	6045	0	2020/03/0	2020/03/0	-228	11560	11560	15
6	2020/03/0	2020/03/0	5082	3	1	1	3	809	0	2020/03/0	2020/03/0	105	11260	11260	15
7	2020/03/0	2020/03/0	1735	4	1	1	3	809	0	2020/03/0	2020/03/0	19	11620	11620	21
8	2020/03/0	2020/03/0	635	2	1	4	1	6018	0	2020/03/0	2020/03/0	-44	1320	1320	26
9	2020/03/0	2020/03/0	3397	5	1	1	3	809	0	2020/03/0	2020/03/0	-106	2220	2220	0
10	2020/03/0	2020/03/0	1782	2	1	4	33	6044	0	2020/03/0	2020/03/0	-368	1568	1800	43
11	2020/03/0	2020/03/0	734	2	1	85	16	2867	0	2020/03/0	2020/03/0	7	1320	1320	27
12	2020/03/0	2020/03/0	1888	5	1	4	32	6045	2	2020/03/0	2020/03/0	-275	1380	1380	407
13	2020/03/0	2020/03/0	4380	2	1	1	1	814	0	2020/03/0	2020/03/0	-126	1560	1560	26
14	2020/03/0	2020/03/0	660	2	1	9	1	5033	0	2020/03/0	2020/03/0	130	600	600	0
15	2020/03/0	2020/03/0	3180	3	1	4	1	6018	0	2020/03/0	2020/03/0	-171	900	900	31
16	2020/03/0	2020/03/0	1780	3	1	4	33	6044	0	2020/03/0	2020/03/0	-372	2117	1800	45
17	2020/03/0	2020/03/0	735	3	1	85	16	2867	0	2020/03/0	2020/03/0	-64	1200	1200	43
18	2020/03/0	2020/03/0	1889	6	2	4	32	6045	0	2020/03/0	2020/03/0	-103	660	660	15
19	2020/03/0	2020/03/0	2174	3	1	1	1	814	1	2020/03/0	2020/03/0	-189	1200	1200	55
20	2020/03/0	2020/03/0	2026	4	1	85	16	2867	0	2020/03/0	2020/03/0	-141	1200	1200	25
21	2020/03/0	2020/03/0	7301	2	1	1	5	802	0	2020/03/0	2020/03/0	4	2249	1920	15
22	2020/03/0	2020/03/0	661	3	1	9	1	5033	0	2020/03/0	2020/03/0	169	1080	1080	15
23	2020/03/0	2020/03/0	7491	6	1	1	3	809	2	2020/03/0	2020/03/0	-169	780	780	393
24	2020/03/0	2020/03/0	635	2	1	4	2	6021	0	2020/03/0	2020/03/0	-69	1245	900	15
25	2020/03/0	2020/03/0	630	4	1	4	33	6044	0	2020/03/0	2020/03/0	-485	1800	1800	32
26	2020/03/0	2020/03/0	674	2	1	17	16	6029	0	2020/03/0	2020/03/0	-55	540	540	15
27	2020/03/0	2020/03/0	617	2	1	3	5	5046	0	2020/03/0	2020/03/0	-134	1800	1800	15
28	2020/03/0	2020/03/0	1767	2	1	20	20	5031	0	2020/03/0	2020/03/0	-5	1380	1380	30
29	2020/03/0	2020/03/0	5445	2	1	239	1	2341	2	2020/03/0	2020/03/0	0	1860	1860	4

Figura 36 - Esempio di eventi di marzo 2020

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

meseparteFeb2019 : Tabella				
	timeevento	cinmaxarco	cinlinea	matrmezzo
▶	01/02/2019 4.52.28	2901	47	8264
	01/02/2019 4.52.40	4746	2	1080
	01/02/2019 4.52.55	3793	73	3029
	01/02/2019 4.53.08	1656	126	8066
	01/02/2019 4.53.10	6674	8	818
	01/02/2019 4.53.07	2064	35	1150
	01/02/2019 4.53.27	3658	26	1293
	01/02/2019 4.53.35	1869	106	2763
	01/02/2019 4.53.41	5325	106	3330
	01/02/2019 4.53.46	2530	28	3368
	01/02/2019 4.53.54	5954	3	2899
	01/02/2019 4.53.59	5925	64	3075
	01/02/2019 4.54.20	5145	33	2745
	01/02/2019 4.54.17	1047	74	2693
	01/02/2019 4.54.30	2819	62	3362
	01/02/2019 4.54.32	715	20	5025
	01/02/2019 4.54.39	5445	239	3045
	01/02/2019 4.54.39	2902	47	8264
	01/02/2019 4.54.52	3728	69	2307
	01/02/2019 4.55.21	735	85	2875
	01/02/2019 4.55.23	826	37	2503
	01/02/2019 4.55.28	866	47	8263
	01/02/2019 4.55.40	2239	78	2517
	01/02/2019 4.55.41	2659	44	3037
	01/02/2019 4.55.43	4760	26	790

Record: 1 di 1140439

Figura 37 - Esempio tabella access di febbraio 2019

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

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

Record: 1 di 13952

Figura 38 - Esempio di tabella archi dell'anno 2019

si sommano tutti i chilometri degli archi percorsi nel mese da tutti i mezzi di ogni linea utilizzando una query di Access appositamente creata e si esportano i dati in un file excel. Eseguito una pivot in excel idonea a raggruppare i dati per linea otteniamo i chilometri effettuati nel mese per ogni linea.

2										
3	Somma di SommaDiSommaDilungharco	lunghezza								
4	codilinea	0	7	8	9,38	11	11,857	12	18	Totale complessivo
5	1							19923238	2189606	22112844
6	10							480091	7835	487926
7	102							1494529		1494529
8	10N							4087349	23828574	27913623
9	11							9037601	56855639	65893240
10	12							22407433		22407433
11	13							582341	624976	1207317
12	13N							11270487		11270487
13	14	1206029						20629550	10549152	32384731
14	15							922024	73505	995529
15	16CD							200228		200228
16	16CS							282950		282950
17	17							56773464		56773464
18	17B							11089027		11089027
19	18							915885	5697118	6613003
20	19							18478219		18478219
21	1C							8591553		8591553
22	1N		897770							897770
23	2							8079531	82097873	90177404
24	20				197592			2757882		2955474
25	21							4197773		4197773
26	22							1410573		1410573
27	25		251213					283119		534332
28	27							28364186		28364186
29	29							31588312		31588312
30	3							471448		471448

Figura 39 - Esempio di pivot di dicembre 2019 delle linee BUS e TRAM

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

LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	152.992	-	152.992
	0	-	0
TOTALE da CONTRATTO	152.992	-	152.992
PERCORRENZE AGGIUNTIVE AUTORIZZATE			
	0	-	0
TOTALE	152.992	-	152.992

Figura 40 - percorrenza gennaio 2018 linea 4 dichiarata da GTT

inizia la nostra analisi:

si producono delle tabelle con indicatori sui chilometri percorsi che si confrontano con i dati dichiarati da GTT per le linee Bus 12 metri, Bus 18 metri, linee tram, segue esempio di dicembre 2019

dich.	dicembre dichiarate		tram	viste SIS		tram	%SIS vs. d
	12m	18m		12m	18m		
linee tram							
3			53.868	471	0	49.355,03	92,50%
9			46.058	491	47	41.809,79	91,94%
10			58.798	480	8	56.124,74	96,28%
15			75.366	922	74	67.603,20	91,02%
13B			41.244	0	0	0,00	0,00%
16CD				200	0	30.981,42	
16CS				283	0	30.242,45	
16			66.378	483	0	61.224	92,96%
4			139.507	1.089	52	133.866,98	96,78%
6	17.682			16.816	0	0,00	95,10%

Figura 41 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di dicembre 2019

	dicembre dichiarate		viste SIS	
	12m	18m	12m	18m
linee 18m				
13		0	582,341	624,976
14	10.709	25.104	20629,55	10549,15
18		99.000	915,885	5697,118
35	0	40.251	433,828	1129,16
36	0	42.236	3157,784	36575,2
42	11.554	26.269	11995,04	20487,12
46	15.302	38.213	11961,47	37067,23
51		22.552	4056,083	16318,13
57	9.403	52.062	16533,04	37399,17
72		63.335	2658,463	34302,38
72B		0	1490,826	19290,87
75	13.175	37.683	14782,51	30483,2
SF1	2.646	801	823,726	2229,497
W15	0	826	0	246,105

Figura 42 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2019

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

Accedendo al SIS tramite la connessione VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell’Agenzia può accedere da remoto all’interfaccia del SIS di GTT è possibile sia monitorare l’andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell’esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

Nel caso specifico ad esempio, di una segnalazione effettuata da un utente della rete di “non effettuazione di alcune corse sulla linea 57 il giorno giovedì 30/01/2020 Ore 7-9 , si procede alla verifica visualizzando l’orario grafico della linea 57 di giovedì 30/01/2020 Ore 7-9 :

Si trovano: Corse osservate 22

Consultando l’orario programmato GTT si nota che ne prevede: Corse attese 24

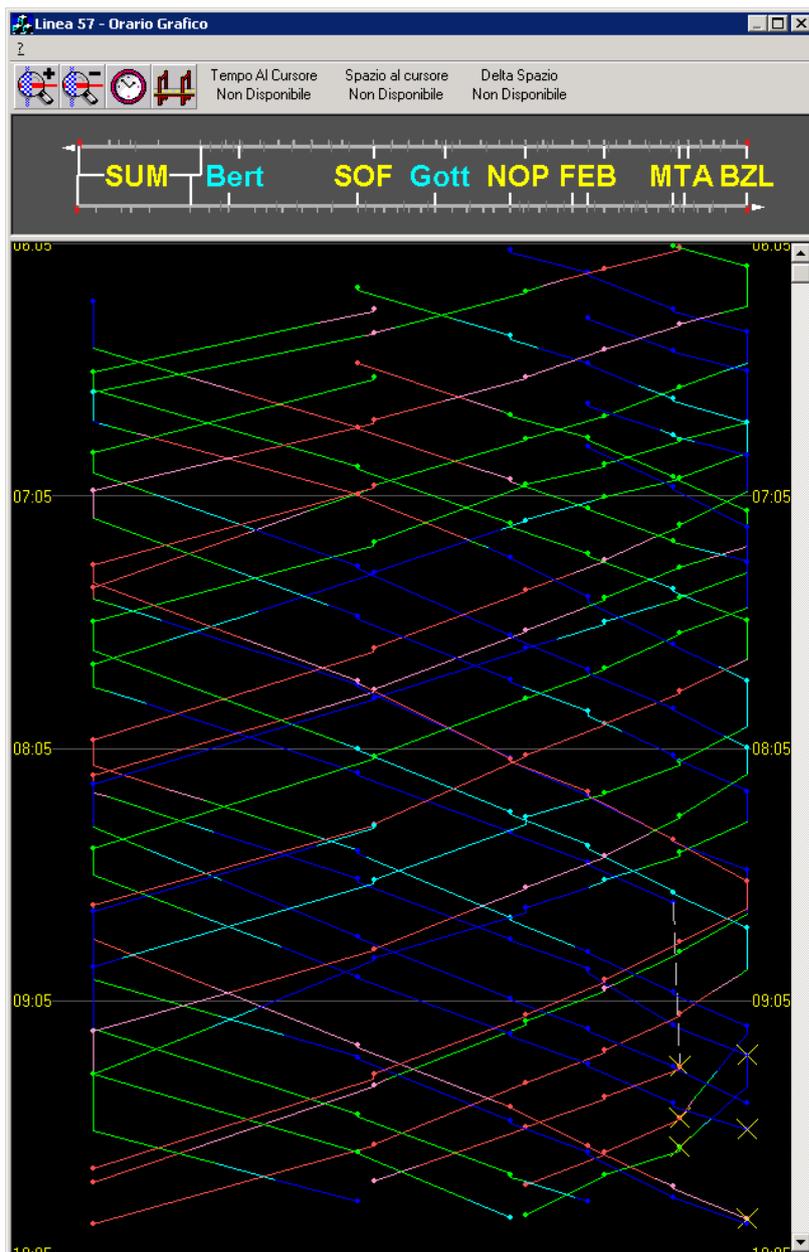


Figura 43 - esempio orario grafico linea

Si conferma quindi il disservizio e si procede pertanto alla segnalazione ufficiale a GTT.

5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano

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

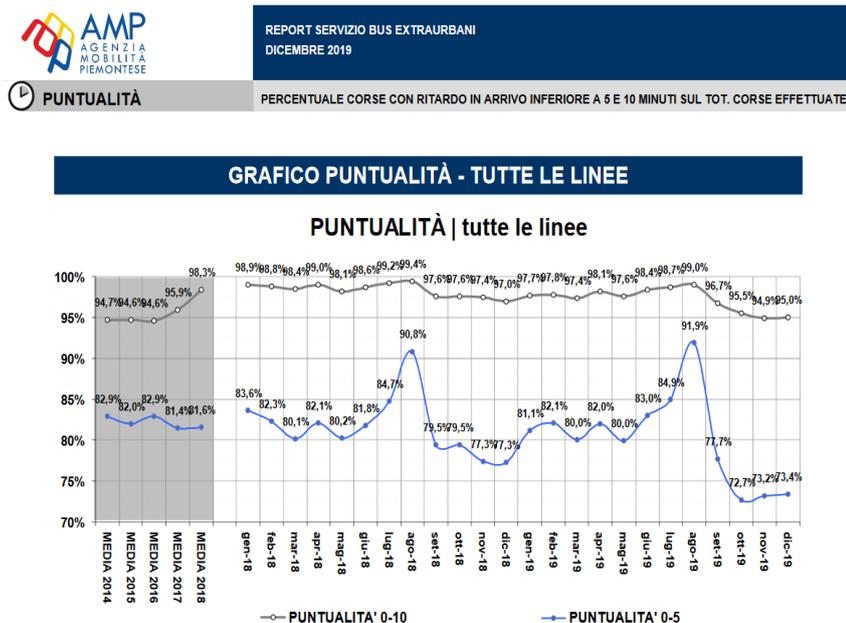
Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

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

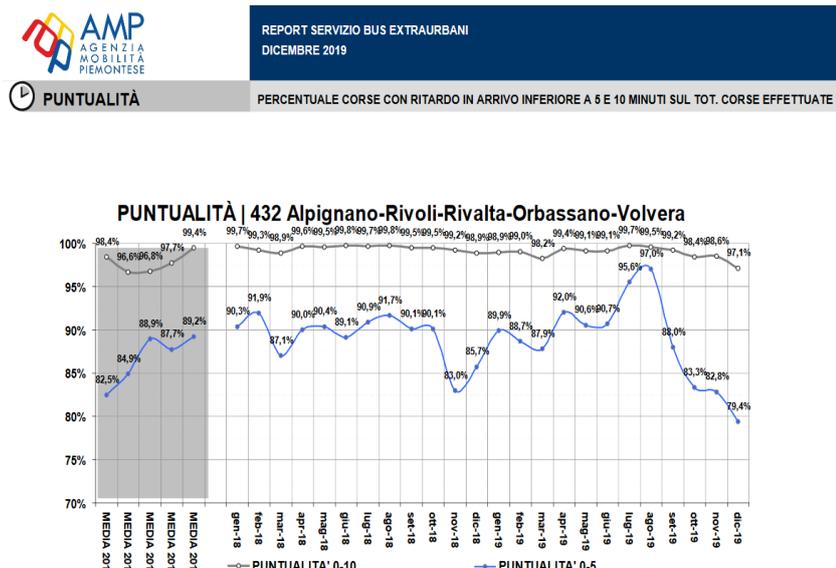
- L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area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

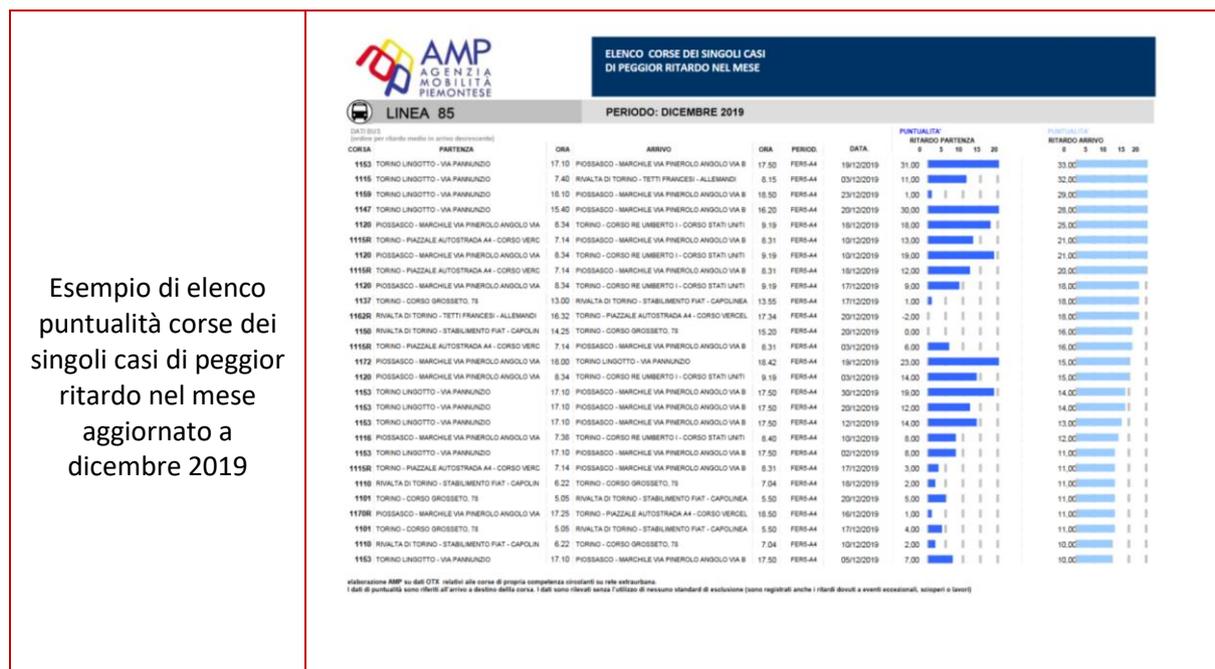
Questi report sono scaricabili dal sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it - "Monitoraggio dei Servizi" <http://mtm.torino.it/monitoraggio-dei-servizi/monitoraggio-servizi-otx-1>).

Esempio di grafico puntualità corse tutte le linee nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2019



Esempio di grafico puntualità corse di una linea nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2019





Esempio di elenco puntualità corse dei singoli casi di peggior ritardo nel mese aggiornato a dicembre 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_), 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 - sezione "Monitoraggio dei Servizi").

5.8.1. 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.

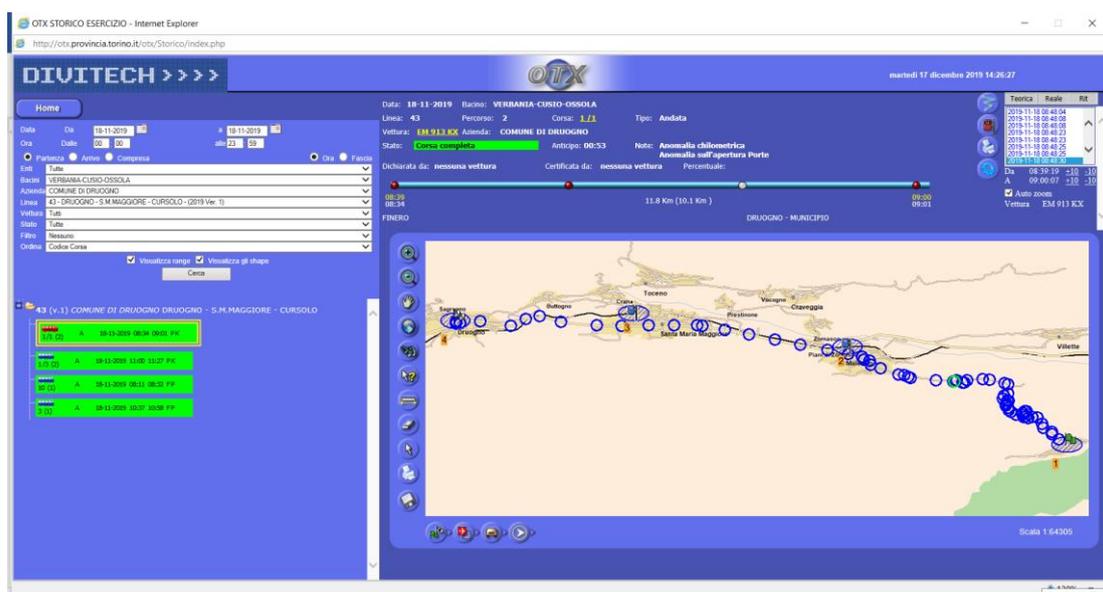


Figura 44 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigizzo

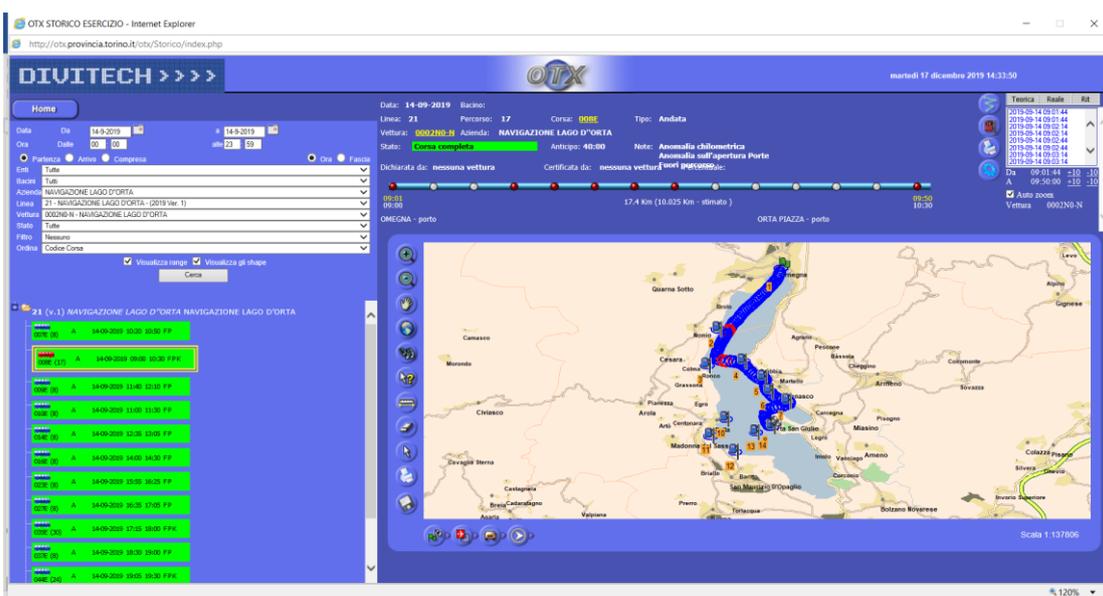


Figura 45 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d'Orta.

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

Nel corso del 2019 è stata fornita collaborazione alla Regione Piemonte per la progettazione e realizzazione di 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.
- “Banca dati Transit Cafè, che verrà utilizzata in sostituzione della Banca Dati Omnibus utilizzata per la gestione tecnico-amministrativa dei Programmi di Esercizio Aziendali dei servizi di TPL inerenti ciascun contratto di servizio.

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

5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL.

AMP ha supportato la Regione Piemonte nell’implementazione della piattaforma finalizzata alla gestione degli organici delle Aziende/Consorzi. L’attività propedeutica è stata finalizzata ad acquisire tutti i dati necessari per costruire le anagrafiche Soggetti (Aziende, RTI, Consorzi), Contratti e Addetti, integrate tra loro e accessibili da apposita sezione sul portale Sistemapiemonte.

Il progetto ha l’obiettivo di rendere più efficienti e performanti le attuali modalità di conferimento dei dati relativi alla dotazione organica delle aziende del TPL attraverso la realizzazione di un applicativo software fruibile via web a uso delle aziende di Regione Piemonte e di AMP.

La Banca dati sarà composta da un insieme di tabelle e da un’applicazione gestionale. Le entità previste nel database sono:

- l’anagrafica Soggetti (Aziende, RTI, Consorzi). Per la popolazione della tabella il lavoro è consistito nell’individuare le fonti di alimentazione del dato. Le fonti selezionate sono: la banca dati AAEP (Anagrafe delle Attività Economiche Produttive) già presente in Sistemapiemonte e costantemente aggiornata, la tabella Aziende di Omnibus, l’anagrafica Aziende dell’Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT.
- L’anagrafica contratti: essa sarà alimentata, per quanto di competenza di AMP, dal censimento dei contratti di servizio TPL che l’Ente ha attivato e aggiorna via via che vengono trasferiti i contratti precedentemente in capo a Province e Comuni dopo l’ampliamento dell’area di competenza di AMP all’intera Regione. Per quanto riguarda invece gli affidamenti gestiti dalle Unioni Montane e dai Comuni che effettuano servizi TPL in aree a domanda debole a seguito della stipula di Accordi di Programma con AMP per il trasferimento delle risorse regionali, la costruzione della base dati è piuttosto complessa per il fatto che molti di essi sono affidamenti di breve durata e spesso a cavallo dell’anno solare, mentre altri servizi vengono svolti in economia dalle Unioni Montane e dai Comuni avvalendosi di proprio personale e/o di propri veicoli. L’elenco contratti comprensivo degli affidamenti di AMP e delle aree a domanda debole è stato confrontato con quello presente nell’Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT al fine di integrarne le informazioni.
- L’anagrafica addetti: essa sarà alimentata a partire dagli elenchi degli addetti che annualmente le Aziende trasmettono a Regione e AMP ai fini del calcolo della consistenza media e della conseguente liquidazione dei contributi CCNL a cura dell’Agenzia. A tali elenchi, per effetto delle disposizioni regionali sul Debito Informativo Trasporti (DIT), dal 2017 in poi si affiancano gli elenchi addetti delle Aziende che svolgono servizi TPL contribuiti avvalendosi di personale

inquadrate con Contratti collettivi diversi da quello Autoferrotranvieri, per i quali non è prevista l'erogazione dei contributi CCNL.

Nel 2019 l'attività ha comportato la partecipazione a diverse riunioni, svolte presso la sede della Regione Piemonte di Corso Stati Uniti 21, che hanno visto la partecipazione di funzionari regionali, dell'Agenzia e i responsabili del progetto nel Consorzio CSI. Gli incontri che hanno avuto circa cadenza bisettimanale hanno riguardato le tematiche trasversali che risultano di interesse anche per lo sviluppo della banca dati Parco mezzi TPL. Non tutte le riunioni hanno previsto la formalizzazione di un verbale, trattandosi di incontri tecnico-operativi volti a definire le specifiche e il contenuto delle tabelle del database in fase di progettazione.

Sono stati condivisi da CSI documenti strutturati come presentazione. Essi hanno costituito un lavoro in divenire che è stato via via affinato dal gruppo di lavoro mediante l'analisi dei contenuti informativi necessari per il corretto funzionamento a regime della banca dati.

L'Agenzia ha fornito supporto nella redazione delle specifiche di dettaglio riguardanti le Anagrafiche del Parco-Bus e del Nuovo Sistema di Raccolta ed Elaborazione dati Addetti TPL.

Parallelamente alla presentazione dei requisiti, l'Agenzia ha contribuito a redigere la struttura delle tabelle del database, analizzando campo per campo il tipo di dati (testuale, numerico, booleano, etc.), la fonte primaria di riferimento, le modalità di aggiornamento del dato (se tramite interfaccia, tramite sincronizzazione con altre basi dati), il responsabile dell'aggiornamento del dato, i valori della selezione ove presente, la presenza o meno di un filtro di ricerca / risultati della ricerca e la storicizzazione.

Dal punto di vista delle funzionalità, l'applicativo permetterà alle Aziende e agli altri Soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale di mantenere aggiornato l'elenco degli addetti impiegati nei servizi di TPL. Attraverso l'interfaccia utente sarà possibile inserire, modificare e cancellare dati, effettuare ricerche ed esportare set di dati in formato digitale editabile. Inoltre sarà presente un sistema di messaggistica, analogo a quello presente nella Banca dati Parco mezzi TPL, per comunicare con l'Ente nelle fasi di compilazione delle dichiarazioni CCNL.

Il progetto ha l'obiettivo di addivenire ad una prima release nel corso dell'anno 2020 e ad effettuare dei test per verificare la correttezza del calcolo dei contributi CCNL.

5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL

L'Agenzia ha proposto alla Regione la realizzazione di una piattaforma per il Rilascio Autorizzazioni e Rendicontazione Piano Investimenti congiuntamente all'avvio del Programma di Investimenti per il rinnovo del Parco Autobus, contestualmente formalizzata nella Convenzione per l'attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019; , fin dal settembre 2017 l'Agenzia ha supportato la Regione, ed il CSI, per definire le specifiche e le procedure operative da informatizzare; inoltre ha sviluppato numerosi test di funzionamento fornendo le indicazioni per il funzionamento degli applicativi.

Ad oggi è operativa solo la piattaforma che alloggia i dati relativi a tutti gli autobus impiegati per l'effettuazione di servizi di linee TPL in Piemonte, alimentata dalle Aziende. Nell'arco del 2019 AMP ha partecipato, con i rappresentanti della Regione Piemonte e del CSI, ad incontri con cadenza quasi mensile aventi l'obiettivo di incrementare progressivamente le funzionalità della piattaforma tramite l'implementazione dei moduli inizialmente previsti e finalizzati a mettere a disposizione delle aziende una procedura semplice e informatizzata per richiedere i Nulla osta per l'immatricolazione, l'alienazione, la sostituzione o la re-immatricolazione dei propri veicoli e le autorizzazioni all'impiego in linea sui servizi di competenza e all'impiego fuori linea degli autobus immatricolati per il servizio pubblico di linea. Al termine delle riunioni generalmente è stato redatto un verbale riportante le principali informazioni, considerazioni, decisioni e scelte emerse e ogni incontro è stato preceduto e seguito da scambi di documentazioni e dati, che hanno portato alla progettazione e alla definizione delle caratteristiche specifiche dei nuovi moduli della piattaforma.

Con la collaborazione e il supporto di AMP il CSI ha redatto nel maggio 2019 il documento: “Parco autobus TPL: anagrafiche e procedimenti Autorizzativi Allegato1 - VISTA D’INSIEME”, in cui si descrivono i procedimenti per la richiesta dei Nulla Osta all’immatricolazione, all’alienazione, alla sostituzione e alla re-immatricolazione e di autorizzazione all’impiego in linea e fuori linea, si delineano le caratteristiche progettuali generali dei moduli destinati a consentire alle aziende o ai consorzi titolari di contratto di inoltrare le richieste e ad AMP e agli altri enti competenti, in caso di accoglimento delle domande, di rilasciare i nulla osta e le autorizzazioni. Nel documento si evidenzia la necessità/opportunità di disporre, per poter rendere operativi i moduli di richiesta e rilascio dei Nulla Osta e delle Autorizzazioni, anche delle anagrafiche “Aziende” (compresi i Consorzi e i Raggruppamenti Temporanei d’Imprese), “Contratti” e “Linee TPL” (presenti nell’applicativo Transit Cafè, in fase di realizzazione da 5T). Nel documento sono riportate anche le caratteristiche generali del modulo “contribuzione per il rinnovo del parco circolante”, definite già a partire dal 2017-2018, e della richiesta funzionalità “messaggistica” progettata per la segnalazione ad AMP di tutti gli aggiornamenti effettuati sul parco autobus dalle aziende e per consentire all’ente, in caso di riscontro di errori nell’inserimento dei dati, di lasciare una nota che verrà visualizzata dall’azienda destinataria alla riapertura della piattaforma, affinché provveda alle necessarie correzioni/ aggiornamenti.

A partire da tale documento sono state approfondite le funzionalità di messaggistica legata alla gestione dell’anagrafica degli autobus e al procedimento per il rilascio alle imprese del nulla osta per l’immatricolazione in uso pubblico di linea di un nuovo autobus. Successivamente, sono state definite le procedure per il rilascio dei nulla osta all’alienazione, alla sostituzione e alla re-immatricolazione dei veicoli, e sono state conseguentemente definite e riportate in documenti dedicati, sempre redatti a cura del CSI, le caratteristiche specifiche che dovranno essere soddisfatte dai nuovi moduli della piattaforma. L’utilizzo da parte delle aziende dei moduli messaggistica/rilascio nulla osta e rilascio autorizzazioni comporterà l’aggiornamento automatico dei dati della Piattaforma autobus TPL.

