

**DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE
2016-2018**

Marzo 2016

PROPOSTA

INDICE

1.	Introduzione	5
2.	Sezione Strategica	6
2.1.	Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie	6
2.1.1.	Parametri economici essenziali per identificare l'evoluzione dei flussi economici e finanziari rispetto ai parametri del DEFR	6
2.1.2.	Evoluzione della situazione economica e finanziaria dell'Ente rispetto ai parametri della DEFR	7
2.2.	Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità	8
2.2.1.	Territorio e popolazione	8
2.2.2.	Tasso di motorizzazione privata	9
2.2.3.	Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata.....	9
2.2.4.	Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni).....	11
2.2.5.	Dati di produzione e indicatori sul resto Piemonte.....	13
2.2.6.	Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti	14
2.2.7.	Le esigenze di mobilità dei cittadini	15
2.2.8.	Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici	21
2.2.9.	Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell'Agenzia	27
2.3.	Il quadro delle condizioni interne	30
2.3.1.	Le risorse umane disponibili	30
2.4.	Indirizzi e obiettivi strategici	32
2.4.1.	Il Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale.....	32
2.4.2.	Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana	36
2.4.3.	Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario.....	36
2.4.4.	Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus	38
2.4.5.	Bacino Sud (Cuneo) - Reti di autobus	39
2.4.6.	Reti di autobus - Altri Bacini (Sud Est e Nord Est)	40
2.4.7.	Sistemi di intermodalità	40
2.4.8.	Cooperazione internazionale.....	40
2.4.9.	La strategia degli investimenti.....	41
3.	Sezione Operativa – Parte 1	43
3.1.	Programma Servizio TPL	46
3.1.1.	Contratti per il servizio tranviario e i servizi di autobus.....	46
3.1.2.	Programma Servizio Ferroviario	52
3.2.	Sistemi di intermodalità.....	57
3.3.	Cooperazione internazionale.....	58

3.4.	Iniziative per la conoscenza della mobilità	58
3.5.	Monitoraggio dei servizi	58
3.5.1.	Monitoraggio dei servizi ferroviari	58
3.5.2.	Monitoraggio del servizio urbano e suburbano	60
3.5.3.	Monitoraggio del servizio extraurbano	60
3.6.	Il sistema tariffario	63
3.7.	La comunicazione del trasporto pubblico.....	65
3.8.	Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti.....	67
4.	Sezione Operativa – Parte 2	69
4.1.	Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale e annuale.....	69

PROPOSTA

1. Introduzione

Il Dup è lo strumento di programmazione strategica e operativa dell'ente locale, con cui si unificano le informazioni, le analisi, gli indirizzi della programmazione. A differenza della vecchia 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.

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 Dlgs 126/2014 ha abrogato il piano generale di sviluppo, per cui le linee programmatiche (articolo 46 del Dlgs 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. Sono strumenti essenziali della sezione operativa, che si sviluppa nel triennio di riferimento del bilancio di previsione, il piano delle opere pubbliche, il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari e la programmazione dei fabbisogni del personale.

Iter procedurale

Il Consiglio di Amministrazione delibera il DUP (o meglio la proposta di DUP) entro il 31 dicembre 2015. Presenta la proposta di DUP per la discussione in Assemblea; si svilupperà la discussione in aula ed il CDA riceverà le osservazioni dei consiglieri dell'Assemblea, che dovranno essere tradotte nella revisione del DUP e negli schemi di bilancio.

Gli atti vengono trasmessi contemporaneamente all'Organo di revisione, che rilascerà parere unitamente agli atti di bilancio.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.° 26 del 30/12/2015 è stato adottato il DUP.

Avendo elaborato la proposta di Bilancio 2016-2018 è stato necessario procedere all'aggiornamento del paragrafo 2.1 "Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie" del suddetto DUP approvato con deliberazione del CdA n. 26/2015, specificando la ripartizione delle somme regionali attese tra servizi di trasporto pubblico locale su gomma, servizi ferroviari e spese di funzionamento e procedere all'aggiornamento dei paragrafi 3.8 "Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti".

Inoltre si è ritenuto opportuno aggiornare le restanti parti del suddetto DUP sia attraverso l'integrazione di dati ed informazioni più compiute al fine di descrivere il quadro del sistema del trasporto pubblico regionale e la gestione dei contratti di servizio, sia attraverso le prime indicazioni sulle attività di programmazione e gestione attivate nella prima parte del 2016.

L'approvazione del DUP avverrà unitamente agli atti fondamentali di bilancio 2016-2018.

Il DUP così approvato potrà subire ulteriori integrazioni in corso d'anno strettamente correlate alla redazione del Programma Triennale dei servizi 2016-2018.

2. Sezione Strategica

2.1. Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie

2.1.1. Parametri economici essenziali per identificare l'evoluzione dei flussi economici e finanziari rispetto ai parametri del DEFR

In assenza della deliberazione consiliare di approvazione del Documento di economia e finanza regionale (DEFR) riferito al triennio 2016-2018, è possibile desumere l'evoluzione dei flussi economici e finanziari relativi al prossimo triennio dalla proposta di Piano triennale 2016-2018 trasmessa dalla Regione Piemonte all'Agenzia in data 14 dicembre 2015 con nota prot. n. 1525/UC/TIO, in attuazione di quanto disposto dalla deliberazione della Giunta regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015 recante "Linee guida per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2016-2018 ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 s.m.i."

In tale documento viene indicato un trasferimento regionale per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma e ferro, anche in conseguenza della trasformazione dell'Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale (AMM) in Agenzia per la mobilità piemontese (AMP), pari a 533 milioni di euro per l'anno 2016, mentre a partire dal 2017 tale trasferimento si riduce a 520 milioni di euro.

La ripartizione tra servizi di trasporto pubblico su gomma, servizi ferroviari e spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese sarà definita dal Programma Triennale in fase di elaborazione di intesa con tutti gli Enti locali. Per l'anno 2016 ci si è riferiti alla ripartizione del 2015 adottata dalla Regione. Per gli anni successivi si è proposta una variazione lineare.

La ripartizione delle risorse regionali è riportata nella seguente tabella.

RIPARTO GOMMA e FERRO	2016	%	2017	%	2018	%
Fondo regionale trasporti 2016	533.000.000,00		520.000.000,00		520.000.000,00	
Risorse per rinnovo CCNL 2004/2007	38.900.000,00		38.900.000,00		38.900.000,00	
Risorse al netto degli oneri rinnovo CCNL	494.100.000,00	100,00%	481.100.000,00	100,00%	481.100.000,00	100,00%
Funzionamento AMP (1%)	4.941.000,00	1,00%	4.811.000,00	1,00%	4.811.000,00	1,00%
TPL su gomma e metro 2016	268.699.699,00	54,38%	261.630.085,39	54,38%	261.630.085,39	54,38%
TPL su ferro 2016	220.459.301,00	44,62%	214.658.914,61	44,62%	214.658.914,61	44,62%

Di seguito si riporta la riconciliazione delle entrate del bilancio 2016.

Riconciliazione totale entrate bilancio 2016

	(€ mln)
Trasferimenti da Regione	533
IVA da Stato	20,4
Partite di giro (IVA e ritenute)	43,4
Reiscrizione CdS 2015 Trenitalia	13,5
Servizi aggiuntivi da Comuni/Province	5,7

Proventi da sanzioni	0,6
Avanzo presunto (incluso fondo di dotazione)	7
Fondo pluriennale vincolato	2,4
TOTALE ENTRATE BILANCIO 2016	626

La suddetta trasformazione dell’Agenzia, disposta dall’art. 21 della legge regionale 27 gennaio 2015, n. 1 “Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale”, accorpa in un unico Ente consortile tutte le deleghe e le funzioni in materia di trasporto facenti capo a Regione, Province e Comuni superiori ai *trentamila* abitanti, al fine di razionalizzare la pianificazione e l’offerta di servizi sul territorio e di realizzare una migliore integrazione tra i servizi su gomma e ferro; inoltre, divenendo l’Agenzia per la mobilità piemontese (AMP) l’unico centro di costo operante a regime, contro i *ventidue* esistenti nel sistema di gestione previgente, è prevista una riduzione del fabbisogno finanziario in conseguenza della razionalizzazione dei servizi e del processo di affidamento degli stessi.

Con riferimento ai servizi in ambito ferroviario, è previsto l’espletamento di procedure di affidamento secondo *tre* distinti lotti omogenei: servizio ferroviario metropolitano Torino (SFM); servizio ferroviario regionale Piemonte – Lotto centro-nord (SFR-Nord); servizio ferroviario regionale Piemonte – Lotto centro-sud (SFR-Sud). Tali procedure dovrebbero garantire una riduzione dei corrispettivi rispetto a quelli attuali, nonché il miglioramento della qualità del servizio, l’introduzione di nuovi convogli ed il ripristino di alcune delle tratte cancellate negli ultimi anni. Tuttavia, i nuovi affidamenti avranno decorrenza differenziata e dovrebbero avere efficacia a partire dal 2017 per il lotto SFM dal 2018-2019 per gli altri lotti; pertanto sarà probabilmente necessario stipulare un contratto ponte con Trenitalia s.p.a. in coerenza con gli obiettivi di contenimento della spesa.

Con riferimento ai servizi su gomma, nel periodo 2016-2018 andranno in scadenza vari contratti affidati tramite procedura di gara nell’anno 2010 e pertanto, stante l’attuale normativa europea di riferimento, saranno bandite le opportune procedure di gare con riferimento ai bacini; in alternativa sarà possibile procedere al rinnovo per una durata massima pari alla metà di quella prevista nei relativi contratti in scadenza.

2.1.2. Evoluzione della situazione economica e finanziaria dell’Ente rispetto ai parametri della DEFR

L’Agenzia per la mobilità piemontese (AMP) nel triennio 2016/2018, in particolare nell’anno 2016, dovrà dare piena attuazione alla riforma disposta dalla Regione Piemonte nell’ambito dei servizi di trasporto pubblico locale tramite l’art. 21 della legge regionale 27 gennaio 2015, n. 1 “Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale” e quindi, da un punto di vista finanziario, dovrà gestire un bilancio più che raddoppiato rispetto al 2014.

Le risorse derivanti dai trasferimenti regionali continueranno a costituire l’entrata principale del bilancio dell’Agenzia, pesando in termini percentuali per oltre il 95% e conseguentemente l’evoluzione finanziaria dell’Agenzia è determinata in massima parte dall’andamento finanziario e dalle scelte di bilancio della Regione. Inoltre, la copertura degli oneri di funzionamento dell’Agenzia è anch’essa determinata dai trasferimenti regionali: ai sensi dell’art. 26, comma 3, della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, così come modificato dalla suddetta legge regionale n. 1/2015, una somma non superiore all’1% delle somme previste dalla Regione per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, deve essere destinata agli oneri di funzionamento dell’Agenzia della mobilità piemontese.

La seconda fonte di entrata del bilancio è il rimborso IVA da parte dello Stato sui pagamenti effettuati quale corrispettivo dei contratti di servizio inerenti i servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario; tale entrata è interamente destinata dall’Agenzia a copertura dei suddetti contratti di servizio ed è

quantificabile per l'anno 2016, con riferimento all'importo complessivo delle compensazioni degli obblighi di servizio nei contratti di servizio di tpl, in un valore lievemente inferiore al 4,47%.

Si registra tuttavia una lieve componente di incertezza relativamente alla quantificazione di tale entrata a partire dal 2017, essendo questa inversamente correlata all'andamento della percentuale della compartecipazione all'IVA riconosciuta dalla Stato alle Regioni ed essendo l'attuale percentuale vigente solo sino al 2016; infatti, ai sensi dell'art 4, comma, del D.Lgs. n. 68/2011 e s.m.i., a decorrere dal 2017 le modalità di attribuzione del gettito della compartecipazione IVA alle Regioni a statuto ordinario verranno stabilite in conformità con il principio di territorialità, sulla base delle modalità applicative che verranno stabilite con decreto di natura non regolamentare del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Un'ulteriore fonte di entrata è costituita dagli eventuali trasferimenti da parte degli Enti locali volti a finanziare servizi di trasporto aggiuntivi rispetto a quelli finanziati dal fondo regionale trasporti. La previsione attuale di tali maggiori servizi richiesti è di circa 6 milioni annui.

Premesso quanto sopra, l'andamento finanziario ed economico dell'Agenzia con riferimento al prossimo triennio si profila relativamente stabile, anche in virtù di un avanzo di amministrazione 31.12.2015 stimabile, in termini prudenziali, in 7 milioni di Euro di cui:

- Euro 2,5 milioni vincolati alla costituzione del fondo di dotazione istituito per un pari importo nell'anno di costituzione dell'Agenzia (2003) e che subirà una riduzione a seguito delle modifiche apportate alla convenzione assestandosi su Euro 1,45 milioni ;
- Euro 4,5 milioni accantonati in apposito fondo per passività potenziali collegate alla gestione dei contratti di servizio.

2.2. Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità

Nei paragrafi che seguono vengono esposti alcuni dati e indicatori ritenuti significativi per la comprensione del funzionamento del sistema di mobilità a livello regionale.

In questa prima edizione del DUP non è stato possibile completare tutte le serie storiche a livello regionale in quanto il territorio di competenza dell'Agenzia si sta ampliando solo da quest'anno da un ambito esclusivamente metropolitano ad uno che comprende l'intera Regione e sono in corso di acquisizione, elaborazione e analisi i relativi dati caratteristici.

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

2.2.1. Territorio e popolazione

Macroarea	Superficie (km ²)	Popolazione residente al 31/12/2013 (migliaia)	Densità (abitanti/kmq)	Superficie urbanizzata (kmq)	% di urbanizzato
Regione Piemonte	25389	4.437	175	1755	6,91%
Bacino Città Metropolitana di Torino (315 comuni)	6827	2.298	337	605	8,86%
Area metropolitana torinese (32 comuni)	838	1.553	1853	228	27,21%
di cui Torino	130	902	6940	76	58,46%
di cui Cintura	708	651	920	152	21,47%
Bacino Sud (Cuneo)	6896	592	86	357	5,18%
Bacino Sud-Est (Asti-Alessandria)	5069	654	129	213	4,20%
Bacino Nord-Est (Biella,Novara,Verbania,Vercelli)	6596	893	135	432	6,55%

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

L'area metropolitana ha una superficie di 838 Km². Il comune di Torino si estende per 130 km², pari al 15% dell'intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai 7 mila abitanti per km² di Torino si passa ai 2.400-2.900 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/km² di Carignano.

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

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

Si evidenzia come tutti gli altri bacini hanno indicatori inferiori alla media regionale.

2.2.2. Tasso di motorizzazione privata

Autovetture / abitante	2004	2013
Torino	0,65	0,62
Area metropolitana torinese	0,63	0,62
Provincia di Torino	0,65	0,62
Provincia di Alessandria	0,63	0,64
Provincia di Asti	0,63	0,65
Provincia di Biella	0,68	0,69
Provincia di Cuneo	0,62	0,66
Provincia di Novara	0,63	0,62
Provincia del Verbano-Cusio-Ossola	0,62	0,63
Provincia di Vercelli	0,64	0,65
Regione Piemonte	0,64	0,64

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

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) degli abitanti dell'area metropolitana e quello del comune di Torino sono pressoché equivalenti. Si contano infatti 615 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nell'area metropolitana contro 616 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nel Comune di Torino. A livello regionale esso è lievemente diminuito dalle 640 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti del 2004 alle 637 del 2013.

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

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

Regione Piemonte

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

Fonte: Indagini IMQ

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

Di seguito il dettaglio 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%

Città Metropolitana 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

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

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

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.

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

Nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta valori più elevati ed un andamento crescente nel periodo 2004 - 2013.

Un raffronto analogo è in fase di sviluppo per i singoli bacini.

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

2.2.4.1. Offerta di trasporto pubblico

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ¹
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15
Metropolitana ²	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,42
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,97	4,55	4,70	4,51
Sostitutivi ferroviari	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42 ³	0,40	0,35
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	67,19	66,54	66,42	66,91	62,80	58,36	56,19

Fonte: Consuntivi di esercizio

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

2.2.4.2. Passeggeri trasportati

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77	4,02
Contratti Bus e Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	201,00	191,68	204,74
– di cui Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75	39,82
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	13,02	13,58	14,48	15,28
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	186,45	189,67	193,52	210,11	218,59	209,93	224,05

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

Nella tabella dei passeggeri del servizio urbano sono riportati come di consueto i dati basati sulle rendicontazioni delle Aziende che utilizzano i metodi consueti di stima (passeggeri ricavati dai titoli di viaggio venduti e dai coefficienti di fruizione degli stessi). In realtà la rilevante riorganizzazione dei servizi attuata negli ultimi esercizi ha portato ad alcune modifiche nel comportamento dei viaggiatori. Grazie ai dati dell'indagine IMQ 2013 si cercherà di meglio interpretare il comportamento degli utenti e di verificare in che misura i metodi di stima basati sui titoli di viaggio sono attendibili.

¹ Preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

² Treni*Km (per ottenere i "Km Convenzionali" occorre moltiplicare il dato per 4).

³ 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.