Contemporaneamente, AMP ha collaborato con il CSI per la realizzazione delle anagrafiche aziende e contratti affinché la piattaforma possa interfacciarsi con l’applicativo “Transit Cafè”, il database realizzato da 5T che ospita i dati caratterizzanti i servizi di linea di tutto il Piemonte, compresa la georeferenziazione dei percorsi e delle fermate.

Dal 28 Ottobre 2019 la funzionalità di messaggistica è stata resa operativa. Tramite tale funzionalità, AMP ed eventuali altri Enti cui sia demandata la gestione dei contratti di servizio vengono avvisati tramite messaggi generati automaticamente ogni volta che interviene un aggiornamento della piattaforma da parte delle aziende e possono validare i dati o, qualora riscontrino degli errori/inesattezze o omissioni, trasmettere un appunto all’azienda (o al consorzio titolare del contratto di servizio) specificando le ragioni della mancata validazione. Si tratta della prima parte del protocollo di comunicazione necessario per la gestione delle procedure.

I moduli anagrafica contratti e aziende sono in fase di definizione e alla fine del 2019 erano prossimi ad essere attivati, mentre la realizzazione dei moduli per le richieste di nulla osta è prevista entro la prima metà del 2020. Sempre nel 2020 è prevista l’attivazione dei moduli per la richiesta delle autorizzazioni all’impiego in linea e fuori linea.

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

L’Agenzia sta collaborando con 5T, che opera su mandato della Regione Piemonte, alla costruzione del nuovo strumento che sta per sostituire Omnibus.

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.

Nel corso del 2019 è proseguita l'attività di supporto di AMP verso Regione Piemonte e 5T nella espressione delle specifiche, nel supporto all'implementazione (e al test) delle funzionalità necessarie perché lo strumento denominato Transit Cafè (in seguito Cafè per brevità) possa sostituire l'applicativo Omnibus nella programmazione e gestione dei PEA.

Questa attività prevede un importante contributo di Agenzia nel concordare e coordinare con 5T le specifiche di sviluppo e le azioni per:

- le funzionalità da implementare (almeno quelle già utilizzate in Omnibus, oltre alle evolutive)
- l'architettura, l'interfaccia utente, i report e l'export dati
- le procedure di lavoro nello strumento
- fornire le basi dati da caricare
- testare gli avanzamenti
- coinvolgere gli altri Enti potenzialmente interessati (le Province e i Comuni già utilizzatori di Omnibus)
- supportare Regione Piemonte e 5T nell'attività di comunicazione e formazione

L'attività, come negli scorsi anni, si è basata principalmente su uno scambio di informazioni con 5T, soprattutto via email, intervallato da riunioni per fare il punto su ciò che era già stato realizzato, individuare gli eventuali correttivi necessari e concordare gli sviluppi successivi.

Per ognuno di questi incontri 5T e AMP condividevano un verbale (oltre ad eventuali documenti ad hoc) ad uso documento di riferimento per fotografare quanto già realizzato, testato, ottimizzato e quanto ancora da sviluppare, con indirizzi sul come realizzarlo.

Tutta questa attività ha portato a realizzare, durante l'anno, i primi obiettivi di implementazione e completamento delle funzionalità necessarie, oltre a definire una road map che prevedeva:

- il collaudo provvisorio e il collaudo finale dello strumento
- le presentazioni dello stato di avanzamento agli Enti coinvolti nell'uso dello strumento
- la formazione ai potenziali utenti dello strumento degli Enti

Con la fine del 2019 è stata avviata la prima fase di uso dell'applicativo.

5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019

La Regione Piemonte con D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017 ha destinato al programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019 (di seguito, Piano autobus regionale) **Euro 45.250.017,64**, facendo ricorso in parte a risorse proprie, in parte a risorse statali.

In particolare, la Regione ha stanziato per l'attuazione del Piano autobus **Euro 9.000.000** di risorse proprie, mentre le risorse messe a disposizione dalla stato sono le seguenti:

1. Euro 20.633.817 assegnate alla regione Piemonte con il Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016;
2. Euro 10.452.200,64 di risorse assegnate con D.M. 25/2017 derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);
3. Euro 5.164.000 derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016;

Con la sopra citata D.G.R. n. 40-5004/2017 la Regione Piemonte ha inoltre demandato all'Agenzia l'attuazione del Piano autobus regionale e, in particolare:

- l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei

servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;

- la ripartizione delle risorse assegnate fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione del piano autobus 2017-2019;
- Nel caso in cui i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria l'ulteriore riparto delle risorse nell'ambito di ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento d'impresе, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- l'acquisizione dalle imprese beneficiarie, per ciascun autobus, di uno specifico atto d'obbligo, redatto secondo lo schema approvato dalla Regione Piemonte con D.D.R. n. 198/A1811A del 25/01/2018;
- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Di tali risorse sono stati ad oggi impegnati in favore dell'Agenzia da parte della Regione, con la D.D. n. 2942/A1811A del 19/09/2017 e con la D.D. n. 2943/A1811A del 20/09/2017, **Euro 29.633.817,00**, mentre le risorse statali di cui al D.M. 25/2017 (per acquisti che dovranno essere effettuati tramite convenzioni CONSIP) e quelle derivanti dal fondo FSC saranno pienamente disponibili all'esito della sottoscrizione della prevista convenzione tra la Regione Piemonte e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Per l'attuazione del Piano autobus la Regione Piemonte - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, Montagne, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e l'Agenzia hanno stipulato una apposita convenzione (Convenzione Regione-Agenzia), operativa dal gennaio 2018, il cui testo è consultabile al seguente indirizzo http://mtm.torino.it/it/agenzia/normativa/atti-amministrativi/convenzioni/investimenti-tpl-su-gomma/convenzione-amp-versione-finale_.pdf.

Con una successiva convenzione, denominata: "Atto integrativo alla Convenzione rep. 1/2018 per l'attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019", firmata nell'ottobre 2019, gli articoli 6 e 7 della Convenzione Regione-Agenzia sono stati aggiornati con lievi modifiche per rendere più agevole ed efficace l'attuazione del Piano autobus regionale.

5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)

In attuazione di quanto disposto dalla Regione con la D.G.R. 40-5004/2017, con le D.D. n. 273 del 21/06/2017 e n. 517 del 25/10/2017 l'Agenzia ha approvato il documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali, ad ogni singolo contratto di servizio e, per ogni contratto di servizio, ad ognuna delle aziende.

Gli autobus necessari ad effettuare i servizi di trasporto pubblico locale di linea in Piemonte sono complessivamente risultati 2680, distribuiti fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 come riportato nella figura seguente.

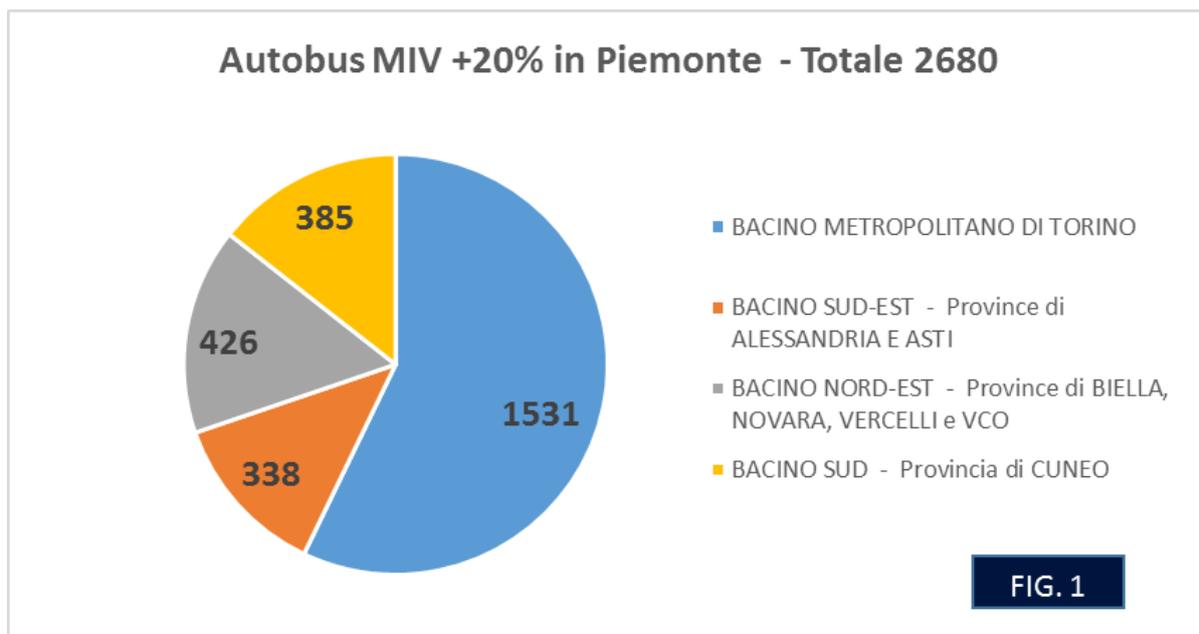


Figura 46 - Autobus MIV + 20% in Piemonte

Tenuto conto del massimo impegno di veicoli in ora di punta, i principali operatori nel settore del trasporto pubblico locale in Piemonte, con un impegno in ora di punta di almeno 100 veicoli (≈4% del valore MIV regionale), risultano nell'ordine GTT, Bus Company, Atap, Sadem e Cavourese, come evidenziato in Figura.

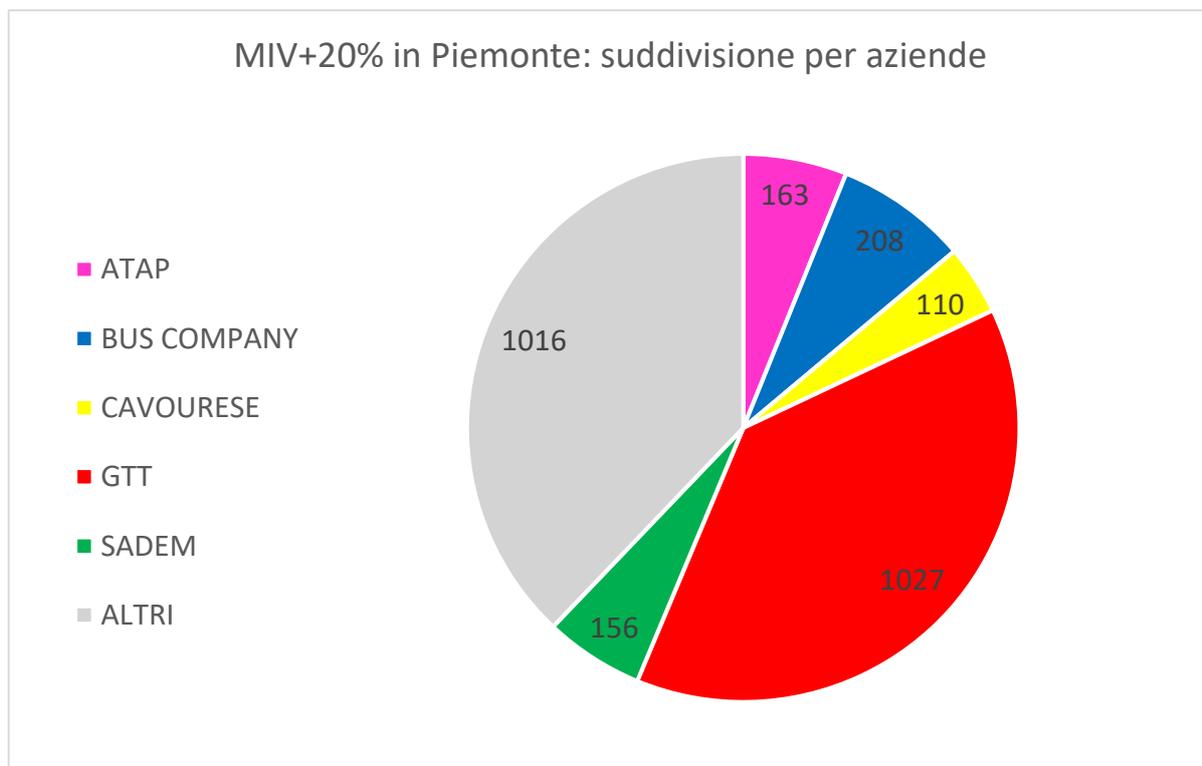


Figura 47 - Autobus MIV + 20% per azienda

Emerge come una consistente quantità dei servizi di TPL della regione, pari al 38%, siano effettuati di imprese di medie o piccole dimensioni.

Gli autobus MIV di tipologia urbana o suburbana sono 1270, gli altri sono di tipo interurbano. Per l'effettuazione dei servizi extraurbani vengono adoperati anche alcuni noleggi, come raffigurato nelle

figure seguenti nelle quali è riportato il numero di autobus di tipologia urbano/suburbano o interurbano suddivisi sui 4 ambiti ottimali.

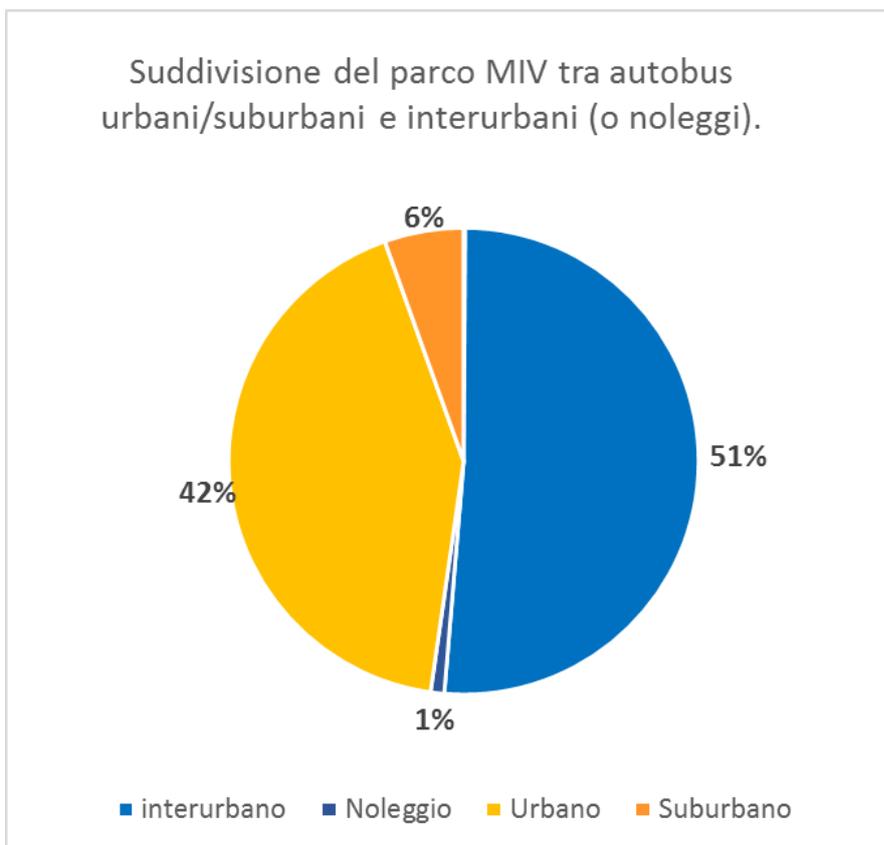


Figura 48 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio)

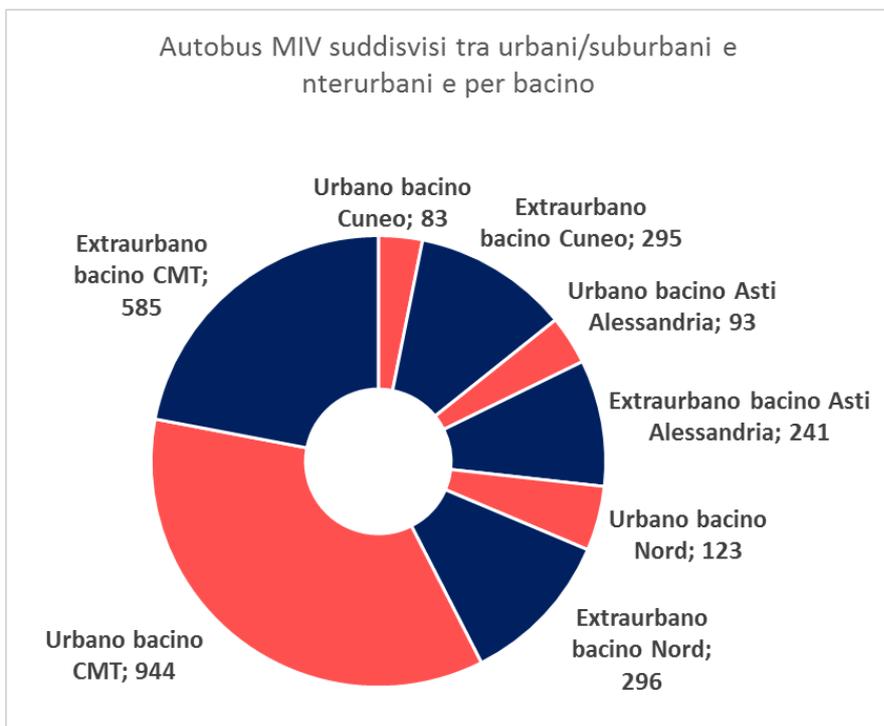


Figura 49 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino

Nella tabella seguente è invece riportato il numero di autobus MIV suddivisi per bacino di servizio:

Tabella 67 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio

Servizio	Autobus urbani/suburbani	Autobus interurbani/noleggi	Totale	Totale Bacino
Città e conurbazione di Cuneo	45	1	46	
Urbano Alba	10		10	
Urbano Bra	6		6	
Urbano Mondovì (con servizi scuola)	13	3	16	
Urbano Fossano	2		2	
Urbano Saluzzo		1	1	
Urbano Savigliano	2		2	83
Extraurbano Cuneo	16	279	295	295
Urbano Alessandria e Valenza Po	44	4	48	
Urbano Asti	32		32	
Urbano Casale Monferrato	7		7	
Urbano Novi Ligure	6		6	93
Extraurbano Alessandria	9	132	141	
Extraurbano Asti		100	100	241
Urbano Novara	72	1	73	
Urbano Biella	20		20	
Urbano Vercelli	7	1	8	
Urbano Verbania	22		22	123
Extraurbano Biella		60	60	
Extraurbano Novara		105	105	
Extraurbano Vercelli	3	85	88	
Extraurbano VCO	43		43	296
Urbano Bardonecchia	6		6	
Urbano di Carmagnola	6		6	
Urbano di Giaveno		1	1	
Urbano Ivrea	23	4	27	
Urbano Pinerolo	2	2	4	
Urbano Settimo	3	2	5	
Urbano Torino con subaffidamenti	890	5	895	944
Extraurbano AMP	16	100	116	
Extraurbano CMT	10	459	469	585
Altri servizi comunali o di Comunità montana			20	20
Totale	1315	1345	2680	2680

5.10.2. Ripartizione delle risorse

Dopo aver effettuato il calcolo del MIV l’Agenzia ha proceduto al riparto delle risorse del piano autobus regionale 2017-2019 le quali, si richiama, ammontano ad € 45.250.017,64. Le quote e gli importi risultanti da tale riparto, suddivisi per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda, sono stati pubblicati nella D.D. n. 642 del 19/12/2017 e nei relativi allegati. Nel provvedimento è anche illustrata nel dettaglio la metodologia adottata per operare il riparto che, come previsto dalla D.G.R. 40-5004/2017, è stato effettuato, per ogni bacino oggetto di contratto di servizio per il 50% secondo il criterio della vetustà del parco autobus MIV e per il 50% in misura proporzionale alla produzione di servizi.

La suddivisione delle risorse sui differenti contratti di servizio è illustrata in Figura

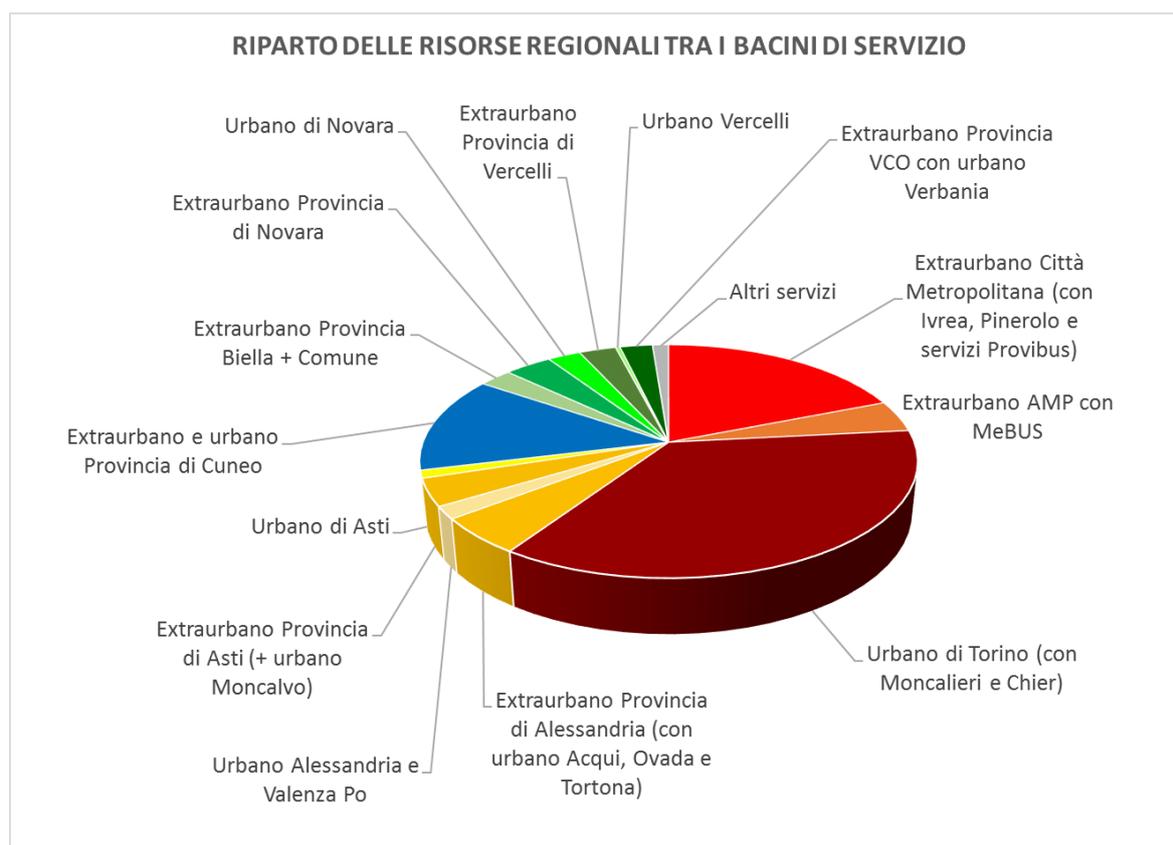


Figura 50 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio

A partire dal settembre 2018 la Regione ha incominciato a liquidare all’Agenzia le risorse destinate all’attuazione del piano autobus e questa ha progressivamente provveduto ad erogarle alle aziende richiedenti entro i limiti del riparto definito in precedenza e dopo aver verificato, per ognuno dei nuovi autobus acquistati, che fossero soddisfatti tutti requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d’immagine previsti dalla D.G.R. 40-5004/2017. Tra il dicembre 2018 e il dicembre 2019 sono state erogate alle aziende, a titolo di co-finanziamento nel limite del 50% dei costi effettivamente sostenuti risorse per complessivi Euro 20.539.937,25, per l’acquisto di n. 184 nuovi autobus.

Nei primi mesi del 2020 si è poi provveduto alla contribuzione di ulteriori n. 26 autobus, per complessivi Euro 3.214.760,74, acquistati dalle Società GTT (19 bus), SUN (5) e Autostradale (2). È inoltre prevista la prossima contribuzione di ulteriori n. 50 autobus, già acquistati dalle aziende, per i quali deve ancora essere completata la verifica dei requisiti tecnici, di allestimento e d’immagine e/o non è ancora stata trasmessa tutta la prevista documentazione amministrativa. I contributi che saranno complessivamente liquidati alle imprese ammontano a circa 5,5 milioni di Euro.

In particolare verranno contribuiti n. 40 autobus GTT 12m a metano, immatricolati a gennaio e già in servizio operativo a Torino.

Gli atti di liquidazione adottati dall’Agenzia per l’attuazione del Piano autobus sono schematicamente richiamati nelle tabelle seguenti. Nei primi mesi del 2020 sono stati effettuati ulteriori provvedimenti di liquidazione raggiungendo complessivamente n. 210 autobus contribuiti ed erogando complessivamente € **23.755.132,61**. Il numero di autobus co-finanziati ad ogni azienda è sinteticamente riportato nella Figura che segue.

Tabella 68 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019

Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Num. di autobus contribuiti	Aziende beneficiarie dei contributi	Contributi erogati alle aziende
Lotto I	D.D. 629 del 06/12/2018	41	ATAV VIGO, Autolinee ALLASIA, Autolinee NUOVA BENESE, Autolinee VAL BORBERA, Autolinee VALLE PESIO, BUS COMPANY, CHIESA, COMAZZI, GELOSOBUS, GIACHINO, GUNETTO, NUOVA SAAR, SAC, STP, VCO TRASPORTI	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	AMAG Mobilità, ARFEA	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	AMAG Mobilità, BUS COMPANY, STP	€ 1.884.590,84
Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	BARANZELLI, BELLANDO, BUS COMPANY, CAVOURESE, COMAZZI, GIACHINO, MARLETTI, SAF Fontaneto, STN	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	AMAG Mobilità, SADEM	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	AMAG Mobilità, ATAV VIGO, BARANZELLI, BUS COMPANY, CAVOUESE, COMAZZI, SAF Fontaneto, SAV AUTOLINEE, STN	€ 2.166.005,84
Lotto VII	D.D. 757 del 11/12/2019	38	ASP, GTT, PIRAZZI, STAAV	€ 4.720.350,00
Lotto VIII	D.D. 389 del 20/12/2019	26	BELLANDO, GTT e SAC	€ 3.997.850,00
	TOTALE	184	29 diverse aziende	€ 20.539.937,25

Lotto IX	D.D. 92 del 27/02/2020	24	AUTOSTRADALE, GTT e SUN	€ 2.968.326,11
Lotto X	D.D. 242 del 30/04/2020	2	SUN	€ 246.869,25
	TOTALE	26	3 diverse aziende	€ 3.215.195,36

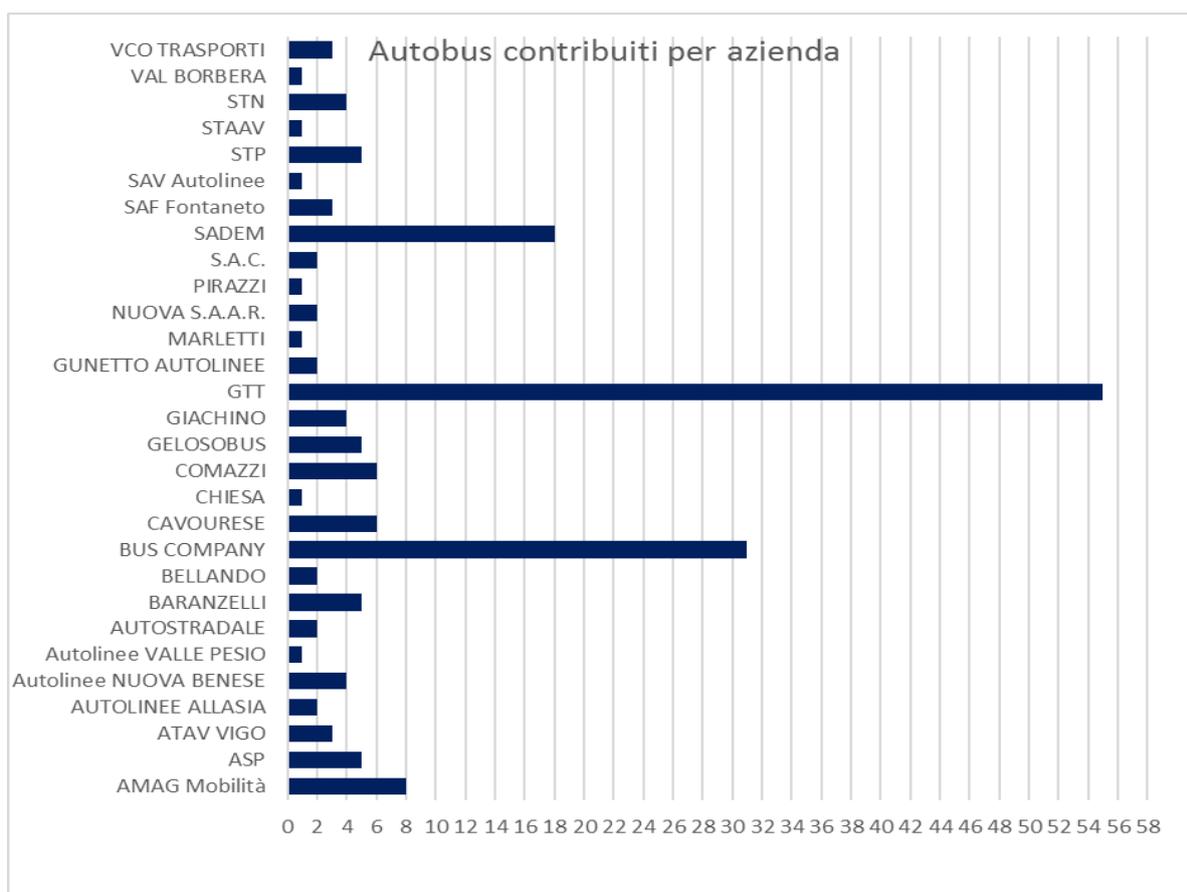


Figura 51 – Autobus contribuiti per azienda

Le Società che hanno maggiormente beneficiato dei contributi sono anche quelle che effettuano le maggiori percorrenze, ossia GTT, Bus Company e Sadem. Occorre però anche evidenziare come alcune aziende, nonostante nel riparto effettuato dall’Agenzia fossero state loro assegnate risorse per la contribuzione, non hanno fatto investimenti, o li hanno effettuati ma hanno poi tardato a trasmettere la documentazione richiesta o a soddisfare i requisiti di amministrativi o di allestimento previsti dalla delibera regionale, in particolare per quanto riguarda l’installazione degli apparati contapasseggeri, che sono stati resi obbligatori in attuazione del Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016.

5.10.3. Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte

La DGR 40-5004/2017, al fine di non penalizzare quelle aziende che avevano provveduto al rinnovo del proprio materiale rotabile anche in assenza di un piano regionale dedicato, ha previsto la possibilità di cofinanziamento anche per le spese sostenute a fronte dei contratti d’acquisto di nuovi autobus stipulati a partire dal 1° gennaio 2015.

Parte delle richieste di contribuzione hanno pertanto riguardato autobus che erano già circolanti anche da 2-3 anni. L’anno di immatricolazione dei veicoli oggetto di co-finanziamento è riportato in Figura, nella quale si evidenzia anche se si tratta di autobus di tipologia “urbano/suburbano” o “interurbano”.