2.2.4.3. Dati economici

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ⁴
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana ⁵	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	22,17	21,81
Contratti Bus e Tram Urbani	172,19	174,81	175,80	173,32	162,07	152,08	148,46
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,71	64,68	70,61	66,45
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	243,16	246,53	247,57	254,56	255,17	250,40	242,03

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ⁶	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	13,07	12,70
Contratti Bus e Tram Urbani	161,51	164,09	165,00	162,52	151,27	141,20	137,56
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,14	44,24	46,00	52,43
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	207,35	211,37	212,28	216,17	214,90	205,81	198,00

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47	1,32
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,34	0,32
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,95	0,93	0,84	0,72	0,71	0,67
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	3,54	3,46	2,78
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	1,04	1,04	1,03	0,98	0,88	0,89	0,83

Ricavi da traffico	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	12,39	12,04
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	92,35	94,99	102,91	116,75	111,34

⁴ preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

⁵ fino al 2011 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda, dal 2012 sono contrattuali.

⁶ Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura) ⁷	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	49,2%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,6%	29,9%	30,3%	32,4%	37,0%	37,2%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	21,9%	20,7%
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	30,4%	30,9%	32,3%	35,2%	35,1%

2.2.5. Dati di produzione e indicatori sul resto Piemonte

Le serie storiche sui dati statistici per i contratti TPL trasferiti o in via di trasferimento dalle altre province sono in via di acquisizione ed elaborazione.

Si riportano di seguito i dati sulle percorrenze chilometriche 2010-2013 per gli Enti soggetti di delega.

PROVINCE – Percorrenze chilometriche	2010	2011	2012	2013
ALESSANDRIA	8.717.336	8.551.477	8.697.701	7.946.443
ASTI	4.786.598	4.759.396	4.696.301	4.483.770
BIELLA	3.209.207	3.054.386	2.655.239	2.306.006
CUNEO	12.192.727	12.139.128	12.341.066	12.184.745
NOVARA	4.216.996	4.090.487	3.537.154	3.765.616
TORINO (comprende comuni Ivrea e Pinerolo)	24.231.179	23.596.386	22.074.150	22.594.877
VCO (comprende comune di Verbania)	4.126.404	3.919.615	3.983.952	4.298.173
VERCELLI	4.183.666	3.872.550	3.435.677	2.964.681
TOTALE	65.664.113	63.983.425	61.421.240	60.544.311

Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità

COMUNI – Percorrenze chilometriche	2010	2011	2012	2013
ALBA	439.920	440.755	398.989	380.527
ALESSANDRIA	1.980.127	2.387.756	2.172.138	1.966.899
ASTI	1.532.696	1.473.671	1.428.837	1.207.790
BIELLA	543.688	462.904	460.187	269.933
BRA	483.250	481.850	452.444	398.543
CASALE MONFERRATO	296.230	296.515	288.544	240.398
CUNEO	2.755.450	2.652.107	2.340.459	2.340.543
NOVARA	2.747.792	2.812.973	2.781.330	2.530.260
VERCELLI	427.386	434.168	441.557	421.828
TOTALE	11.206.539	11.442.699	10.764.485	9.756.721

Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità

⁷ Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

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

Infrastrutture e Trasporti

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

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

La ripartizione del 10% delle risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale avverrà previa verifica del raggiungimento degli obiettivi relativamente al soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, al rapporto Ricavi/Costi, e a livelli occupazionali appropriati. Tali indicatori dovranno essere pertanto costantemente monitorati.

Bacino Nord est		2012	2013	2014
Produzione		17.634.590	16.576.870	15.601.213
Ricavi	R	15.001.330	15.814.454	16.511.133
Corrispettivi	C	33.439.645	31.834.055	30.564.751
Infrastruttura	I	413.856	398.719	517.180
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	33.025.789	31.435.336	30.047.571
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	31,2%	33,5%	35,5%
Passeggeri trasportati		18.675.762	18.268.804	17.048.668
Addetti		705	757	660

Bacino Sud Est		2012	2013	2014
Produzione		16.002.455	15.954.529	13.656.142
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249
Corrispettivi	C	29.934.608	29.413.554	29.497.934
Infrastruttura	I	483.946	433.449	630.809
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	29.450.663	28.980.105	28.867.125
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	27,7%	28,2%	27,4%
Passeggeri trasportati		13.649.284	11.325.652	10.341.323
Addetti		625	649	601

Bacino Sud		2012	2013	2014
Produzione		14.567.866	14.229.465	14.070.822
Ricavi	R	12.078.319	13.108.228	13.436.564
Corrispettivi	C	25.672.683	25.519.597	25.423.659
Infrastruttura	I	207.713	279.257	160.549
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	25.464.970	25.240.340	25.263.110
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	32,2%	34,2%	34,7%
Passeggeri trasportati		16.075.789	16.044.240	14.473.659
Addetti		486	490	480

Bacino Metropolitano		2012	2013	2014
Produzione		88.929.790	83.382.089	81.714.589
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380
Corrispettivi	C	252.447.136	230.652.898	237.203.960
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	231.579.452	208.660.780	215.986.738
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,6%	36,3%	35,5%
Passeggeri trasportati		255.665.133	260.236.518	266.781.060
Addetti		5.035	4.950	4.899

Ferrovie		2012	2013	2014
Produzione		19.980.987	19.423.301	19.159.405
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	159.366.539	150.334.320	148.101.112
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%
Passeggeri trasportati		43.556.882	46.543.308	49.936.696
Addetti		2.355	2.246	2.083

Regione Piemonte		2012	2013	2014
Produzione		157.115.687	149.566.254	144.202.171
Ricavi	R	250.317.758	245.540.372	252.639.217
Corrispettivi	C	567.129.041	534.187.273	534.988.361
Infrastruttura	I	88.241.628	89.536.392	86.722.705
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	478.887.413	444.650.882	448.265.656
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,3%	35,6%	36,0%
Passeggeri trasportati		347.622.850	352.418.522	358.581.406
Addetti		9.206	9.092	8.723

2.2.7. 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.

2.2.7.1. 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 la seguente.

residenza	Campione (Interviste)	Popolazione > 10 anni	Tasso di Campionamento
Torino	8240	827471	1,00%
Cintura di Torino	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%

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 la maggior quota di mercato della Provincia di Torino che è trainata dal dato dell'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).

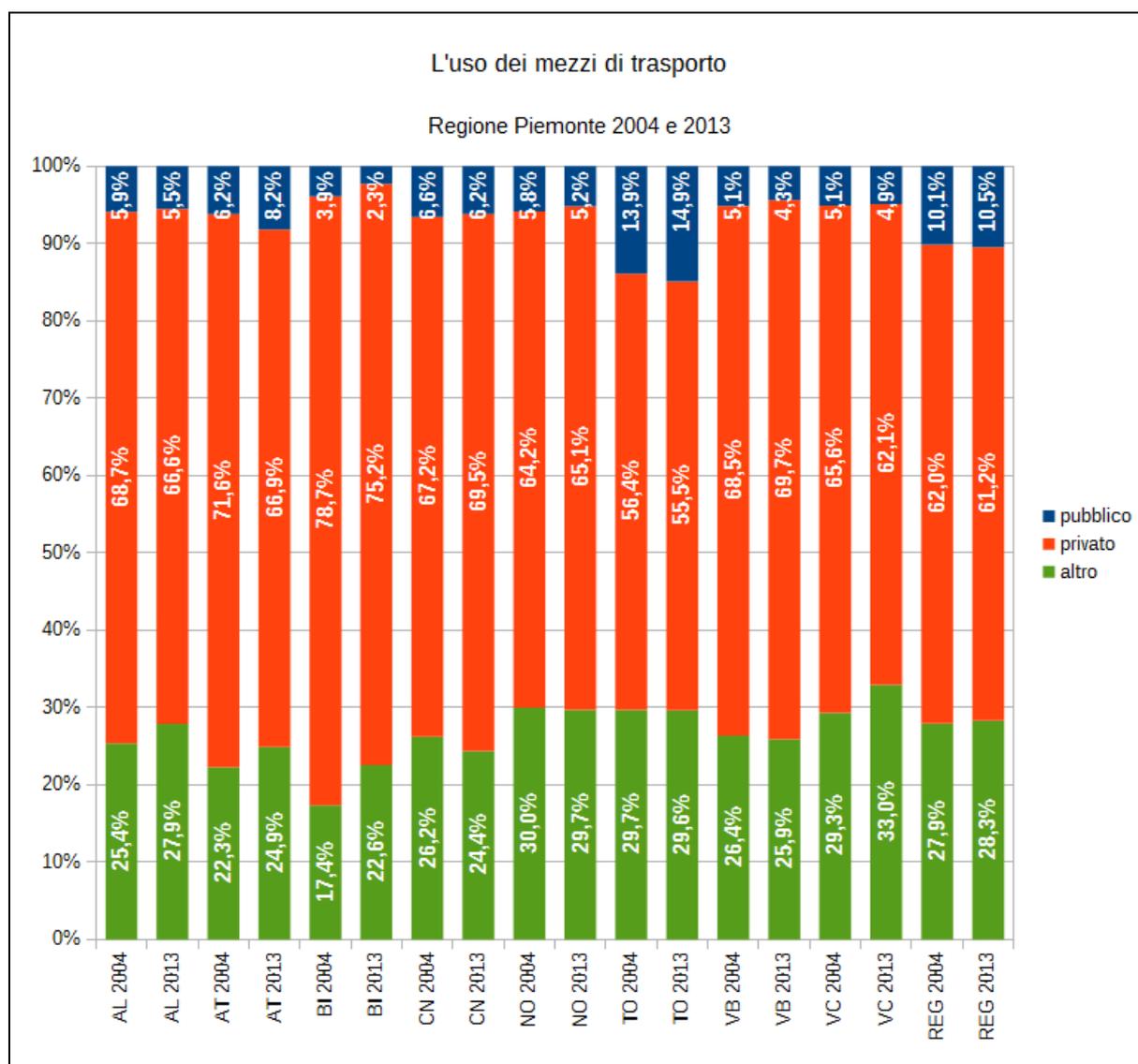


Figura 1 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

2.2.7.2. 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 (6,75) 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.

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).

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)

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

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

2.2.7.3. 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.

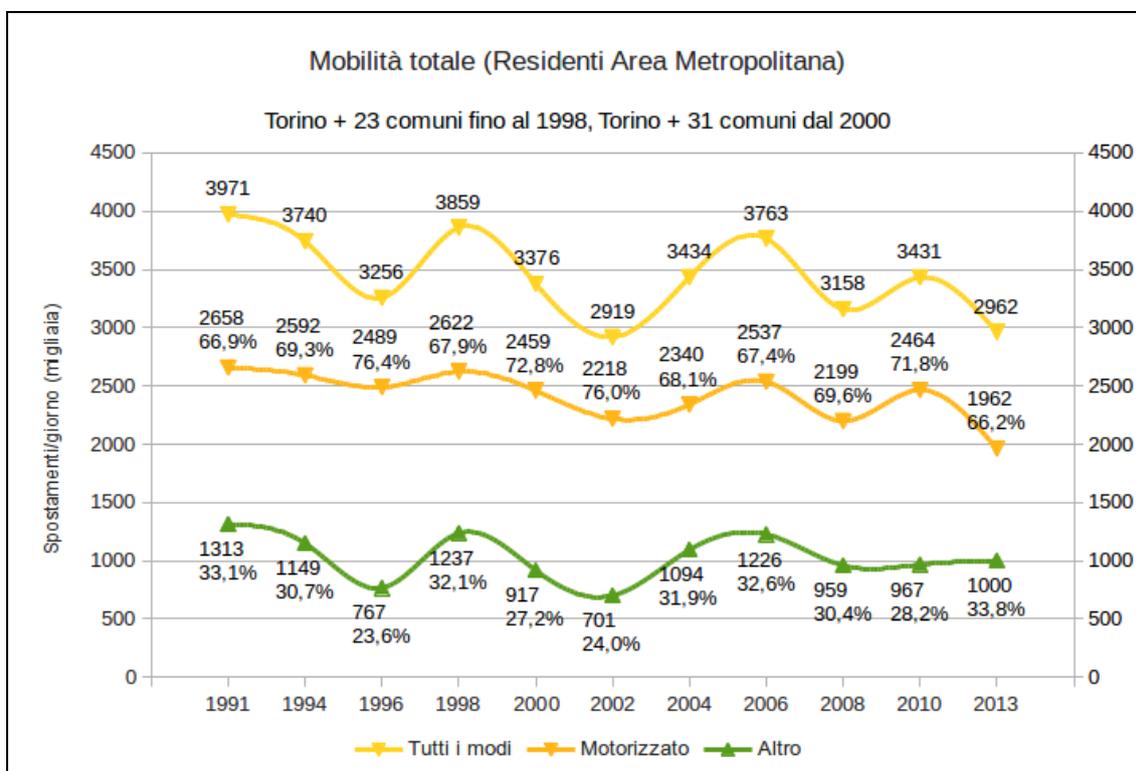


Figura 2 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

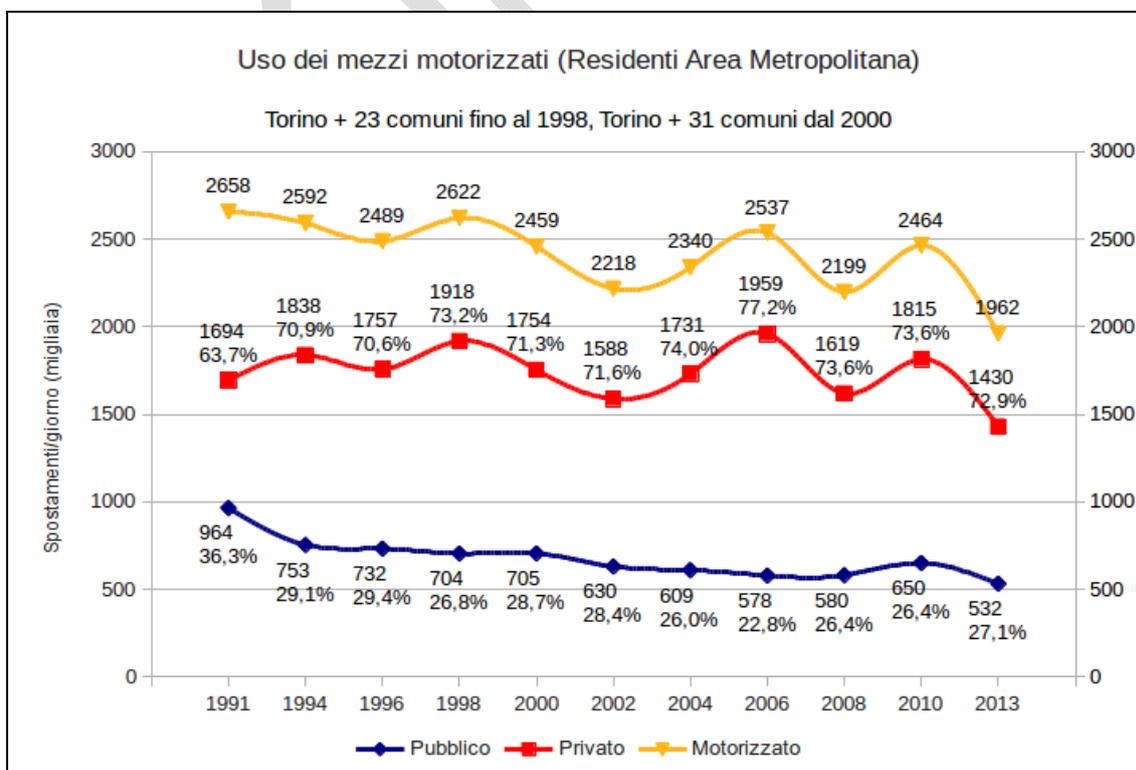


Figura 3 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

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 2).

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 3).

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.

2.2.7.4. 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 4). 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).