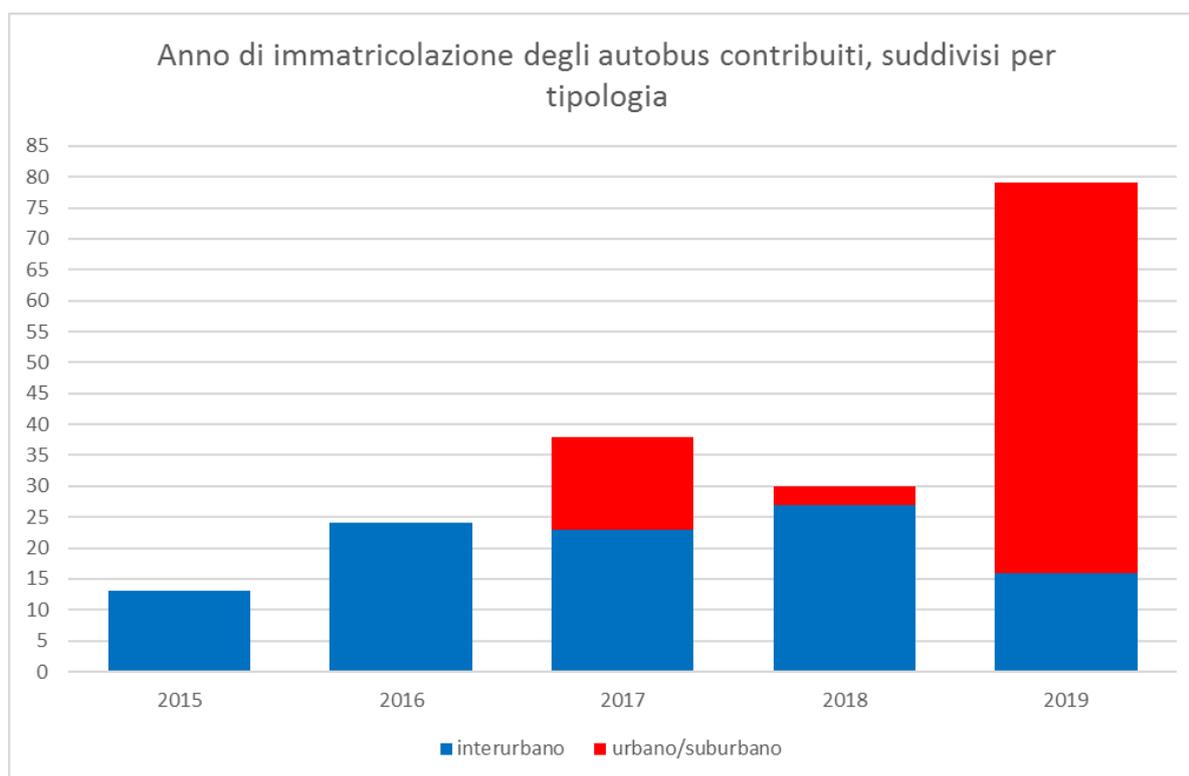


Figura 52 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia

In generale, anche le aziende che si sono fatte contribuire autobus già acquistati in precedenza hanno comunque utilizzato le risorse trasferite per procedere all'acquisto di ulteriori nuovi veicoli, per cui la scelta di estendere il piano autobus anche ai mezzi già circolanti non ha avuto effetti negativi sul rinnovo del materiale rotabile TPL della regione.

Occorre evidenziare inoltre che le aziende hanno effettuato, in molti casi, investimenti in proprio anche in eccedenza rispetto alle risorse loro assegnate e, in particolare, le Società Bus Company e Sadem hanno acquistato rispettivamente n. 33 e n. 36 autobus in più rispetto a quelli già contribuiti o di prossima contribuzione.

La Società GTT ha acquistato invece, tramite convenzione CONSIP, anche n. 41 autobus di tipo interurbano, che saranno contribuiti non appena saranno rese disponibili le risorse statali ex D.M. 25/2017.

L'età media della flotta MIV, composta da 2660 autobus (esclusi quelli impiegati per l'effettuazione di alcuni servizi di singoli comuni o di comunità montane), è passata da **11,9 anni** al 31/12/2018 a **11,1 anni** al 31/12/2019. L'effetto del Piano autobus sull'età del parco non può quindi che valutarci positivamente, in quanto nell'arco di un anno l'età media della flotta è scesa di circa 9 mesi. Tuttavia occorre sottolineare che il valore di 11,9 anni risulta ancora molto elevato in quanto, tenuto conto della vita utile dei mezzi TPL, e dei parametri previsti dai contratti di esercizio, l'età media del parco veicolare dovrebbe mantenersi non superiore ai 9 anni.

L'evoluzione della flotta dal punto di vista della classe Euro di motorizzazione è raffigurata in Figura

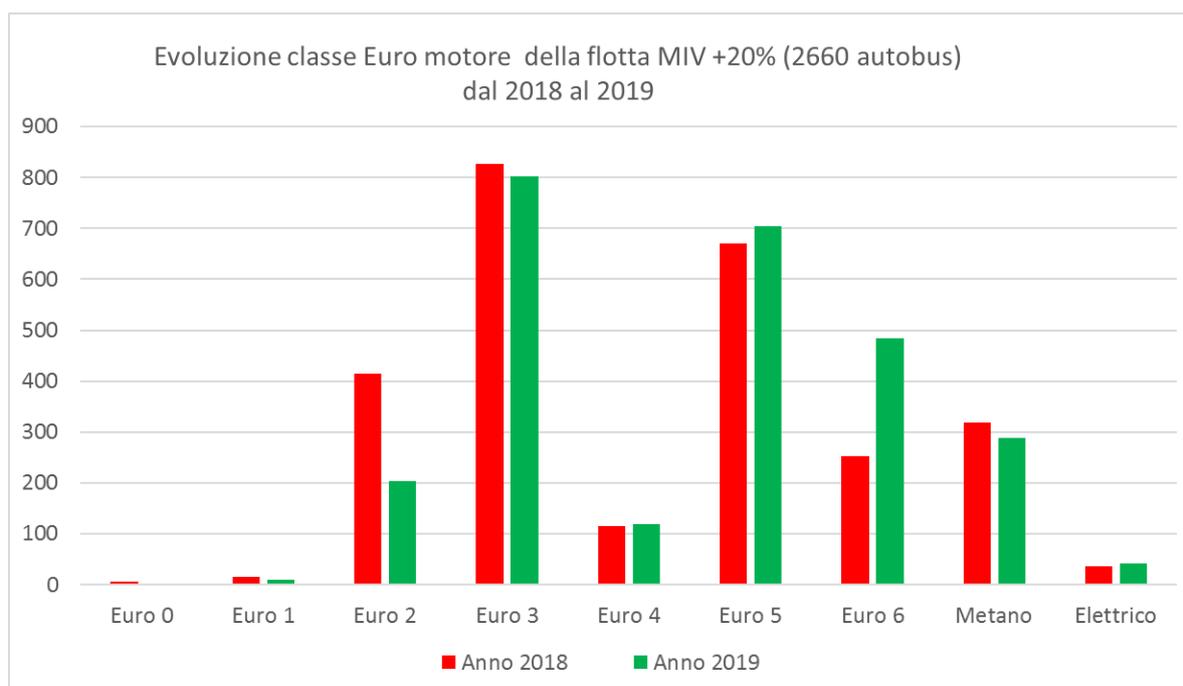


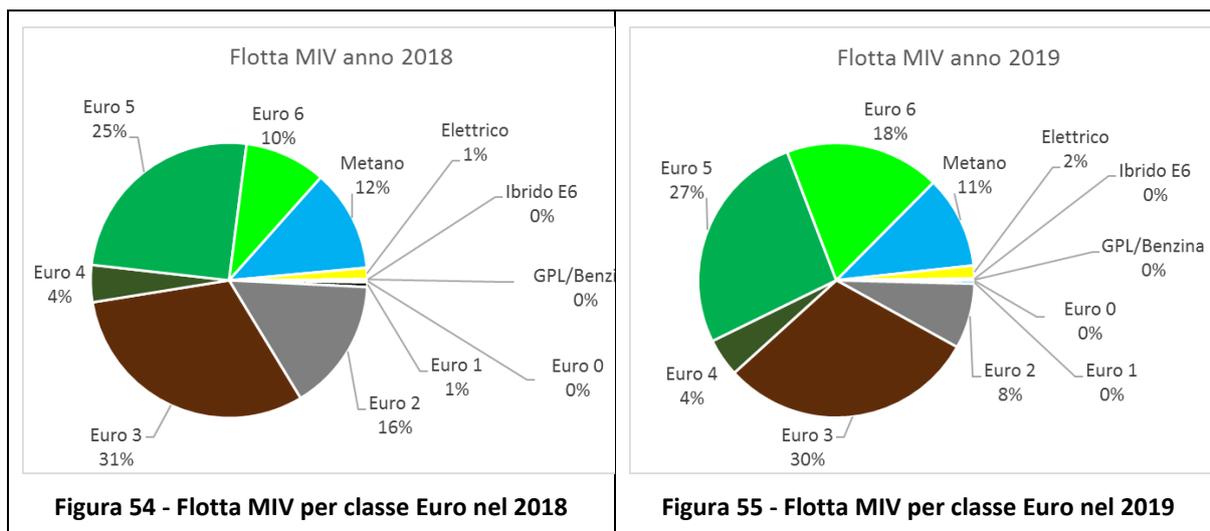
Figura 53 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2019

Si nota in particolare che il numero di autobus con motore diesel Euro 2 è diminuito di oltre la metà, passando da 414 a 204, mentre gli autobus con motorizzazione Euro 6 sono passati da 243 a 484. Una parte dell'effetto di ringiovanimento della flotta, per quanto riguarda i servizi urbani, è dovuto al fatto che GTT ha proceduto al subaffidamento di alcune linee secondarie e le aziende che si sono aggiudicate la gara utilizzano oggi per la loro gestione autobus nuovi o comunque con motorizzazione non inferiore a Euro 5.

La riduzione del numero degli autobus a metano è invece dovuta al fatto che la flotta metano GTT è ormai obsoleta, con oltre 130 autobus, di cui circa 40 snodati, immatricolati prima del 2004. Al riguardo, occorre anche tener conto del fatto che i motori adattati per funzionare a metano hanno una vita utile inferiore rispetto ai motori diesel tradizionali, a differenza dei veicoli elettrici che invece hanno una durata superiore, generalmente stimata di almeno 20 anni.

GTT ha comunque provveduto ad acquistare nel corso del 2019 n. 40 nuovi autobus 12m a metano, che sono entrati in servizio nel gennaio 2020 e per i quali sarà erogato il previsto co-finanziamento non appena la Società avrà completato la trasmissione della documentazione amministrativa ex D.G.R. 40-5004/2017 e avrà messo i mezzi a disposizione per la verifica dei requisiti tecnici, di allestimento e d'immagine.

I grafici sottostanti danno evidenza dei progressi della flotta autobus in campo ambientale.



Nella figura seguente il parco autobus MIV al 31/12/2018 è confrontato con quello al 31/12/2019 sulla base dell'età degli autobus: è evidente in particolare dal numero di veicoli di meno di un anno d'età, che passa da un valore di poche decine a 221, quale sia stato l'effetto positivo sulla composizione della flotta del nuovo piano autobus regionale. Il numero di autobus che sono stati immatricolati nel 2018 è comunque basso in maniera anomala e può essere indicativo del fatto che le aziende hanno atteso di conoscere gli aspetti attuativi del piano, e in particolare il riparto delle risorse, pubblicato alla fine del 2017, ma le procedure di acquisto e successiva consegna e immatricolazione degli autobus hanno richiesto comunque all'incirca un anno di tempo.

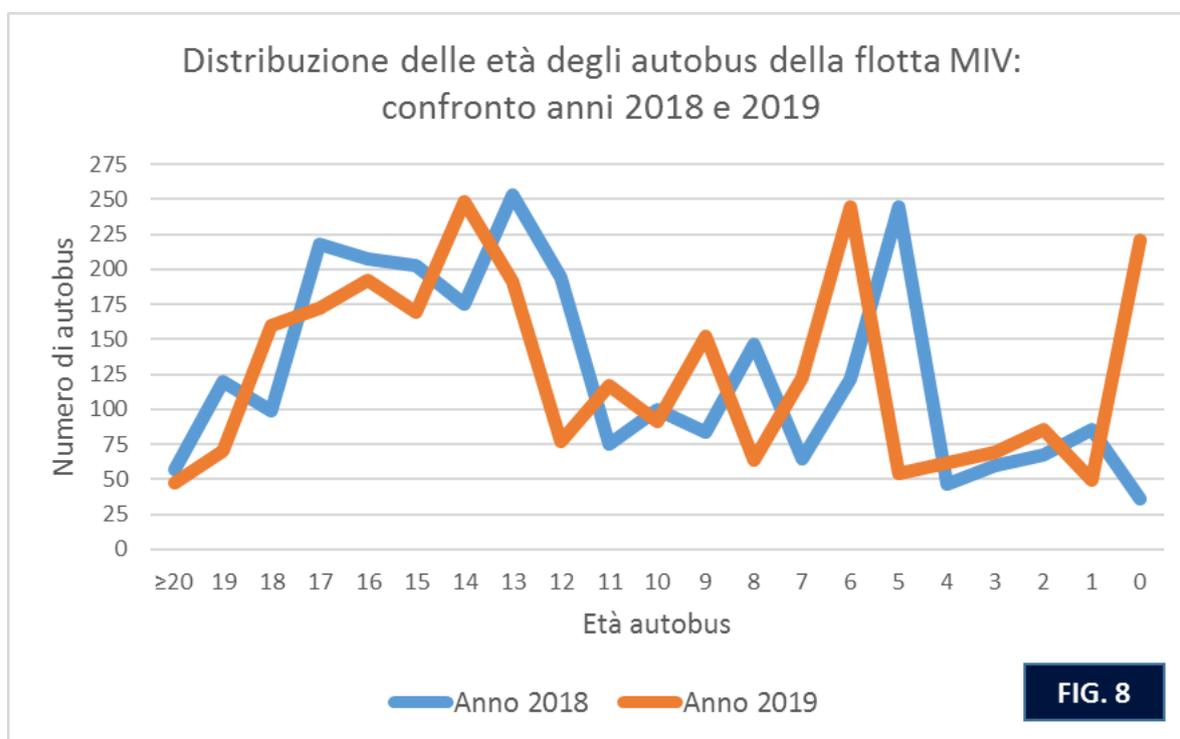


Figura 56 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 e 2019

Infine si riporta l'età media calcolata, sia per il 2018 che per il 2019, sui Contratti di servizio e relativi ambiti territoriali; per "Altro urbano CMT" s'intendono i servizi urbani di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea, Pinerolo e Settimo Torinese; per "Urbani prov. Cuneo" i servizi urbani delle città di Cuneo, Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo, Savigliano; infine, nell'ambito del servizio di trasporto

pubblico “Extraurbano Alessandria” sono compresi anche i servizi urbani di Acqui Terme, Ovada e Tortona.

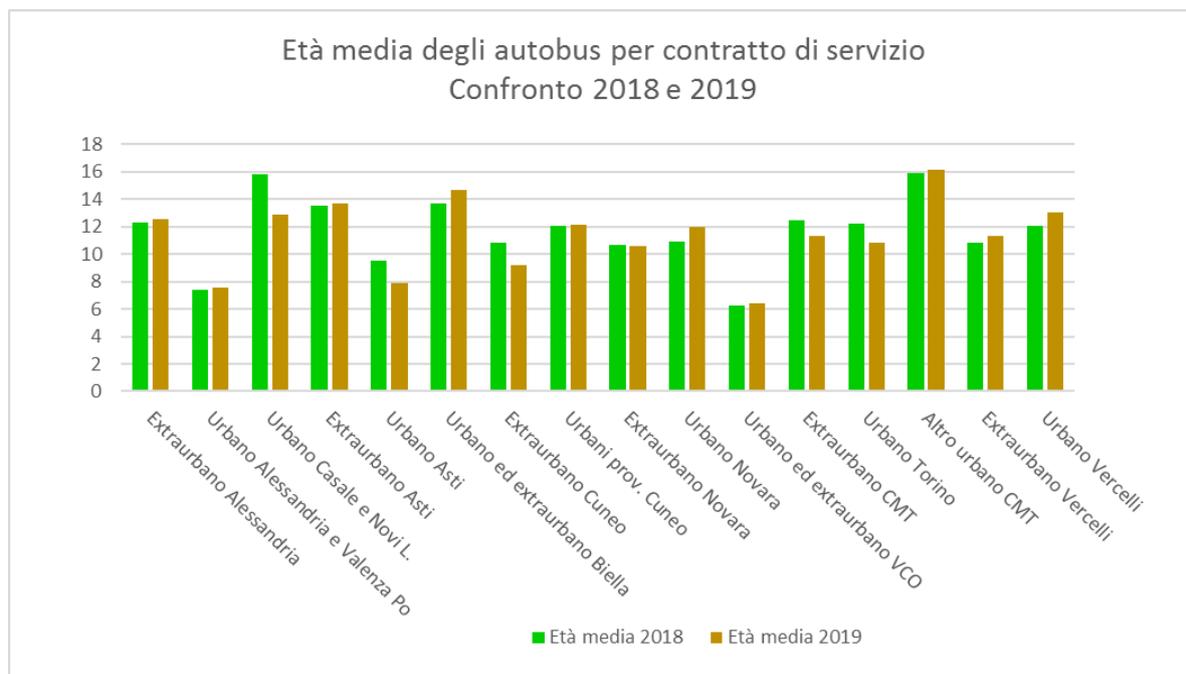


Figura 57 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 e 2019

Tali attività sono previste nel PEG 2019 all’obiettivo 1.V - **Programma Triennale dei Servizi e Programma degli investimenti**

6. Il sistema tariffario e la comunicazione ai cittadini

6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata

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

L'AMP ha verificato negli anni l'andamento del Tasso di inflazione Programmata (TIP) attraverso la consultazione delle pubblicazioni periodiche del Dipartimento del Tesoro. Il valore del TIP ha visto un modesto incremento tra il 2014 e il 2016 che, se applicato, avrebbe comportato un incremento solo nelle fasce tariffarie superiori e negli abbonamenti mi lunga durata.

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 è stata approvata dall'Assemblea consortile con Deliberazione n. 6 del 23/10/2019 ed è entrata in vigore il 1 dicembre 2019.

6.2. Biglietto integrato metropolitano

6.2.1. 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 58 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

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

6.2.2. Rendicontazione delle vendite

Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di novembre 2019 sono stati venduti 2 milioni 573 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 6 milioni 877 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.

I grafici sotto riportati mostrano l’andamento delle vendite mese per mese.

Tabella 69 - Vendite Biglietto Integrato

Riepilogo per anno	Biglietti venduti per tipologia e per mese			TOTALE BIGLIETTI VENDUTI
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	
2013 (da ottobre)	1.712	20.806	18.369	40.887
2014	11.368	191.501	146.639	349.508
2015	16.639	244.529	171.989	433.157

2016	18.925	256.766	166.353	442.044
2017	20.096	270.655	170.736	461.487
2018	21.114	258.668	167.043	446.825
2019 (*)	20.861	243.488	170.992	435.341

(*) i dati del mese di dicembre 2019 sono stimati in attesa delle rendicontazioni Trenitalia

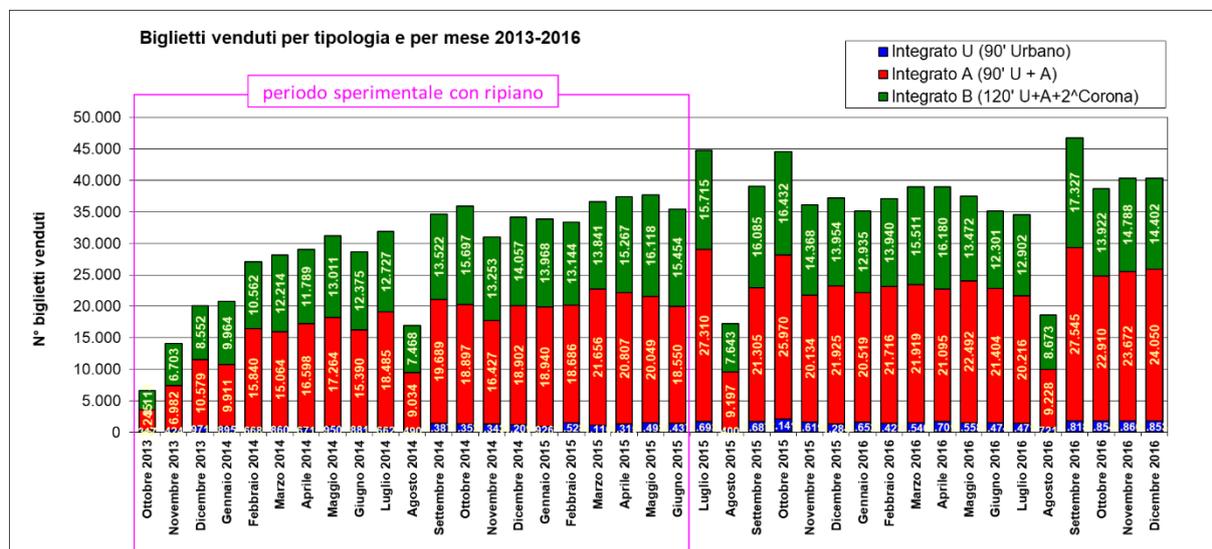


Figura 59 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitan 2013-2016

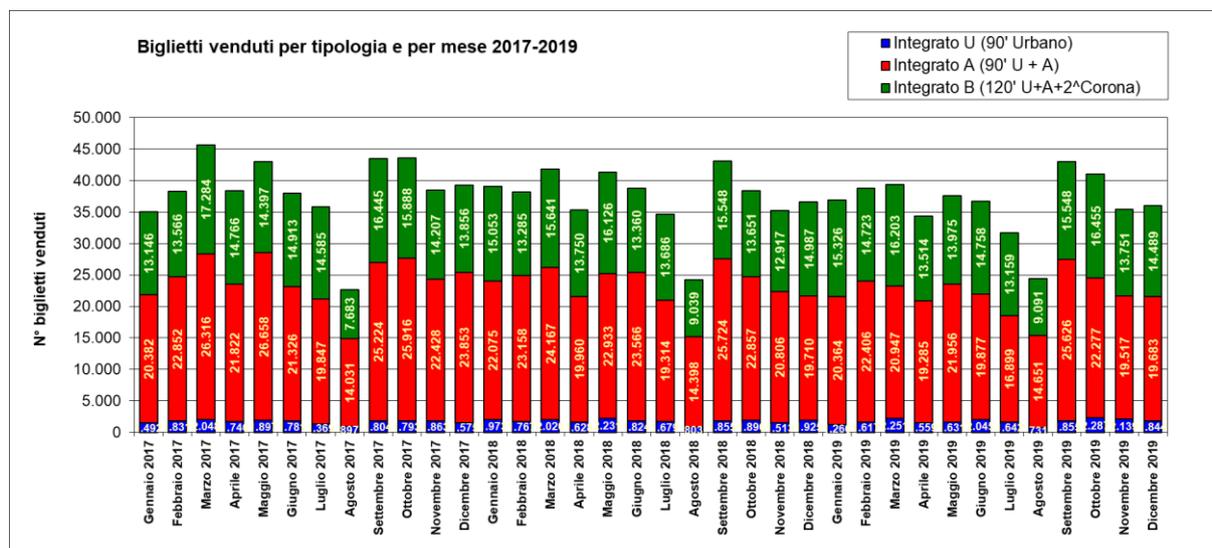


Figura 60 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitan 2017-2019

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

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

6.2.3. 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



6.3. 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.

6.4. Iniziative tariffarie specifiche

6.4.1. 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 vigevo 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 70 – rendicontazione integrazione tariffaria Saluzzo-Savigliano

Titolo di viaggio	Tratta	tariffa abb.	2017			2018		
			2017 n° abb. venduti	2017 Quota pagata utente	2017 ripiano	2018 n abb. venduti	2018 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.

6.4.2. **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 sono riportati nella tabella seguente.

Tabella 71 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 a settembre 2019

	QUANTITÀ	SCONTO DA COMPENSARE (IVA inclusa)
DA OTTOBRE A DICEMBRE 2017	40	€ 2.615,50
1° QUADRIMESTRE 2018	11	€ 546,50
2° QUADRIMESTRE 2018	22	€ 1.141,50
3° QUADRIMESTRE 2018	276	€ 14.618,00
TOTALE ANNO 2018	309	€ 16.306,00
1°,2°,3° QUADRIMESTRE 2019	369	€ 20.138,85
TOTALE DA OTT 2017 A SET 2019	718	€ 39.060,35

6.4.3. 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.

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.

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente:

Tabella 72 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2019

CARTA TUTTO TRENO	SOMMA CARTE VENDUTE	QUANTITÀ
2016	€ 1.064.149,55	1.980
2017	€ 430.881,40	877
2018	€ 407.480,54	763
2019	€ 451.403,65	816

6.4.4. 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. La sintesi degli sconti applicati è rilevata dalla seguente tabella:

Tabella 73 – rendicontazione Bonus 2017

DATI CONSUNTIVO BONUS 2017 (valori con IVA)											
	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA FORMULA	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
ZONA PIN (con zone e tratte)	36	897,50	3%	4	68,5	3%	838	2.430,50	3%	878	3.396,50
ZONE E TRATTE	823	39.227,50	5%	20	795,50	5%	24.246	118.844,00	5%	25.089	158.867,00
TARIFFA PIEMONTE e SOVRAREGIONALI											
	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA PIEMONTE e SOVRAREGIONALI	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
TOTALE	351	14.502,70	5%				34.264	297.462,00	10%	34.615	311.964,70
TARIFFA ALTRE REGIONI con O/D PIEM.											
	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA ALTRE REGIONI con O/D PIEM.	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
LOMBARDIA	38	1.599,00	5%				11.904	94.843,50	10%	11.942	96.442,50
LIGURIA	77	2.786,00	5%				7.192	53.589,00	10%	7.269	56.375,00
VALLE D'AOSTA	-	-	5%				594	3.885,00	10%	594	3.885,00
TARIFFA PIEMONTE INTEGRATO											
	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA PIEMONTE INTEGRATO	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
TOTALE							626	4.026,00	10%	626	4.026,00
TOTALE GENERALE											
										q.tà	totale bonus
										81.013	634.956,70

6.4.5. 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 74 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019
Titoli annuali	1.605	2.469	2.718
Titoli trimestrali	585	--	--
Passeggeri trasportati	255.559	334.712	375.506

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 75 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019
Titoli	2.057	2.330	2.594
Passeggeri trasportati	60.978	68.457	73.050

6.5. 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:

- titoli di viaggio aggiuntivi che si affiancano e non si sostituiscono a quelli in uso
- livelli tariffari tali da non cannibalizzare i titoli attualmente in uso
- 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 3.2.1 e successivo paragrafo 6.5.2).

- 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)

Nella Proposta di PTS 2019-2021 sono più compiutamente descritti gli algoritmi, individuati dalla Regione, proposti per il calcolo della tariffa e la ripartizione degli introiti.

6.5.1. 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.

6.5.2. Sperimentazioni tariffarie BIPforMaaS e Pay-per-use

AMP è stata poi coinvolta nel progetto più a lungo respiro, rispetto alla sperimentazione, di BIPforMaaS, che prevede lo studio e la creazione delle condizioni per poter sviluppare un ecosistema MaaS in Regione Piemonte.

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 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”). 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. Il partner tecnologico di Regione per questo progetto è 5T che ha provveduto a dare ad AMP un inquadramento generale del progetto nella presentazione avvenuta nell'incontro del 12/11.

In una 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.

Oltre al coinvolgimento e al supporto nel processo di sviluppo di tale modello è previsto da Regione Piemonte un ruolo di AMP (inclusa nella cabina di regia del progetto) nelle operazioni amministrative di vendita e clearing. Infatti, almeno nella fase iniziale, AMP fornirà supporto soprattutto amministrativo nella gestione della vendita e nella ripartizione degli introiti.

Durante il 2019 sono proseguite le attività di Regione Piemonte, con supporto AMP, di sviluppo ed evoluzione del sistema BIP, anche attraverso lo studio e la proposta di sperimentazioni tariffarie (Pay-per-use, MaaS) cogliendo l’occasione di integrazioni tariffarie (Saluzzo-Savigliano ferro-gomma), ponendo le basi per la futura creazione di un ecosistema MaaS.

In particolare, nei primi mesi dell’anno è proseguita l’attività di approfondimento delle sperimentazioni tariffarie:

- Pay-per-use, tariffa in post-payment con scontistica/calcolo best fare in base all’utilizzo, con titolo di viaggio che, sui servizi delle aziende aderenti, viene validato in check-in e check-out per poter ricostruire al centro i viaggi effettuati

- MaaS, con integrazione dei servizi di più aziende ma a tariffe esistenti

AMP ha partecipato a una serie di n.6 incontri (nelle date del 11/1, 14/1, 24/1, 25/2, 12/4, 14/5) con Regione Piemonte e, a seconda dell'occasione, con 5T e le aziende Grandabus e Trenitalia coinvolte nell'integrazione ferro-gomma Saluzzo-Savigliano.

Durante queste riunioni è stato via via sviluppato il modello per rendere operativa l'integrazione tra i due vettori, contestualmente all'analisi dei dati da scambiare e degli sviluppi BIPEX necessari per avviare le sperimentazioni tariffarie sul sistema BIP, soprattutto sulla base di alcuni documenti e note tecniche forniti da 5T.

6.5.3. CSR-BIP e cruscotti BIPEX

Nell'ambito degli sviluppi del CSR-BIP, che Regione Piemonte ha dato in carico a 5T, AMP è stata coinvolta nella creazione di report all'interno dei cruscotti alimentati dai dati che giungono dalle Aziende con protocollo BIPEX.

Dopo un primo incontro in cui 5T ha illustrato a AMP una prima bozza di documento in cui venivano descritte, anche graficamente, una serie di possibili report (alcuni dei quali ispirati proprio a modelli che utilizza e pubblica l'Agenzia), è seguito un lavoro di AMP che si è concretizzato in un documento (inviato a 5T) di prime proposte per una serie di report base legati al servizio programmato, consuntivato e alle validazioni della bigliettazione elettronica.

È stato poi organizzato un incontro con Regione Piemonte e 5T, nel novembre 2019, in cui si sono analizzate e condivise tali proposte e si è proceduto ad avviare l'implementazione di un primo insieme dei report indicati.

Nell'ambito dei tavoli BIP regionali degli ultimi anni, AMP ha portato avanti una proposta/necessità di identificazione univoca della singola corsa (da aggiungere al "pacchetto" dati BIPEX), allo scopo di contribuire a collegare i diversi flussi informativi del sistema BIP che convergono nel CSR-BIP; è infatti necessario, per poter collegare le informazioni sullo strumento che gestisce il PEA (Transit Cafè, successore di Omnibus) con il programmato aziendale e con il consuntivo aziendale. Questo consente di poter adottare direttamente i codici sia di Transit-café sia delle Aziende semplificando le transcodifiche. Vi sono stati incontri specifici nel mese di novembre 2019 con Regione Piemonte e 5T nei quali tale proposta è stata analizzata e condivisa, producendo una nota tecnica, a cura di 5T, per assicurare la compliance con tutte le parti coinvolte del sistema BIP e del protocollo BIPEX.

6.5.3.1. Codifica univoca corse ("etichetta" BIPEX)

Nell'ambito dei tavoli BIP regionali degli ultimi anni, AMP ha portato avanti la proposta di una "etichetta" che contrassegnasse univocamente la corsa, allo scopo di contribuire a collegare i diversi flussi informativi del sistema BIP che convergono nel CSR-BIP.

È infatti necessario, per poter collegare le informazioni sul servizio del PEA degli Enti con il programmato aziendale e con il consuntivo aziendale, che vi sia la possibilità di correlare i codici delle varie entità contenute.

Lo schema proposto prevede che lo strumento che gestisce il PEA (Transit Cafè, successore di Omnibus) generi anche una "etichetta" (una stringa) come identificativo univoco della singola corsa, così che, inclusa nel PEA fornito per contratto alle Aziende, queste possano "incollarla" nel "pacchetto" dati BIPEX al corrispondente codice corsa aziendale, per essere inviata e restituita al CSR-BIP, chiudendo così il cerchio.

Questo permette anche di non imporre alle Aziende di dover cambiare i codici sui loro sistemi, potendo scegliere se adottare direttamente i codici degli Enti o mantenere i propri accoppiandoli all'etichetta corrispondente (tabella di transcodifica).

Vi sono stati 2 incontri specifici (nelle date del 18/11 e 29/11) con Regione Piemonte e 5T nei quali tale proposta (e il relativo formato) è stata analizzata e condivisa, producendo una nota tecnica, a cura di 5T, per assicurare la compliance con tutte le parti coinvolte del sistema BIP e del protocollo BIPEX.

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



Figura 61 - Home Page del sito SFM

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

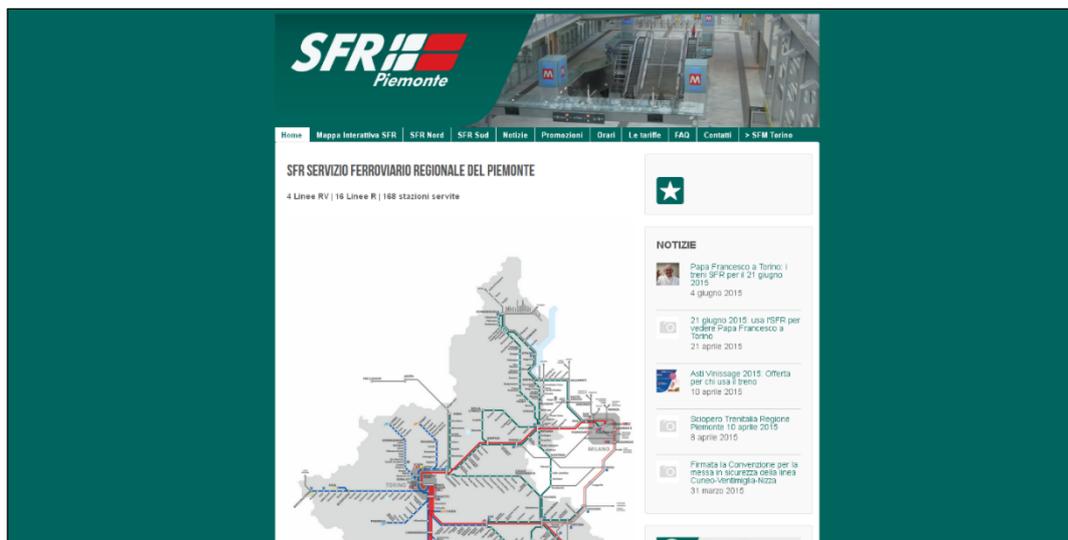


Figura 62 - Home Page del sito SFR

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

7. Piano esecutivo di gestione 2019

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

Il DUP si compone di sezione strategica e sezione operativa. Nella sezione strategica, il cui orizzonte di riferimento è pari a quello del mandato amministrativo, sono sviluppate le linee programmatiche dell'ente. Si ricorda che il D.lgs. 126/2014 ha abrogato il piano generale di sviluppo, per cui le linee programmatiche (articolo 46 del D.lgs. 267/2000) sono l'unico documento di indirizzo strategico su cui costruire il DUP.

Nella sezione strategica trovano definizione gli obiettivi declinati per missione. La definizione delle linee programmatiche non può prescindere da valutazioni economico-giuridiche riferite al contesto esterno (europeo, nazionale e regionale) e alle condizioni del territorio amministrato. In particolare, dovranno essere definiti gli indirizzi generali dei soggetti controllati e partecipati. Trovano inoltre collocazione in questa sede i programmi di spesa, la gestione del patrimonio, la definizione degli equilibri economico-finanziari e di cassa, e le valutazioni di coerenza e compatibilità con i vincoli di finanza pubblica. Deve poi essere posta attenzione all'assetto organizzativo e alla gestione del personale.

Nella sezione operativa (Seo) sono individuati per ogni missione i programmi che l'ente intende realizzare per conseguire gli obiettivi definiti nella sezione strategica.

Il Piano Esecutivo di Gestione individua gli obiettivi per l'anno in corso coerentemente con le indicazioni del sopra citato DUP e in continuità con quanto avviato nel corso dell'anno precedente.

La declinazione degli obiettivi strategici in obiettivi operativi è effettuata nel PEG 2019.

Nella parte 2 del PEG sono indicati gli obiettivi assegnati ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

La struttura organizzativa

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

Pianificazione e Controllo	Istituzionale	Direzione generale
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pianificazione e marketing <ul style="list-style-type: none"> - Bason Enzo Corrado - Amerio Daniele - Stanghellini Andrea - Bracco Elisa ▪ Strategia e qualità 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segreteria Generale <ul style="list-style-type: none"> - Borgarello Annalisa (*) ▪ Bilancio e Ragioneria <ul style="list-style-type: none"> - Camposeo Antonio (*) - Caglioti Stefania - Garigliano Annamaria 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servizi Generali <ul style="list-style-type: none"> - Richiardi Giuseppe (*) - Borgarello Annalisa (*) ▪ Sistema Informativo <ul style="list-style-type: none"> - Pellegrino Flavio (*) ▪ Comunicazioni esterne

<ul style="list-style-type: none"> - Miceli Gianni ▪ Servizi alla Mobilità - Richiardi Giuseppe (*) - Pellegrino Flavio (*) - Solito Alessandro - Cavargna Bontosi Chiara - Pepino Stefano - Perricone Fabio - Borgna Stefania Maria (**) - Kopajtic Giuliano (**) - Valinotto Sergio (**) - Boggione Piergiuseppe (**) - Galileo Giuseppe (**) 	<ul style="list-style-type: none"> - Chiesa Roberta (**) (***) ▪ Giuridico, contratti e personale - Camposeo Antonio (*) - Bellotto Silvia - Moraca Laura 	<ul style="list-style-type: none"> - Borgarello Annalisa (*)
--	--	---

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

(**) n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno n. 1 dipendente a tempo parziale della Città Metropolitana in comando presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta da Agenzia e Città metropolitana approvata con DD 748/2018 del 31/12/2018. A far data dal 1 maggio 2019 per 3 dei 5 dipendenti in comando a tempo pieno della CMT è stato formalizzato il trasferimento nei ruoli dell'Agenzia.

(***) percentuale comando 40%.

Il crescente fabbisogno di personale dell'Agenzia per effetto dell'ampliamento a scala regionale verrà soddisfatto tramite l'avvalimento di personale provinciale confluito nel ruolo della Regione Piemonte.

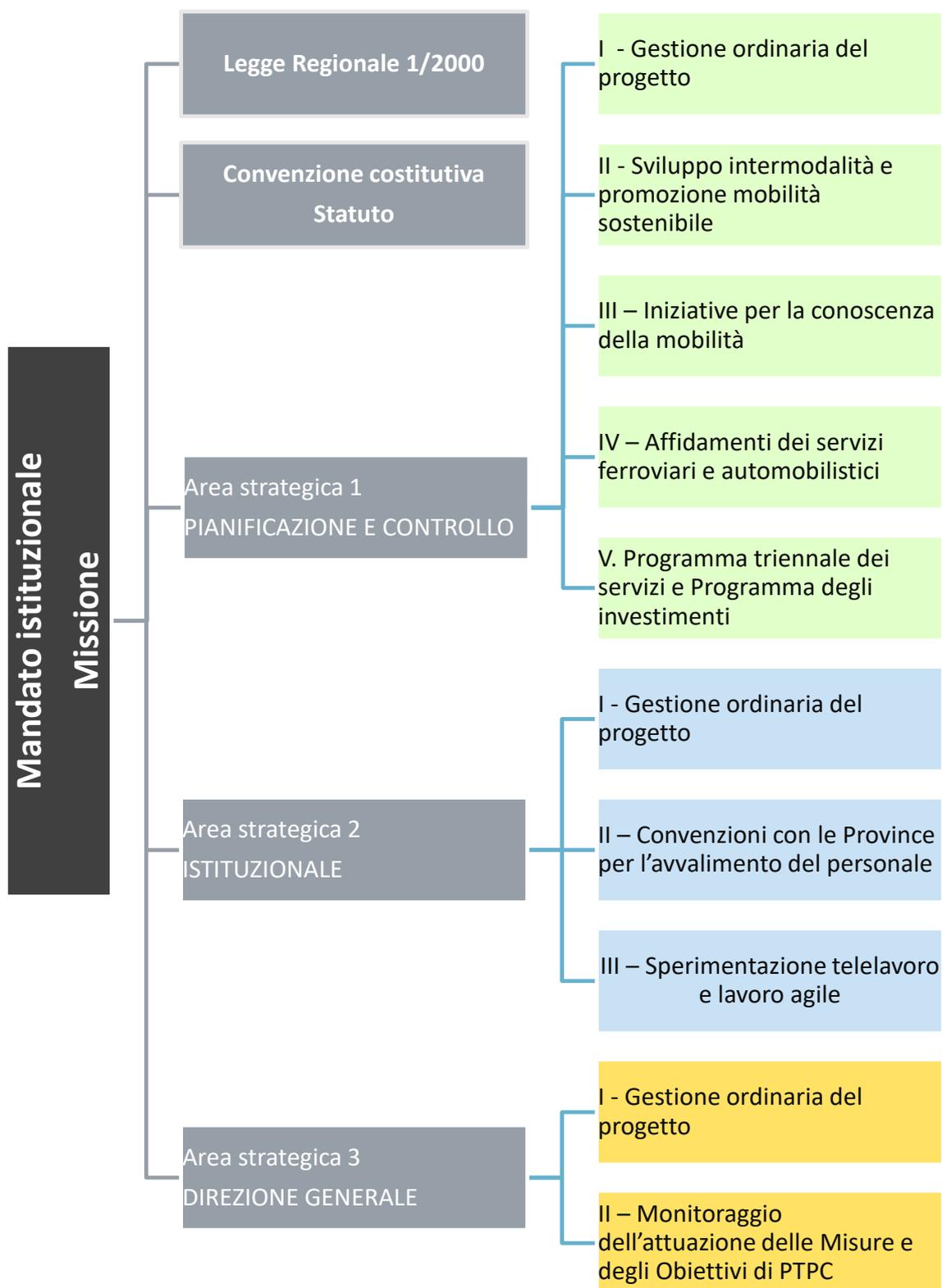
È altresì facoltà dell'Agenzia reperire personale tramite l'istituto del comando o ricorrendo a procedure di mobilità; in tali casi, la spesa di personale fa capo all'Agenzia e in conseguenza dei relativi provvedimenti di assunzione si procederà alle apposite variazioni di bilancio volte a garantire la necessaria copertura finanziaria.

La relazione PEG 2019 è suddivisa in tre parti:

- a) Parte 1. - Gestione ordinaria del progetto
- b) Parte 2. - Obiettivi specifici
- c) Parte 3. - Graduazione delle risorse finanziarie

Per una descrizione esaustiva e analitica si rimanda alle schede nelle quali vengono riportati gli obiettivi della gestione.

Di seguito è riportata la rappresentazione grafica dell'assegnazione tra le aree dell'Agenzia degli obiettivi proposti nel Piano Esecutivo di gestione 2019.



7.1. PEG 2019 - Gestione ordinaria del progetto

AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

OBIETTIVO DI PEG	GESTIONE ORDINARIA DEL PROGETTO
ID:	1.I
FUNZIONE:	Pianificazione del sistema della mobilità, programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, monitoraggio della mobilità e controllo efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.
DESCRIZIONE:	Adempimento degli scopi statuari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno.
<p>Le pagine della presente relazione riportano le attività di programma sviluppate dai servizi Strategia e qualità, Pianificazione e Marketing e Servizi alla Mobilità, individuando per ciascuna di esse il contenuto dell'attività, la descrizione di quanto sviluppato nel 2019, gli indicatori di risultato e gli sviluppi futuri.</p> <p>Rientrano in questa descrizione la pianificazione del sistema della mobilità, la programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, il monitoraggio della mobilità e il controllo sull'efficienza e sull'efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.</p> <p>Le attività descritte sono svolte per adempiere ai compiti statuari.</p>	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing (SPM)
	Servizi alla Mobilità (SAM)
	Strategia e Qualità (SSQ)
RIFERIMENTO DI BILANCIO	PEG – PARTE III – Graduatorie delle risorse finanziarie – Riassunto previsione per programma – progetto.

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	1.1.1		
SERVIZIO		SSQ Strategia e Qualità	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SSQ1 Contribuisce ad assicurare lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni sulla qualità del sistema dei trasporti e sulle attese dei cittadini e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini dell'impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Report IMQ (Elaborazione dei dati tratti dalla indagine campionaria IMQ); Ultimo disponibile IMQ 2013	Proiezione dati mobilità al 2018	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SSQ2 Supporta la Direzione nel formulare e riesaminare missione e politiche, e nel verificarne l'applicazione.	Report previsionali, programmatici e consuntivi;	Vedi anche SSQ9	Documenti pubblicati sul sito nella sezione "Atti Amministrativi"
SSQ3 Provvede a delineare lo scenario sociale, economico, territoriale e finanziario relativo all'area di governo dell'Agenzia, e a identificare i requisiti posti dai cittadini al sistema dei trasporti.	Descrizione del quadro socioeconomico a livello regionale	Vedi SPM 6-8	
SSQ4 Monitora le informazioni generate con cadenza almeno mensile dalle Aziende Concessionarie relative ai titoli di viaggio venduti, ai passeggeri trasportati e agli introiti conseguenti, e predisporre, sulla base degli accordi esistenti, il calcolo della suddivisione dei ricavi integrati, ai fini	Report di analisi sui dati ricevuti	Pubblicazione dati su: Frequentazioni servizi ferroviari Frequentazioni servizi automobilistici	Vedi paragrafo 8.1.2.2 Passeggeri trasportati

della valutazione dell'efficacia e dell'economicità dei servizi di competenza dell'Agenzia

Analisi su dati pervenuti da CSR – BIP e da altri flussi dati del Sistema informativo Regionale dei Trasporti (SIRT).

SSQ5 Acquisisce sistematicamente informazioni per il confronto con altre aree metropolitane nazionali e/o internazionali con riferimento agli elementi di valutazione dei sistemi di governo della mobilità.

Report su area metropolitana Torino ed aree metropolitane europee.

Contributo alla pubblicazione EMTA Barometer 2018 e in via di pubblicazione a cura di EMTA nel 2020

Prestata assistenza a EMTA in occasione della redazione del Barometer 2018

SSQ6 Coopera con gli altri settori per la formulazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, in particolare con riferimento alle istanze di qualità del servizio e agli aspetti economico-finanziari.

Documenti di piano

Fornito supporto ove richiesto

Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021

Partecipa alla definizione del Programma Triennale regionale e definisce l'intesa, da esso nascono i programmi triennali di bacino

SSQ7 Definisce, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione gli standard di qualità da inserire nei Contratti di Servizio (metriche, livelli, modalità di controllo).

Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento

Fornito supporto nel quadro delle consultazioni per l'affidamento del SFM

Vedi paragrafo 2.2 Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte

SSQ8 Supporto ai tavoli di confronto con le associazioni dei consumatori

Lavori tavoli con Ass. Consumatori presso Comune di Torino e Regione Piemonte.
In via di attivazione negli stipulandi contratti di servizio nei bacini.

Partecipazione alle riunioni del tavolo Permanente di Consultazione sul trasporto pubblico regionale e locale ex DGR n. 8-4564 del 16/01/2017 convocate dal Settore Controllo sulla Gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture della Regione Piemonte con la partecipazione

Vedi paragrafo 5.4.2 Progettualità delle Associazioni dei Consumatori in attuazione dell'art.14, 5^ comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A

		delle Associazioni dei Consumatori
SSQ9 Supporta la formulazione della Relazione Previsionale e Programmatica del Bilancio di Previsione annuale e ne controlla l'applicazione. Coordinamento DUP, Rendiconto della gestione, PEG	Report previsionali, programmatici e consuntivi.	<ul style="list-style-type: none"> • RENDICONTO DELLA GESTIONE 2018 approvato dal Consiglio di Amministrazione con Deliberazione n. 16 del 29/04/2019 e approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 3 del 15/05/2019 • DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (DUP) 2019 – 2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 3 del 15/03/2019 e dall'Assemblea con deliberazione n. 1 del 02/04/2019 • RELAZIONE SULLA PERFORMANCE E SUL RENDICONTO; RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE E STATO DI ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2018 – 2020 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 20 del 28/06/2019 • PIANO DELLA PERFORMANCE - PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2019 – 2021 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 18 del 10/05/2019 • RICOGNIZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 45 del 20/12/2019
SSQ10 (progressivo non in uso)		
SSQ11 Provvede alle valutazioni di sviluppo del sistema tariffario, particolarmente in funzione dell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto. Gestione problematiche, proposta di ridisegno nel programma triennale, verifica coerenza con BIP	Report approfondimento sul funzionamento del sistema Formula in ottica di gare e report su indagini.	Monitoraggio andamento vendite Biglietto Integrato Partecipazione agli incontri in Regione Piemonte sull'evoluzione del sistema di bigliettazione elettronica BIP. Vedi paragrafo 6.2 Biglietto integrato metropolitano e 6.3 Sistema di bigliettazione elettronica BIP

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO		
OBIETTIVO		Gestione ordinaria del progetto		
ID	1.1.2			
SERVIZIO		SPM Pianificazione e Marketing		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO		RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SPM1 Assicura lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni su mobilità, sistema dei trasporti e ambiente e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini del loro impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Archivi elettronici aggiornati (utilizzati nelle valutazioni analitiche e nei report)	Mantenimento aggiornate	basi dati	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM2 Progetta e cura la realizzazione di indagini, conteggi e rilevamenti sulla mobilità delle persone, sulla qualità dei trasporti, sull'uso dei modi (frequentazione delle linee di trasporto pubblico, flussi veicolari), sulla fruizione di biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico locale e dei parcheggi. <i>Valutazione nuove metodologie di raccolta dei dati</i>	Documenti di progetto; Indagini IMQ: ultimo disponibile IMQ 2013	Mantenimento aggiornate	basi dati	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM3 Attività in comune con SSQ11				

<p>SPM4 Effettua analisi economiche e finanziarie (comprese le analisi benefici costi) di sistemi, progetti, investimenti, iniziative di sviluppo; nonché di costo di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale.</p>	<p>Documenti di progetto e/o analisi</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	
<p>SPM5 Sviluppa, applica ed aggiorna i metodi e gli strumenti di calcolo per la simulazione, proiezione, valutazione ed analisi dei sistemi di trasporto (trasporto pubblico e auto)</p>	<p>Modelli di calcolo aggiornati e calibrati; Documenti di valutazione ed analisi</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi paragrafo 5.5.1.4 Strumenti per la valutazione dei sistemi di trasporto</p>
<p>SPM6 (progressivo non in uso)</p>			
<p>SPM7 Contribuisce, in collaborazione con gli Enti responsabili, alla pianificazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile, delle tecnologie telematiche di controllo e di governo della mobilità e degli investimenti necessari verificando la coerenza dell'avanzamento degli interventi su infrastrutture e tecnologie telematiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rete ferroviaria, tranviaria, di metropolitana - Materiale rotabile - Sistemi di priorità semaforica - Sistemi di infomobilità aziendali - Sistemi di monitoraggio e controllo delle flotte (OTX) - Sistemi di bigliettazione elettronica (BIP) e controllo del servizio (tavoli BIP, CSR BIP, interfacce BIP di Agenzia con i CCA) 	<p>Documenti di progetto e/o analisi</p>	<p>Fornito supporto secondo necessità</p>	<p>Vedi paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. e 6.3 Sistema di bigliettazione elettronica BIP</p>

<p>SPM8 Predisporre, in cooperazione con gli altri settori dell'Area, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale che definisce gli obiettivi, le linee di sviluppo del sistema di trasporto pubblico (in termini quantitativi, prestazionali e qualitativi) le risorse da destinare a esercizio e ad investimenti in infrastrutture, materiale rotabile, tecnologie di controllo.</p>	<p>Documenti di piano</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021</p>
<p>SPM9 Coordina le attività di raccolta dati ai fini del Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT) secondo la normativa regionale vigente Cura il monitoraggio della mobilità pubblica e privata finalizzato alle valutazioni dei sistemi di trasporto, di uso dei modi e di sviluppo della mobilità sostenibile.</p>	<p>Report periodici con indicatori del monitoraggio.</p>	<p>Fornito supporto in funzione delle scadenze di adempimento.</p>	<p>Vedi in generale il paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. e in particolare il paragrafo 8.1.3 Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio M</p>
<p>SPM10 Identifica la configurazione del sistema di trasporto pubblico (reti e organizzazione dei servizi) e la sua evoluzione, specificando i tracciati, le fermate, la copertura oraria e calendariale, la quantità di servizio e gli standard di servizio di ogni linea da inserire nei Contratti di Servizio.</p>	<p>Attività svolta in sede di procedura di affidamento dei servizi e stesura dei contratti. Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento</p>	<p>Fornito supporto secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 3.1 Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione</p>
<p>SPM11 (progressivo non più in uso) vedi attività in SAM3BIS</p>			

<p>SPM12 Interagisce con gli enti territoriali e gli altri portatori istituzionali di interessi al fine di comprenderne le istanze di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.</p>		<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti</p>
<p>SPM13 Effettua l'analisi delle richieste rilevanti di modifica del sistema di trasporto pubblico e della mobilità originate dal dialogo con i cittadini.</p>	<p>Partecipazioni ad incontri; Documenti di analisi e di progetto; determinazioni di variazione esercizio. In collaborazione con SAM Servizi alla Mobilità</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti</p>
<p>SPM14 Acquisisce le istanze di miglioramento, e le richieste di varianti, istruisce il processo di valutazione tecnica ed economica, e formula le proposte di modifica alla configurazione del sistema coerenti con le risorse disponibili.</p>		<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti</p>
<p>SPM15 Valutazioni analitiche quantitative ed analisi <i>what-if</i> su variazioni ai sistemi TPL e su scenari evolutivi (anche a supporto/su richiesta degli Enti Consorziati). Predisposizione di strumenti ad hoc - Supporto alle decisioni Anche con applicazione di strumenti di modellizzazione matematica (Viriato, ISTMO, ecc.) per reti complesse (ferrovie, rete dell'area metropolitana di Torino), studi euristici e più operativi per le altre reti minori Supporto metodologico, elaborazione analisi e rappresentazione dati, studi in materia di mobilità e trasporti su richiesta di Enti Consorziati, Istituti accademici e Soggetti portatori di interesse - <i>Problem solving</i></p>	<p>Documenti di studio e ricerca</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 5.5.1.4 Strumenti per la valutazione dei sistemi di trasporto</p>

SPM16	Predisporre risposte in merito a interpellanze, interrogazioni, <i>question time</i> da parte degli organi politici degli Enti	Corrispondenza con segreteria organi politici degli Enti	Attività svolta secondo necessità
SPM17	Collaborazione a progetti di mobilità sostenibile in cooperazione con il TPL	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report e Vedi il paragrafo 3.2.7 Sistemi di intermodalità
SPM18	Collaborazione con Enti per la partecipazione a progetti europei	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report e Vedi il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
SPM19	Partecipazione a tavoli istituzionali (es. Osservatorio Torino-Lione, EspertOver65, Osservatorio TPL del MIT, Gruppi di lavoro MIT, PCM ed EMTA) e predisposizione di documenti su richiesta	Documenti tecnici e di progetto	Attività svolta secondo necessità
SPM20	Partecipazione a corsi accademici/di specializzazione e ad iniziative di aggiornamento (come discente)	Attestati di frequenza	Attività svolta secondo necessità
SPM21	Docenza in corsi accademici/di specializzazione ed iniziative di aggiornamento	Dispense, attestati di partecipazione	Attività svolta secondo necessità

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	
OBIETTIVO		Gestione ordinaria del progetto	
ID	1.1.3		
SERVIZIO		SAM Servizi alla mobilità	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
I Servizi alla Mobilità gestiscono in maniera integrata e coordinata le funzioni di seguito specificate relative ai servizi automobilistici e tranviari ed ai servizi ferroviari			
SAM1 Contribuisce, cooperando con le altre funzioni della Direzione di Pianificazione, alla definizione delle specifiche e alla predisposizione della documentazione e alle valutazioni concernenti l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia, con particolare riferimento alle modalità di gestione e controllo degli adempimenti contrattuali.	Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.	Vedi paragrafo 3.1 Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione
SAM2 Gestisce i Contratti di Servizio con le Aziende Concessionarie dei servizi alla mobilità, assicurando l'adempimento delle condizioni contrattuali.	Documentazione relativa alle istanze di variazione/miglioramento del Servizio di TPL pervenute in Agenzia.	Attività correntemente svolta	Vedi paragrafo 4 Servizi e contratti
SAM3 Quantifica, sulla base delle condizioni contrattuali, e autorizza l'erogazione dei contributi previsti dai Contratti di Servizio.	Verifica dei consuntivi trasmessi dalle aziende Determinazioni di liquidazione	Vedi BER6 e BER9 Atti amministrativi:	Vedi descrizione dettagliata dell'attività di gestione dei

		<p>434 determinazioni di Registro Contratti nel paragrafo 4 Servizi e Generale relative a Servizi alla contratti Mobilità, tra cui: 34 atti di impegno risorse 128 atti di liquidazione 49 modifiche ai programmi di esercizio (totale degli atti relativi alle competenze SAM2, 3, 4, 5, 6 , 7, 8, 14, 15).</p>	
<p>SAM4 Contribuisce alla programmazione per il rinnovo del parco veicolare, autorizza l'acquisizione e alienazione del materiale rotabile in coerenza con le indicazioni contenute nel Programma Triennale e nei Contratti di Servizio e gestisce l'istruttoria per la gestione dei contributi destinati al finanziamento del parco autobus.</p>	<p>Autorizzazioni all'alienazione - acquisizione - immissione in servizio dei veicoli destinati al TPL. Determinazioni di liquidazione dei contributi per l'acquisto di nuovi veicoli; report anzianità parco veicoli.</p>	<p>Vedi indicatore in SAM3</p>	
<p>SAM5 Monitora - avvalendosi dei sistemi telematici disponibili e predisponendo specifiche attività integrative di ispezione sul territorio - il servizio erogato dalle Aziende Concessionarie ai fini del controllo almeno mensile del soddisfacimento degli impegni contrattuali di qualità e quantità di servizio, sovrintendendo alla disponibilità e alla correttezza dei relativi dati.</p>	<p>Report periodico sull'andamento dei principali indicatori di servizio.</p>	<p>Attività correntemente svolta Vedi indicatore in SAM3</p>	<p>Vedi paragrafo 5.7 Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino e 5.8 Monitoraggio del servizio extraurbano</p>
<p>SAM6 Autorizza - previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli Enti territoriali competenti o, per quanto riguarda gli impianti tranviari, dall'U.S.T.I.F. - l'esercizio delle nuove linee di trasporto pubblico (istituzione di nuovi percorsi e nuove fermate e utilizzo del materiale rotabile) o delle maggiori modifiche di quelle esistenti;</p>	<p>Determinazioni di autorizzazione e/o verbali sicurezza e regolarità</p>	<p>Vedi indicatore in SAM3</p>	

approva inoltre, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dall'U.S.T.I.F., il regolamento di esercizio tranviario.

SAM7 Svolge, agli effetti della regolarità di servizio, le attività inerenti i compiti e le funzioni di cui al D.P.R. 753/1980 relativamente a scale mobili ed ascensori in servizio pubblico, compresi gli impianti fissi di trasporto che costituiscono punti di accesso alla metropolitana di Torino (partecipazione, quale organo competente agli effetti della regolarità di servizio, alle verifiche e prove funzionali eseguite dall'USTIF per il rilascio da parte del medesimo Ufficio del nulla-osta all'autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio dei nuovi impianti, rilascio delle predette autorizzazioni subordinatamente al favorevole esito delle verifiche e prove funzionali, visite ispettive periodiche sugli impianti).

Determinazioni di autorizzazione e/o verbali sicurezza e regolarità

Vedi indicatore in SAM3

SAM8 Autorizza i servizi di trasporto pubblico in regime di concorrenza esclusi dai contratti di servizio.

Determinazioni di autorizzazione

Vedi indicatore in SAM3

SAM9 Concorre alla valutazione programmata dei risultati e alla definizione delle azioni correttive occorrenti per il raggiungimento degli obiettivi di programma.

Report

Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.

SAM10 Esami di abilitazione alla guida dei tranvieri

N° esami svolti

Attività svolta secondo necessità

SAM11 Predisposizione del materiale da presentare in occasione di assemblee di bacino e/o

Documentazione tecnica per assemblee di bacino e/o commissioni tecniche

Attività svolta secondo necessità

commissioni tecniche di bacino e partecipazione alle stesse		
SAM12 Coordinamento gruppi di lavoro con Enti locali afferenti ai bacini	Corrispondenza, documentazione	Attività svolta secondo necessità
SAM13 Progetto allestimento fermate TPL	Documenti di progetto	Attività svolta secondo necessità
SAM14-(ex SPM11) Controlla la configurazione della rete di trasporto di competenza dell’Agenzia, verificandone la coerenza con le modifiche di percorso preventivamente autorizzate e gli scostamenti rispetto all’offerta pianificata.	Determinazioni esercizio	variazioni Attività svolta secondo necessità
SAM15 Autorizza i programmi di servizio e variazioni	n° determinazioni	Vedi indicatore in SAM3
SAM16 Sopralluoghi impianti fissi e fermate (transitabilità, viabilità) tram e bus	Verbali di sopralluogo	Attività svolta secondo necessità
SAM17 Inchieste per incidenti D.P.R. 753/1980	Verbali	Attività svolta secondo necessità

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	2.I.1		
SERVIZIO		SGE Segreteria Generale	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2019	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SGE1 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento del consiglio d'amministrazione ed in particolare le convocazioni, anche via posta elettronica, gli ordini del giorno e la redazione degli originali e degli estratti delle deliberazioni; cura altresì i procedimenti connessi all'approvazione, alla pubblicazione, all'eventuale controllo, all'esecutività e alla comunicazione interna, anche mediante intranet, delle deliberazioni.	n. deliberazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) <ul style="list-style-type: none"> • 47 CDA • 10 ASSEMBLEA GENERALE 	N. 57 deliberazioni pubblicate	
SGE2 Provvede alla raccolta, la pubblicazione ed il registro dei decreti del presidente dell'Agenzia, nonché delle determinazioni dei dirigenti, provvedendo altresì alla loro comunicazione interna, anche attraverso intranet. <i>Dal 2016 comprende anche le deliberazioni delle Assemblee di Bacino</i>	n. 860 determinazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) <ul style="list-style-type: none"> • 445 TPL • 415 GESTIONALI 	N. 859 determinazioni pubblicate	
SGE3 Svolge l'attività di verifica della regolarità procedurale e della completezza delle proposte di deliberazione redatte dai vari servizi, nonché dei	n. pareri determinazioni; n. pareri deliberazioni; (per TPL e per Gestionali)	N. 43 pareri su fatture elettroniche	

decreti del presidente dell'Agenzia e delle determinazioni dei dirigenti.			
SGE4 Svolge gli adempimenti amministrativi inerenti l'esecuzione delle sanzioni alle imprese affidatarie dei servizi di trasporto pubblico.	n. provvedimenti esecutivi	Attività svolta secondo necessità.	Vedi paragrafo 4.2 Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi
SGE5 (progressivo non in uso) vedi GCP13			
SGE6 Si occupa della tenuta dell'agenda del Presidente e del Direttore Generale, programma impegni e appuntamenti	Agenda elettronica, comunicazioni	Attività correntemente svolta	
SGE7 Si occupa della documentazione in arrivo e in partenza attraverso il protocollo e la posta elettronica istituzionale - con verifica delle trasmissioni attraverso posta PEC -e la conservazione dei documenti	Protocollo, comunicazioni	N. 12.985 registrazioni di protocollo effettuate (partenza, arrivo, interno)	
SGE8 Effettua l'organizzazione dei viaggi - A conclusione ed alle verifiche dei servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture	Documentazione viaggi	Attività correntemente svolta	
SGE9 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento degli organi dei bacini (Assemblee di Bacino, Commissioni tecniche)	Documentazione per gli organi istituzionali	n. 5 Assemblee generali n. 15 Assemblee di bacino n. 2 Commissioni tecniche bacino	
SGE10 Gestione documentale (flussi documentali, conservazione)	Flussi, documenti dematerializzati	Trasmissione regolarmente effettuata	

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	2.1.2		
SERVIZIO		BER Bilancio e Ragioneria	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2018	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
BER1 Predisporre i documenti previsionali, programmatici e gestionali, su indicazione del direttore generale e degli altri dirigenti, nelle forme previste dalla legislazione vigente.	Data presentazione documenti (bilancio preventivo, peg, referto controllo di gestione)	Vedi Strategia e Qualità SSQ9	
	n. provvedimenti variazione bilancio/peg	n. 1 delibera Assemblea di variazione di assestamento generale del bilancio di previsione finanziario 2019 + 1 delibera CdA	
BER2 Formula e coordina le proposte dei servizi per le variazioni dei documenti previsionali.		n. 0 variazioni al PEG 2019	
BER3 Predisporre il rendiconto della gestione	Data presentazione documenti (conto di bilancio e conto consuntivo)	N. 1 Rendiconto di Gestione per l'esercizio 2018 approvato con: Deliberazione CdA n. 16 del 29/04/2019 Deliberazione Assemblea n. 3 del 19/05/2019	

BER4 Cura i sistemi di contabilità generale - finanziaria ed economico patrimoniale - collaborando alla predisposizione di applicativi informatici finalizzati alla tenuta dei sistemi di contabilità.