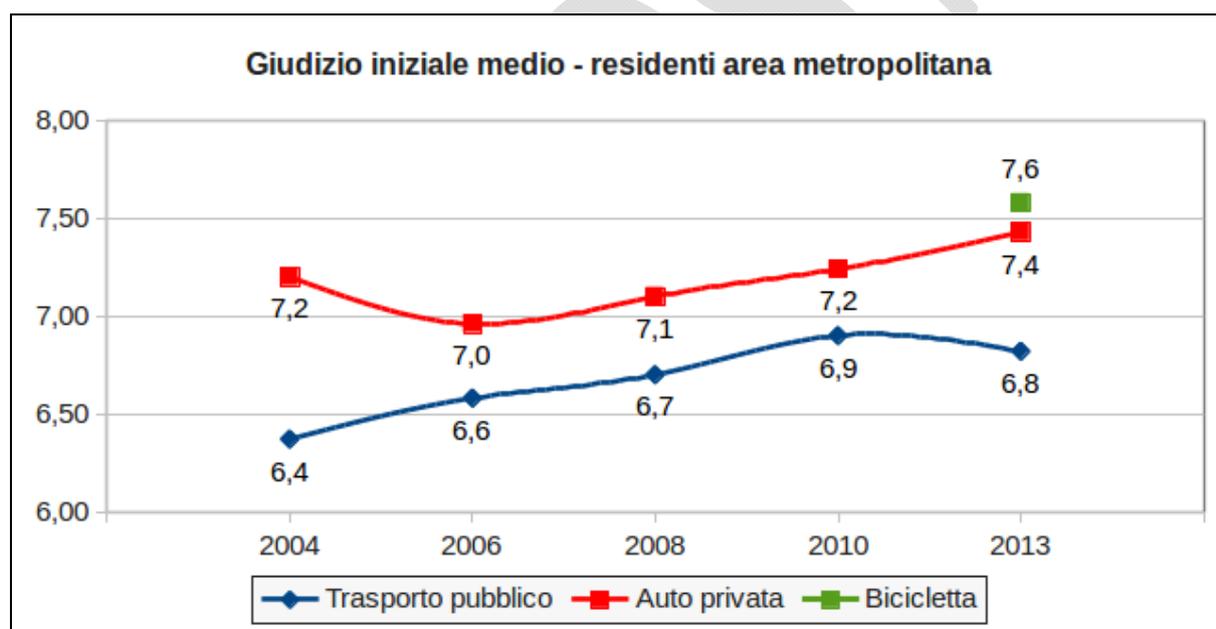


Figura 4 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

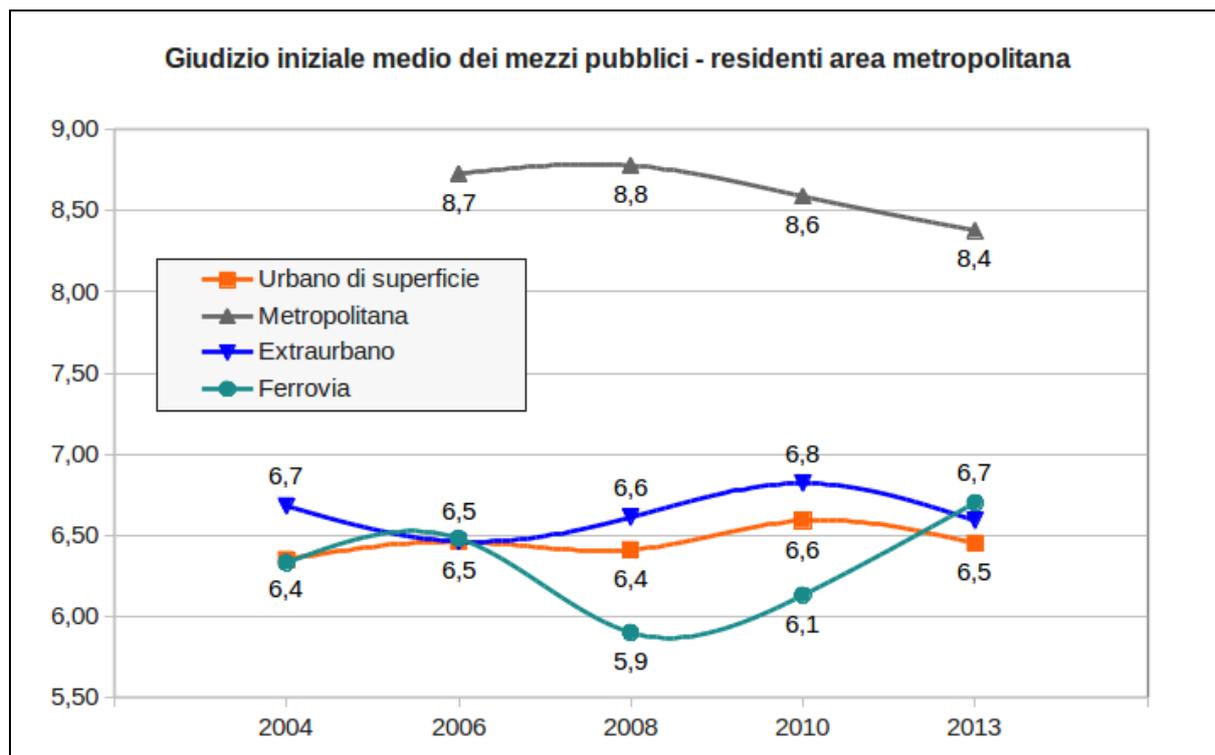


Figura 5 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 5 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.

2.2.8. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

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

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

2.2.8.1. Servizio ferroviario metropolitano

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

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

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

Confronti pluriennali

Il confronto temporale più significativo è quello sul traffico (passeggeri*km); va però fatto rilevare che non per tutte le linee risulta possibile un confronto tra le situazioni “ante” e “post” attivazione Sfm; ciò a causa delle differenti missioni (differenti origini e destinazioni, differenti località di fermata) dei treni nelle due situazioni.

È possibile un confronto pienamente significativo fra i valori 2013 e 2014 dei passeggeri*km delle linee SfmA e Sfm1 (ottenuti dai dati di frequentazione forniti da GTT) e delle linee Sfm2, Sfm3, Sfm4 (ottenuti dai dati di carico medio/treno forniti da Trenitalia).

Per le linee SfmA e Sfm1 è possibile un confronto significativo anche con i valori del 2011 e 2012 desunti dai dati riepilogativi GTT; per la linea Sfm3 è possibile un confronto sufficientemente significativo con i valori del 2011 e 2012 desunti dai dati cartacei Trenitalia aggregati per quadro orario.

L'istogramma che segue rappresenta graficamente i passeggeri saliti annui per linea. Nel 2011 e nel 2012 non erano attive le linee SFM nella configurazione attuale, tuttavia sono state evidenziate le frequentazioni di servizi precedenti all'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano.

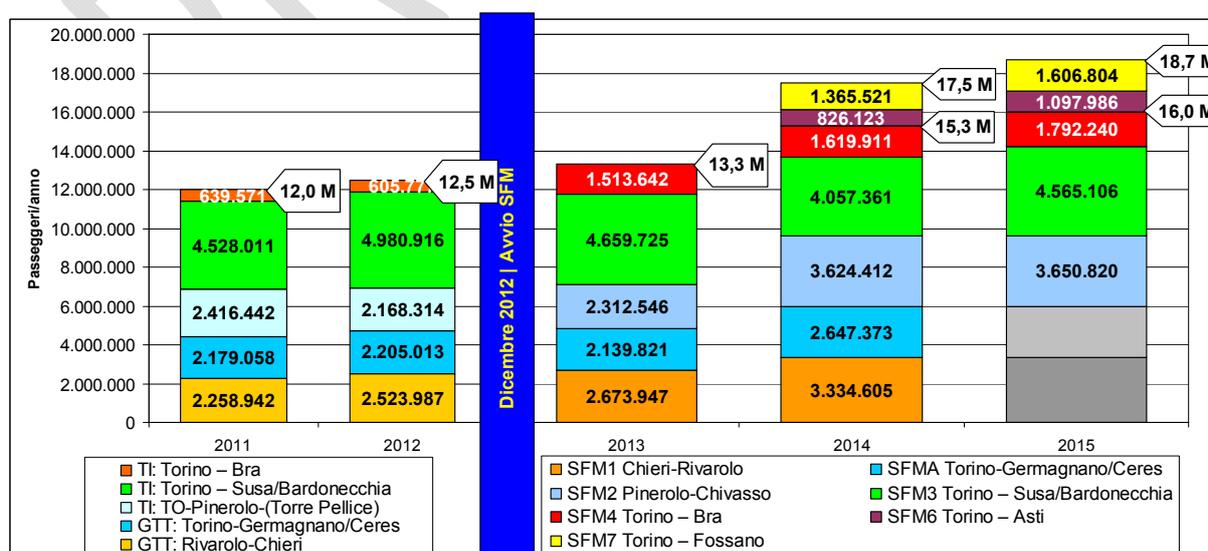


Figura 6 - Passeggeri annui linee SFM

Per l'anno 2015 non sono ancora disponibili i dati relativi ai servizi eserciti da GTT (sfmA Torino-Germagnano/Ceres e sfm1 tratta Torino-Rivarolo/Pont), mentre sono stati elaborati quelli dei servizi di competenza di Trenitalia, assumendo pari al 2014 quelli delle linee sfm1 e sfmA (colore grigio).

Rispetto al 2014, si evidenzia nel 2015 un lieve incremento di domanda sulla linea sfm2 Pinerolo-Chivasso che passa da 3,62 a 3,65 milioni di pax/anno. Più consistente appare l'incremento sulla linea sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia che passa da 4,05 a 4,56 milioni di pax/anno con un incremento del 13%. Cresce la domanda anche sulla linea sfm4 Torino-Bra che passa da 1,62 a 1,79 milioni di pax/anno (incremento del 10%). Infine la linea sfm6 Torino-Asti che passa da 0,9 a 1,1 milioni di passeggeri/anno e la sfm7 Torino-Fossano che passa da 1,36 a 1,6 milioni di passeggeri/anno.

2.2.8.2. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

Di seguito l'elaborazione dei passeggeri*Km espansi all'anno per l'insieme dei servizi ferroviari della Regione Piemonte gestiti da Trenitalia. Per consentire un confronto pluriennale con gli anni 2011 e 2012 in cui il SFM non era ancora attivo e le direttrici ferroviarie erano ancora quelle "storiche", i servizi confluiti nel SFM nel periodo 2013-2014 sono così ripartiti: le direttrici Torino-Chieri, Torino-Pinerolo, Torino-Susa/Bardonecchia nel raggruppamento "sfm1-3", i servizi confluiti nelle linee sfm4 (Torino-Bra), sfm6 (Torino-Asti) e sfm7 (Torino-Fossano) nel raggruppamento "Totale SUD". Nei prossimi anni sarà possibile presentare le serie pluriennali dal 2014 in poi suddivise tra le linee SFM, i servizi regionali veloci (RV) e quelli regionali (R).

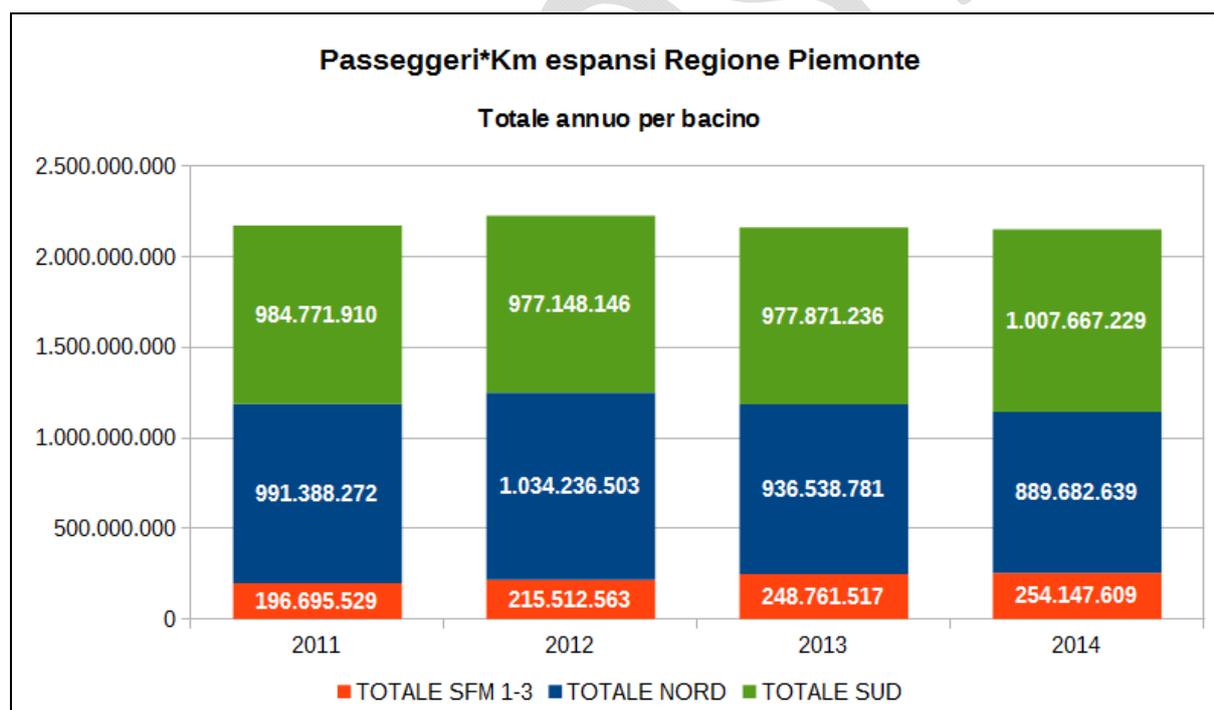


Figura 7 - Passeggeri*Km servizi ferroviari Trenitalia per bacino storico

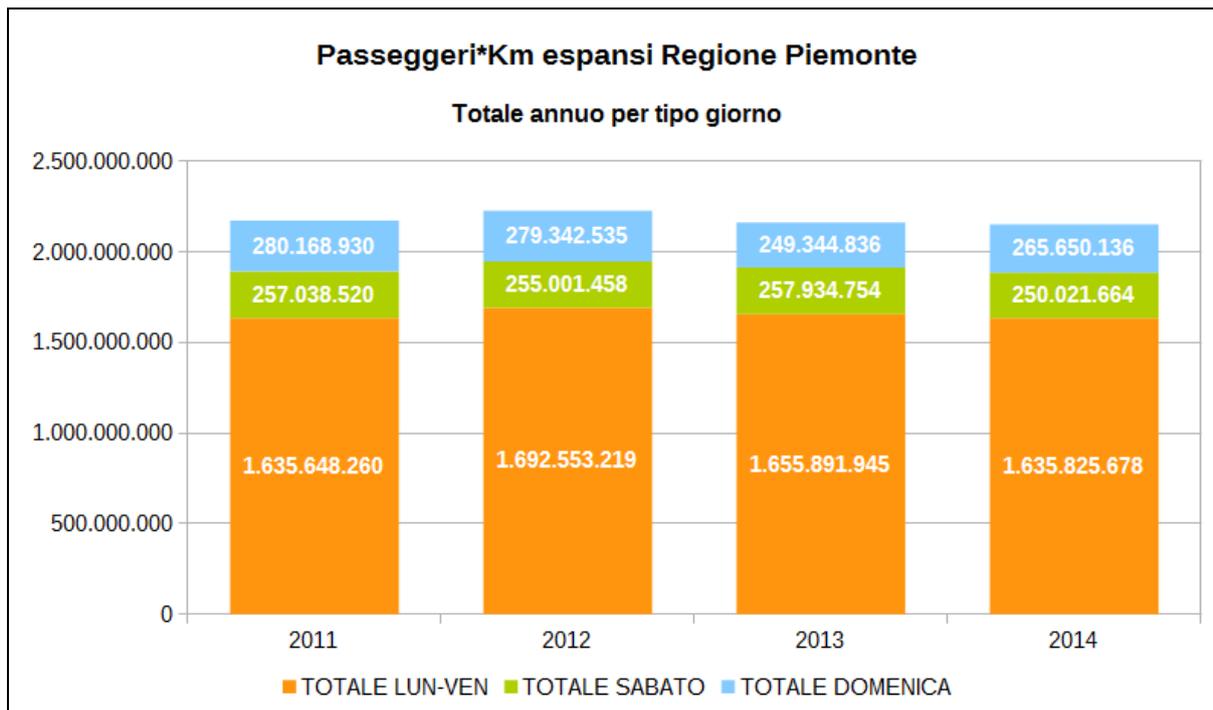


Figura 8 - Passeggeri*Km servizi ferroviari Trenitalia per tipo giorno

2.2.8.3. Servizi automobilistici su gomma – linee ordinarie

La figura che segue mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani di competenza dell'Agenzia per il periodo 2004-2014.

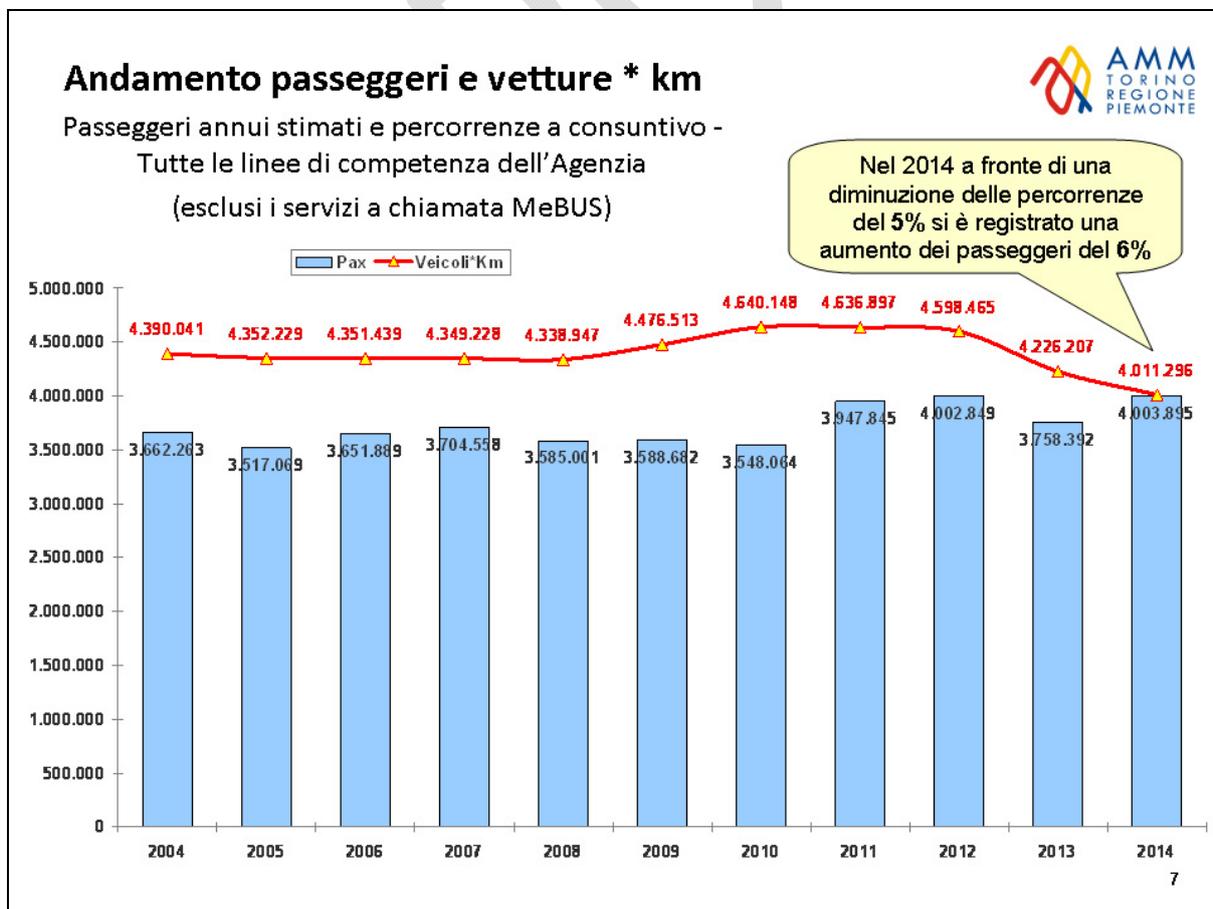


Figura 9 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (AMM)

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

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

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese denominati "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2015.

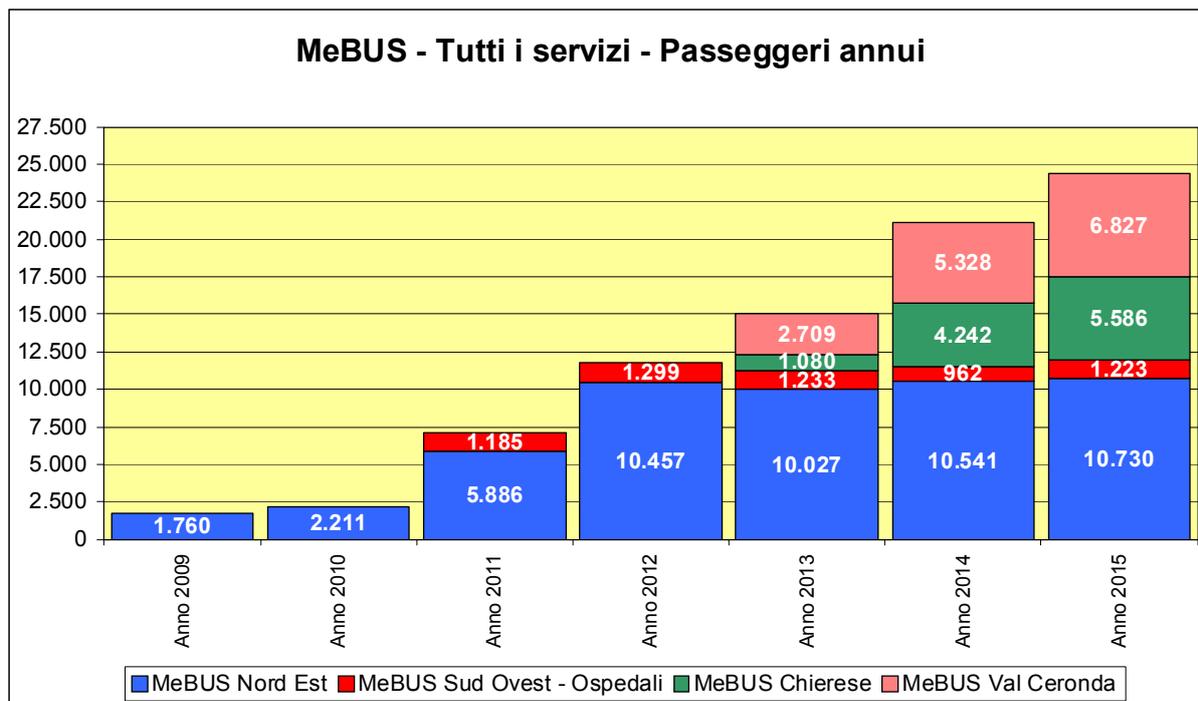


Figura 10 - Frequentazioni bus a chiamata bacino metropolitano

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".

2.2.8.5. 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.

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSter				StarNotte / StarNoCar		Tot ale		
			n° corse/anno	n° corse/notte	pax/anno	pax/notte	pax/corsa	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	11.213	101,0	132.293	1.192	12	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	10.966	101,5	183.322	1.697	17	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	11.519	106,7	234.835	2.174	20	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	11.813	107,4	286.870	2.608	24	3.780	34	290.650	2.642
24-giu-12	16-giu-13	110	11.808	107,3	297.863	2.708	25	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	12.072	104,1	372.378	3.210	31			372.378	3.210
23-giu-14	21-giu-15	112	12.508	111,7	361.292	3.226	29			361.292	3.226
delta 2014/15-2013/14		-4	436	7,6	-11.086	16	-2	0	0	-11.086	16
delta 2014/15-2008/09		1	1.295	10,7	228.999	2.034	17	-10.130	-91	218.869	1.943
delta% 2014/15-2013/14		-3,4%	3,6%	7,3%	-3,0%	0,5%	-6,4%			-3,0%	0,5%
delta% 2014/15-2008/09		0,9%	11,5%	10,6%	173,1%	170,7%	144,8%	-100,0%	-100,0%	153,7%	151,4%

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

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte, a parte un minimo relativo di meno di 2.700 passeggeri/notte in corrispondenza del 24 giugno 2013, ha continuato a crescere fino a raggiungere il massimo assoluto di quasi 3.400 passeggeri/notte in corrispondenza del 9 novembre 2014.

Dopo tale data l'andamento ha manifestato una tendenza alla diminuzione con un minimo relativo di circa 3.200 passeggeri/notte in corrispondenza del 18 aprile 2015.

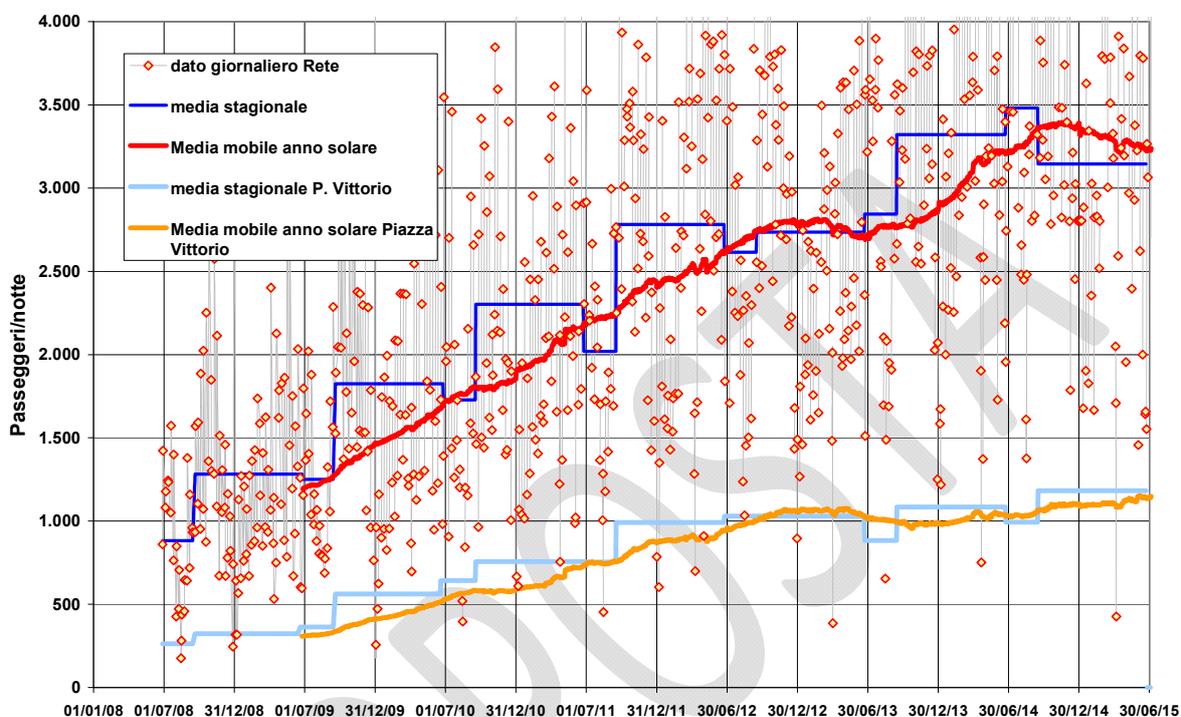


Figura 11 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

2.2.9. Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell’Agenzia

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

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

Con 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’art. 8 della l.r. 1/2000 prevede che il consorzio gestisca tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti.

L’art. 3 dello Statuto dell’Agenzia, prevede che gli enti aderenti possano esercitare tramite l’Agenzia funzioni di propria competenza in materia di mobilità e svolgere qualsiasi attività ritenuta necessaria al fine del raggiungimento degli scopi istituzionali.

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.

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.

Il Programma Servizio TPL dovrà quindi essere articolato per bacini.

2.2.9.1. Proposta di programma Triennale della Regione Piemonte 2016-2018

In aggiunta a quanto sopra l'attività dell'Agenzia attuerà gli indirizzi delineati nel documento PROPOSTA DI PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2016-2018 redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015.

In particolare, l'Agenzia della Mobilità Piemontese assicurerà continuità e unitarietà alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico perseguendo un percorso coordinato e partecipato dagli enti territoriali.

Nei primi mesi del 2016 l'Agenzia approfondirà i contenuti del programma triennale attraverso il confronto sia in sede di Assemblea, sia in sede di Assemblea di Bacino; gli esiti del confronto e degli approfondimenti, che confluiranno nel programma triennale della Regione Piemonte, costituiranno anche elementi di integrazione del presente Documento Unico di Programmazione.

2.2.9.2. I contratti di servizio

Di seguito si riportano i contratti di servizio originariamente di competenza dell'AMP e quelli trasferiti nel 2015.

Impresa - denominazione	Contratto - numero di repertorio
Contratti ferroviari	
TRENITALIA S.P.A.	Rep.n. 165 -- contratto AMM - Trenitalia 2011-2016
TRENITALIA S.P.A.	REP.N. 16255 del 28/06/2011 (convenzione AMP e Regione Piemonte -- per trasferimento titolarità del contratto, a far data dal 01/08/2015)
GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	REP.N. 79/2006 AREA CANAVESE SFM 1 e SFM A
Contratti TPL urbano ed extraurbano	
GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	REP.N. 686 URBANO DI TORINO (La durata del contratto, inizialmente prevista per un periodo di 10 anni, è stata prolungata di 5 anni con atto sottoscritto tra le parti il 29 novembre 2013)
EXTRA.TO S.Cons.a r.l.	REP.N. 174 EXTRAURBANO AREA METROPOLITANA
CA.NOVA S.P.A.	REP.N. 190 URBANO SETTIMO TORINESE
EXTRA.TO S.Cons.a r.l.	Provincia di Torino - Rep.n.13689 del 22.12.2010 (convenzione AMP e Città Metropolitana di Torino del 15.10.2015 - atto di approvazione CDA n. 12 del 23.09.2015) trasferimento della titolarità del contratto dal 1.10.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Provincia di Cuneo - Rep.n.19875 del 30.03.2010 (convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Comune di Alba - Rep.n.11805 del 28.12.2010 (convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015

CONSORZIO GRANDA BUS	Comune di Bra - Rep.n.18358 del 26.05.2011(convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Comune di Cuneo - contratto trasferito in data 31.07.2015 al Rep.n.19875 del 30.03.2010 della Provincia di Cuneo (convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015
A.T.A.P. S.P.A. AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	CIG 5522047955 Provincia di Vercelli - convenzione AMP e Provincia del 31.12.2016 - atto di approvazione CDA n. 21 del 30.12.2016 - trasferimento titolarità del contratto dal 1.03.2016; proroga AMP con DD 67 del 29/2/2016 Servizi di trasporto extraurbano della Provincia di Vercelli.
BARANZELLI NATUR SRL	CIG 55221194C1 Provincia di Vercelli - convenzione AMP e Provincia del 31.12.2016 - atto di approvazione CDA n. 21 del 30.12.2016 - trasferimento titolarità del contratto dal 1.01.2016 Servizi di trasporto extraurbano della Provincia di Vercelli: autolinee Santhià - Romagnano Sesia, Borgosesia - Borgomanero, Vercelli - Confienza, Alagna - Milano, Borgosesia – Breia.
S.T.A.C. SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI S.R.L.	Provincia di Vercelli - convenzione AMP e Provincia del 31.12.2016 - atto di approvazione CDA n. 21 del 30.12.2016 - trasferimento titolarità del contratto dal 1.01.2016 Servizi di trasporto extraurbano della Provincia di Vercelli: autolinee Casale Monferrato - Vercelli, Vercelli - Rive, Casale Monferrato - Stroppiana - Vercelli, Casale Monferrato – Torino.

2.3. Il quadro delle condizioni interne

2.3.1. Le risorse umane disponibili

Analisi caratteri qualitativi / quantitativi (dati al 1/1/2015)

Numero totale personale	19
Età media del personale:	45,5 anni
Età media dei dirigenti:	52 anni
Tasso di crescita unità di personale negli anni (2014 su 2013)	-13.2%
% di dipendenti in possesso di laurea:	79%
% di dirigenti in possesso di laurea	100%
ore di formazione (media 2014)	48 ore
Turnover del personale	-13.2%

Portafoglio titoli

Tipologia titolo	Numerosità
Dottorato di ricerca	1
Master post universitario	5
Abilitazione professionale	7
Laurea	14
Laurea triennale	1
Licenza media superiore	3
Scuola dell'obbligo	1

Analisi benessere organizzativo

Tasso di assenze (anno 2014)	20,00%
Tasso di dimissioni premature	13% ⁸
Tasso di richieste di trasferimento	0
Tasso di infortuni (anno 2014)	0%
% di dipendenti assunto a tempo indeterminato <i>Percentuale calcolata sui presenti al 01/01/2015</i>	100%

⁸ Trattasi di due dimissioni anticipate di personale assunto con contratto a tempo determinato e una mobilità in uscita presso altro ente pubblico.

Sul sito internet dell’Agenzia all’indirizzo <http://www.mtm.torino.it/it/amministrazione-trasparente/piano-della-performance/benessere-organizzativo?searchterm=benessere+organ> sono inoltre pubblicati i risultati del primo questionario sul benessere organizzativo dei dipendenti dell’Agenzia (anno 2014).

Analisi di genere

% di dirigenti donne	0%
% di donne rispetto al totale del personale	37%
Età media del personale femminile	43 anni
% di donne laureato rispetto al totale personale donne	57%
ore di formazione donne (media 2014)	54 ore

Con determinazione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013, è stato costituito il “Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG)” dell’Agenzia.

Alla costituzione del CUG si è provveduto in ottemperanza a quanto previsto dall’art. 57, comma 1 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come introdotto dall’art. 21 della Legge 4 novembre 2010, n. 183.

Tale norma dispone, infatti, che le pubbliche amministrazioni costituiscano al proprio interno, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, il predetto Comitato e prevede che il CUG sostituisce, unificandone le competenze in un solo organismo, i comitati per le pari opportunità e i comitati paritetici sul fenomeno del mobbing, costituiti in applicazione della contrattazione collettiva, dei quali assume tutte le funzioni previste dalla legge, dai contratti collettivi relativi al personale delle amministrazioni pubbliche o da altre disposizioni.

L’art. 57 comma 03 stabilisce i compiti del CUG che , *“[...] all'interno dell'amministrazione pubblica, ha compiti propositivi, consultivi e di verifica e opera in collaborazione con la consigliera o il consigliere nazionale di parità. Contribuisce all'ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico, migliorando l'efficienza delle prestazioni collegata alla garanzia di un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e dal contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica per i lavoratori”*

L’istituzione del CUG presso l’Agenzia risponde in pieno alla finalità di ottimizzare la produttività del lavoro: un ambiente di lavoro in grado di garantire pari opportunità, salute e sicurezza, infatti, è elemento imprescindibile per ottenere un maggior apporto dei lavoratori e delle lavoratrici, sia in termini di produttività sia di appartenenza.