Verifica finale della regolarità della gestione

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

BER5 Cura i rapporti con gli organi istituzionali preposti al controllo dell'ente, con la predisposizione di certificazioni, statistiche, e documenti relativi all'attività economico - finanziaria.

data verbali revisori conti

n. 1 verbale il 25/03/2019
 n. 1 parere il 25/03/2019
 n. 1 parere il 10/05/2019
 n. 2 verbali il 10/05/2019
 n. 1 parere il 07/08/2019
 n. 1 verbale il 23/09/2019
 n. 1 parere il 15/10/2019
 n. 1 verbale il 14/11/2019
 n. 1 parere il 14/11/2019
 n. 1 parere del 28/11/2019

BER6 Provvede alla gestione della contabilità finanziaria generale secondo i principi e le caratteristiche strutturali del bilancio corrente, per investimenti e conto terzi, nelle fasi delle entrate e delle spese, con verifica delle reciproche correlazioni e vincoli.

n. accertamenti / n. impegni (per TPL e per Gestionale)

n. 559 ACCERTAMENTI
 n. 723 IMPEGNI

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
N. accertamenti	83	272	454	517	559	640
- di cui per TPL	33	32	312	455	502	566
N. impegni	217	469	863	880	723	838
- di cui per TPL	37	62	357	634	456	502

Capitoli accertamento TPL anno 2019 (come 2018 e 2017): 9100 9211 9220 9230 9340 9350 9360 9370 9380 9710 9711 9720 9980

Capitoli impegno TPL anno 2019: da 530 / 20 a 530 / 90 550/220 550/230 2570 4680/1

BER7 Gestisce la contabilità economico-patrimoniale generale prevista dal T.U.E.L. . RegISTRAZIONI di contabilità economica

N. 5943 articoli in partita doppia al 31/12/2019

Andamento 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
N. Articoli in partita doppia	1374	2097	4246	5232	5278	5943

BER8 Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei pareri di regolarità contabile sulle proposte di deliberazione che comportino disposizioni di entrate e prenotazioni di spesa; n. pareri (per TPL e per Gestionale)
 Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei visti di regolarità contabile sulle determinazioni che comportino accertamenti di entrate e impegni di spesa. n. visti (per TPL e per Gestionale)
 Pareri su proposte di deliberazione: nessuna evenienza nel corso del 2019
 Visti di regolarità contabile: apposti n. 610 visti

BER9 Provvede alla riscossione delle entrate ed alla liquidazione delle spese, con controlli amministrativi, contabili e fiscali. n. determine incasso e liquidazione; n. pagamenti fatture fuori termine
 N. 96 atti di tipo liquidazione/riscossione

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

Sono stati calcolati due tipi di indicatori:

1) indicatore generale dei pagamenti

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

Andamento 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Indicatore generale pagamenti	254,09	141,60	10,94	28,29	47,65	89,55

2) indicatore specifico dei pagamenti

l'indicatore è calcolato sulle fatture emesse dai fornitori di beni e servizi strumentali all'attività dell'Agenzia (**al netto delle fatture relative ai servizi di TPL**); per il 2019 tale indicatore è pari a -2,14 giorni.

Sono stati effettuati n. 5 interventi sostitutivi nel 2019.

BER10 Cura la gestione di un servizio economato, cui viene preposto un responsabile, per la gestione di cassa delle spese d'ufficio di non rilevante ammontare

n. determine gestione economale; n. buoni pagamento emessi

cassa buoni

N. 10 determine
N. 28 buoni

BER11 Tiene i rapporti con la tesoreria provinciale per la gestione delle liquidità - nei reciproci vincoli e correlazioni - ivi comprese quelle in contabilità speciale presso la Banca d'Italia, mediante:

- emissione degli ordinativi di incasso e degli ordini di pagamento; n. reversali, n. mandati (per TPL e per Gestionale) Vedi tabella sottostante

Andamento 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Reversali di incasso	225	538	736	806	937	1014
- di cui per TPL	113	73	309	696	803	886
Mandati di pagamento	932	1100	1521	1922	2159	2232
- di cui per TPL	238	270	379	1096	1206	1300

- verifiche quotidiane, trimestrali ed annuali del giornale di cassa; n. verifiche cassa con revisori n. 4 verifiche

- conciliazione delle verifiche di cassa ordinarie e straordinarie del collegio dei revisori. n. prospetti di conciliazione Nessuna occorrenza

- trasmissione dei bilanci di previsione e relative variazioni di bilancio e del rendiconto n. aggiornamenti base dati

<p>BER12 Cura gli adempimenti concernenti la gestione dei trattamenti retributivi del segretario, del direttore generale e dei dipendenti con rapporto di lavoro a tempo indeterminato o determinato, dei collaboratori esterni ed alla conservazione della relativa documentazione.</p>	<p>n. listini</p>	<p>n. 243 listini paga</p> <p>n. 8 determinazioni a copertura delle spese relative alla gestione del personale</p> <p>n. 12 determinazioni corresponsione stipendi al personale</p> <p>n. 12 determinazioni versamento ritenute e contributi su retribuzioni dei dipendenti, collaboratori occasionali e professionisti</p> <p>n. 12 versamenti F24EP per versamento delle ritenute operate nel mese precedente sui redditi da lavoro di dipendenti, professionisti o collaboratori occasionali, nonché di oneri ed imposte a carico ente.</p>
<p>BER13 Cura gli adempimenti concernenti il trattamento pensionistico e previdenziale dei componenti gli organi di direzione politica e di tutti i dipendenti dell'ente.</p>	<p>n. dichiarazioni; rispetto dei termini per pagamento contributi e dichiarazioni</p>	<p>n. 2 comunicazioni all'INPS per pratiche pensionamento/cessazione rapporto di lavoro</p> <p>n. n. 12 invii dichiarazioni individuali flusso UNIEMENS</p>

		n. certificazioni; n. cud; n. dichiarazioni fiscali	n. 27 Certificazioni Uniche rilasciate a dipendenti in servizio e cessati, collaboratori e professionisti
BER14	Provvede alle dichiarazioni ed alle certificazioni di sostituto di imposta relativamente a dipendenti, amministratori e collaboratori esterni.		n. 3 dichiarazioni fiscali (mod. 770 , dichiarazione IRAP, dichiarazione salari autoliquidazione INAIL)
BER15	Provvede alla gestione del sistema generale di rilevazione delle presenze/assenze dei dipendenti.	n. dipendenti gestiti	n. 20 in media
			N. 0 listini. Le competenze del Consiglio d'Amministrazione sono definite dall'art. 12 dello Statuto. Lo Statuto dell'Agenzia stabilisce che per i componenti del Consiglio d'Amministrazione non è prevista alcuna indennità di carica aggiuntiva.
BER16	Provvede alle liquidazioni delle indennità spettanti al presidente ed ai componenti degli organi di direzione politica.	n. listini	
BER17	Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. determine; n. mandati e dichiarazioni Inail	n. 1 determina; n. 1 mandati e dichiarazione Inail (Autoliquidazione INAIL)
BER18	Comunicazioni periodiche alla Funzione Pubblica dei dati di assenteismo	n. comunicazioni	12 (Trasmissione con cadenza mensile) Il numero di trasmissioni è prestabilito in una al mese
BER19	Recepimento della fatturazione passiva tramite la piattaforma crediti	n. fatture registrate e n. fatture rifiutate	N. fatture 1388 di cui rifiutate 46

BER20	Trasmissione periodica delle contabilizzazioni delle fatture	Invio lotti di trasmissione	n. 15 lotti
BER21	Comunicazione mensile e settimanale dei flussi di cassa al MEF	n. comunicazioni	n. 12 comunicazioni mensili n. 52 comunicazioni settimanali
BER22	Verifiche regolarità contributiva Aziende (DURC e Equitalia)	n. DURC richiesti, n. verifiche inadempimenti	DURC 298 EQUITALIA 629
BER23	Gestione della corresponsione alle Aziende dei contributi di legge per gli addetti CCNL	n. Liquidazioni	234

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE		
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto		
ID	2.1.3			
SERVIZIO	GCP Giuridico, Contratti e Personale			
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2019	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE	
GCP1 <i>Attività di collaborazione e supporto al direttore generale, su specifica richiesta del medesimo, nella predisposizione di proposte di delibera o di informative agli organi di indirizzo dell'ente</i>	Collaborazione e supporto prestatati	Attività svolta in maniera continuativa		
GCP2 <i>Attività continua, per necessità collegate alle attività svolte, di ricerca e studio della normativa comunitaria, nazionale, regionale, le proposte di legge, gli atti amministrativi in genere di interesse per le funzioni dell'Agenzia</i>	Ricerca e studio effettuati	Attività svolta in maniera continuativa		
GCP3 <i>Cura tutti i procedimenti per la scelta del contraente e per la proposta e/o la determinazione degli affidamenti di beni e servizi necessari al funzionamento dell'ente</i>	n. procedimenti per tipo	n. affidamenti in economia- Affidamento diretto: 35; n. affidamenti diretti in adesione ad accordo quadro/convenzione: 7; n. procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando: 2		

<p>GCP4 Cura gli adempimenti relativi alla stipulazione di tutti i contratti dell'ente</p>	<p>n. contratti per modalità di stipula</p>	<p>n. contratti repertoriati: 12; n. ODA e ordinativi in convenzione: 7; n. RDO: n. 4; n. Trattativa diretta: 4; n. Lettera d'ordine: 24.</p>
<p>GCP5 Provvede agli adempimenti relativi alla legislazione antimafia. Cura gli accertamenti sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive rese dai contraenti e dai concorrenti ai fini della partecipazione alle gare e adotta le eventuali determinazioni conseguenti.</p>	<p>n. accertamenti</p>	<p>n. DURC: 49; n. richieste casellario giudiziale: 12; n. richieste regolarità fiscale: 10; n. richieste certificati ottemperanza l. 68/99: 5; n. Casellario ANAC: 49;</p>
<p>GCP6 Cura la raccolta, la classificazione, la collocazione e la conservazione, mediante la formazione di fascicoli, di tutti i documenti <i>relativi all'attività del Servizio Giuridico</i>.</p>	<p>relazione classificazione e/o aggiornamento</p>	<p>informativa Attività svolta in maniera continuativa</p>
<p>GCP7 Cura l'istruttoria, la predisposizione e la periodica revisione della pianta organica dell'ente e dei profili professionali, su indicazione del direttore generale</p>	<p>n. provvedimenti/report</p>	<p>n. delibere Cda: 0</p>
<p>GCP8 Provvede alla programmazione dell'acquisizione di risorse umane su indicazione del direttore generale, predisponendo le proposte inerenti i piani di assunzione.</p>	<p>n. provvedimenti</p>	<p>n. delibere Cda: 1</p>
<p>GCP9 Cura i procedimenti di concorso e di selezione del personale preordinati alla costituzione di rapporti di lavoro subordinato, anche fornendo supporto alle commissioni esaminatrici.</p>	<p>n. procedimenti</p>	<p>n. 0</p>

GCP10 Cura i procedimenti preordinati all'assunzione in servizio e predisporre i contratti individuali di lavoro.	n. procedimenti	n. 4 contratti individuali di lavoro
GCP11 Cura i procedimenti preordinati all'attribuzione degli incarichi professionali, di collaborazione, di consulenza nelle diverse forme, su richiesta dei dirigenti, e preventiva comunicazione al direttore generale per le valutazioni in ordine alla coerenza organizzativa nel complesso dell'ente	n. procedimenti	Gestione elenco Avvocati: n. 38 istanze di iscrizione/rinnovo n. 15 verifiche casellario n. 16 verifiche regolarità fiscale
GCP12 Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. procedimenti	Nessuna evenienza
GCP13 Supporto alla predisposizione dei Regolamenti dell'Ente (ex SGE5)	n. regolamenti/aggiornamenti	n. Linee Guida approvate dal CdA: 2 n. Modifica Regolamento: 1
GCP14 Gestisce il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso le fasi di presa in carico delle domande, verifica dei requisiti generali di ammissione, risposta ai quesiti degli operatori, gestione dell'esito del procedimento di qualificazione.	n. domande di ammissione; n. verifiche requisiti richieste; n. risposte quesiti	n. domande ammissione: 0 n. verifiche: 0 n. risposte quesiti: 0
GCP15 Cura la gestione dei contratti per il funzionamento dell'ente laddove richiesto dall'oggetto del contratto	Gestione contratti	Attività svolta in maniera continuativa
GCP16 Convenzioni e accordi di programma con Enti	N. atti	n. convenzioni: 3

GCP17 Cura su indicazione del direttore generale gli atti relativi alla gestione del rapporto di lavoro del personale dell'ente (procedimenti preordinati all'attribuzione di incarichi di posizione organizzativa e di altri incarichi o responsabilità previsti dalla contrattazione collettiva, progressioni di carriera, attuazione del sistema incentivante del personale, cessazione del rapporto di lavoro)

n. determinazioni del direttore generale relative ad incarichi di P.O. o altri incarichi: 14
 n. determinazioni del direttore generale relative a progressioni: 0;
 n. determinazioni del direttore generale relative a cessazioni: 2;
 n. determinazioni del direttore generale relative al sistema incentivante: 1;
 n. determinazioni del direttore generale relative comandi: 0;
 n. determinazioni del direttore generale relative a mobilità: 4.

GCP18 Cura su indicazione del direttore generale il monitoraggio delle esigenze formative del personale, gli affidamenti per i corsi di formazione e le procedure per l'adesione ai progetti formativi finanziati

n. corsi frequentati dal personale

n. corsi collettivi per dipendenti Agenzia: 8 (di cui n. 2 in materia sicurezza e 1 e-learning);
 n. singole partecipazioni a corsi: 13 (di cui n. 1 in materia sicurezza sul lavoro + n. 6 Valore PA+ n. 6 non Valore PA)

<p>GCP19 Cura gli adempimenti relativi alle comunicazioni da effettuare obbligatoriamente: es. perlapa (anagrafe prestazioni, Gedap, rilevazione 104-92, assenze), Aran (contratti collettivi, deleghe sindacali), collocamento obbligatorio, conto annuale del personale, GECCO, comunicazioni INAIL, attivazione visite fiscali, anagrafe contratti</p>	<p>n. procedimenti attivati nell'anno per tipo</p>	<p>n. anagrafe prestazioni: 4; n. Gedap: 1 (adempimento annuale); n. Aran/Cnel contratti integrativi: 1 n. Conto annuale: 1 (adempimento annuale); n. Geco: 6; n. Denunce variazione INAIL: 0 n. richieste visite fiscali: 6 n. Anagrafe tributaria: 1 (adempimento annuale)</p>
<p>GCP20 Attività del Comitato unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.)</p>	<p>n. iniziative</p>	<p>n. 1 inerente materie rientranti in ambito competenza del Comitato (collaborazione alla pubblicazione del bando di avvio sperimentale lavoro agile;)</p>
<p>GCP21 Gestione dei contenziosi</p>	<p>n. comunicazioni per pratiche assicurative; n. di memorie interne in supporto dei patrocinatori in giudizio</p>	<p>n. comunicazioni per pratiche assicurative: 4; n. attività di supporto: 2 (per elaborazione memorie difensive)</p>
<p>GCP22 Presta attività a supporto delle funzioni svolte dall'OIV e dal responsabile della prevenzione della corruzione</p>	<p>Attività di supporto</p>	<p>Attività svolta in maniera continuativa</p>
<p>GCP23 Supporto nella gestione delle relazioni sindacali</p>	<p>Attività di supporto</p>	<p>n. contrattazione integrativa: 1 n. informazione per confronto: 1 n. informazione: 3</p>

AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE

OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	Ordinaria amministrazione per adempiere ai compiti statutari

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

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

AREA STRATEGICA		3 DIREZIONE GENERALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	3.I.1		
SERVIZIO	CRE Comunicazioni e relazioni esterne		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2019	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
CRE1 Garantisce l'esercizio dei diritti di informazione, di accesso agli atti ed ai procedimenti, di partecipazione in favore degli utenti singoli e associati, anche formulando proposte sugli aspetti organizzativi e logistici del rapporto con l'utenza.	n. accessi atti; n. aggiornamenti siti web	N. 13 richieste di accesso agli atti N. 927 atti pubblicati	
CRE2 Provvede, mediante l'ascolto dei cittadini e la comunicazione interna, all'attuazione dei processi di verifica della qualità dei servizi e di gradimento degli stessi da parte dell'utenza interna ed esterna, in collaborazione con gli Uffici Organizzazione e Qualità.	n. richieste evase; n. richieste inevase; n. comunicati pubblicati sul web	Ascolto di cittadini o altri enti per segnalazioni o richieste di interventi che si provvede ad indirizzare se di nostra competenza o di altro ente.	
CRE3 Gestisce la comunicazione e l'immagine con i media.	n. comunicati stampa; scambio di documentazione con i giornalisti	Collabora direttamente con il Presidente e il Direttore Generale dell'Agenzia per la riuscita dell'Ufficio Stampa, curando e provvedendo ad inoltrare alle varie testate giornalistiche i comunicati stampa, le informazioni ed ogni altro materiale atto alla comunicazione.	

<p>CRE4 Si occupa del centro documentazione tecnica, la rassegna dei quotidiani, periodici, web.</p>	<p>atti organizzativi; rassegna stampa quotidiana</p>	<p>Attività correntemente svolta fornendo ai vari uffici informazione sulle varie testate giornalistiche attraverso la pagina di rassegna stampa su intranet.</p>
<p>CRE5 Organizza manifestazioni, convegni ed eventi, predisponendo le relazioni istituzionali.</p>	<p>n. manifestazioni; partecipanti/manifestazione;</p>	<p>Sono state effettuate attività di supporto: stampa documentazione, predisposizione cartelle, contatti organizzativi; al fine di assicurare il regolare svolgimento di eventi organizzati dall'Agenzia stessa o di permettere la partecipazione dell'Agenzia ad eventi istituzionali tenutisi fuori sede</p>
<p>CRE6 Collabora con la direzione generale alla comunicazione delle direttive necessarie alla corretta attuazione degli indirizzi e dei principi in materia di organizzazione e di qualità emanati all'interno dell'ente.</p>	<p>n. atti organizzativi; n. relazioni informative/circolari n. 12 ordini di servizio n. 2 informative CUG n. 5 informative sicurezza sul lavoro ai sensi dell'art. 36 del DLGS 81/08 e s.m.i</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>
<p>CRE7 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante l'implementazione dei servizi interattivi presenti sul portale WEB dell'Agenzia, in collaborazione con il Servizio Sviluppo sistema informativo e telecomunicazioni.</p>	<p>n. comunicati sul sito;</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>
<p>CRE8 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante la realizzazione di supporti grafici (volantini, orari, mappe ecc.)</p>	<p>Elaborati grafici prodotti</p>	<p>Nessuna evenienza</p>

<p>CRE9 Azioni di informazione all'utenza su canali web specifici e social network</p>	<p>Risposte fornite sui canali web</p>	<p>N. persone che seguono la pagina SFM Torino (follower) dicembre 2017: 6738 dicembre 2018: 7260 dicembre 2019: 8368</p>	<p>Vedi paragrafo 6.6 La comunicazione del trasporto pubblico</p>
<p>CRE10 Partecipazione a eventi, conferenze, etc.</p>	<p>Atti degli eventi e delle conferenze</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>	

AREA STRATEGICA		3 DIREZIONE GENERALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	3.1.2		
SERVIZIO	SIT Sistema Informativo e Telecomunicazione		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2019	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SIT1 Realizza l'infrastruttura di rete, per dati e fonia, partendo dall'analisi degli uffici del consorzio per verificare le esigenze di ogni posizione lavorativa.	n. postazioni aggiornate; n. nuove postazioni;	n. 9 postazioni aggiornate; n. 11 nuove postazioni;	
SIT2 <i>Supporta le problematiche dell'acquisto degli apparati necessari a svolgere le attività lavorative dell'agenzia di hardware e software, con ricerca dei fornitori di componentistica hardware e dei programmi necessari all'utilizzo delle infrastrutture di rete. A conclusione degli acquisti ed alle verifiche dei beni e servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture di acquisto dei beni stessi</i>	n. interventi effettuati; n. pareri espressi	n. 40 interventi effettuati; n. 31 pareri espressi	
SIT3 Assicura le verifiche post-installazione del corretto utilizzo degli apparati, dopo una valutazione in fase di acquisto degli stessi.	n. verifiche periodiche; aggiornamenti software;	n. n. 12 verifiche periodiche; n. 12 aggiornamenti software;	
SIT4 Effettua un'attività di help desk.	n. richieste;	n. richieste 162;	
SIT5 <i>Gestisce l'infrastruttura di rete: server - pc - stampanti -antivirus - firewall - rilevamento presenze - accessi alla sede - cablaggio - dominio</i>	n. richieste; n. interventi	n. 54 richieste; n. 46 interventi	

*mtm – centralino fonia fissa - apparati fonia mobili
- apparati dati mobile.*

SIT6 *Analizza le problematiche per la gestione del sito web mtm.torino.it , crea pagine, tabelle, tiene aggiornati i contenuti nelle sezioni monitoraggio, convocazioni assemblee , monitora le visualizzazioni del sito stesso da parte del pubblico - Aggiorna i contenuti del sito indicepa.gov.it - Gestisce la posta elettronica dell’Agenzia.*

n. interventi effettuati

n. 38 interventi effettuati

SIT7 *Acquisisce sistematicamente le informazioni generate dai sistemi di monitoraggio del trasporto pubblico ai fini di aggiornare le banche dati dell’agenzia per l’osservazione della produzione e delle prestazioni dei sistemi di trasporto pubblici in contratto con l’Agenzia, elabora report con grafici e liste dei treni - bus per puntualità ed affidabilità del servizio di trasporto pubblico*

n. interventi effettuati

n. 42 interventi effettuati

SIT8 *Mantiene aggiornato sul server interno il Database SQLserver SIPAL contenente i dati di Bilancio Contabilità e Protocollo dell’Agenzia*

n. aggiornamenti installati

n. 24 aggiornamenti installati

SIT9 *Invia le fatture passive al servizio di conservazione esterno in qualità di Responsabile della conservazione dei documenti informatici di cui all’art. 44 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 ed aggiorna il backup interno di tutti i documenti dell’Agenzia*

n. invii effettuati; numero di backup interni effettuati

n. 12 invii effettuati; numero 54 di backup interni effettuati;

AREA STRATEGICA	3 DIREZIONE GENERALE
OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.1.3
SERVIZIO	Servizi Generali

LOG Logistica

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
LOG1 Coordina tutte le attività logistiche inerenti il funzionamento della "struttura fisica" attraverso cui l'ente opera con propri uffici.	n. segnalazioni irregolarità;	Attività correntemente svolta.	
LOG2 Garantisce il presidio della sede così da assicurare l'ottimale funzionamento delle medesime, anche gestendo direttamente o indirettamente le richieste di manutenzione di locali, di arredi e di attrezzature.	n. adeguamenti;	Attività correntemente svolta segnalando ogni qualvolta si renda necessario le inosservanze ai contratti di servizio o problematiche inerenti l'immobile alla ditta incaricata per conto della proprietà e quando si rende opportuno con richieste di preventivi per interventi e affidamento lavori.	
LOG3 Provvede, avvalendosi della collaborazione degli altri servizi interessati, alla definizione delle norme e regole necessarie alla corretta gestione degli spazi e dei locali componenti la sede, coordinandone e controllandone la corretta applicazione.	n. atti organizzativi;	Attività correntemente svolta.	

LOG4 Assicura direttamente o tramite consulenze specialistiche l'individuazione dei fattori di rischio e delle misure per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, nel rispetto della normativa vigente, avvalendosi della collaborazione dei dirigenti dell'ente per l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie.	n. atti organizzativi/provvedimenti;	Attività correntemente svolta.
LOG5 Elabora le procedure di sicurezza a livello generale e, per quanto di competenza, le misure preventive e protettive.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG6 Provvede ai sistemi di sicurezza interni all'ente con la collaborazione dei servizi generali	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG7 Cura i necessari programmi di informazione e formazione dei lavoratori sull'antinfortunistica.	n. rapporti/sedute informativi	Attività svolta secondo necessità
LOG8 Collabora con il medico competente e partecipa alle consultazioni in materia di tutela della salute e sicurezza.	n. visite mediche;	Attività svolta secondo necessità
LOG9 Collabora con i servizi competenti per l'attuazione delle norme in tema di sicurezza negli edifici forniti a servizi diversi.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG10 Individua l'ottimale distribuzione, secondo gli indirizzi ricevuti dagli amministratori e dalla direzione, dei posti di lavoro negli spazi disponibili.	n. atti organizzativi;	Attività svolta secondo necessità
LOG11 Collabora al costante contenimento ed alla ottimizzazione dei costi inerenti il funzionamento della "struttura fisica" dell'ente (quali ad esempio: utenze, servizi interni specifici ecc.).	n. adeguamenti procedure;	Attività correntemente svolta
LOG12 Verifica il corretto svolgimento del servizio di riscaldamento e condizionamento.	n. segnalazioni irregolarità; n. report verifica;	Attività svolta secondo necessità.

LOG13 Provvede alla gestione dei contratti relativi ai servizi di pulizia delle aree interne/esterne e di trasloco per tutti gli uffici. Inoltre, provvede ai servizi generali a supporto di tutte le attività dell'ente.

In particolare:

- alla gestione del parco autovetture dell'ente per quanto riguarda la manutenzione, la fornitura di carburante e la gestione delle spese di mantenimento, provvedendo altresì al controllo dell'uso e alla razionalizzazione dell'uso delle autovetture;

- ai servizi di spedizione e recapito della posta esterna ed interna;

- all'utilizzo delle sale riunioni e delle aree pertinenziali degli edifici sedi d'ufficio;

- ai servizi riproduzione di documentazione cartacea a uso interno ed esterno;

- ai servizi di assistenza agli organi istituzionali;

- ai servizi di custodia dei locali;

- ai servizi ausiliari di trasporto con autovettura;

- ai servizi ausiliari di accoglienza anche a supporto dell'ufficio relazioni con il pubblico

A conclusione ed alle verifiche dei servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture

n. provvedimenti spesa;

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

PRV Provveditorato

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
PRV1 Si occupa dell'acquisizione dei beni, delle risorse strumentali e dei servizi impiegati da parte di una pluralità di uffici, assicurando di norma l'esecuzione e il controllo sui relativi contratti.	n. provvedimenti acquisizione;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV2 Si occupa dei provvedimenti finalizzati all'acquisizione di beni e servizi in economia destinati al funzionamento della pluralità dei servizi con le modalità espresse nei provvedimenti regolamentari e di indirizzo dell'ente.	n. procedure verificate;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV3 Si occupa del monitoraggio dei consumi di fornitura e servizi in relazione ai diversi centri di costo.	report;	Attività correntemente svolta	
PRV4 Si occupa dei procedimenti di inventariazione dei beni mobili e di assegnazione ai dirigenti competenti, ovvero agli enti destinatari, anche in esecuzione di provvedimenti di concessione.	report consuntivo;	Effettuato aggiornamento dell'inventario a seguito del cambio di sede a inizio 2017	
PRV5 Si occupa della gestione dell'archivio e provvede alle concessioni ed alle cessioni ad ogni titolo dei beni mobili, nonché alle dichiarazioni di fuori uso dei beni mobili.	report consuntivo;	Attività svolta correttamente per la gestione dell'archivio. Effettuato scarico del materiale (prevalentemente informatico) divenuto obsoleto e pertanto non più funzionale.	

7.2. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati

Nella presente sezione sono indicati gli obiettivi assegnati, per il Piano Esecutivo di Gestione, ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

Ogni obiettivo è rappresentato con una scheda riassuntiva ed è articolato in *attività* da porre in essere con la relativa tempistica. Per ogni obiettivo vengono riportate la quantificazione delle risorse economiche, umane e strumentali e le responsabilità organizzative, identificando un solo servizio responsabile per ciascun obiettivo operativo e i servizi che vi collaborano.

7.2.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Sviluppo intermodalità e promozione mobilità sostenibile
ID	1.II
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Attraverso la realizzazione di attività puntuali l’Agenzia si pone l’obiettivo di favorire la mobilità delle persone diversificando e integrando i modi e i mezzi di trasporto, puntando alla sostenibilità e alla sicurezza dell’intera catena di viaggio. Per tale ragione partecipa alla stesura e alla realizzazione di progetti con altri soggetti del territorio e/o internazionali, sia in autofinanziamento sia in cofinanziamento (bandi europei, ministeriali, ecc.).

ATTIVITÀ 1	Progetto sperimentale ViVO – Via le Vetture dalla Zona Ovest di Torino
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi del Ministero dell’Ambiente ha l’obiettivo generale di rendere più sostenibili gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, promuovendo in particolare l’uso della bicicletta.</p> <p>Nello specifico l’Agenzia si occuperà di incentivare l’uso delle biciclette pieghevoli in abbinamento al trasporto pubblico.</p> <p>Saranno monitorati e analizzati gli spostamenti degli aderenti al progetto sia dal punto di vista qualitativo sia quantitativo. Si stima di coinvolgere tra i 600 e 700 ciclisti.</p> <p>I risultati saranno utili alle future attività di pianificazione e progettazione dei servizi TPL.</p> <p>Il progetto si concluderà entro 31/12/2020.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 2	Progetto Co&Go – Condivisione e Governance
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di promuovere la pratica del carpooling sul territorio della Città metropolitana di Torino, favorendo l'interscambio con altri sistemi trasporto.</p> <p>In particolare l'Agenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - svilupperà l'indagine sulle abitudini di spostamento di alcuni target e sulla propensione alla pratica del carpooling; - collaborerà alla progettazione di iniziative pilota di carpooling; - collaborerà con i Comuni interessati nella realizzazione delle infrastrutture utili alle azioni pilota (isole di sosta, piazzole dedicate), trasferendo le risorse necessarie. <p>Il progetto si concluderà ad ottobre 2020.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 3	Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola e il Vallese
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento INTERREG V Italia – Svizzera 2014-2020 ha l'obiettivo il miglioramento dei servizi di mobilità per facilitare la fruizione del territorio da parte dei pendolari transfrontalieri e dei turisti,</p> <p>In particolare l'Agenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provvederà al miglioramento delle coincidenze treno / bus, - collaborerà ad un piano di comunicazione sulla mobilità semplice ed efficace. <p>Il progetto si concluderà ad aprile 2022.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 4	Progetto MOBILAB
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle Valli di Lanzo e del Canavese incidendo sull'offerta e sui comportamenti.</p> <p>In particolare l'Agenzia sarà impegnata nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; - analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; - analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; - verificare e sperimentare, in coordinamento con i progetti sociali del PITER, soluzioni di modalità diversificate per il raggiungimento dei luoghi dove i servizi sociali sono erogati (mense, RSA, ecc.); - individuare le aree in cui realizzare punti di ricarica per i veicoli elettrici, in coerenza con il progetto e-MOTICON e con il piano PNIRE; - realizzare le postazioni di ricarica attraverso il trasferimento delle necessarie risorse ai Comuni individuati nel punto precedente; - coordinare la realizzazione, in accordo con i comuni interessati, degli interventi di microinfrastrutturazione per favorire l'intermodalità; - partecipare a laboratori di Co-progettazione; - supportare il coinvolgimento degli attori che localmente si occupano di mobilità; - contribuire alla produzione dei contenuti del sito di progetto e alla stesura della sintesi non tecnica. <p>Il progetto si concluderà ad ottobre 2021.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 5	Progetto CUORE DINAMICO
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle valli comprese tra il pinerolese e la Val di Susa incidendo sull'offerta e sui comportamenti.</p> <p>In particolare l'Agenzia sarà impegnata nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; - analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; - analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; - verificare, in coordinamento con il progetto "Vengo a prenderti", la trasferibilità del servizio in altri contesti come ad esempio la Val di Susa; - individuare le aree dove realizzare punti di ricarica per i veicoli elettrici. <p>Il progetto si concluderà ad ottobre 2021.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 6	Supporto pianificazione servizi di trasporto nella Aree a Domanda Debole
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Costituzione di tavoli tecnici specifici con gli Enti territoriali e i gestori di trasporto per l'individuazione di soluzioni di trasporto più efficaci ed efficienti, in particolare per il 2018 i tavoli su cui si lavorerà sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valli dell'Ossola (Val Anzasca, Val Antrona, Val Bognasco) nell'ambito della Strategia Nazionale per le Aree Interne coordinata a livello locale dalla regione Piemonte; - valli di Lanzo nell'ambito della Strategia Nazionale per le Aree Interne coordinata a livello locale dalla regione Piemonte; - Val Vigizzo in collaborazione con l'Unione Montana - Val Lemme in collaborazione con l'Unione Montana
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 7	Progetto Espertover65
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attività permanente di educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile dedicata alla popolazione Over65, promossa dal Ministero dei trasporti, in cui è previsto per il 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il coordinamento del tavolo regionale - un calendario di incontri di formazione sui gruppi individuati sul territorio. <p>L'attività è svolta in collaborazione con i sottoscrittori dello specifico protocollo d'intesa firmato a gennaio 2018.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

ATTIVITÀ 8	Redazione di progetti
INDICATORE DI RISULTATO	Redazioni, in partenariato con altri soggetti pubblici e privati, di progetti da candidare ai bandi di finanziamento europei, nazionali e locali legati al settore dei trasporti, della mobilità dolce e dell'infomobilità.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019 (o data precedente)

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale

TEMPO STIMATO (ore-uomo/mese)	240
BENEFICI ATTESI	Incremento dell'uso del trasporto. Maggiore rispondenza dei servizi rispetto alle reali esigenze di mobilità. Maggiore consapevolezza dell'offerta di trasporto. Maggiore conoscenza della domanda di mobilità.

RISORSE IMPIEGATE	<p>Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2019-2021</p> <p>Per il progetto Co&Go per il 2019 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spese per consulenze e servizi € 13.360,00 (cap. 530/255) – Liquidati € 4049,79 (DT 167/2019) - spese per viaggi e soggiorni € 492,51 (cap. 530/250) – Liquidati € 34,00 (DT 473/2019) <p>Per il progetto TVA per il 2019 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spese per consulenze e servizi € 46.750,00 (cap. 530/275) – Liquidati € 13.293,83 (DT 167/2019) - spese per viaggi e soggiorni € 666,67 (cap. 530/270) – Liquidati € 119,00 (DT 456/2019) <p>Per il progetto MOBILAB per il 2019 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spese per viaggi e soggiorni € 243,00 (cap. 530/265) <p>Nessuna liquidazione</p> <p>Per il progetto CUORE DINAMICO per il 2019 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spese per consulenze e servizi € 12.500,00 (cap. 530/285) - spese per viaggi e soggiorni € 243,00 (cap. 530/280) <p>Nessuna liquidazione</p>

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Progetto sperimentale ViVO – Via le Vetture dalla Zona Ovest di Torino - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.7 - Sistemi di intermodalità

ATTIVITÀ 2	Progetto Co&Go – Condivisione e Governance - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
ATTIVITÀ 3	Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l’Ossola e il Vallese - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
ATTIVITÀ 4	Progetto MOBILAB - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
ATTIVITÀ 5	Progetto CUORE DINAMICO - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
ATTIVITÀ 6	Supporto pianificazione servizi di trasporto nella Aree a Domanda Debole - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.6 Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est
ATTIVITÀ 7	Progetto Espertover65 - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.7 Sistemi di intermodalità
ATTIVITÀ 8	Redazione di progetti – Attività svolta secondo necessità

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Iniziative per la conoscenza della mobilità
ID	1.III
FUNZIONE	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
DESCRIZIONE	<p>Nel 2019 l’Agenzia avvierà le procedure per l’affidamento dei seguenti servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indagine IMQ 2019 sulla mobilità e qualità dei trasporti nella Regione Piemonte - Servizio di monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari in Regione Piemonte (IQF) <p>Inoltre verranno effettuate analisi sui dati di presenza attraverso gli spostamenti delle SIM nelle celle telefoniche sul territorio.</p>

ATTIVITÀ 1	Completamento del capitolato tecnico per l’indagine IMQ 2019
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Analisi delle modalità di sviluppo delle indagini, verifiche di fattibilità ed aggiornamento metodologico</p> <p>Capitolato tecnico e documenti allegati</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 2	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonica mobile
INDICATORE DI RISULTATO	Documenti tecnici ed elaborazioni
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 3	Adozione e utilizzo del software VISUM per la pianificazione
INDICATORE DI RISULTATO	Documenti tecnici ed elaborazioni
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing

SCADENZA	31/12/2019
-----------------	------------

ATTIVITÀ 4	Affidamento dell'indagine di monitoraggio dei servizi ferroviari IQF
INDICATORE DI RISULTATO	Bando di gara
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2019

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Servizi alla Mobilità
	Strategia e Qualità

TEMPO STIMATO (ore-uomo/mese)	150
BENEFICI ATTESI	<p>Aggiornamento serie storiche sulla mobilità dei residenti in Regione Piemonte;</p> <p>Elementi per la verifica di piani e programmi e per la riprogrammazione dei servizi.</p> <p>Verifica del rispetto degli standard contrattuali da parte delle Aziende esercenti il servizio di trasporto ferroviario e monitoraggio della qualità erogata.</p>

RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2018-2020

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Completamento del capitolato tecnico per l'indagine IMQ 2019 - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.5.1.1 Indagini IMQ
ATTIVITÀ 2	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonica mobile - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.5.1.2 Piattaforma Big Data TIM

ATTIVITÀ 3	Adozione e utilizzo del software VISUM per la pianificazione - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.5.1.4 Strumenti per la valutazione dei sistemi di trasporto
ATTIVITÀ 4	Affidamento dell'indagine di monitoraggio dei servizi ferroviari IQF – L'attività non è stata svolta e l'obiettivo non è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.6.1 Monitoraggio della qualità erogata

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici
ID	1.IV
FUNZIONE	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
DESCRIZIONE	Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl

ATTIVITÀ 1	Affidamento del servizio ferroviario metropolitano
INDICATORE DI RISULTATO	Definizione del contratto di servizio e successiva stipula
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 2	Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl regionali SFR
INDICATORE DI RISULTATO	Definizione del contratto di servizio e successiva stipula
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 3	Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi
INDICATORE DI RISULTATO	Atti amministrativi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 4	Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl gomma
INDICATORE DI RISULTATO	Pubblicazione avvisi di pre-informazione per bacino
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 5	Procedura di gara per l'affidamento del servizio di navigazione del lago d'Orta
INDICATORE DI RISULTATO	Chiusura della procedura, definizione del contratto di servizio e successiva stipula
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2019

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale

TEMPO STIMATO (ore-uomo/mese)	220
BENEFICI ATTESI	Definire le più idonee modalità per l'affidamento dei servizi a seconda della modalità di trasporto Sviluppare le attività procedurali necessarie Stipulare contratti di servizio

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Affidamento del servizio ferroviario metropolitano - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.1 Servizio Ferroviario Metropolitano
ATTIVITÀ 2	Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl regionali SFR - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.2 Servizio Ferroviario Regionale
ATTIVITÀ 3	Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.4 Affidamento Servizi di TPL
ATTIVITÀ 4	Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl gomma - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.4 Affidamento Servizi di TPL
ATTIVITÀ 5	Procedura di gara per l'affidamento del servizio di navigazione del lago d'Orta - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.3 Servizi di navigazione sul lago d'Orta

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Programma Triennale dei Servizi e Programma degli investimenti
ID	1.V
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Definire tutti gli aspetti necessari per la redazione del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale organizzato per bacini

ATTIVITÀ 1	Programma Triennale dei Servizi
INDICATORE DI RISULTATO	Predisposizione documentazione tecnica per la definizione degli elementi della programmazione e pianificazione
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 2	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus)
INDICATORE DI RISULTATO	Redazione documentazione tecnica Piani di rinnovo Atti amministrativi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2021

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale

TEMPO STIMATO (ore-uomo/mese)	240
BENEFICI ATTESI	Elaborare lo strumento di programmazione previsto dalla LR 1/2000 e dallo Statuto dell’Agenzia

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Programma Triennale dei Servizi - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021
ATTIVITÀ 2	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus) - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.10 Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019

7.2.2. Area strategica 2 - Istituzionale

Area strategica	Istituzionale
OBIETTIVO	Convenzioni con le province per l'avvalimento del personale
ID	2.II
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	<p>La Legge Regionale n.23 del 29/10/2015 all'art.3 comma 10 ha previsto che l'Agenzia si avvalga del personale delle Province e delle Città Metropolitane per la gestione delle funzioni in materia di TPL con apposite convenzioni tra gli Enti. La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 53-5995 del 24 novembre 2017, ha approvato gli schemi di convenzione inerenti l'avvalimento del personale successivamente approvati anche dall'Agenzia con delibera n. 40/2017 del Consiglio d'Amministrazione.</p> <p>L'Agenzia deve dare attuazione a quanto disposto dalla citata delibera, anche in funzione della ridefinizione della dotazione organica nei limiti delle risorse finanziarie disponibili</p>

ATTIVITÀ 1	Sottoscrizione delle convenzioni con gli enti che hanno approvato
INDICATORE DI RISULTATO	numero di convenzioni firmate
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 2	Predisposizione avvisi per manifestazione di interesse al comando previsto in convenzione
INDICATORE DI RISULTATO	Numero di avvisi per convenzioni stipulate che prevedono l'attivazione di comandi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 3	Attivazione dei comandi /distacchi
INDICATORE DI RISULTATO	Numero di comandi/distacchi attivati
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 4	Attivazione mobilità
INDICATORE DI RISULTATO	Numero di procedure di mobilità attivate
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2019

TEMPO STIMATO (ore-uomo/anno)	60
BENEFICI ATTESI	Copertura della dotazione organica ottimale come definita nel piano del fabbisogno di personale

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Sottoscrizione delle convenzioni con gli enti che hanno approvato - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale
ATTIVITÀ 2	Predisposizione avvisi per manifestazione di interesse al comando previsto in convenzione - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

ATTIVITÀ 3	Attivazione dei comandi /distacchi - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale
ATTIVITÀ 4	Attivazione mobilità - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

Area strategica	Istituzionale
OBIETTIVO	Sperimentazione telelavoro/lavoro agile
ID	2.III
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	<p>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.</p> <p>L'Agenzia con deliberazione del C.d.A. n. 13 de 11/04/2019 ha approvato le proprie discipline relative al telelavoro ed al lavoro agile.</p>

ATTIVITÀ 1	Avvio della fase sperimentale
INDICATORE RISULTATO	DI Comunicazione ai dipendenti volta all'attivazione delle posizioni disponibili di telelavoro/lavoro agile
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Sistema informativo e telecomunicazione
SCADENZA	31/07/2019

ATTIVITÀ 2	Attivazione posizioni
INDICATORE RISULTATO	DI Sottoscrizione di specifici accordi sulla base dei posti disponibili e delle richieste pervenute
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Sistema informativo e telecomunicazione
SCADENZA	31/12/2019

TEMPO STIMATO (ore-uomo/anno)	50
BENEFICI ATTESI	Migliore conciliazione dei tempi di vita e lavoro

RISORSE STIMATE	
	<p>Acquisizione di software e attrezzature per una spesa complessiva di € 15.000,00 così ripartita</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 10.000,00 - cap. 530/119 “Servizi informatici e di telecomunicazioni - trasporto ferroviario” e cap. 530/219 “Servizi informatici e di telecomunicazioni - TPL”; € 5.000,00 – cap. 2550/107 “Hardware - trasporto ferroviario” e cap. 2550/107 “-“Hardware - TPL” e cap. 2550/207.

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Avvio della fase sperimentale - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale
ATTIVITÀ 2	Attivazione posizioni - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.3 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

7.2.3. Area strategica 3 - Direzione generale

Area strategica	Direzione Generale
OBIETTIVO	Monitoraggio dell'attuazione delle Misure e degli Obiettivi di PTPC
ID	3.II
FUNZIONE	Trasversale – Prevenzione della corruzione
DESCRIZIONE	Il monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure previste nel PTPC consente di verificare il grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPC) vigente.

ATTIVITÀ 1	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPC
INDICATORE DI RISULTATO	Report annuale
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Ai fini del monitoraggio i responsabili di unità operative e i titolari di posizione organizzativa sono tenuti a collaborare con il RPCT e forniscono ogni informazione che lo stesso ritenga utile
SCADENZA	31/12/2019

ATTIVITÀ 2	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di trasparenza previste nel PTPC
INDICATORE DI RISULTATO	Report trimestrali
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	31/12/2019

TEMPO STIMATO (ore-uomo/anno)	50
---	----

BENEFICI ATTESI	Verifica del grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza.
------------------------	--

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPC - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.4 Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)
ATTIVITÀ 2	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di trasparenza previste nel PTPC - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 2.4 Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

RENDICONTO ATTIVITÀ APPENDICE

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

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

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

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

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

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

Le tabelle che seguono riportano la quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata rispetto alla mobilità motorizzata. Nel caso della Regione Piemonte nel suo complesso i dati sono disponibili solo per gli anni 2004 e 2013 (anni di svolgimento delle indagini IMQ a livello regionale) e la proiezione al 2018 (come descritta al punto 5.5.1.3), mentre per la Provincia di Torino la serie storica comprende anche le edizioni del 2006, 2008 e 2010.

A livello di Regione si evidenzia un leggero incremento della quota modale del trasporto pubblico tra il 2004 e il 2013, la tendenza all'aumento è confermata dalla proiezione al 2018.

Tabella 76 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2013	Proiezione 2018
Trasporto pubblico	14,0%	14,6%	16,0%
Auto privata	86,0%	85,4%	84,0%

Fonte: Indagini IMQ 2004 e 2013, proiezione 2018 su base ISFORT AUDIMOB 2018 e Osservatorio MIT 2012-2018

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

Tabella 77 – Quota modale per Provincia

IMQ 2004	2004		2013	
	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%
Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%
Cuneo	8,9%	91,1%	8,2%	91,8%

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

Tabella 78 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni)

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

Fonte: Indagini IMQ

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

Tabella 79 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)

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

Fonte: Indagini IMQ

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

Tabella 80 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)

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

Fonte: Indagine IMQ 2013

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati di produzione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. I dati sono tratti dai consuntivi contrattuali e dalla banca dati dell'Osservatorio MIT. A partire dal 2016 non sono disponibili tutti i dati disaggregati per il servizio urbano e suburbano di superficie di Torino e per la metropolitana. Pertanto alcune tabelle riportano il dato aggregato in celle unite. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, il nuovo "contratto ponte" entrato in vigore a partire dal 2017 ha ricompreso al suo interno tutti i servizi erogati da Trenitalia sia a livello metropolitano che a livello regionale, pertanto nella rendicontazione contrattuale non vi è più la distinzione tra le due tipologie di servizi e non è possibile presentare un dato disaggregato.

8.1.2.1. Dati di produzione

Tabella 81 – Dati di produzione relativi all’area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15	4,20	4,12	4,14	4,16
Metropolitana ¹	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76	2,67	2,51	2,51	2,46
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,44	43,87	42,89	41,76	40,13
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,96	4,44	4,63	4,51	4,54	4,53	n/d	n/d
Sostitutivi ferroviari ²	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42	0,40	0,35	0,19	0,05	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	67,19	66,54	66,42	66,90	62,69	58,29	56,20	55,47	54,10		

8.1.2.2. Passeggeri trasportati

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

Tabella 82 - Passeggeri trasportati

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77	4,02	3,85	3,87	4,03	4,36
Contratti Bus, Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	211,51	199,51	204,74	205,48	270,69	275,56	280,87
Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75	39,82	41,12			
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	12,02	12,48	13,30	14,59	15,62	17,99	n/d	
TOTALE CONTRATTI AMM	186,45	189,67	193,52	209,12	228,01	216,58	223,35	224,94	292,56		

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

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

² La voce “sostitutivi ferroviari” dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L’insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus*Km.

8.1.2.3. Dati economici

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

Tabella 83 - Compensazioni

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31	5,24	5,10	5,22	5,17
Metropolitana ³	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94	14,71	14,77	14,77	16,85	19,40
Contratti Bus e Tram Urbani	170,94	173,85	174,36	173,15	165,19	148,71	142,99	138,34	139,36	137,72	133,56
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,74	55,82	70,74	64,12	64,88	66,70	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	241,91	245,57	246,13	254,42	249,42	240,93	227,13	223,23	225,93		

Tabella 84 - Compensazioni al netto infrastruttura

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ⁴	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31	5,24	5,10	5,23	5,17
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	6,84	5,60	5,66	5,65	131,95	132,02
Contratti Bus e Tram Urbani	160,26	163,13	163,56	162,35	154,39	137,83	132,10	127,43	128,44		
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,18	35,38	46,13	39,85	39,71	44,23	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	206,09	210,41	210,84	216,03	209,15	196,34	182,86	178,04	183,42		

³ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

⁴ Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio. Le compensazioni al netto infrastruttura per i contratti urbano e suburbano Torino e metropolitana nel 2016 sono calcolate adeguando il dato dell'anno precedente in base al 50% del TIP pubblicato dal Dipartimento del Tesoro (0,2% per il 2016). L'incidenza infrastruttura dei contratti ferroviari è quella dichiarata dalle Aziende sulla piattaforma MIT alle voci Corrispettivo gestione infrastruttura e Canone accesso infrastruttura. Dal 2017 l'incidenza dell'infrastruttura è quella dichiarata sulla piattaforma MIT anche per i contratti urbani.

Tabella 85 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47	1,32	1,36	1,32	1,29	1,19
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,18	0,14	0,14	0,47	0,47	0,47
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,94	0,92	0,84	0,73	0,69	0,65	0,62			
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	2,83	3,47	2,73	2,54	2,46	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	1,03	1,04	1,02	0,98	0,86	0,87	0,79	0,77	0,61		

Tabella 86 - Ricavi da traffico

Ricavi da traffico (milioni €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07	5,67	6,29	6,24	6,53	6,53
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64	12,92	13,69	97,10	98,21	122,64
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60	81,46	83,30			
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	14,18	14,40	15,47	16,51	17,50	n/d	N/d
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	92,35	94,99	102,91	118,54	113,71	115,51	119,79	120,84		

Tabella 87 - Rapporto Ricavi/Costi

Rapporto R/C ⁵	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%	51,6%	54,5%	55,0%	55,0%	55,8%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	64,9%	69,7%	70,8%	43,1%	42,7%	48,1%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,7%	30,0%	30,5%	32,4%	36,5%	37,8%	38,7%	39,7%			
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	28,6%	23,8%	28,0%	29,4%	28,4%	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	30,5%	31,1%	32,3%	36,2%	36,7%	38,7%	40,2%	39,7%		

8.1.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT

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 avviene 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 devono essere pertanto costantemente monitorati.

I dati che seguono sono stati estratti dalla Banca Dati nazionale a fine 2019 a seguito della fase di caricamento dell'annualità 2018 avvenuta da parte delle Aziende nell'autunno 2019. 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.

⁵ dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura - Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

Tabella 88 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est

Bacino nord-est								
Totale Bacino nord-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	17.707.056	16.648.729	15.665.636	15.379.575	15.672.637	15.604.746	15.515.026
Ricavi	R	15.699.559	16.543.674	17.317.890	15.796.116	17.374.426	16.478.296	16.848.069
Corrispettivi	C	31.017.392	29.083.089	27.947.510	25.581.826	26.164.589	26.015.848	26.099.146
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280	7.733
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	26.091.413
Rapporto Ricavi / Costi	R / (C + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	39,9%	38,8%	39,2%
Passeggeri trasportati	PAX	18.741.353	18.334.386	17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090	18.954.311
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638	639
Contributi CCNL	CCNL	3.445.582	3.690.001	3.623.705	2.985.988	3.180.603	3.432.376	3.250.158

Indicatori Bacino nord-est								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	24.800	21.735	23.416	21.010	24.565	24.459	24.280
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,75	1,75	1,78	1,66	1,67	1,67	1,68
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,95	1,97	2,02	1,86	1,87	1,89	1,89
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,89	0,99	1,11	1,03	1,11	1,06	1,09

Tabella 89 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est

Bacino sud-est								
Totale Bacino sud-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	16.002.455	15.954.529	13.656.142	13.611.538	13.487.791	13.399.093	13.177.738
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249	10.226.296	9.411.593	9.742.023	9.474.161
Corrispettivi	C	27.073.866	26.512.519	26.371.684	24.897.865	21.481.098	23.117.981	23.190.808
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	61.490	71.793	84.957
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	26.810.275	26.243.643	26.108.742	24.897.865	21.419.608	23.046.188	23.105.851
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	29,7%	29,1%
Passeggeri trasportati	PAX	13.649.284	11.325.652	10.341.323	11.764.007	10.243.536	10.351.695	9.891.784
Addetti	ADD	625	649	601	570	567	584	588
Contributi CCNL	CCNL	2.860.742	2.901.035	3.126.249	2.786.220	3.041.807	3.165.038	3.208.565

Indicatori Bacino sud-est								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	25.604	24.583	22.722	23.880	23.788	22.944	22.411
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,69	1,66	1,93	1,83	1,59	1,73	1,76
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,87	1,84	2,16	2,03	1,82	1,96	2,00
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,71	0,71	0,80	0,75	0,70	0,73	0,72

Tabella 90 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud

Bacino sud								
Totale Bacino Sud		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	14.492.330	14.229.465	14.070.822	13.857.599	13.891.752	14.006.594	14.113.435
Ricavi	R	12.063.501	13.108.228	13.754.583	13.673.275	13.217.741	13.569.661	13.478.815
Corrispettivi	C	22.791.086	22.695.757	22.690.185	22.238.239	22.154.977	22.035.093	22.293.932
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.838	4.741	117.808	89.312	129.751
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	22.682.810	22.591.683	22.586.347	22.233.498	22.037.170	21.945.781	22.164.181
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,7%	36,7%	37,8%	38,1%	37,5%	38,2%	37,8%
Passeggeri trasportati	PAX	15.576.875	15.444.240	14.758.360	15.463.545	15.739.324	15.802.232	15.804.221
Addetti	ADD	485	490	487	476	485	487	482
Contributi CCNL	CCNL	2.772.927	2.823.839	2.771.791	2.336.111	2.715.051	2.597.454	2.589.555

Indicatori Bacino sud								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	29.881	29.040	28.893	29.113	28.643	28.761	29.281
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,59	1,61	1,60	1,59	1,57	1,58
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,79	1,81	1,77	1,79	1,76	1,76
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,83	0,92	0,98	0,99	0,95	0,97	0,96

Tabella 91 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitano

Bacino metropolitano								
Tutti i servizi		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	88.929.790	83.382.089	81.714.589	72.501.426	70.856.243	69.436.308	67.763.205
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380	121.375.065	124.528.913	121.938.359	146.334.801
Corrispettivi	C	221.011.489	201.238.078	207.781.410	204.944.204	199.187.049	190.722.864	191.284.504
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079	21.587.614
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	169.696.890
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%	46,3%
Passeggeri trasportati	PAX	255.665.133	260.236.518	266.781.060	284.957.000	294.826.386	299.260.246	305.196.317
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.754	4.658	4.605
Contributi CCNL	CCNL	29.216.500	27.307.172	27.632.726	27.370.894	27.441.755	26.685.593	26.420.564

Indicatori Bacino Metropolitano								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.662	16.845	16.680	15.064	14.905	14.907	14.715
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,49	2,41	2,54	2,83	2,81	2,75	2,82
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,81	2,74	2,88	3,20	3,20	3,13	3,21
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,38	1,43	1,45	1,67	1,76	1,76	2,16

GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	60.141.384	56.175.706	55.118.497	46.339.316	45.215.061	44.094.572	42.587.592
Ricavi	R	99.222.000	94.469.456	95.414.128	97.080.961	100.186.718	98.214.921	122.638.749
Corrispettivi	C	175.887.767	158.227.976	167.406.798	164.864.978	159.916.292	152.711.644	153.574.547
Infrastruttura	I	20.244.116	21.291.300	20.551.169	19.828.757	23.109.139	21.108.084	21.547.222
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	155.643.651	136.936.676	146.855.629	145.036.221	136.807.153	131.603.560	132.027.325
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	38,9%	40,8%	39,4%	40,1%	42,3%	42,7%	48,2%
Passeggeri trasportati	PAX	228.451.173	235.689.416	243.726.464	261.234.229	270.694.729	275.384.757	280.867.294
Addetti	ADD	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651
Contributi CCNL	CCNL	23.780.124	22.369.342	22.357.996	22.022.049	21.970.613	21.467.596	21.177.323

Indicatori GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	15.002	14.186	14.050	12.090	11.987	11.963	11.665
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,92	2,82	3,04	3,56	3,54	3,46	3,61
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,32	3,21	3,44	4,03	4,02	3,95	4,10
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,65	1,68	1,73	2,10	2,22	2,23	2,88

Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	28.788.406	27.206.383	26.596.092	26.162.110	25.641.182	25.341.736	25.175.613
Ricavi	R	23.148.602	24.546.522	23.276.252	24.294.104	24.342.195	23.723.438	23.696.052
Corrispettivi	C	45.123.722	43.010.102	40.374.612	40.079.226	39.270.757	38.011.220	37.709.958
Infrastruttura	I	623.568	700.818	666.053	37.847	38.467	36.995	40.392
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	44.500.154	42.309.284	39.708.559	40.041.379	39.232.291	37.974.225	37.669.566
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,2%	36,7%	37,0%	37,8%	38,3%	38,5%	38,6%
Passeggeri trasportati	PAX	27.213.960	24.547.102	23.054.596	23.722.771	24.131.657	23.875.489	24.329.023
Addetti	ADD	1.026	990	976	980	982	972	954
Contributi CCNL	CCNL	5.436.376	4.937.830	5.274.730	5.348.845	5.471.142	5.217.997	5.243.241

Indicatori Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	28.059	27.481	27.250	26.696	26.111	26.072	26.390
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,58	1,52	1,53	1,53	1,50	1,50
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,76	1,72	1,74	1,74	1,71	1,71
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,80	0,90	0,88	0,93	0,95	0,94	0,94

(*): Non sono ad oggi stati acquisiti i dati del 2018 per i servizi urbani di Bardonecchia, Chivasso e Giaveno.

Tabella 92 - Dati da Osservatorio MIT - Ferrovie

Contratti ferroviari								
Tutti i contratti ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	19.980.987	19.423.301	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863	19.239.303
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029	104.221.846
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109	221.031.167
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945	68.583.252
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	152.447.915
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%	40,6%
Passeggeri trasportati	PAX	46.431.900	46.943.300	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815	50.950.605
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.978
Contributi CCNL	CCNL	2.219.147	2.107.648	1.789.824	1.628.352	1.675.539	1.681.630	1.707.188

Indicatori contratti ferroviari								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	8.484	8.648	9.042	9.340	9.358	9.671	9.727
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	11,29	11,16	11,08	11,41	11,54	11,61	11,49
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	11,40	11,27	11,17	11,49	11,63	11,70	11,58
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	4,48	4,44	4,86	4,99	5,22	5,50	5,42

Tabella 93 - 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	2018
Produzione	Veicoli*Km	157.188.153	149.638.113	144.298.126	134.419.489	132.880.084	131.761.647	129.808.707
Ricavi	R	251.015.987	246.269.592	253.767.801	255.956.355	262.866.047	266.604.036	290.357.691
Corrispettivi	C	527.637.472	496.296.613	497.123.165	494.440.623	486.530.521	483.616.099	483.899.558
Infrastruttura	I	87.692.214	88.986.634	86.099.180	88.003.280	90.149.570	90.155.046	90.393.307
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	439.945.259	407.309.980	411.023.986	406.437.343	396.380.951	393.461.053	393.506.250
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,9%	40,4%	42,5%
Passeggeri trasportati	PAX	350.080.459	352.284.096	356.748.806	380.043.843	389.562.512	394.736.199	400.797.238
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.480	8.356	8.292
Contributi CCNL	CCNL	40.514.898	38.829.695	38.944.295	37.111.913	38.054.755	37.590.718	37.176.029

Indicatori Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.058	16.442	16.442	15.556	15.670	15.769	15.655
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	3,36	3,32	3,45	3,68	3,66	3,67	3,73
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,61	3,58	3,71	3,95	3,95	3,96	4,01
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,60	1,65	1,76	1,90	1,98	2,02	2,24

Tabella 94 - 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	2018
Produzione	Veicoli*Km	137.207.166	130.214.812	125.138.721	115.421.673	114.052.460	112.679.784	110.569.404
Ricavi	R	161.447.159	160.063.922	160.640.911	161.083.650	164.562.965	161.739.007	186.135.845
Corrispettivi	C	302.002.504	279.529.443	284.825.108	277.737.408	269.166.330	262.125.990	262.868.391
Infrastruttura	I	21.423.785	22.553.784	21.902.235	19.877.045	23.360.217	21.378.101	21.810.055
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	280.578.719	256.975.659	262.922.873	257.860.363	245.806.113	240.747.889	241.058.335
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	40,1%	40,2%	43,6%
Passeggeri trasportati	PAX	303.648.559	305.340.796	308.999.764	330.811.575	339.638.995	343.297.384	349.846.633
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.468	6.383	6.314
Contributi CCNL	CCNL	38.295.751	36.722.047	37.154.471	35.483.561	36.379.216	35.909.088	35.468.841

Indicatori Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	20.001	18.996	18.798	17.470	17.633	17.653	17.512
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,20	2,15	2,28	2,41	2,36	2,33	2,38
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,48	2,43	2,57	2,71	2,68	2,64	2,70
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,18	1,23	1,28	1,40	1,44	1,44	1,68

8.1.4. Le esigenze di mobilità dei cittadini

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

8.1.4.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte

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

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

Per quanto riguarda l’ultima edizione (IMQ2013) la distribuzione del campione di intervistati e della corrispondente popolazione maggiore di 10 anni è riportata in Tabella 95 - Campione e Popolazione

Tabella 95 - Campione e Popolazione

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

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

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

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

- Città di Torino
- Cintura di Torino

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

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

- Città di Torino
- Cintura di Torino.

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

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

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

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

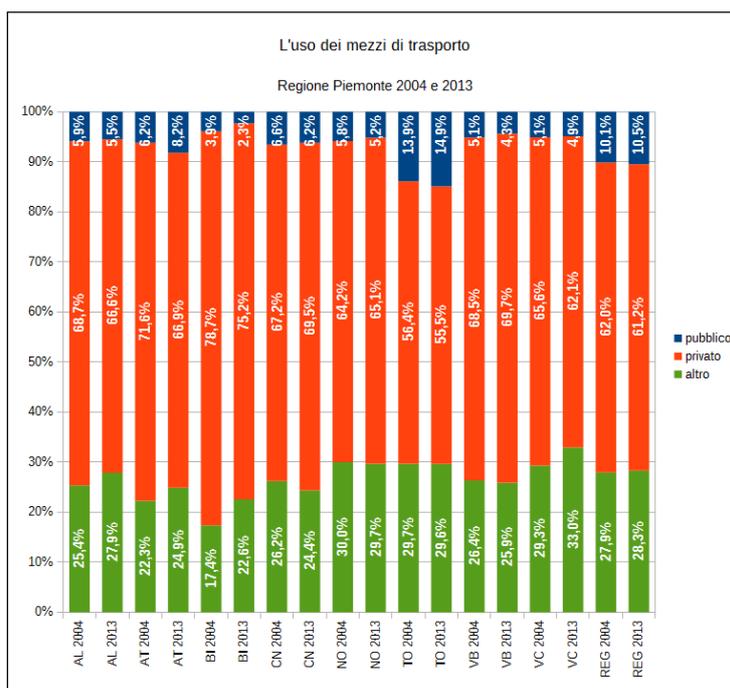


Figura 64 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

8.1.4.2. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso sono passati dal 6,47 del 2004 al 6,65 del 2013. Il giudizio più elevato nel 2013 è raggiunto nella Provincia di Torino (6,75⁶) mentre i residenti nella Provincia di Alessandria hanno espresso in media i giudizi più bassi (6,13). Tra i mezzi pubblici il servizio ferroviario di Trenitalia fa registrare a livello regionale un giudizio medio di 5,96 nel 2013. Il giudizio più elevato si registra nella provincia di Torino (6,11) mentre in cinque province su otto esso si attesta sotto il 6 (Tabella 96 e

Tabella 97).

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

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

Tabella 96 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

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

*(dati assenti o statisticamente non significativi)

Tabella 97 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

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

⁶ I giudizi sono espressi con un voto di tipo scolastico su una scala da 1 a 10 dove 1 indica il voto (il livello di soddisfazione) minimo e 10 indica il voto (il livello di soddisfazione) massimo.