Il CUG dell’Agenzia è impegnato nei compiti previsti dalla normativa di riferimento ed in particolare nel monitoraggio e nella verifica di effettività del Piano delle Azioni Positive (P.A.P.) 2013-2015 approvato dall’Agenzia con la citata deliberazione n. 24/2013. Con riferimento al P.A.P., il Comitato avrà un ruolo propositivo ai fini di apportare, nel corso del triennio, eventuali modifiche, integrazioni ed ampliamenti alle azioni nello stesso indicate.

Infatti, con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.° 23 del 30/12/2015 è stato approvato il P.A.P. (Piano triennale di Azioni Positive) per il periodo 2016/2018. che impegnerà l’Amministrazione, anche attraverso la consultazione del C.U.G., a dare attuazione alle azioni positive espresse nello stesso nei confronti del personale dipendente.

2.4. Indirizzi e obiettivi strategici

Il 12 novembre 2015 costituisce un punto di discontinuità nell'azione dell'Agenzia della mobilità che da "metropolitana e regionale" diviene "piemontese" acquisendo formalmente le competenze di programmazione, amministrazione e controllo dei servizi di trasporto pubblico (ferroviari, funicolari ed automobilistici) in precedenza assegnati ad altri soggetti di delega da parte della Regione Piemonte (vedi successivo punto 2.1).

Quindi, mentre per l'area metropolitana di competenza "storica" costituita da Torino e 31 Comuni cintura è possibile il riferimento, in continuità o discontinuità, agli indirizzi pregressi, ciò non è possibile per il resto del Bacino di Torino e per gli altri 3 bacini Cuneo, Sud-Est (Alessandria e Asti) e Nord-Est (Biella, Novara, Verbanco-Cusio-Ossola e Vercelli) di nuova competenza.

2.4.1. Il Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale

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

Il servizio obiettivo previsto è:

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

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2011 con la linea FM3. Con la piena operatività del passante di Torino, dicembre 2012 è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni. Il servizio è articolato su cinque linee: SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri, SFM2 Pinerolo-Chivasso, SFMA Torino-Aeroporto di Caselle-Ceres, SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia, SFM4 Torino-Bra.

Da giugno 2013 sono entrati a far parte del sistema SFM anche le linee Torino-Fossano (SFM7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFMB).

Da dicembre 2013 si è completata l'espansione del SFM verso Asti/Alessandria con l'introduzione della linea SFM6 Torino Stura-Asti e la riorganizzazione dei R e RV associati sulla stessa direttrice (RV Torino-Asti-Alessandria/Genova, Regionali Chivasso – Casale, Regionali Asti – Acqui Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona).

Con il cambio orario di giugno 2014, si è realizzato il sistema cadenzato delle linee **Milano-Domodossola e Novara-Arona**.

Con questi ultimi interventi si è praticamente completata l'espansione del Sistema Ferroviario regionale con la completa revisione di tutti gli orari delle linee piemontesi.

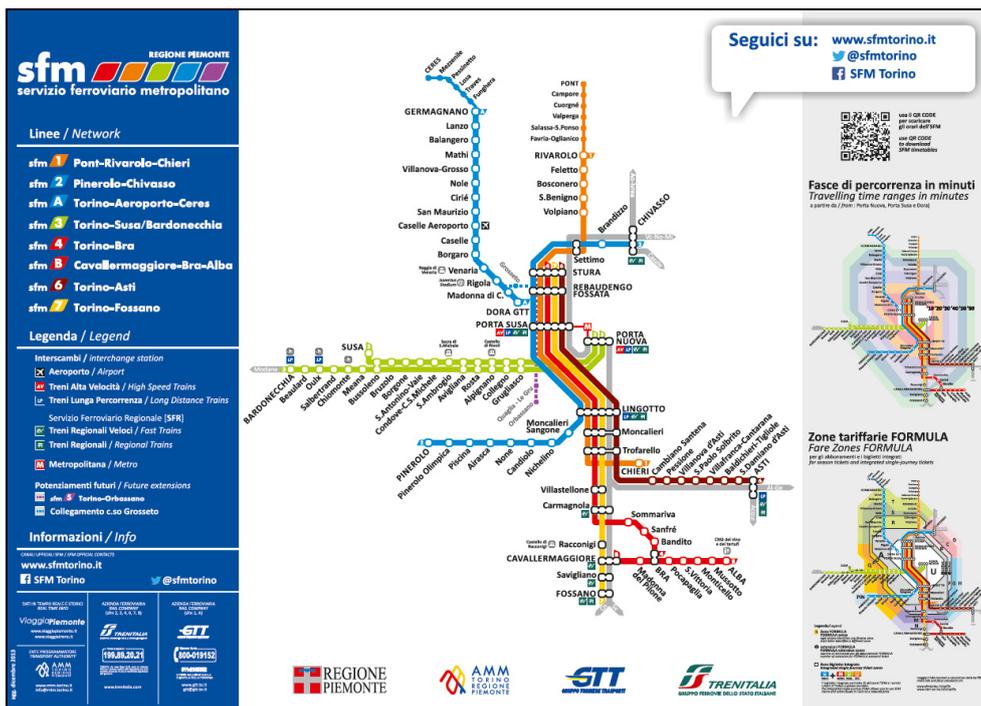


Figura 12 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano

**PROLUNGAMENTO sfm4
sfmA Torino-Bra-Alba**



L'elettrificazione della tratta Bra-Alba con l'orario di **dicembre 2016** permette di:

- Prolungare la linea sfm4 con un servizio continuo Torino-Bra-Alba **senza rottura di carico**
- ridurre **di 5/6 minuti** dei tempi di percorrenza da Alba verso Torino (ottenuti in buona parte recuperando i tempi di corrispondenza a Bra più qualche recupero grazie al materiale elettrico più performante)
- **Mantenere l'attuale produzione** (compresi i due treni spot da/per Porta Nuova prolungati su Alba)

	tempo minuti	interscambi tra percorsi o il tempo in minuti	delta su attuale
Bra-Torino Porta Susa	52		=
Alba-Torino Porta Susa	73		-6

Figura 13 - Prolungamento sfm4 ad Alba

Con la conclusione dei lavori di elettrificazione della tratta ferroviaria Bra-Alba, l'assetto dell'SFM verrà modificato con il prolungamento della linea sfm4. A partire dal cambio orario di dicembre 2016, la linea sfm4 avrà origine e destinazione ad Alba; sarà mantenuta l'attuale produzione e all'incirca gli stessi orari a Bra (conservando il nodo di interscambio al minuto 30). Si avrà un recupero sui tempi di percorrenza di circa 5/6 minuti che si produrranno con l'eliminazione della sosta per corrispondenza a Bra e dalle tracce più performanti realizzate con materiale elettrico.

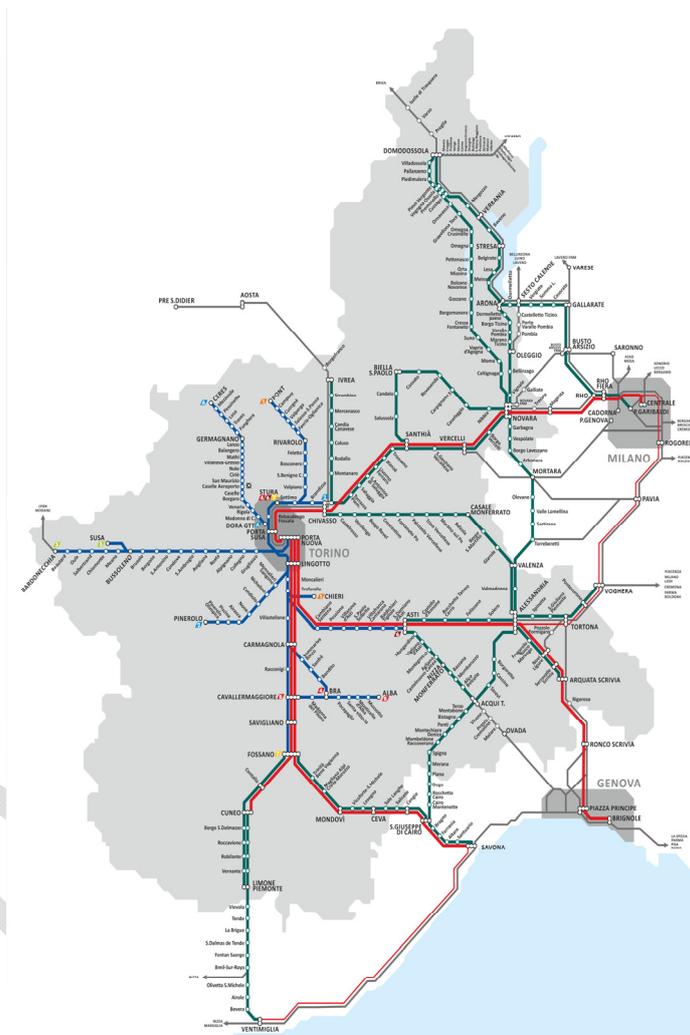


Figura 14 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di medio/lungo periodo sarà caratterizzato dall'evoluzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Il progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese che costituisce il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana continuerà ad evolvere ed ampliarsi progressivamente al potenziamento infrastrutturale.

Per la programmazione di medio/lungo periodo si terrà conto dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati. Si tratta di un insieme di interventi sulle diverse modalità di trasporto pubblico che richiedono uno stretto coordinamento; l'obiettivo prioritario che dovrà guidare la programmazione di Agenzia sarà proprio quello di sviluppare programmi integrati di coordinamento dei servizi e di informazione ai cittadini man mano che si attuano i vari interventi previsti.

È opportuno sottolineare che tale scenario farà da sfondo alla programmazione delle gare per la gestione dei servizi ferroviari in Piemonte.

L'evoluzione dell'SFM sarà caratterizzata dalla realizzazione del collegamento diretto della Torino-Ceres (sfmA) con il passante ferroviario e della linea sfm5 con l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dello scalo di Orbassano. Sarà necessario aver attivato una completa revisione dello schema dei servizi e degli orari attualmente in vigore.

Rispetto allo stato attuale si prevede:

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

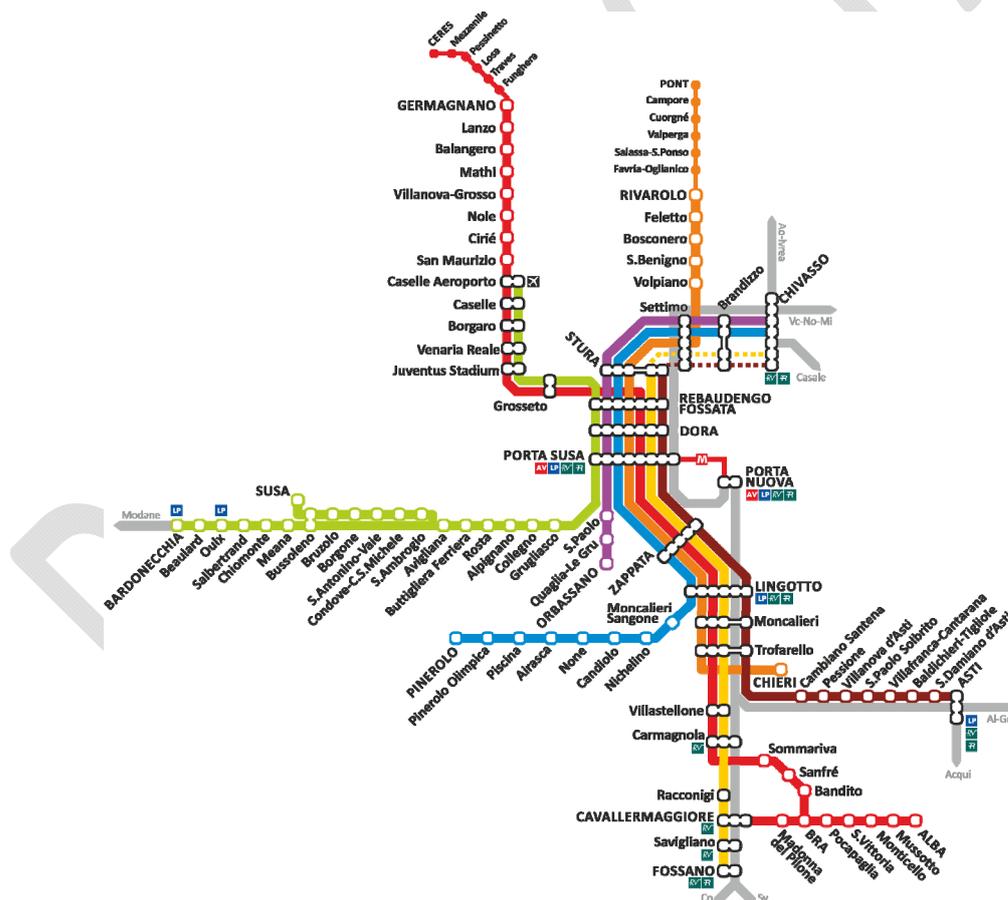


Figura 15 - Schema di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano

2.4.2. Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana

Nel triennio 2016-2018 sarà completato il prolungamento da Lingotto a Bengasi della linea 1 di metropolitana e sarà avviata la costruzione del prolungamento da Collegno a Cascine Vica (Rivoli).

L'azione dell'Agenzia sarà improntata in tutte le fasi (dalla progettazione alla realizzazione, 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.

Nel triennio 2016-2018 sarà eseguita la progettazione preliminare del primo tratto Rebaudengo-Scalo Vanchiglia della linea 2 di metropolitana nel contesto dello sviluppo completo della linea da Orbassano a Rebaudengo, con studio di fattibilità delle diramazioni da Piazza Croce Rossa a Pescarito/San Mauro a Nord e da Mirafiori a Piazza Bengasi a Sud.

L'Agenzia fornirà supporto ai progettisti improntando la propria azione al presidio della garanzia della compatibilità delle scelte tecnologiche e di tracciato con le esigenze di armonico completamento della linea, sua integrazione col resto del sistema di metropolitana e con il sistema ferroviario metropolitano, sua capacità di miglioramento di efficacia ed efficienza del sistema complessivo dei trasporti nell'area metropolitana.

2.4.3. Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario

Il sistema tranviario di Torino è stato caratterizzato nell'ultimo biennio da invecchiamento e, soprattutto, contrazione del parco disponibile. Ciò limita fortemente la possibilità di espansione del servizio tranviario in un orizzonte di breve periodo quale quello del triennio 2016-2018. Come riportato in altra parte del documento, l'azione dell'Agenzia nel triennio 2016-2018 sarà improntata a favorire il rinnovo del parco tranviario con sostituzione delle motrici più anziane.

La possibilità di espansione del servizio tranviario è viepiù limitata dalla contrazione delle risorse disponibili, che rende addirittura difficoltoso il mantenimento ai livelli attuali di un servizio più "pregiato" – e quindi più costoso – del servizio bus.

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2016-2018 sarà dunque improntata al mantenimento, ed auspicabile (ma difficile) modesto incremento, degli attuali livelli quantitativi del servizio tranviario nei periodi di più alta domanda (periodi di apertura delle scuole) e ad una sua eventuale riduzione nei periodi, specie estivi, di più bassa domanda.

In ogni caso l'Agenzia perseguirà l'obiettivo di miglioramento dell'integrazione del servizio tranviario con quello ferroviario, operando in modo da facilitare la realizzazione di interventi infrastrutturali capaci di portare un maggior numero di linee tranviarie in corrispondenza degli accessi alle stazioni ferroviarie di Porta Susa e Porta Nuova.

Nell'ottica del rilancio del sistema tranviario negli attraversamenti centrali, a partire dal 18 aprile 2015 è entrata in funzione la linea tranviaria 6 che collega Piazza Hermada a Piazza Statuto transitando per il centro storico. La linea è in funzione tutti i giorni dalle 6.30 alle 23.00, con passaggi ogni 15 minuti fra le 7.00 e le 21.00.

Per il futuro si conferma l'esigenza prioritaria, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, della realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione di Porta Susa ove è situata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

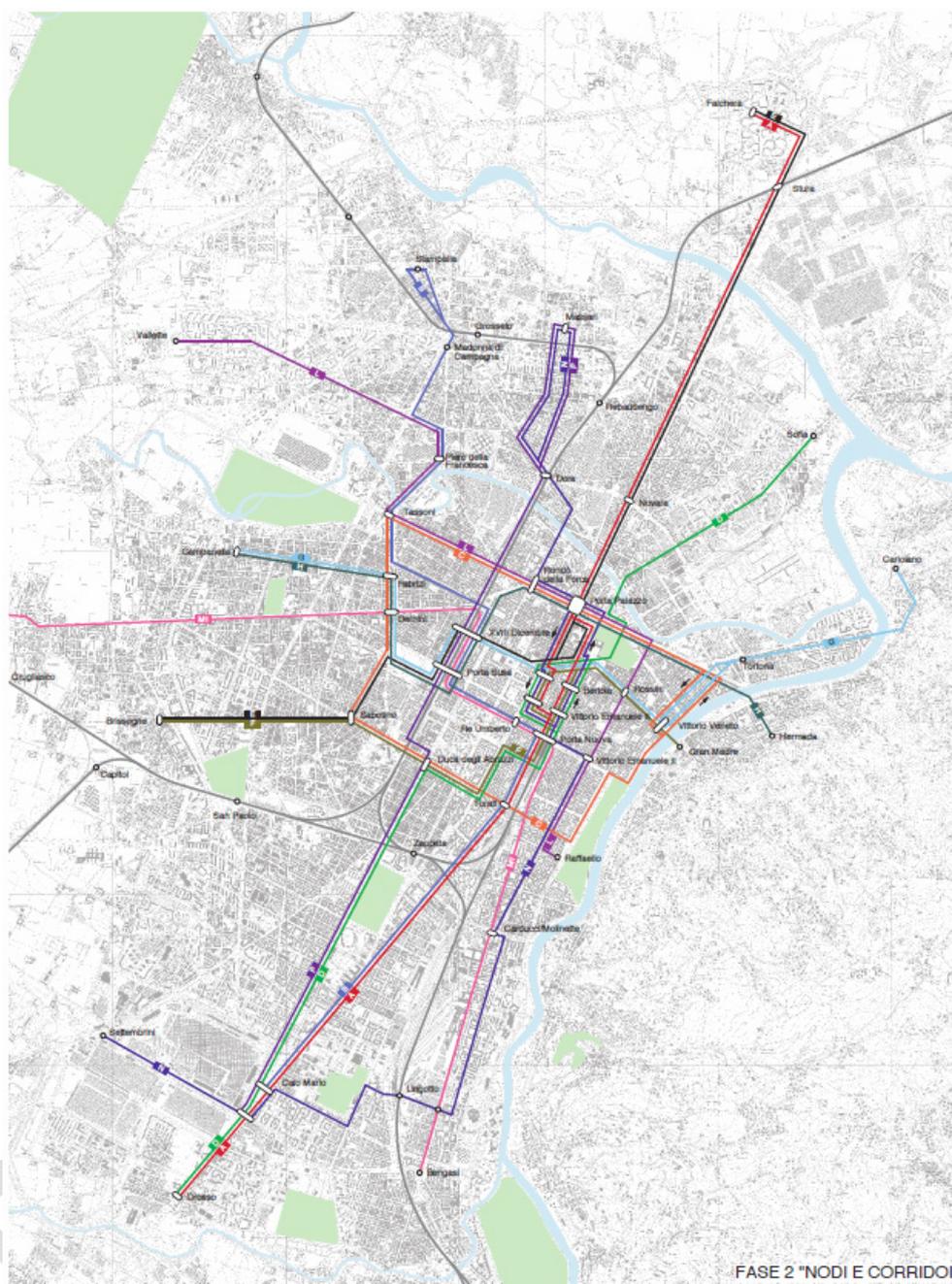


Figura 16 - Ipotesi di rete tranviaria con transito di linee su Corso Bolzano

parimenti l’Agenzia perseguirà l’obiettivo di miglioramento delle prestazioni del sistema tranviario (velocità e regolarità) cercando di favorire, per quanto nelle proprie competenze e possibilità:

- il grado di separazione e protezione dal traffico privato
- l’asservimento semaforico
- un oculato diradamento delle fermate

A tal fine è stato inoltre redatto un primo documento che individua le ipotesi di intervento necessarie per l’aumento della velocità commerciale della linea 4.

2.4.4. Bacino Metropolitan (Torino) - Reti di autobus

AREA METROPOLITANA DI TORINO

Proseguirà nel triennio 2016-2018 l'azione dell'Agenzia improntata al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

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

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

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

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

Sarà inoltre ricercata una maggiore armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

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

RESTO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Nella seconda metà del 2015 è stata avviata l'interlocazione con la Città Metropolitana di Torino; di concerto con questa, secondo gli indirizzi che saranno dati dall'Assemblea di Bacino, l'azione dell'Agenzia nel triennio 2016-2018 sarà improntata anche in questo ambito al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

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

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

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

2.4.6. Reti di autobus - Altri Bacini (Sud Est e Nord Est)

Nel triennio 2016-2018 dovrà essere avviata l'interlocuzione con le Province e le Città già soggetto di delega; l'azione dell'Agenzia sarà improntata anche in questi due bacini, secondo gli indirizzi che saranno dati dalle rispettive Assemblee, al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

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

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM e agli altri servizi ferroviari;
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

Dovrà essere avviata l'interlocuzione con i Comuni capoluogo e con gli altri Comuni interessati per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi desiderati/sostenibili di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

2.4.7. Sistemi di intermodalità

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

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

Punti cardine dell'intermodalità sono quindi le stazioni ferroviarie, i movicentro e le stazioni delle linee metropolitane (M1, M2), in tali punti sarà necessario promuovere la realizzazione di infrastrutture adeguate nonché l'implementazione di servizi specifici di mobilità sostenibile.

- **Infrastrutture**
 1. favorire la realizzazione di aree di parcheggio biciclette sicuri, coperti e funzionali;
 2. favorire un accesso sicuro delle biciclette;
 3. favorire la realizzazione di stalli di parcheggio comodi e funzionali per le macchine di carsharing, anche elettrico;
 4. favorire la realizzazione di stalli per il parcheggio comodo e funzionale delle auto in carpooling;
 5. favorire punti di raccolta per la generazione spontanea di equipaggi di carpooling.
- **Servizi**
 1. promuovere la diffusione di servizi di bikesharing sull'area metropolitana torinese;
 2. promuovere la diffusione di servizi di carsharing sull'area metropolitana torinese;
 3. promuovere l'implementazione di servizi atipici di trasporto collettivo;
 4. favorire l'implementazione di reciproche politiche di marketing fra i vari servizi di mobilità.

2.4.8. Cooperazione internazionale

La partecipazione a programmi di cooperazione internazionale è sicuramente di fondamentale importanza per l'accrescimento delle conoscenze e delle competenze dell'Agenzia. Nel medio e lungo

termine, come già indicato in passato dall'Assemblea, si rende opportuno partecipare, unitamente agli altri Enti del territorio, alla stesura di progetti sulla mobilità rispondenti a specifiche call dei diversi programmi europei e non (es. Horizon 2020, Alcotra, Spazio Alpino, ecc.).

2.4.9. La strategia degli investimenti

2.4.9.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia

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

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

La Regione Piemonte intende inserire nella programmazione dei fondi FSC 2014-2020 il fabbisogno di risorse per il finanziamento del materiale rotabile per la linea 1 della metropolitana per un ammontare di € 100 milioni.

2.4.9.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture

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

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

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

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

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

Pur non essendo ad oggi previsti ulteriori programmi di finanziamento regionali, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici i cui esiti si conosceranno nel corso del 2016, la Legge di stabilità 2016 ha previsto uno specifico fondo per il rinnovo del parco autobus destinato al Trasporto Pubblico Locale. A seguito della ripartizione di tale fondo su base regionale e degli indirizzi individuati dalla Regione sarà pertanto possibile predisporre nuovi piani di rinnovo del materiale rotabile.

La Regione Piemonte intende inserire nella programmazione dei fondi FSC 2014-2020 un fabbisogno di € 186 milioni per:

- l'acquisto di treni ad alta capacità da destinare ai servizi ferroviari regionali veloci e ai servizi ferroviari metropolitani (€ 98 milioni di fondi FSC);
- gli interventi di ristrutturazione generale ed adeguamento tecnologico su materiale rotabile ferroviario dedicato ai servizi ferroviari regionali e metropolitani (€ 14 milioni di fondi FSC);
- l'acquisto di motrici tranviarie elettriche bidirezionali da destinare ai servizi di trasporto pubblico locale in Torino (€ 36 milioni di fondi FSC, con un cofinanziamento da parte delle aziende di ulteriori € 36 milioni);
- l'acquisto di autobus a basso impatto ambientale o, quando alimentati a gasolio, caratterizzati da standard ecologici elevati (min. Euro6) da destinare ai servizi di trasporto pubblico locale, principalmente in un'ottica di rinnovo in chiave ambientale del parco dedicato (€ 38 milioni di fondi FSC, con un cofinanziamento da parte delle aziende di ulteriori € 16,3 milioni).

3. Sezione Operativa – Parte 1

Fin dalla sua costituzione l’Agenzia si è occupata strettamente di pianificazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico per l’area territoriale di competenza che, fino alla prima metà del 2015, era (per i servizi non ferroviari) costituita dall’area metropolitana di Torino. Assumendo nel 2015 una valenza regionale, l’azione dell’Agenzia dovrà essere estesa al resto del territorio regionale applicando per macroambiti (bacini) tecniche, strumenti, metodi e procedure sviluppate ed usufruendo delle esperienze acquisite nell’operare nell’area Torinese anche attraverso il confronto delle esperienze sviluppata a livello dei singoli enti e bacini

Inoltre, pur mantenendo l’obiettivo principale della riorganizzazione e l’ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale tradizionali, acquisisce 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 (vedi riquadro); 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 dovranno essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la “buona” organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l’analisi a scala regionale dei trend socio demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (tradizionali e innovativi) e il miglioramento dell’accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell’infomobilità.

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

- La sostenibilità ambientale, al fine di contribuire a contrastare il consumo delle risorse energetiche di origine fossile e al miglioramento della qualità dell’aria, sostenendo il miglioramento delle flotte pubbliche e promuovendo azioni volte al contenimento e riduzione dell’uso dell’auto individuale.
- Lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, favorendo azioni specifiche di marketing, promuovendo politiche mirate all’aumento dell’utenza, favorendo l’integrazione fra i servizi tradizionali e quelli più innovativi o fra sistemi pubblici e privati.
- La motivazione delle aziende e dei lavoratori nel settore dei trasporti, promuovendo un cambio nell’approccio verso il pubblico che va visto non più come utente ma come cliente, 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 dovrà essere 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.

Di seguito il Documento Unico di Programmazione declinerà nello specifico le condizioni esterne ed interne in cui l’Agenzia si trova ad operare, gli obiettivi strategici che si pone per il periodo 2016-2018, nonché le azioni operative che svilupperà per il raggiungimento degli obiettivi.

Riquadro : indagine ISTAT

La popolazione italiana, al 31 dicembre 2014, conta 60.795.612 residenti. Cifra in lieve crescita - appena 13 mila in più rispetto all'inizio dell'anno - ma solo grazie agli stranieri: è infatti il saldo migratorio a portare in positivo la dinamica demografica. Nel nostro Paese si vive più a lungo, si muore meno, ma si fanno sempre meno figli. E dopo la fuga dalle città dei primi anni duemila, si inverte la tendenza e si torna a vivere nei centri più grandi. Questa la fotografia scattata dall'Istat nell'Annuario statistico italiano 2015.

In particolare sono 29.501.590 i maschi e 31.294.022 le femmine. Dal punto di vista geografico, il maggiore incremento della popolazione residente si è registrato al Centro (+0,2%), Sud e Isole risultano invece in calo. Ma è il Nord-ovest l'area geografica con il maggior numero di residenti (16.138.643, pari al 26,5% del totale).

Al primo gennaio 2015 sono 5.014.437 gli stranieri residenti in Italia, l'8,2% del totale della popolazione, con un incremento di 92.352 unità sull'anno precedente (+1,9%). Il Nord-ovest è la ripartizione in cui risiede il maggior numero di stranieri (34,4%); complessivamente il Nord ne ospita il 59,4% e la proporzione fra cittadini stranieri e italiani arriva a 11 su 100, contro i circa 4 ogni 100 del Mezzogiorno.

Nel 2014 i decessi in Italia sono stati 598.364, in calo rispetto all'anno precedente (600.744); più consistente è la riduzione delle nascite (da 514.308 nel 2013 passano a 502.596 nel 2014); di conseguenza il saldo naturale (-95.768) si riduce ulteriormente rispetto all'anno precedente (-86.436). Le iscrizioni anagrafiche sono dunque le principali poste dell'incremento della popolazione: il saldo con l'estero, sebbene ancora in diminuzione, si mantiene positivo e pari a 141.303 unità.

Grazie alla costante riduzione dei rischi di morte a tutte le età, prosegue nel 2014 l'incremento della speranza di vita alla nascita: per gli uomini da 79,8 del 2013 a 80,2 anni e per le donne da 84,6 a 84,9. All'interno dell'Unione europea solo Svezia e Spagna hanno una situazione migliore per gli uomini (80,2 anni), mentre per le donne la speranza di vita è più alta esclusivamente in Spagna (86,1), Francia (85,6) e Cipro (85,0) (dati 2013).

Al 31 dicembre 2014 l'indice di vecchiaia (rapporto tra la popolazione di 65 anni e oltre e quella con meno di 15 anni) raggiunge il valore di 157,7% da 154,1% dell'anno precedente. Sul territorio, è la Liguria la regione con l'indice di vecchiaia più alto (242,7 anziani ogni 100 giovani) mentre quella con il valore più basso è la Campania (113,4%). Nell'Ue a 28 paesi l'Italia si conferma al secondo posto, preceduta dalla Germania che ha circa 160 anziani ogni 100 giovani.

L'Istat registra inoltre una riduzione nel numero dei comuni italiani, che sono tornati ai livelli di 40 anni fa. Al 30 gennaio 2015 sette comuni su 10 hanno una popolazione pari o inferiore a 5 mila abitanti. Questa frammentazione amministrativa è comunque in via di riduzione per effetto della politica di contenimento della spesa pubblica che sta incidendo sul numero dei comuni, scesi a 8.047 unità, un livello inferiore a quello rilevato dal censimento del 1971. Il processo di fusione dei comuni sta interessando al momento soprattutto le regioni del Nord.

Anche la distribuzione della popolazione fra comuni capoluogo e comuni compresi nelle cinture urbane sta nuovamente cambiando. Dopo la fuga dalle grandi città dei primi anni duemila, che ha fatto crescere in misura significativa i residenti dei comuni della prima e seconda cintura, fra il 2011 e il 2014 la direzione si è invertita e, pur con alcune piccole eccezioni, gli spostamenti dalla prima e dalla seconda corona sono ora diretti verso il centro capoluogo.

LAVORO, +0,4% OCCUPATI 2014 MA -0,7 PUNTI PER UNDER 35 - Ha toccato quota 22 milioni 279 mila unità l'occupazione italiana nel 2014: 88mila in più su base annua (+0,4%) che ha fatto segnare al tasso di occupazione, tra i 15 e i 64 anni, una crescita di 0,2 punti percentuali (al 55,7%) ancora, però, "ampiamente al di sotto" di quello medio registrato nella Ue (64,8%). E se è aumentato di 3,5 punti percentuali il tasso di occupazione per gli occupati over 50 è proseguita anche nel 2014 la discesa di quello dei giovani e dei giovanissimi che ha registrato un calo di 0,7 punti percentuali sul 2013.

CRISI, SI FERMA CALO CONSUMI: SPESA MEDIA MENSILE FAMIGLIE 2.488 EURO - Nel 2014 la spesa media mensile per famiglia, pari a 2.488,50 euro, è sostanzialmente stabile rispetto al 2013. Scende invece la percentuale di famiglie che hanno limitato la quantità o la qualità dei prodotti alimentari (da 62,4 a 58,7%), soprattutto nel Nord-ovest (da 58,3% a 52,2%) mentre gli acquisti alimentari presso hard discount si mantengono sui livelli dell'anno precedente a livello

nazionale (intorno al 13%), ma aumentano nel Sud e Isole (rispettivamente da 10,4 a 12,2% e da 15,4 a 20,7%).

SCUOLA, DIMINUISCONO ISCRITTI NONOSTANTE AUMENTO STUDENTI STRANIERI- Gli studenti iscritti nell'anno scolastico 2013/2014 nei vari corsi scolastici sono 8.920.228, 23.473 in meno rispetto al precedente anno. La diminuzione degli iscritti nei percorsi scolastici, rileva l'Istat, è principalmente dovuta al calo demografico delle nuove generazioni, non sufficientemente compensato dalla crescente presenza nelle nostre scuole di alunni con cittadinanza non italiana (i quali presentano tassi di partecipazione più bassi di quelli dei ragazzi italiani).

CRIMINALITA', IN AUMENTO FURTI NELLE CASE TRUFFE E FRODI INFORMATICHE - Sono aumentati i furti nelle abitazioni. Come pure truffe e frodi informatiche. In particolare, truffe e frodi informatiche registrano un deciso aumento (+20,4%); di minore entità la crescita di estorsioni (+6,3%), rapine (+2,6%) e furti (+2,2%) anche se fra questi ultimi quelli in abitazione segnano un +48,6% tra il 2010 e il 2013.

SANITA', ITALIANI SI SENTONO IN SALUTE, RICOVERI PIU' BREVI - Italiani più in salute e ricoveri più brevi. Prosegue, dunque, il processo di deospedalizzazione che ha determinato una progressiva e significativa diminuzione dei ricoveri nel tempo: negli ultimi cinque anni le dimissioni ospedaliere hanno fatto registrare una riduzione media annua del 4,5% e un calo complessivo del 16,7% rispetto al 2009.

ALIMENTAZIONE, PRANZO A CASA PER SETTE ITALIANI SU DIECI - Niente panino al volo: in Italia fatica a prendere piede l'abitudine al pasto veloce fuori casa. Secondo l'Annuario statistico dell'Istat, diffuso oggi, anche nel 2015 il pranzo è il pasto principale e in oltre sette casi su dieci viene consumato fra le mura domestiche.