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

8.1.4.3. Mobilità – Residenti nell’area metropolitana torinese (32 comuni)

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

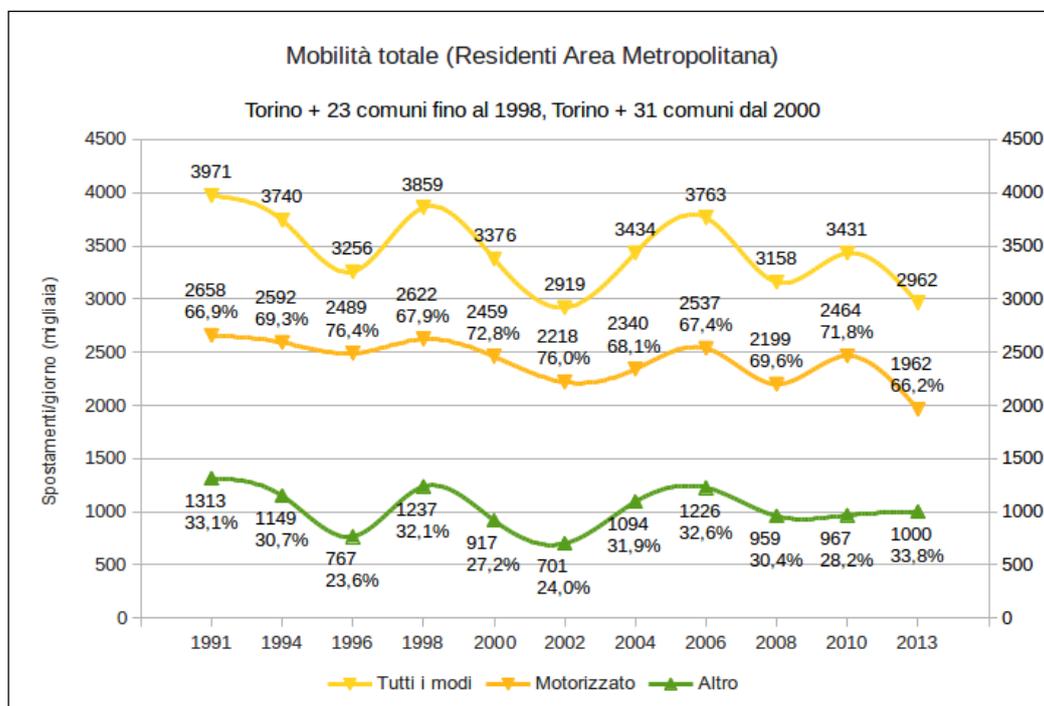


Figura 65 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

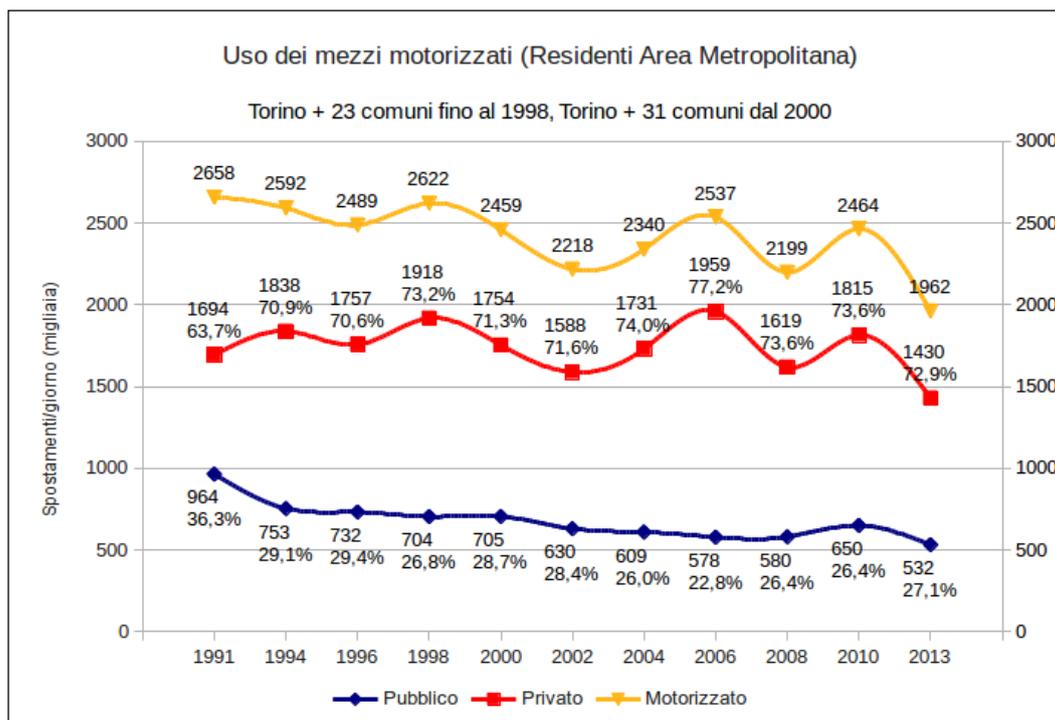


Figura 66 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare diminuire nel 2013 da 3 milioni 431 mila spostamenti / giorno nel 2010 si passa a 2 milioni e 962 mila nel 2013 con una diminuzione del 13,7% rispetto alla precedente indagine (Figura 65).

La mobilità motorizzata appare anch'essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con una diminuzione del 20,4% (Figura 66).

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

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

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso (Figura 67). A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell'auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6) (Figura 67).

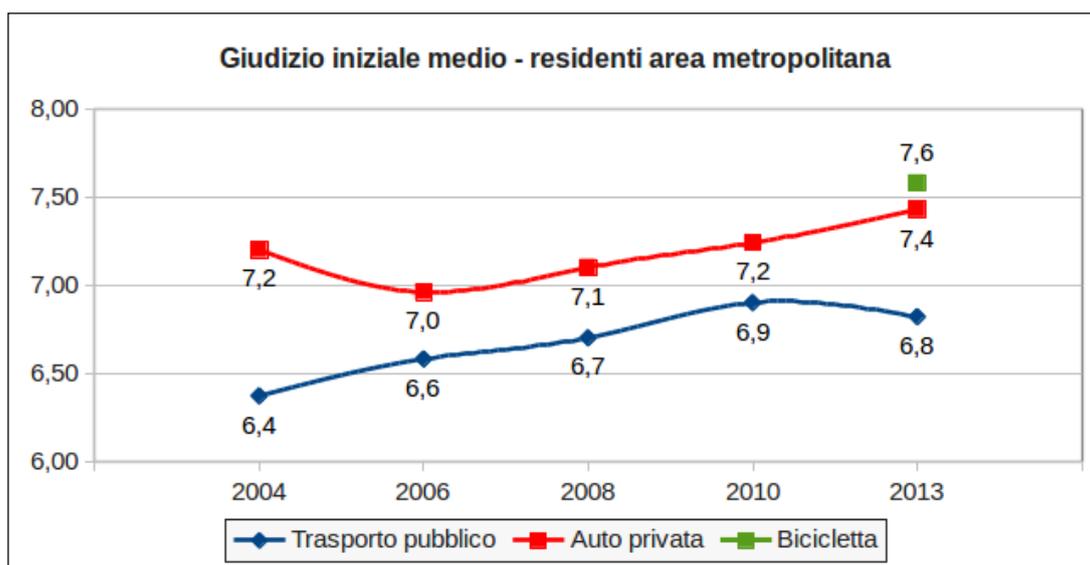


Figura 67 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 68 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

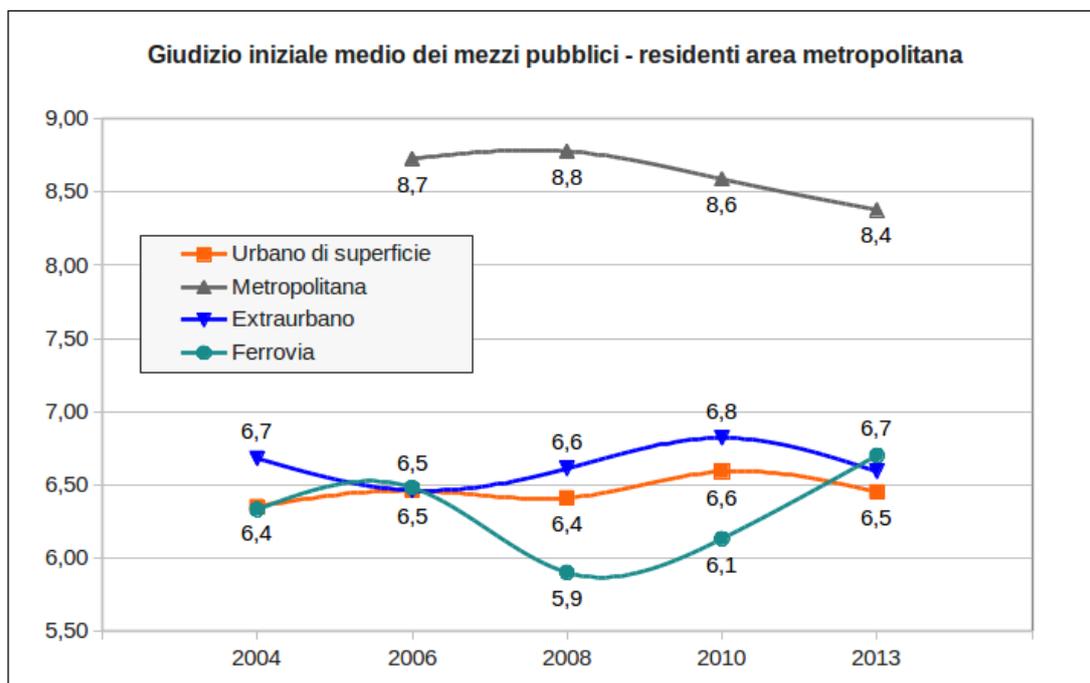


Figura 68 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

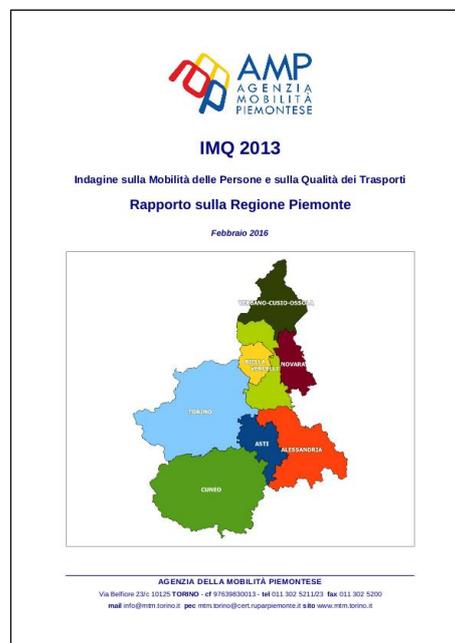
8.1.4.5. La comunicazione dei risultati IMQ

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

IMQ 2013

Rapporto sulla Regione Piemonte

Aprile 2016



IMQ 2013
Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti
Analisi sull'Area della Città di Carignano e del Comune di La Loggia

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti. Questa edizione dell'indagine, come le precedenti dal 2006 in poi, è stata effettuata dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

L'edizione 2013 ha considerato, come nel 2004, non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dai cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata - e della bicicletta.

Nel complesso dei 31 comuni della cintura torinese, tra la metà di Settembre ed i primi giorni di Dicembre 2013, sono state realizzate 17.500 interviste. Nella Città di Carignano e nel Comune di La Loggia le interviste hanno riguardato complessivamente un campione di 472 cittadini rappresentativo, per fascia di età e sesso, dell'universo della popolazione residente.

L'aggregazione di comuni confinanti, se necessaria come in questo caso, viene effettuata per due ragioni: in primo luogo la volontà di includere nelle analisi tutti i comuni, anche quelli più piccoli; in secondo luogo la necessità di raggiungere una numerosità del campione complessivo tale da consentire una lettura statisticamente significativa dei dati.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicita complessivamente dai residenti nei Due Comuni, la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa complessivamente il territorio dei Due Comuni esplicita da tutti i residenti nella Regione Piemonte.

I valori relativi ai Due Comuni sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni della cintura torinese.

I dati completi riguardanti l'area metropolitana di Torino, la provincia di Torino e le serie storiche dal 1991 sono contenuti nei rapporti completi IMQ pubblicati dall'Agenzia e consultabili sul sito web <http://www.mtm.torino.it>

AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE
Via Bellone 23/C 10123 TORINO
Cod. Fiscale 07030020113
Tel 011 302.52.11/21
Fax 011 302.52.01
Mail info@mtm.torino.it
Web www.mtm.torino.it

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

IMQ 2013
Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti
Analisi sulla Città di Torino

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti. Questa edizione dell'indagine, come le precedenti dal 2006 in poi, è stata effettuata dall'Agenzia per la Mobilità.

L'edizione 2013 ha considerato, come nel 2004, non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dai cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata - e della bicicletta.

Nel complesso dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni della cintura) sono state realizzate 25.740 interviste. Nella città di Torino le interviste sono state realizzate tra la metà di Aprile e la metà di Giugno 2013 ed hanno riguardato un campione di 8.240 cittadini rappresentativo, per fascia di età e sesso, dell'universo della popolazione residente.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicita dai residenti nella città di Torino, la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa il territorio della città di Torino esplicita da tutti i residenti nella regione Piemonte. I valori relativi alla città di Torino sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni di cintura.

I dati completi riguardanti l'area metropolitana di Torino, la provincia di Torino e le serie storiche dal 1991 sono contenuti nei rapporti completi IMQ pubblicati dall'Agenzia e consultabili sul sito web <http://www.mtm.torino.it>

AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE
Via Bellone 23/C 10123 TORINO
Cod. Fiscale 07030020113
Tel 011 302.52.11/21
Fax 011 302.52.01
Mail info@mtm.torino.it
Web www.mtm.torino.it

Analisi sulla Città di Torino

8.1.5. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati) quelle sotto esposte.

- Servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: saliti per treno, giorno medio e stazione per singolo treno rilevati tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre) e forniti su supporto digitale.
- Servizi ferroviari gestiti da GTT: dal 2011 a settembre 2018 l'Azienda ha fornito i fogli corsa giornalieri digitalizzati con il totale saliti e discesi per singolo giorno, treno e stazione. Da settembre 2018 a partire dai fogli corsa GTT digitalizza, per ogni mese dell'anno, il totale saliti per singolo giorno e treno, mentre il dettaglio per stazione viene digitalizzato solo relativamente a tre giorni tipo (feriale lunedì-venerdì, sabato, festivo) rappresentativi del periodo, evitando giornate con criticità come scioperi o forti perturbazioni all'esercizio.
- Servizi extraurbani ed urbani gestiti in Omnibus e con flusso validazioni BIP non ancora disponibile: saliti e discesi per fermata rilevati due volte all'anno (luglio e novembre) su schede cartacee e digitalizzati sulla Piattaforma Saliti/Discesi sviluppata da CSI Piemonte.
- Servizi extraurbani ed urbani con flusso validazioni BIP a disposizione dell'Agenzia (ad oggi Bacino Sud e parte del Bacino Sud Est): saliti per linea, corsa, giorno e fermata suddivisi in *Abbonati*, *Credito trasporti* e *Venduto a bordo*. Non sono disponibili ad oggi i discesi, non essendo a regime l'algoritmo di *check-out virtuale* che stima i discesi in funzione della tipologia di titolo di viaggio utilizzato.

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

8.1.5.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

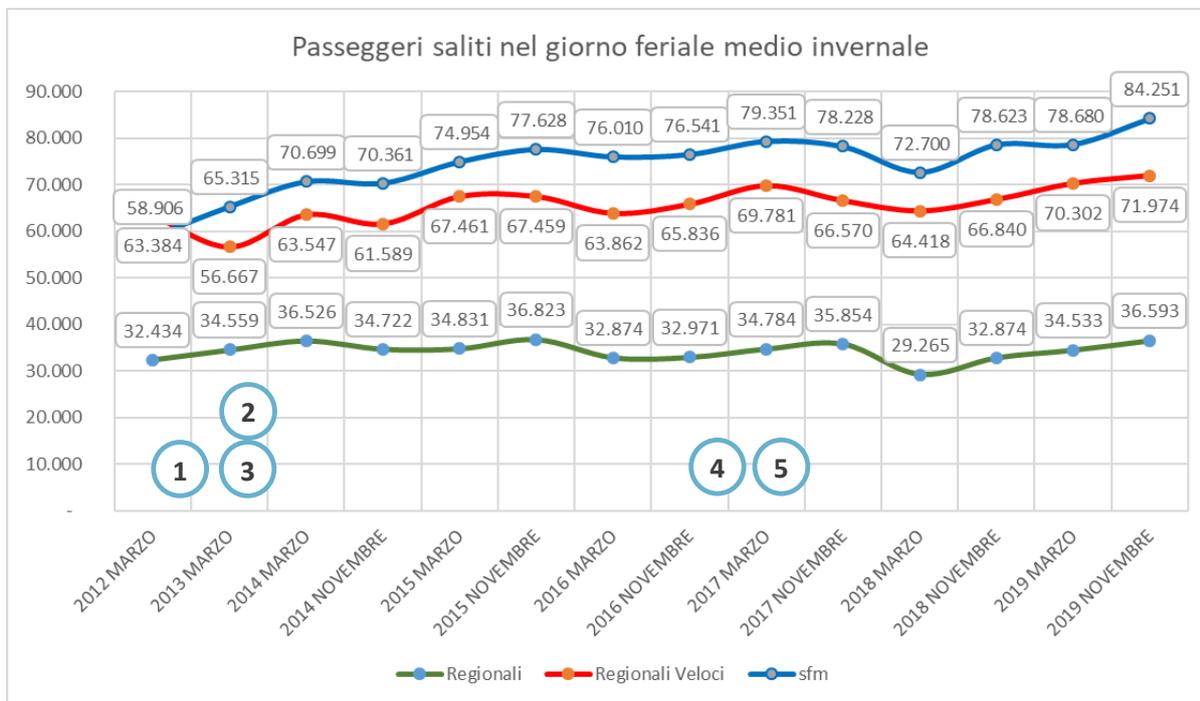


Figura 69 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale

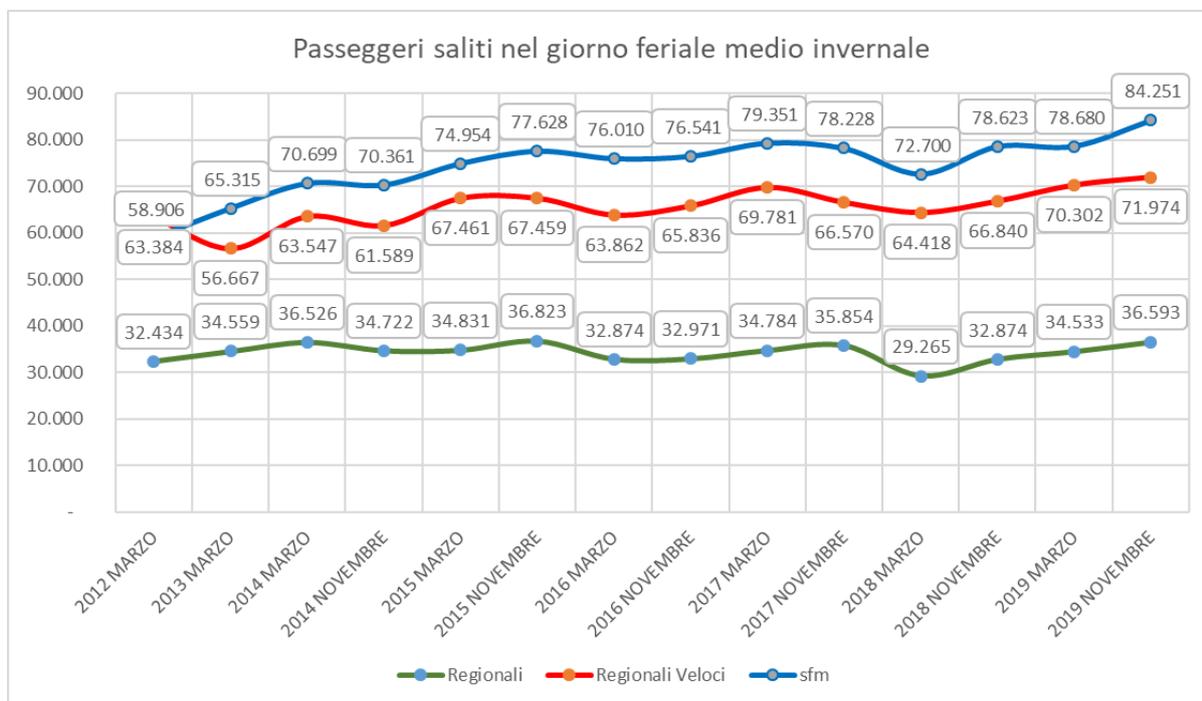


Figura 69 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale invernale (rilevato a marzo e a novembre) per tipo di servizio:

- [R] regionali
- [RV] Regionali veloci

- [SFM] servizio ferroviario metropolitano.

Si ricordano gli interventi di riorganizzazione avvenuti negli ultimi anni con riferimento all’assetto dei servizi. In particolare si sottolineano:

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

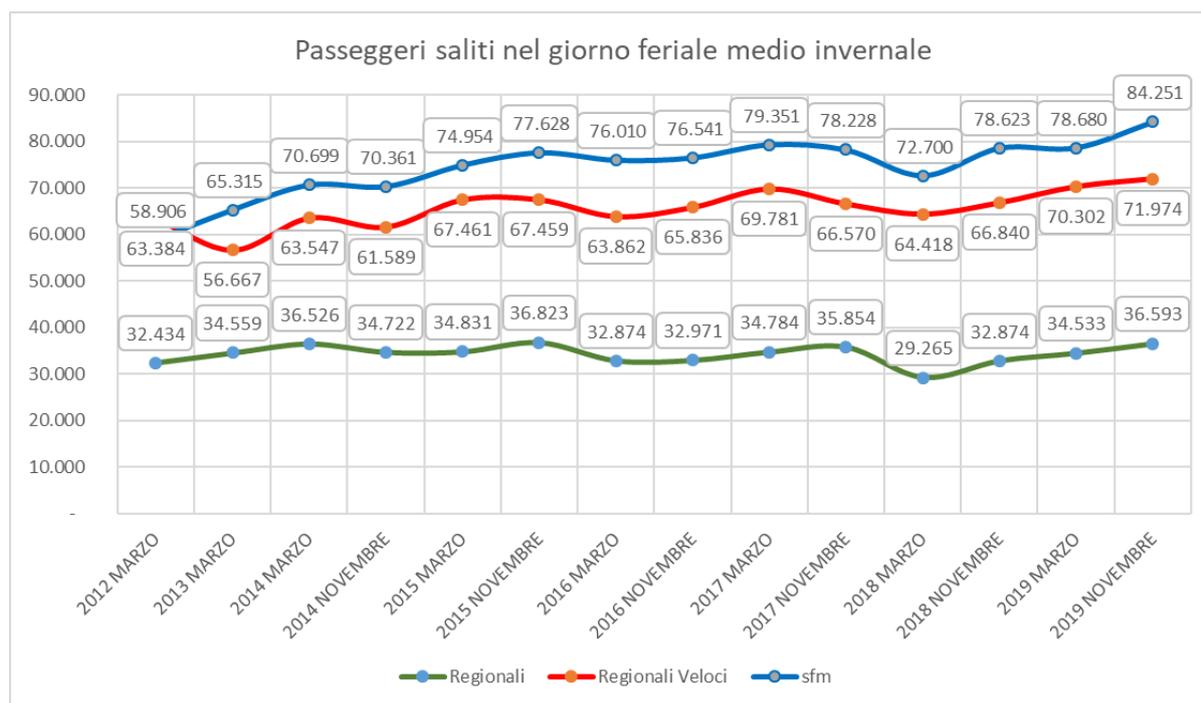


Figura 70 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale

La Figura 71 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale estivo (rilevato a luglio) per i medesimi tipi di servizio.

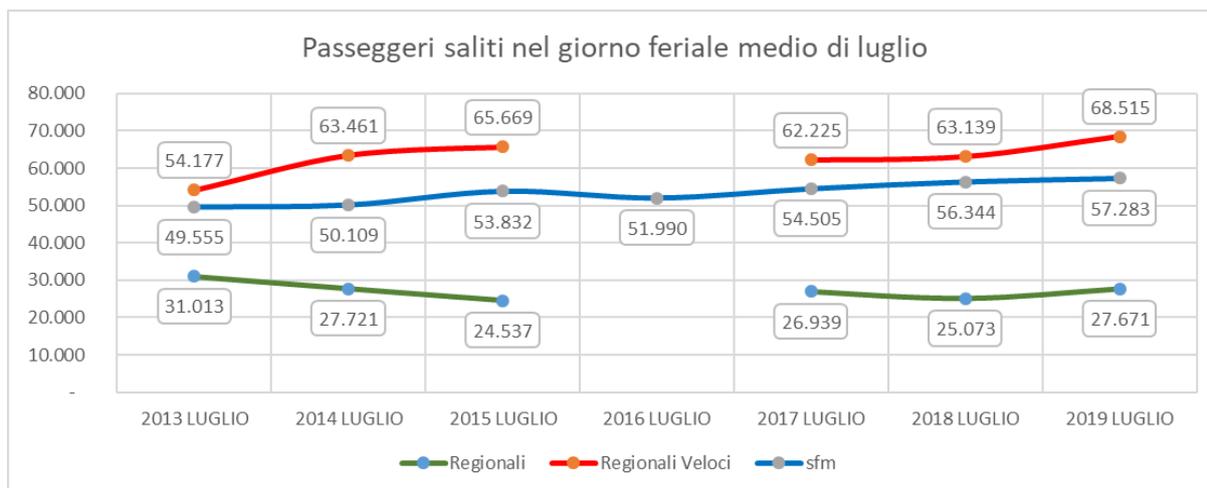


Figura 71 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

Si segnala che per il mese di luglio 2016 l'AMP non è in possesso dei dati per le linee SFR.

Le figure che seguono riportano l'andamento storico dei passeggeri*Km sulle linee ferroviarie. Per quanto riguarda i servizi Trenitalia i passeggeri*Km sono calcolati come prodotto dei presenti a bordo per tratta per la reale distanza chilometrica tra stazione e stazione, mentre per quanto riguarda i servizi GTT sulle linee sfm1 e sfmA la struttura dei dati forniti non permette un calcolo altrettanto puntuale, pertanto si recepisce la convenzione adottata dal vettore che prevede di calcolare i passeggeri*km come prodotto dei passeggeri saliti per una percorrenza media di 24 km.

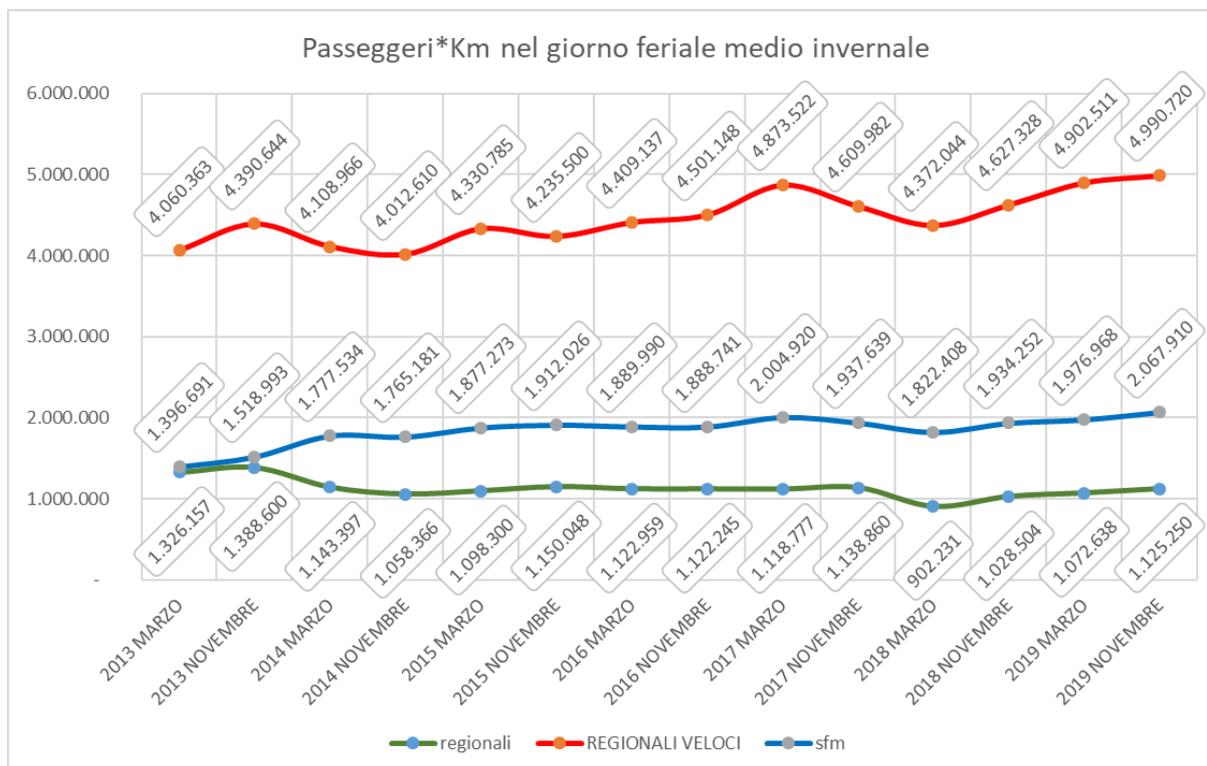


Figura 72 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale

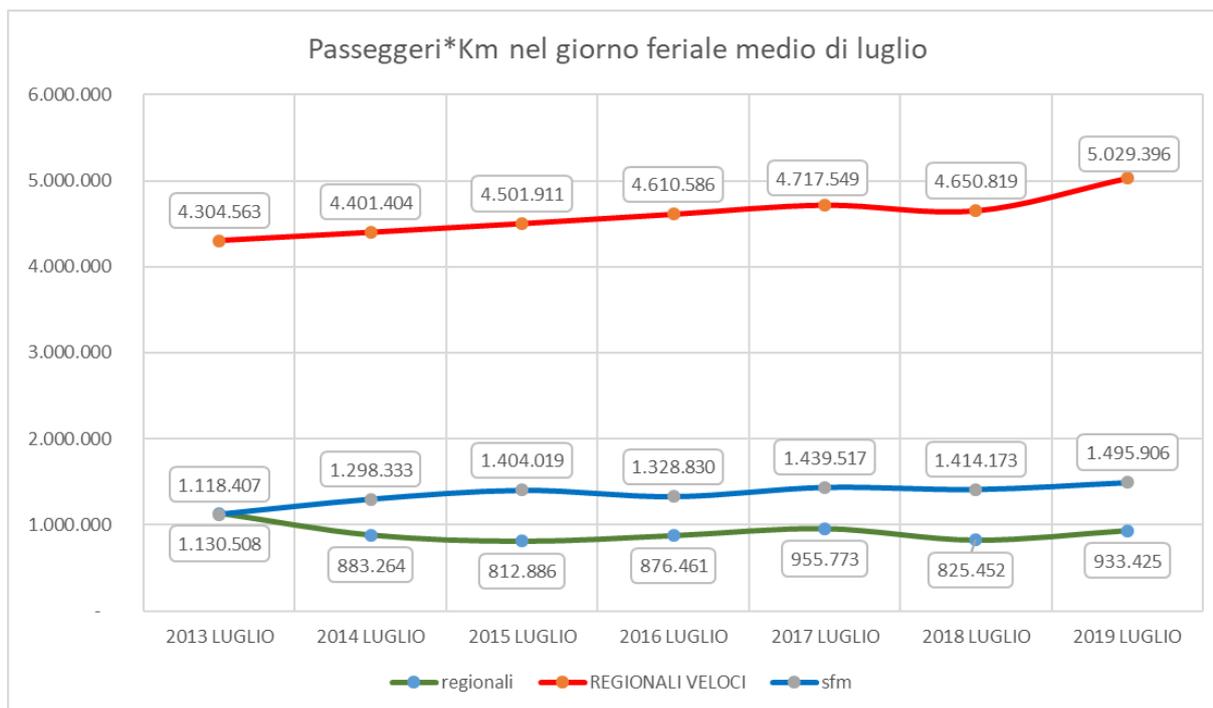


Figura 73 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

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

La figura seguente mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani storicamente di competenza dell'Agenzia (afferenti al contratto di servizio Rep. 174 tra l'Agenzia e il Consorzio EXTRA.TO) per il periodo 2010-2018.

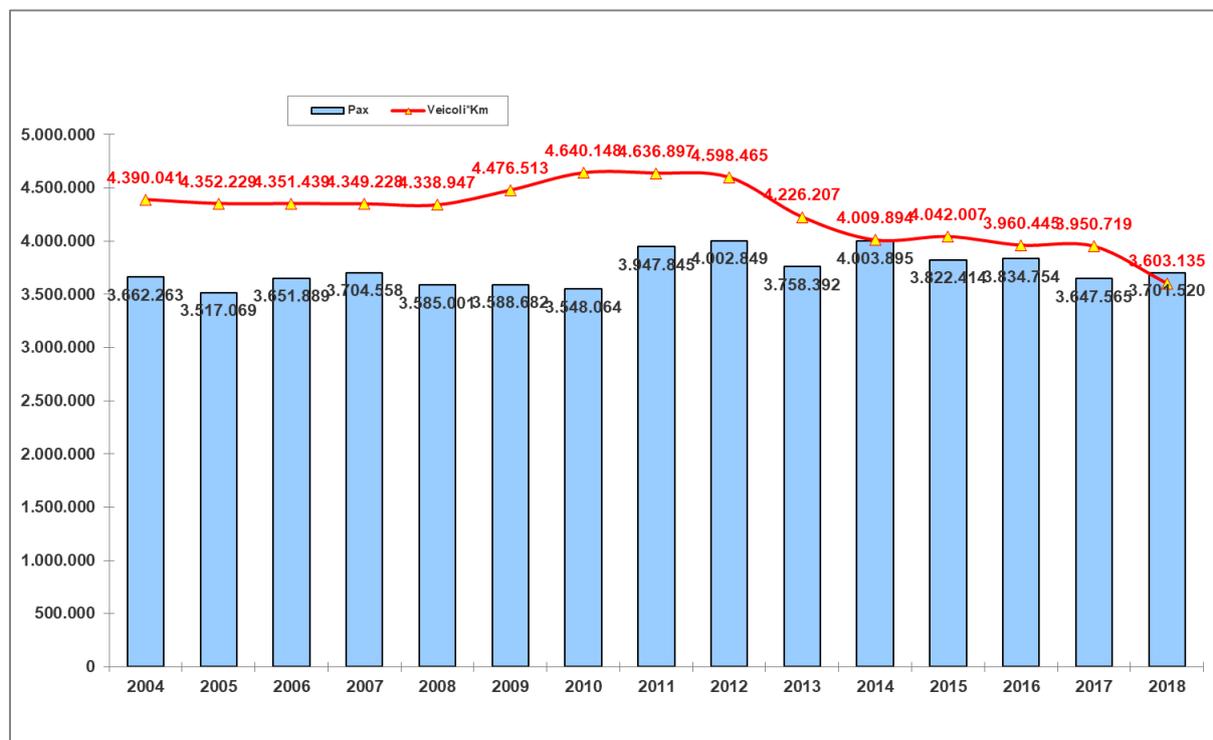


Figura 74 Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)

8.1.5.1. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino

Per quanto concerne i servizi urbani (escluso Torino) ed extraurbani nel Bacino Metropolitano, le elaborazioni ad oggi riguardano la sola annualità 2018. Sono in corso le elaborazioni delle due annualità precedenti precedentemente in carico alla CMT.

Il rapporto sotto indicato comprende tutte le serie storiche per le linee del contratto di area metropolitana e i dati dell'annualità 2018 per i servizi ex CMT (extraurbani, urbani di Carmagnola, Ivrea e Pinerolo).

SERVIZIO DI BUS EXTRAURBANI ED URBANI DI COMPETENZA DELL'AGENZIA

Analisi rilievi 2018 per il resto del Bacino Metropolitano e per i servizi urbani di Carmagnola, Ivrea, Pinerolo

Maggio 2020



La Tabella 98 (tratta dal sopra citato rapporto) mostra la sintesi delle elaborazioni per l'anno 2018.

Tabella 98 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano

Passeggeri anno 2018	Periodo		Totale complessivo
Contratto	luglio	novembre	
AMP Extraurbano	559.075	3.148.542	3.707.617
CMT Extraurbano	1.466.995	10.789.774	12.256.769
Totale extraurbani	2.026.070	13.938.315	15.964.386
U-Carmagnola	32.910	315.309	348.218
Urbano Ivrea	247.093	1.414.960	1.662.053
Urbano Pinerolo	88.720	289.327	378.047
Totale urbani	368.723	2.019.595	2.388.318
Totale complessivo	2.394.793	15.957.910	18.352.703

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

8.1.5.2. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud

Le frequentazioni dei servizi extraurbani ed urbani nel Bacino Sud vengono raccolte per la maggior parte delle in modalità telematica attraverso le validazioni del sistema di bigliettazione elettronica BIP. I dati elementari sono contenuti all'interno di un data warehouse gestito dal Consorzio Grandabus. L'Agenzia ha accesso ai dati attraverso una specifica interfaccia web della Business Intelligence aziendale dalla quale è possibile estrarre delle elaborazioni di dati aggregati per linea e per corsa, scendendo, se necessario, al dettaglio della singola fermata tariffabile per singolo giorno.

Al fine di ottenere un dato annuale articolato per modo (urbano o extraurbano) e per singola linea, AMP ha richiesto il Consorzio di predisporre un report specifico che consente l'estrazione dei dati aggregati per linea e giorno dell'anno. I dati sono stati fatti confluire in un database locale presso i server di AMP al fine di possedere una copia locale e limitare l'accesso alle risorse aziendali alle sole attività di download mensili.

Da questi dati AMP prevede di elaborare un report di andamento delle frequentazioni dal 2015 in poi. Il report sarà consultabile nelle prossime relazioni periodiche redatte da AMP: Per completare l'analisi del bacino, i dati saranno integrati con le rilevazioni campionarie periodiche (luglio e novembre) per le

linee esercite da GTT e, stagionalmente, da Aziende dell’astigiano che non sono associate al CCA (centro di controllo aziendale) del Consorzio.

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

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell’area metropolitana torinese denominati “MeBUS”, i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire nel grafico seguente il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2019.

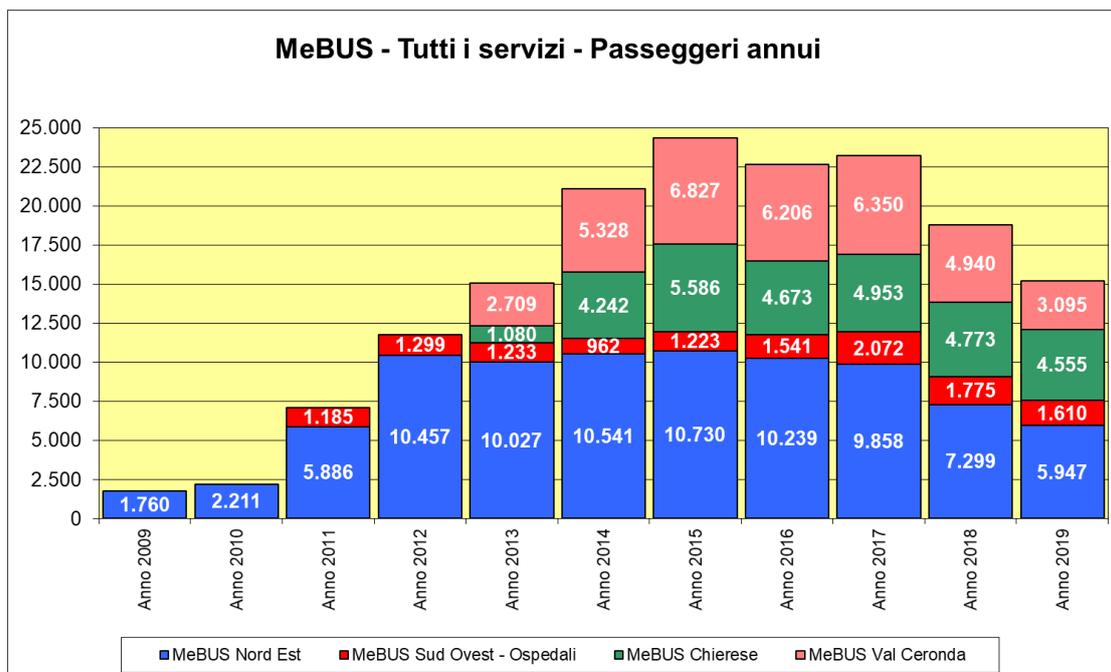


Figura 75 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese

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

8.1.5.4. Servizio notturno nell’area metropolitana torinese

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

La Tabella 99 riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2008 al 2017.

Tabella 99 – Frequentazioni Night Buster

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSTER			StarN. - Spec. S.Salvario		Totale		
			n° corse/anno	pax/anno	pax/notte	pax/corsa	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	11.210	132.293	1.192	11,8	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	10.936	183.322	1.697	16,8	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	11.514	234.835	2.174	20,4	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	11.788	287.675	2.615	24,4	3.780	34	291.455	2.650
24-giu-12	16-giu-13	110	11.775	297.863	2.708	25,3	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	12.067	372.378	3.210	30,9			372.378	3.210
23-giu-14	21-giu-15	112	12.597	361.292	3.226	28,7	2.423	90	363.715	3.247
22-giu-15	19-giu-16	111	12.481	351.701	3.168	28,2			351.701	3.168
24-giu-16	18-giu-17	112	12.402	375.396	3.352	30,3			375.396	3.352
24-giu-17	24-giu-18	113	12.347	352.550	3.120	28,6			352.550	3.120
30-giu-18	24-giu-19	111	12.176	355.733	3.205	29,2			355.733	3.205
delta 2018/19-2017/18		-2	-171	3.183	85	0,7	0	0	3.183	85
delta 2018/19-2008/09		0	966	223.440	2.013	17,4	-10.130	-91	213.310	1.922
delta% 2018/19-2017/18		-1,77%	-1,38%	0,9%	2,7%	2,3%			0,9%	2,7%
delta% 2018/19-2008/09		0,0%	8,6%	168,9%	168,9%	147,6%	-100,0%	-100,0%	149,8%	149,8%

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

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte, calcolato su base annua giu-giu, ha continuato a crescere fino al massimo relativo di 3.352 passeggeri/notte. Dopo tale massimo l'andamento è stato sostanzialmente stabile.

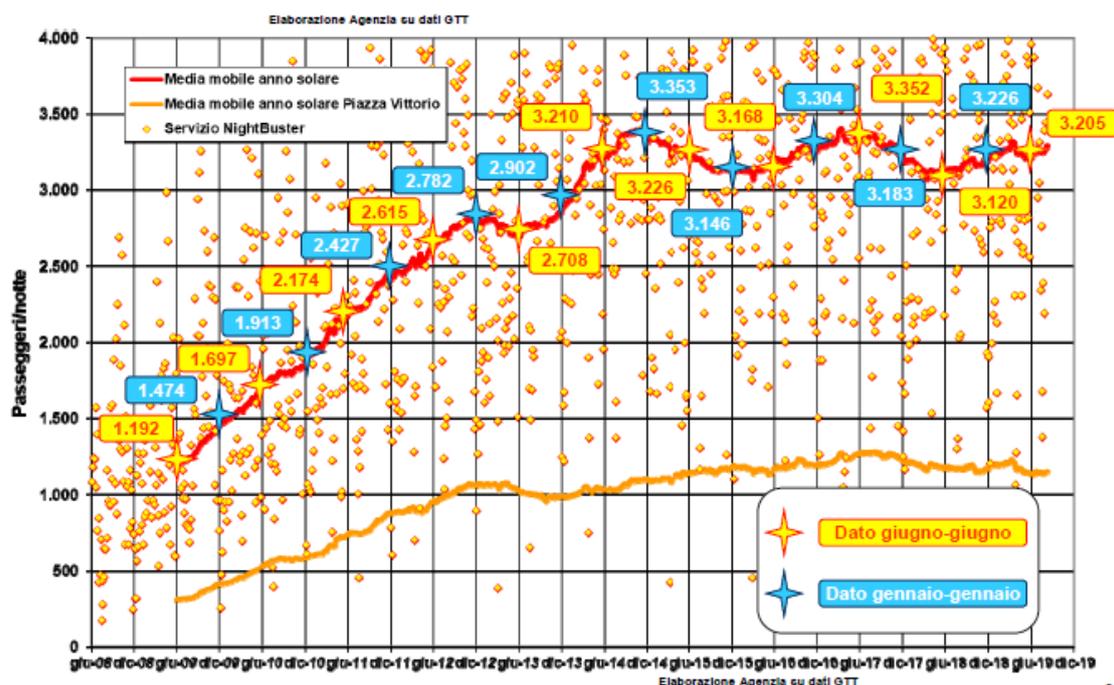


Figura 76 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

9. APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP

Legenda

Id. Contratto	Operatore	Tipo servizio	Atto	Validità	Estremi	DL 50/2017 art. 27 punto d)
Repertorio	Economico	Ambito territoriale	affidament		Proroga	
CIG	Concessionario		o AMP			

SERVIZI FERROVIARI

Rep. 206 CIG 7222453CC0	Trenitalia S.p.A.	Ferroviario ambito regionale	DD 443/2017	1/1/2017- 31/12/2020		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	Servizio ferroviario oggetto di pubblicazione ex art. 7, comma 2 Reg. (CE) 1370/2007
Rep. 208 CIG 674581242	BLS AG	Ferroviario Domodossola Iselle	DD 372/2016	11/12/2016- 11/12/2022		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 79 CIG 290399490A	GTT S.p.A.	Ferroviario ambito metropolitano		01/01/2006- 31/12/2006 e fino a subentro del nuovo gestore		Servizio ferroviario oggetto di pubblicazione ex art. 7, comma 2 Reg. (CE) 1370/2007	Lettera di invito a presentare proposta progettuale e offerta Prot. 8560 e 8561 del 22/09/2018

BACINO METROPOLITANO DI TORINO							
Rep. 686 (Sez.II) CIG 05538603BA	GTT S.p.A.	Automobilistico- Tranviario ambito area metropolitana Torino	DD 288/2012 DD 448/2013	01/07/2012- 30/06/2027		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 686 (Sez. III) CIG 05538603BA	GTT S.p.A.	Metropolitana Comune di Torino	DD 288/2012 DD 448/2013	01/07/2012- 30/06/2027		Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 174 CIG 2629927C67	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito area metropolitana Torino	DD 263/2012	01/08/2012- 31/07/2018 Estensione al 31/12/2019 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12938 del 30/12/2019</i>	DD 456 - 21/08/2018 – presa d’atto ultrattività scadenza 31/07/2019 DD 466/2019 estensione ai sensi ART. 5 C. 5 Reg (CE) 1370/2007	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Rep. 13689 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito Provincia di Torino		01/01/2011- 31/12/2016 Estensione al 31/12/2019 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12939 del 30/12/2019</i>	DD 628/2016	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 8875 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito Urbano di Ivrea		01/01/2011- 31/12/2016 Estensione al 31/12/2019 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12940 del 30/12/2019</i>	DD 628/2016	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 902 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c. a r.l.	Automobilistico ambito Urbano di Pinerolo		01/01/2011- 31/12/2016 Estensione al 31/12/2019 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12941 del 30/12/2019</i>	DD 628/2016	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Rep 7447 CIG 0327971A38	EXTRA.TO S.c.a.r.l.	Automobilistico ambito Urbano di Carmagnola		1/1/2017- 31/12/2019 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12942 del 30/12/2019</i>	Accordo siglato tra le parti il 16/12/2016	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 190 CIG 28039168AC	Ca.Nova S.p.A.	Automobilistico - ambito urbano di Settimo T.se	DD 403/2004	25/06/2001- 31/12/2005 e fino al subentro del nuovo gestore		Come previsto dalle DD 288/2012 e 448/2013 in corso valutazione per far confluire il servizio nel Contratto Rep. 686	

BACINO SUD							
Rep. 19875 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Provincia di Cuneo e Conurbazione di Cuneo		23/12/2010- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 11805 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Conurbazione Alba		01/09/2011- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 18358 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito Conurbazione Bra		01/09/2011- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 7172 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Mondovì		01/07/2011- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Rep. 7169 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Fossano		07/04/2011- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 140 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Saluzzo		01/09/2011- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 22233 CIG 6970766A12	Consorzio Granda Bus	Automobilistico ambito urbano di Savigliano		14/04/2011- 22/12/2016 Estensione ai sensi ART. 4 C. 4 Reg (CE) 1370/2007 – 09/06/2024	DD 549/2016 - 22/12/2019 DD 313/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

BACINO SUD EST							
Rep. 2625 CIG 0326630798	Società Consortile Alessandrina Trasporti (SCAT a r.l.)	Automobilistico ambito Provincia Alessandria	DD 397/2016	13/09/2010- 12/09/2016 13/09/2016- 12/09/2017	DD 401/2017 - 15/06/2019 DD 341/2019 15/09/2019 DD 494/2019 30/06/2021	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
Rep. 3558 CIG NON PREVISTO PER AFFIDAMENT I IN HOUSE	AMAG	Servizio di trasporto pubblico locale, afferente servizi comunali e intercomunali della città di Alessandria	deliberazione Consiglio Comunale n. 91 del 30.09.2016	14/06/2016- 30/06/2020		Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 10509 CIG 0330165CC3	COAS Consorzio Astigiano	Automobilistico ambito Provincia Asti		22/05/2010- 22/05/2016	REP PROV ASTI 10823 - 21/05/2019 DD 306/2019 ai sensi ART. 5 C. 5 Reg (CE) 1370/2007 - 21/05/2021	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007
CIG 78475188B6	CIT S.p.A.	Servizio di trasporto pubblico locale, afferente servizi comunali della città di Novi Ligure	deliberazione Consiglio Comunale n.274 del 27/12/2018	01/01/2002	Prorogato fino al 30/06/2019 DD 417/2019 Prorogato fino al 12/06/2021		

BACINO NORD EST							
Rep. 17491 CIG 7121799673	SUN S.p.A.	Automobilistico - ambito Conurbazione di Novara	DD 263/2017	01/01/2009- 11/06/2017	DD 263/2017- 12/06/2019 DD 392/2019 ai sensi ART. 5 C. 5 Reg (CE) 1370/2007 - 12/06/2021	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	
Rep. 22239 CIG 6352324797	STN s.r.l.	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Novara		01/01/2016- 30/06/2016 01/07/2016- 31/12/2016 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12943 del 30/12/2019</i>	DD 447/2017 - 15/06/2019 DD 702/2019 proroga al 31/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(*)
Rep. 22240 CIG 6243601E86	Navigazione Lago d'Orta s.r.l.	Navigazione lacustre		01/01/2016- 31/12/2016 01/01/2017 31/12/2019	DD 680/2016 - 31/12/2017 e fino a subentro del nuovo gestore DD 230/2018 ai sensi ART. 5 C. 5 Reg (CE) 1370/2007 - 31/12/2019	Affidamento effettuato mediante procedura ad evidenza pubblica Prorogato per procedura di affidamento in corso	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007

Rep. 908 CIG 6727889DAO	ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Biella		01/01/2016- 31/12/2016 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12944 del 30/12/2019</i>	DD 682/2016 - 31/12/2017 DD 633/2019 proroga al 31/12/2019		(**)
Rep. 908 CIG 6727889DAO	ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito urbano di Biella		01/01/2016- 31/12/2016 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12945 del 30/12/2019</i>	DD 682/2016 - 31/12/2017 DD 633/2019 proroga al 31/12/2019		(**)
Rep. 574 CIG 65785929D9	ATAP S.p.A.	Funicolare - ambito urbano di Biella		01/01/2016- 31/12/2016	DD 682/2016 - 31/12/2017 <u>servizio</u> <u>interrotto da</u> <u>maggio 2017 e</u> <u>convertito in</u> <u>ascensore</u> <u>urbano</u>	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(**)

Rep. CIG 269 6644694EFO	ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Vercelli	DD 269/2016	01/12/2015-09/06/2016 DD 269/2016 - 28/08/2016 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12946 del 30/12/2019</i>	DD 444/2017 - 15/06/2019 DD 699/2019 Proroga al 31/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(**)
Rep. CIG -- 55221194C1	BARANZELLI NATUR	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Vercelli	DD 268/2016	01/12/2015-09/06/2016 DD 268/2016 - 28/08/2016 e fino a subentro del nuovo gestore <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12948 del 30/12/2019</i>	DD 445/2017 - 15/06/2019 DD 700/2019 Proroga al 31/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(**)

Rep. 1100 CIG 55221595C3	STAC	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia di Vercelli	DD 267/2016	01/12/2015- 09/06/2016 DD 267/2016 - 28/08/2016 e fino a subentro del nuovo gestore <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12949 del 30/12/2019</i>	DD 446/2017 - 15/06/2019 DD 701/2019 Proroga al 31/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(**)
Rep. 181 CIG 69726046D7	ATAP S.p.A.	Automobilistico - ambito urbano Vercelli	Convenzi one Comune VC - AMP 24.10.201 7	01/01/2017- 31/12/2017 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12947 del 30/12/2019</i>	DD 680/2019 Proroga al 31/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(**)
Rep. -- CIG 65885091A0	AUTOSERVIZI COMAZZI	Automobilistico - ambito extraurbano Provincia del VCO	DD 390/2017	01/01/2001- 31/05/2016 <i>Applicazione OSP per continuità del servizio con nota prot 12950 del 30/12/2019</i>	DD 390/2017 - 31/05/2018 DD 681/2019 proroga al 31/12/2019	Contratto di servizio affidato entro il 30/09/2017 in conformità del Reg (CE) 1370/2007	(*)

Rep.	--	SAF Società	Automobilistico -	DD	01/01/2001-	DD 391/2017 -	Contratto di	(*)
CIG		Autoservizi	ambito	391/2017	31/05/2016	31/05/2018	servizio affidato	
6588527078		Fontaneto	extraurbano		<i>Applicazione OSP per</i>	DD 682/2019	entro il 30/09/2017	
			Provincia del VCO		<i>continuità del</i>	proroga al	in conformità del	
					<i>servizio con nota prot</i>	31/12/2019	Reg (CE) 1370/2007	
					<i>12951 del</i>			
					<i>30/12/2019</i>			
Rep.	--	VCO Trasporti	Automobilistico -	DD	01/01/2001-	DD 389/2017 -	Contratto di	(*)
CIG			ambito	389/2017	31/05/2016	31/05/2018	servizio affidato	
65884511C3			extraurbano		<i>Applicazione OSP per</i>	DD 683/2019	entro il 30/09/2017	
			Provincia del VCO		<i>continuità del</i>	proroga al	in conformità del	
					<i>servizio con nota prot</i>	31/12/2019	Reg (CE) 1370/2007	
					<i>12952 del</i>			
					<i>30/12/2019</i>			

(*): 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.

Indice delle tabelle

Tabella 1 - Dotazione ottimale	30
Tabella 2 - risultato di amministrazione al 31/12/2019	33
Tabella 3 - ripartizione per Titolo e Tipologia di entrata	36
Tabella 4 - ripartizione per Missione, Programma e Titolo di spesa	37
Tabella 5 - suddivisione per macro-aggregato e per finalità di intervento degli impegni	38
Tabella 6 - risultato economico della gestione finanziaria	38
Tabella 7 - Conto economico	40
Tabella 8 - Trasferimenti correnti	41
Tabella 9 - Somme impegnate a favore di AMP da parte di altri Enti	41
Tabella 10 - Altri ricavi e proventi diversi	42
Tabella 11 - Acquisto materiale e beni di consumo	42
Tabella 12 - Prestazioni di servizi	43
Tabella 13 - impegni relativi ai Contratti di servizio di Tpl	44
Tabella 14 - utilizzo beni di terzi	44
Tabella 15 - trasferimenti correnti	44
Tabella 16 - trasferimenti ad Imprese	45
Tabella 17 - trasferimenti ad Enti	46
Tabella 18 - trasferimenti a Comunità / Unioni Montane	46
Tabella 19 - Contributi rinnovo piano autobus	47
Tabella 20 - spese per il personale	47
Tabella 21 - ammortamenti immobilizzazioni immateriali	48
Tabella 22 - ammortamenti immobilizzazioni materiali	48
Tabella 23 - svalutazione crediti	48
Tabella 24 - oneri diversi di gestione	48
Tabella 25 - oneri straordinari	49
Tabella 26 - crediti verso amministrazioni pubbliche	50
Tabella 27 - patrimonio netto	51
Tabella 28 - debiti verso fornitori	51
Tabella 29 - debiti per trasferimenti altre amministrazioni pubbliche	51
Tabella 30 - debiti per trasferimenti e contributi altri soggetti	51
Tabella 31 - debiti tributari	52
Tabella 32 - debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	52
Tabella 33 - parametri obiettivi per i comuni ai fini dell'accertamento della condizione di Ente strutturalmente deficitario	53
Tabella 34 - spesa del personale	54
Tabella 35 - sistema di qualificazione	55
Tabella 36 - elenco delle consultazioni	59

Tabella 37 - investimenti bus.....	68
Tabella 38 - investimenti Bip.....	68
Tabella 39 - ripartizione storica delle risorse tra i Bacini	73
Tabella 40 - Produzione annua servizi Bacino Sud.....	90
Tabella 41 - asset rotabili con età di esercizio < 24 anni.....	98
Tabella 42 - ammortamenti sostenuti da Direzione regionale Trenitalia.....	99
Tabella 43 - scenari contrattuali presentati da Trenitalia.....	100
Tabella 44 - stima rotabili per SFR	101
Tabella 45 - programmazione dei servizi Trenitalia.....	106
Tabella 46 - programmazione dei servizi GTT	107
Tabella 47 - programma dei servizi Domodossola-Iselle.....	109
Tabella 48 - Elenco provvedimenti relativi ai servizi ferroviari	109
Tabella 49 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano	111
Tabella 50 - Elenco provvedimenti Bacino Sud	115
Tabella 51 - Bacino Sud - provvedimenti in ordine cronologico.....	116
Tabella 52 – servizio 2019 a preconsuntivo Bacino Sud.....	117
Tabella 53 - linee della nuova rete urbana di Cuneo.....	118
Tabella 54 - variazioni percorrenze linee extraurbane Bacino Sud	119
Tabella 55 - potenziamento linee extraurbane afferenti il nodo di Bra.....	122
Tabella 56 - linee della nuova rete urbana di Bra.....	123
Tabella 57 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est.....	124
Tabella 58 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est	126
Tabella 59 – Quadro delle risorse per i servizi a domanda debole nel Bacino Sud.....	128
Tabella 60 - Risorse assegnate 2016-2020	128
Tabella 61 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza	130
Tabella 62 - Addetti TPL dal 2016 al 2018.....	135
Tabella 63 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2018.....	160
Tabella 64 - Velocità commerciale media della rete urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2018	160
Tabella 65 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2019	161
Tabella 66 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. I bimestre Anno 2019	161
Tabella 67 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio.....	178
Tabella 68 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019.....	180
Tabella 69 - Vendite Biglietto Integrato.....	187
Tabella 70 – rendicontazione integrazione tariffaria Saluzzo-Savigliano.....	190
Tabella 71 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 a settembre 2019.....	191

Tabella 72 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2019	192
Tabella 73 – rendicontazione Bonus 2017.....	193
Tabella 74 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus	193
Tabella 75 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus	193
Tabella 76 – Quota modale del trasporto pubblico e dell’auto privata	265
Tabella 77 – Quota modale per Provincia.....	265
Tabella 78 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni).....	266
Tabella 79 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)	266
Tabella 80 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)	266
Tabella 81 – Dati di produzione relativi all’area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)	267
Tabella 82 - Passeggeri trasportati	267
Tabella 83 - Compensazioni	268
Tabella 84 - Compensazioni al netto infrastruttura.....	268
Tabella 85 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura	269
Tabella 86 - Ricavi da traffico	269
Tabella 87 - Rapporto Ricavi/Costi	270
Tabella 88 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est.....	271
Tabella 89 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud.....	272
Tabella 90 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud.....	273
Tabella 91 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitano.....	274
Tabella 92 - Dati da Osservatorio MIT - Ferrovie	276
Tabella 93 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari) ...	277
Tabella 94 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)	278
Tabella 95 - Campione e Popolazione.....	279
Tabella 96 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici.....	281
Tabella 97 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici.....	281
Tabella 98 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano	290
Tabella 99 – Frequentazioni Night Buster.....	292

Indice delle figure

Figura 1 – calendario della procedura di affidamento SFM.....	59
Figura 2 - evoluzione dei ricavi annui SFM.....	62
Figura 3 – SFM 2020.....	63
Figura 4 - Orario R Saluzzo-Savigliano	77
Figura 5 - 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).....	79
Figura 6 - Mappa delle linee sospese	80
Figura 7 – analisi qualitative dell’offerta GTT.....	82
Figura 8 – Rete urbana di Alba.....	85
Figura 9 – Schema della rete urbana e conurbata di Cuneo.....	86
Figura 10 - Schema della rete nell'altipiano di Cuneo.....	87
Figura 11 – Rete urbana di Bra	88
Figura 12 – Studio riordino rete Bacino Sud Est - Schema delle linee di forza.....	92
Figura 13 - Volantino EMTA General Meeting Torino 2019	95
Figura 14 - ammortamenti del servizio di trasporto regionale	97
Figura 15 - Raffigurazione del nodo 30' di Alessandria con le corrispondenze fra i treni RE Alessandria – Milano e i treni RV Torino – Genova.	103
Figura 16 - Cartelli DAE sui treni sfmA	108
Figura 17 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT	137
Figura 18 - Brochure BLS.....	138
Figura 19 - Report sulla soddisfazione del trasporto ferroviario	139
Figura 20 - Guida del Passeggero.....	140
Figura 21 – Piattaforma Big Data TIM - Andamento delle presenze - classi	142
Figura 22 - Popolazione e spostamenti (2013 e proiezione 2018)	144
Figura 23 - Scopi degli spostamenti (2013 e proiezione 2018)	144
Figura 24 - Uso dei mezzi di trasporto (2013 e proiezione 2018).....	145
Figura 25 - Distribuzione oraria degli spostamenti (2013 e proiezione 2018).....	146
Figura 26 - Spostamenti per scopo nell'ora di punta (2013 e proiezione 2018).....	147
Figura 27 - Spostamenti per modo nell'ora di punta (2013 e proiezione 2018)	147
Figura 28 - Andamento della presenza di Pendolari e Visitatori intra regionali nella fascia 6.00-12.00	148
Figura 29 - andamento della presenza cumulata di Pendolari e Visitatori normalizzata sul valore massimo	149
Figura 30 - incrementi del numero di presenze cumulate di Pendolari e Visitatori rispetto al numero di presenze rilevate nel quarto d'ora precedente	150
Figura 31 - Sistema TIS Train Information System	157
Figura 32 - Esempio di report mensile SIS	159
Figura 33 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze.....	159

Figura 34 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili	161
Figura 35 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi.....	162
Figura 36 - Esempio di eventi di marzo 2020.....	163
Figura 37 - Esempio tabella access di febbraio 2019	164
Figura 38 - Esempio di tabella archi dell'anno 2019	164
Figura 39 - Esempio di pivot di dicembre 2019 delle linee BUS e TRAM.....	165
Figura 40 - percorrenza gennaio 2018 linea 4 dichiarata da GTT	165
Figura 41 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di dicembre 2019.....	166
Figura 42 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2019 ...	166
Figura 43 - esempio orario grafico linea	167
Figura 44 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigizzo.....	170
Figura 45 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d'Orta.	170
Figura 46 - Autobus MIV + 20% in Piemonte.....	176
Figura 47 - Autobus MIV + 20% per azienda	176
Figura 48 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio)	177
Figura 49 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino	177
Figura 50 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio.....	179
Figura 51 – Autobus contribuiti per azienda.....	181
Figura 52 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia.....	182
Figura 53 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2019.....	183
Figura 54 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018.....	184
Figura 55 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019.....	184
Figura 56 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 e 2019.....	184
Figura 57 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 e 2019	185
Figura 58 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano.....	187
Figura 59 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2016	188
Figura 60 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2017-2019	188
Figura 61 - Home Page del sito SFM.....	197
Figura 62 - Home Page del sito SFR	198
Figura 63 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica del 2017	199
Figura 64 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte	280
Figura 65 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....	282
Figura 66 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....	282

Figura 67 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)283

Figura 68 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)284

Figura 69 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale .286

Figura 70 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale .287

Figura 71 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio ...288

Figura 72 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale288

Figura 73 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio289

Figura 74 Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)289

Figura 75 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese291

Figura 76 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar).....292