SPETTACOLO, CINEMA IN RIPRESA E TEATRO PREFERITO DALLE DONNE - Crescono i consumi di spettacolo tra gli italiani, con il cinema in ripresa, il teatro preferito dalle donne e la tv che resta in cima alle preferenze, soprattutto dei giovanissimi e dei più anziani. E' la fotografia scattata dall'Annuario Istat secondo il quale "nel 2015 il 64,6% della popolazione di sei anni e oltre ha fruito di almeno" uno spettacolo o un intrattenimento. Dato che nel 2014 si attestava al 62,7%.

MUSEI, CRESCONO VISITATORI NEL 2014 E 2015 - Crescono i visitatori nei musei e nei siti archeologici italiani nel 2014 e nel 2015. Lo riferiscono i dati dell'Annuario Istat che parlano di un aumento della partecipazione culturale, in particolare delle visite a musei, mostre, siti archeologici e monumenti.

Nella Parte 1 della Sezione Operativa del DUP sono individuati, per la missione Trasporto Pubblico e coerentemente agli indirizzi strategici contenuti nella Sezione Strategica, i programmi operativi che l'ente intende realizzare nell'arco pluriennale di riferimento della Sezione Operativa del DUP.

3.1. Programma Servizio TPL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per tutti i bacini i cui servizi non sono ancora stati conferiti all'Agenzia, occorrerà procedere alla definizione di un testo condiviso di convenzione.

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

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

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

Territorio	Risorse regionali 2014	Risorse regionali 2015
Bacino 1 - Torino	203.312.637	194.303.258
Bacino 2 – Sud (Cuneo)	25.526.540	24.760.744
Bacino 3 – Sud Est	23.946.920	23.228.515
Bacino 4 – Nord Est	27.223.900	26.407.182
Totale	280.010.000	268.699.699

In attesa della definizione del PTS 2016-2018, la Regione Piemonte ha comunque fornito alcuni indirizzi in merito alle risorse disponibili per l'anno 2015 (D.G.R. 6 luglio 2015, n. 57-1706), ipotizzate pari a quelle complessive 2014 come sopra riportato ridotte di una quota pari al 3% per gli anni successivi, nonché alcuni primi criteri generali per l'attribuzione delle risorse a partire dall'anno 2016 (D.G.R. 12 ottobre 2015, n.12-2217), suddivise per Bacino e ripartite tra gomma e ferro, demandando all'Assemblea dell'Agenzia l'approvazione dei Programmi di Esercizio e la ripartizione dei Servizi per tipologia in coerenza con gli indirizzi regionali.

Sulla base di tali considerazioni, e ipotizzando che le risorse regionali 2016 siano corrispondenti a quelle che dovrebbero essere rese disponibili per il 2015 ridotte di una quota pari al 3%, si configurerebbe la seguente situazione 271.609.700,00.

In coerenza con quanto previsto dall'art.3 dello Statuto, obiettivo primario dell'Agenzia sarà quindi quello di stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma in relazione a quelli su ferro e realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di:

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

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

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si terrà in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" che, seppur sviluppato sull'ambito torinese, fornisce importanti indicazioni estendibili all'intero territorio regionale tra le quali si ricordano, in particolare:

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

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

Sarà inoltre necessario predisporre per l'approvazione dell'Assemblea, congiuntamente con la Regione Piemonte e le Società concessionarie, una proposta di modello di integrazione tariffaria regionale che consenta, facendo tesoro del successo del sistema "Formula" attivo da svariati anni per gli abbonamenti nell'Area Torinese – opportunamente aggiornato sulla base delle esperienze

maturate e delle necessità emerse - e dell'evoluzione del Sistema di Bigliettazione Elettronica, di realizzare un'effettiva integrazione tariffaria attiva sia per gli abbonati che per i possessori di biglietti di corsa semplice valida su tutti i Servizi di TPL di competenza dell'Agenzia. Ciò risulta oltremodo necessario in una fase, quale quella in corso, di forte contrazione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento dei Servizi di TPL, al fine di rendere possibili tutte le possibili sinergie tra i diversi sistemi di trasporto (Ferrovie, Extraurbani e Urbani) garantendone la fruibilità completa da parte dei Cittadini e l'interoperabilità reciproca, evitando dannose quanto antieconomiche sovrapposizioni.

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

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

3.1.1.1. Bacino 1: Torino

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

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

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato a base di gara in circa 55 Milioni di vetture*km/anno) pari a circa 11 Milioni di vetture*km/anno (-20% circa).

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

Sono altresì in corso con la Società concessionaria le analisi congiunte atte a determinare l'esatta produzione ammissibile a contribuzione e, conseguentemente, l'ammontare delle spettanze dovute, anche a seguito di alcune discordanze emerse tra il servizio dichiarato in sede di rendicontazione periodica e quanto è stato possibile osservare in base ai dati resi disponibili dal Sistema Informativo del Servizio.

Alle risorse regionali sopra individuate si stima di poter sommare anche una quota di circa 3,2 Mln di Euro oltre IVA resi disponibili da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana per il finanziamento di parte dei Servizi afferenti ai rispettivi territori.

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

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all'ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un "Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza

dell’Agenzia”, che individua le riorganizzazioni necessarie a rendere il Programma di Esercizio coerente con il quadro economico-finanziario disegnato dalla D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell’ultimo biennio, unitamente all’effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l’affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato (rispetto a quello dell’anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture*km) pari a circa 500.000 vetture*km/anno.

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari), si è reso nuovamente necessario individuare e programmare interventi tali da ridurre il servizio erogato di ulteriori 180.000 vetture*km/anno circa.

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

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

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

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

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

L’avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizio Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro): alcuni primi interventi sono già stati individuati e sono stati attuati nel mese di luglio 2013. L’utilizzo del Servizio a chiamata da parte dei residenti in San Mauro è sinora risultato inferiore alle attese e alla potenzialità del servizio (anche a causa della contemporanea presenza di un’offerta di trasporto gratuita per l’Utenza nell’ambito del Contratto di Servizio per il TPL urbano nel Comune di Settimo Torinese, che sarà prossimamente oggetto di revisione/gara): in ragione di ciò, sono attualmente in corso di approfondimento con il Comune di San Mauro alcune ipotesi di revisione dei collegamenti Settimo-San Mauro.

Sono altresì in corso di condivisione con il Comune di Settimo e le Società concessionarie dei Servizi di TPL afferenti alla Città alcune ipotesi di modifica dei Servizi che potrebbero consentire un miglioramento dell’integrazione e della fruibilità dei vari servizi di TPL ivi presenti (Linee suburbane SE1 e SE2, Linee urbane S1, S2 e S3, Servizio Ferroviario Metropolitan, Servizio MeBUS, etc.).

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

Per quanto riguarda i Servizi urbani e scolastici conferiti dalle Città di Moncalieri e Chieri, si è provveduto a ricompensare i Servizi urbani nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto individuati quali "servizi connessi" dallo stesso Contratto. Non ha ancora trovato attuazione il Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL urbani afferenti al Comune di Moncalieri, che prevede un miglioramento e potenziamento del servizio offerto ai Cittadini e una maggiore integrazione con gli altri servizi di TPL presenti sul territorio, a causa delle maggiori risorse a carico del Comune necessarie per la sua attuazione.

È inoltre in corso di definizione con il Comune di Chieri e la Società concessionaria un Programma di Riorganizzazione finalizzato a migliorare le possibilità di collegamento del centro abitato con la Frazione Pessione.

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

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

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

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

Come negli altri casi sopra richiamati, qualora gli interventi di razionalizzazione attuati dalla Città Metropolitana di Torino non risultassero sufficienti a garantire l'equilibrio economico del Contratto, né tale equilibrio potesse essere ricercato in sede di ricomposizione dei contenziosi esistenti e/o di concessione della proroga richiesta dal Concessionario e/o di maggiori risorse rese disponibili dagli Enti coinvolti, sarà necessario predisporre specifici ulteriori Programmi di Riorganizzazione nel rispetto dei criteri generali individuati dal presente Programma.

3.1.1.2. Bacino 2 - sud

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

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Provincia di Cuneo è stata trasferita all'Agenzia a far data dal 01/09/2015.

Il Contratto conferito comprende anche i Contratti regolanti i Servizi di TPL su gomma erogati nelle Comunità Montane Valle Stura, Alpi del Mare, Tanaro, Cebano e Monregalese, Valli Maira e Grana, Valli Varaita e Po, Alta Langa nonché nel Comune e nella conurbazione di Cuneo e nei Comuni di Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Savigliano e Saluzzo.

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

Relativamente alla conurbazione di Cuneo, è in avanzata fase di definizione un Programma di Riorganizzazione volto a rendere coerente la produzione erogata con le ridotte risorse disponibili, già condiviso con gli Enti Territoriali e con il Consorzio concessionario, che potrà presumibilmente essere attuato nei primi mesi del 2016.

Come negli altri casi sopra richiamati, qualora gli interventi di razionalizzazione attuati e/o richiesti dalla Provincia di Cuneo non risultassero sufficienti a garantire l'equilibrio economico del Contratto, né tale equilibrio potesse essere ricercato in sede di ricomposizione dei contenziosi esistenti e/o di concessione della proroga richiesta dal Concessionario e/o di maggiori risorse rese disponibili dagli Enti coinvolti, sarà necessario predisporre specifici ulteriori Programmi di Riorganizzazione nel rispetto dei criteri generali individuati dal presente Programma.

3.1.1.3. Altri Bacini

Contratti di Servizio afferenti ai Bacini 3 (Sud-Est) e 4 (Nord-Est)

Al momento della redazione del presente Documento non sono state ancora sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti di Servizio per il TPL afferenti ai Bacini 3 (Sud-Est – Province di Alessandria e Asti) e 4 (Nord-Est – Province di Novara – Vercelli e VCO): le risorse eventualmente rese disponibili dalla Regione all'Agenzia saranno pertanto trasferite agli Enti interessati nella misura indicata dalla medesima Regione Piemonte, sino ad avvenuto trasferimento dei relativi Contratti di Servizio e avvio delle attività previste dallo Statuto.

3.1.2. Programma Servizio Ferroviario

Nel breve periodo il sistema ormai strutturato di SFM e SFR verrà costantemente monitorato per il continuo miglioramento dei servizi, concretizzando gli eventuali suggerimenti o proposte migliorative in corso d'orario o in occasione dei prossimi cambi orari.

Si continuerà ad operare per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della progettazione in corso, relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

Si valuteranno gli eventuali potenziamenti dei servizi per eventi e occasioni particolari. Oltre ai soliti eventi annuali, nel prossimo anno l'evento più rilevante sarà costituito dal raduno degli alpini ad Asti.

La riorganizzazione delle linee, a seguito dell'acquisizione dei contratti dalle Province, promuoverà l'integrazione tra i servizi su ferro e su gomma e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l'effettiva integrazione ed ottimizzazione dei servizi a seguito del progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il servizio cadenzato e coordinato ha dimostrato come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico (alcuni progetti sperimentali sono già stati realizzati su alcune linee SFM: sfm1 (coordinamento dei servizi bus), sfm3 (nodo di Oulx), sfm2 (linee None-Volvera-Alpignano), sfmA (coordinamento dei servizi bus).

Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile in fasi successive, porterà, alla sua conclusione, alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto. L'integrazione potrà permettere, in alcuni casi, anche un risparmio di risorse, andando ad eliminare servizi inutilmente sovrapposti e in concorrenza tra loro.

Oltre ai nodi esistenti, l'Agenzia si occuperà anche dello studio dei futuri nodi che si attiveranno e svilupperanno nelle successive fasi dei sistemi ferroviari metropolitano e regionale.

L'Agenzia continuerà il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, realizzando report mensili di puntualità ed affidabilità con cui analizza l'andamento del Servizio Ferroviario, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione monitoraggio dei servizi.

L'Agenzia continuerà a promuovere e realizzare interventi di potenziamento del servizio di Trasporto pubblico integrando le funzioni di miglioramento degli interventi con una caratterizzazione del servizio che ne evidenzia le finalità e ne favorisca la riconoscibilità.

Alcuni dei servizi ferroviari gestiti dall'Agenzia (in particolare la linea sfm3 ed ora anche la linea Cuneo-Ventimiglia) sono di grande interesse per i collegamenti transfrontalieri. Allo stesso tempo il tema dei trasporti, e in particolare la gestione e lo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree metropolitane, è un elemento importante della futura programmazione europea con l'orizzonte 2020. Per questi motivi l'Agenzia continuerà il percorso di collaborazione intrapreso negli scorsi anni con partner europei e italiani interessati a progetti di cooperazione.

Si intende continuare e ampliare l'attività di comunicazione rivolta ai cittadini, per migliorare la conoscenza e l'uso del trasporto pubblico. Nel dettaglio si prevede di continuare la pubblicazione e la distribuzione di orari tascabili personalizzati come consueta attività dell'Agenzia.

Proseguirà lo sviluppo e il consolidamento del sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it) e del SFR (www.sfrpiemonte.it) contenente tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Ad ogni variazione di orario (comprese le v.c.o.) si provvederà ad aggiornare tutte le tabelle orari presenti sul sito.

Proseguirà la comunicazione con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter 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.

Annualità 2016

L'Agenzia amministra i seguenti tre Contratti di Servizio ferroviario:

1. 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.
2. Contratto di Servizio Prot. N. 165 Rep. Cont del 28/06/2011 fra Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Trenitalia S.p.A, valevole dal 1 gennaio 2011 al 31 dicembre 2016.
3. Contratto di Servizio per Il Trasporto Pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, Rep N. 16255 del 28/06/2015 fra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A., la cui titolarità e gestione del Contratto è stata trasferita all'Agenzia con D.G.R. n. 48 -1927 del 27/07/2015.

Allo stato la valutazione delle risorse economiche disponibili per la gestione dei tre Contratti è alquanto aleatoria poiché solo recentemente la Regione ha avviato il processo di redazione del piano strategico dei trasporti 2016 – 2018, ovvero lo strumento di indirizzo a medio-lungo periodo.

Poiché i trasporti rappresentano una voce significativa delle spese della Regione, l'attuale contingenza finanziaria imporrà, probabilmente, ulteriori scelte mirate ad una razionalizzazione sia della gestione corrente sia dei programmi di investimento e, comunque, condurrà ad una politica dei trasporti ancora più efficiente sotto il profilo delle risorse sulla base degli indirizzi che sono in via di definizione con la Regione Piemonte

Dal punto di vista finanziario i tre Contratti presentano differenti peculiarità.

3.1.2.1. Contratto di Servizio Agenzia – GTT

Programmi di esercizio

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

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2015	ESERCIZIO 2016
PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (tr x km)	1.093.706	1.068.879	1.023.884	952.009	917.039	892.646	886.433
PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (bus x km)	406.798	411.968	418.401	399.109	352.111	187.598	44.220

I dati di produzione dell’esercizio 2016 sono da considerare a preventivo sulla base dell’attuale servizio.

Nel periodo 2011 – 2016 l’impegno di programmazione dell’Agenzia porterà ad una riduzione del volume dei servizi ferroviari di circa il 19% e del volume di servizi con autobus sostitutivi di circa l’89%.

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 portante ferroviaria e la maglia delle autolinee.

Tuttavia, allo stato, è oltremodo problematico seguitare ad intervenire sui programmi di esercizio poiché tutti i servizi hanno frequenza cadenzata; questa struttura di servizio consente sia di perseguire la migliore efficacia di impiego dei fattori produttivi, anche nelle ore di punta della giornata, sia un rallentamento delle frequenze nelle ore estreme della giornata.

Viceversa, per recuperando l’efficacia economica delle attività, sarebbe opportuno rivalutare tutti i processi di manutenzione dell’infrastruttura di cui la Regione è proprietaria.

Trattasi di predisporre ed avviare un “piano” di revisione delle operazioni di manutenzione delle infrastrutture, di sospensione all’esercizio ferroviario di alcune tratte di linea, con il conseguente accantonamento dei rotabili ad alimentazione termica nonché di riduzione dei costi generali ed indiretti assegnati alla Divisione Ferrovia dalla Holding GTT.

Purtroppo non è ancora stato definito il nuovo assetto di mantenimento.

Mezzi finanziari

Il preventivo di spesa 2016 prevede:

- 17.250.000,00 euro oltre iva per i corrispettivi programmi di esercizio e per la manutenzione;
- 192.112,38 euro oltre iva a copertura dei mancati introiti per le agevolazioni tariffarie;
- 350.000,00 euro oltre iva per il pedaggio su rete RFI;
- 250.224,21 euro oltre iva per l’esercizio delle funzioni delegate.

Complessivamente dette risorse ammontano a 19.821.547,83 euro i.c.

Nel caso in cui la Regione Piemonte assicuri anche per il 2016 le medesime risorse assegnate con la D.G.R. n.11-6177 “Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell’art.11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35” (pari a 18,60 M€ per ciascun anno del periodo 2013 – 2015), si avrebbe un saldo negativo di 1.221.547,83 euro.

Tuttavia, nell’ipotesi in cui il parziale rimborso dell’iva da parte dello Stato, stimato in ca 840.148 euro, fosse re-investito nel servizio, il saldo negativo delle risorse potrebbe scendere a ca 381.400

euro, assimilabile al mancato rimborso da parte della Regione del pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura di RFI tra Settimo e Porta Susa.

3.1.2.2. Contratto di Servizio Agenzia – Trenitalia

Programmi di esercizio

Per l'annualità 2016 L'Agenzia conferma il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012.

In particolare, nell'ambito dell'Agenzia, trattasi di:

- SFM1 Pont – Rivarolo – Chieri;
- SFM2 Pinerolo – Torino – Chivasso;
- SFMA Torino Dora – Aeroporto di Caselle – Ceres.;
- SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia;
- SFM4 Torino – Carmagnola – Bra.

Pertanto il volume dei servizi programmati sarà equivalente al programma 2015, pari a 3.715.136 treni x km, con ca 70.357 ore di servizio e 1.753,6 Milioni di postixkm offerti.

Pertanto il volume dei servizi programmati sarà equivalente al programma 2015, pari a 3.698.300 treni x km, con ca 70.024 ore di servizio e 1.754,7 Milioni di postixkm offerti, al netto degli effetti di calendario circa la numerosità delle giornate feriali e festive.

Mezzi finanziari

Per quanto riguarda la previsione di spesa, Trenitalia ha inviato la programmazione dei servizi ed il preventivo dei corrispettivi pari a 53,2 M€, al netto dell'Iva.

Ai corrispettivi devono aggiungersi ulteriori risorse regionali per 796.922,35 euro quale spesa per il trasferimento di funzioni all'Agenzia, ex L.R. 1/2000 e s.m.i.

Tuttavia, in applicazione del Contratto di Servizio, l'Agenzia non ha approvato sia il programma dei servizi sia il preventivo economico.

Le motivazioni che suffragano la determinazione dell'Agenzia sono:

- a) Una particolare interpretazione del metodo di rivalutazione annuale dei prezzi base a catalogo, che differisce dalla mera applicazione dei tassi di inflazione programmata previsti nel documento di programmazione economico-finanziaria emanato dal Governo italiano. Le differenti interpretazioni conducono a stabilire prezzi base a catalogo per il 2016 maggiori di circa l'1,30% rispetto al calcolo effettuato dall'Agenzia.
- b) Tipologie di materiale rotabile utilizzato per i servizi ferroviari con capacità di posti a sedere maggiore della domanda da soddisfare. Risulta infatti, per alcune direttici, che le composizioni dei rotabili restano sovradimensionate rispetto all'utenza rilevata a bordo, nonostante precedenti comunicazioni formali dell'Agenzia sulla necessità di adeguare le composizioni dei treni in funzione della domanda di utenza storicamente conosciuta. Composizioni sovradimensionate comportano l'applicazione di prezzi più alti rispetto alle reali necessità; non solo, ma tutte le maggiorazioni per servizio festivo e notturno e per l'utilizzo di materiale di nuova acquisizione risulteranno sproporzionate. L'utilizzo di materiali sovradimensionati determina infine anche le maggiorazioni per limitato utilizzo del treno, determinata dal rapporto fra utenti e posti offerti.

Nondimeno, laddove non sia economicamente percorribile la riorganizzazione delle flotte al fine di uniformare le composizioni richieste, l'Agenzia ha autorizzato Trenitalia alla messa fuori servizio sistematica di vetture nel numero sufficiente a ridurre il personale di bordo, riducendo la spesa della produzione.

- c) Un'eccessiva evasione tariffaria che depaupera ricavi da traffico. Infatti, nonostante la considerevole evasione tariffaria in Regione Piemonte, stimata da Trenitalia nell'8% circa, non appare che l'Impresa ferroviaria abbia mai messo in campo un'operazione antievasione veramente efficace. Non solo ma dalla stima dei ricavi con cui Trenitalia aggiorna annualmente il preventivo non si evince alcun obiettivo di recupero dell'evasione.

Allo stato quindi l'Impresa sta prevedendo a un recupero di ricavi da traffico a carico dell'Ente sottoforma di corrispettivi, essendo questi ultimi determinati dalla differenza fra la spesa dei servizi ed i ricavi da vendita biglietti.

L'Agenzia ha provveduto poi ad una rielaborazione economica del preventivo applicando:

- Il ricalcolo dei prezzi base orari a catalogo dei servizi ferroviari e dei prezzi base orari per i servizi connessi al trasporto considerando l'evoluzione del TIP;
- Il ricalcolo del prezzo base annuo 2016 relativo ai servizi ferroviari;
- Il ricalcolo del prezzo base annuo 2016 per variazione di categoria dei treni sulla direttrice Modane-Susa-Torino - SFM3, laddove cioè le composizioni dei treni sono sovradimensionate rispetto alle reali esigenze;
- Il ricalcolo di tutte le maggiorazioni dei servizi ferroviari poiché proporzionali al prezzo unitario base orario di ciascuna categoria;
- Il ricalcolo del prezzo delle maggiorazioni su alcuni treni della direttrice Modane-Susa-Torino - SFM3 per inesistenza della condizione di scarso affollamento;
- Il ricalcolo del prezzo dei servizi connessi al trasporto poiché proporzionali al prezzo base unitario;
- la revisione della stima dei ricavi da traffico, ponendo come obiettivo per il 2016 un abbattimento dell'evasione tariffaria al 4%.

Il nuovo preventivo ammissibile dall'Agenzia è pari a ca 44,9 M€ oltre iva, minore di ca 8,3 M€ rispetto alla richiesta di Trenitalia che dovrà tenerne conto all'atto di emissione delle fatture.

3.1.2.3. Contratto di Servizio Regione – Trenitalia.

Con D.G.R. n. 48 -1927 del 27/07/2015 la Regione Piemonte, in qualità di ente aderente al consorzio e di titolare delle funzioni inerenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, a far data dal 1/8/2015, ha delegato all'Agenzia la funzione di amministrazione dei suddetti servizi e, al fine di consentire lo svolgimento delle attività connesse alla funzione delegata, ha contestualmente trasferito la titolarità e la gestione del Contratto di servizio in essere.

Operativamente, il trasferimento della titolarità e della gestione del Contratto è stato disciplinato dalla "Convenzione per il trasferimento del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale", Rep.222-015 del 3/8/2015, tra Regione Piemonte e Agenzia.

Programmi di esercizio

In assenza di circostanziate indicazioni della Regione nei tempi previsti dal Contratto sulla riprogrammazione dei servizi, limitandosi tuttavia a comunicare all'esercente sia una carenza di risorse economiche sia una generica richiesta di riduzione del servizio, per l'annualità 2016 Trenitalia ha preventivato una produzione di 14.389.864 treni x km, con ca 235.438 ore di servizio e 6.198,5 Milioni di postixkm offerti.

Mezzi finanziari

Per quanto riguarda la previsione di spesa, Trenitalia ha inviato la programmazione dei servizi ed il preventivo dei corrispettivi pari a 158,5 M€, al netto dell'Iva, ai quali si aggiunge un rimborso per alcune fattispecie richiesti dalla Regione cosiddette "extra-catalogo", quali il libero accesso al servizio

regionale degli utenti con disabilità e la gestione della pagina web "ViaggiaPiemonte", pari rispettivamente a 2.400.691,46 euro e 20.000 euro.

Parimenti a quanto già descritto per l'annualità 2016 del Contratto di Servizio fra Trenitalia ed Agenzia, quest'ultima non ha approvato sia il programma dei servizi sia il preventivo economico.

E a seguito di:

- Ricalcolo dei prezzi base orari a catalogo dei servizi ferroviari e dei prezzi base orari per i servizi connessi al trasporto considerando l'evoluzione del TIP;
- Ricalcolo del prezzo base annuo 2016 relativo ai servizi ferroviari;
- Ricalcolo del prezzo base annuo 2016 per variazione di categoria dei treni sulle direttrici Torino – Savona, Torino – Milano, Domodossola – Arona, Ivrea – Chivasso – Novara, Alessandria – Chivasso;
- Ricalcolo del prezzo base annuo per la velocizzazione dei treni del Sfm6 a far data dal 14/06/2016;
- Ricalcolo di tutte le maggiorazioni dei servizi ferroviari poiché proporzionali al prezzo unitario base orario di ciascuna categoria;
- Ricalcolo del prezzo dei servizi connessi al trasporto poiché proporzionali al prezzo base unitario;
- Revisione della stima dei ricavi da traffico,

l'Agenzia ha ricalcolato e comunicato a Trenitalia un nuovo preventivo ammissibile, pari a ca 145,6 M€ oltre iva, minore di ca 12,9 M€ rispetto alla richiesta di Trenitalia.

<i>Contratto di Servizio</i>	<i>GTT - Agenzia</i>	<i>Trenitalia - Agenzia</i>	<i>Trenitalia - Regione</i>	<i>spesa totale</i>
<i>preventivo dell'esercente</i>	€ 17.792.112	€ 53.203.769	€ 158.508.699	€ 229.504.581
<i>iva</i>	€ 1.779.211	€ 5.320.377	€ 15.850.870	€ 22.950.458
<i>spesa totale</i>	€ 19.571.324	€ 58.524.146	€ 174.359.569	€ 252.455.039
<i>preventivo ammissibile</i>	€ 17.445.385	€ 44.896.623	€ 145.598.638	€ 207.940.647
<i>iva</i>	€ 1.744.539	€ 4.489.662	€ 14.559.864	€ 20.794.065
<i>spesa totale ammissibile</i>	€ 19.189.924	€ 49.386.286	€ 160.158.502	€ 228.734.712

Nondimeno in sede di liquidazione delle fatture si terrà conto delle detrazioni economiche per servizi non resi e delle sanzioni applicate agli esercenti per mancato raggiungimento degli standard contrattualmente previsti in materia di qualità del servizio.

3.2. Sistemi di intermodalità

Al fine di concretizzare gli obiettivi strategici definiti precedentemente nel breve periodo si provvederà a dare attuazione alla deliberazione del Consiglio di amministrazione n° 14/2015 per l'attivazione di servizi di carsharing nei comuni dell'area metropolitana torinese. Si procederà dunque all'erogazione dei contributi ai comuni dell'area che ne faranno richiesta.

Attivazione di tavoli con i Comuni interessati e gli operatori del settore per identificare le azioni specifiche per la realizzazione degli obiettivi strategici prefissati.

3.3. Cooperazione internazionale

L'Agenzia supporterà la Città Metropolitana di Torino, come soggetto attuatore, all'interno del progetto "Co & Go" che sarà presentato entro il 15/01/2016 alla call del Programma di cooperazione transfrontaliera ALCOTRA sull'asse 3 obiettivo specifico 3.3 "Mobilità sostenibile" finalizzato ad incrementare le azioni strategiche e i piani per una mobilità nella zona transfrontaliera più efficace, diversificata e rispettosa dell'ambiente.

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

3.4. Iniziative per la conoscenza della mobilità

Nel triennio 2016-2018 dovrà essere effettuata almeno una indagine sulla mobilità delle persone ed una indagine sulla qualità percepita dei trasporti.

L'indagine dovrà essere estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine sarà effettuata con tecnica CATI, sarà però valutata l'opportunità di sperimentazione di una indagine su un piccolo campione di residenti, indipendentemente dalla presenza o meno sugli elenchi telefonici, dai quali raccogliere le informazioni con canali di comunicazione alternativi (web, e-mail, posta preaffrancata, numero verde).

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

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

3.5. Monitoraggio dei servizi

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

3.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

L'Agenzia si occupa del monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia.

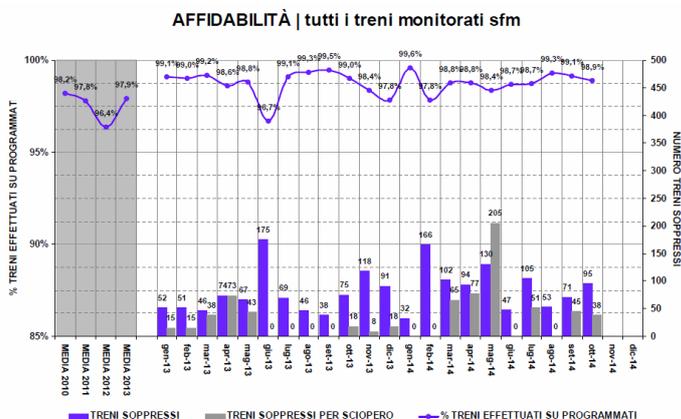
L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione monitoraggio dei servizi.

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

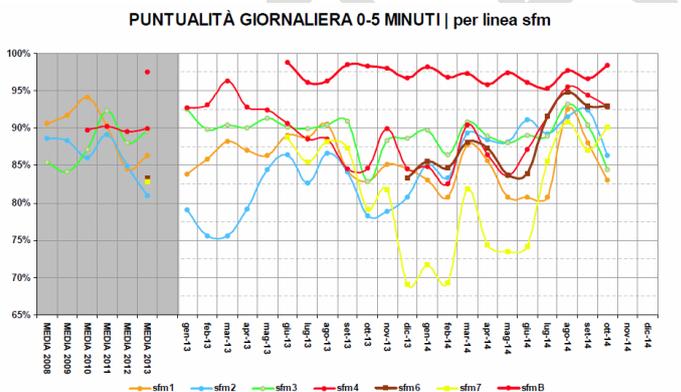
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere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

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

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



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



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

DATI SINGOLO TRENO sfm1										GIORNALIERA											
NUMERO	PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA	PERIODICITÀ	TRENI EFFETTUATI	PUNTUALITÀ* RITARDO MEDIO ARRIVO				TRENI	TRENI	TRENI	% TRENI	PUNTUALITÀ* RITARDO MEDIO PARTENZA						
							0	5	10	15	20					0	5	10	15	20	
20096	TORINO PORTA SUSA	20:13	CHIERI	20:40	Periodici	27	8,24					15	8	3	1	8,80					
20020	CHIERI	18:10	TORINO PORTA SUSA	18:40	sbipere	31	7,74					20	1	0	1	1,10					
20038	CHIERI	20:40	TORINO LINGOTTO	21:10	Periodici	27	7,70					10	4	3	1	6,65					
20030	CHIERI	7:40	TORINO PORTA SUSA	8:10	Periodici	27	6,65					15	10	1	1	3,22					
20028	CHIERI	6:40	TORINO PORTA SUSA	7:10	Periodici	27	5,22					17	10	0	0	1,69					
20048	TORINO PORTA SUSA	18:43	CHIERI	19:10	Periodici	23	5,04					16	6	1	0	5,07					
20092	TORINO PORTA SUSA	18:13	CHIERI	18:40	Periodici	27	4,89					20	6	2	0	5,17					
20032	CHIERI	17:40	TORINO PORTA SUSA	18:10	Periodici	23	4,70					18	6	1	0	2,17					
20036	CHIERI	18:40	TORINO PORTA SUSA	20:10	Periodici	23	4,57					18	3	2	0	3,43					
20040	TORINO PORTA SUSA	6:43	CHIERI	7:10	Periodici	27	4,52					19	8	0	0	4,06					
20042	TORINO PORTA SUSA	7:43	CHIERI	8:10	Periodici	27	4,50					20	7	0	0	4,52					
20026	CHIERI	19:10	TORINO PORTA SUSA	19:40	Periodici	27	4,43					21	6	1	0	1,78					
20090	TORINO PORTA SUSA	17:13	CHIERI	17:40	sbipere	31	4,37					28	0	2	1	3,19					
20095	CHIERI	9:10	TORINO PORTA SUSA	9:40	Periodici	27	4,33					19	8	0	0	2,31					
20006	CHIERI	6:10	TORINO PORTA SUSA	6:40	Periodici	27	4,33					19	8	0	0	2,31					
20044	TORINO PORTA SUSA	8:43	CHIERI	9:10	Periodici	27	4,28					20	6	1	0	5,80					
20076	TORINO PORTA SUSA	10:13	CHIERI	10:40	Periodici	27	4,15					17	10	0	0	5,07					
20088	TORINO PORTA SUSA	10:13	CHIERI	10:40	Periodici	27	4,11					24	1	2	0	3,78					

Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT non è stato ancora automatizzato,

Per quanto concerne la fase di monitoraggio delle frequentazioni nel 2015, si sono effettuate le rilevazioni che proseguiranno anche nel 2016 e verranno estese, per consolidare i dati, anche nelle giornate di sabato e festivi.

Il monitoraggio dei servizi viene effettuato anche in forma diretta attraverso visite occasionali del personale dell'Agenzia e per mezzo degli ispettori regionali. Poiché era noto l'allentamento dell'attività di controllo dei biglietti a bordo dei treni da parte del personale delle Imprese ferroviarie è proseguita nell'anno l'attività di controllo; l'Agenzia ritiene infatti che la presenza del personale di bordo negli spazi riservati ai viaggiatori sia sinonimo di sicurezza e di regolarità di viaggio da parte degli utenti.

3.5.2. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano

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

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

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

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

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

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

3.5.3. Monitoraggio del servizio extraurbano

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

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

L'Agenzia, in particolare, impiega da alcuni anni il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano di propria competenza, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni, attraverso specifici supporti di analisi periodica ("Cruscotto OTX") e reportistica, sviluppata nel corso degli anni in relazioni 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 ed affidabilità", 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 indicatori:

- la *puntualità*, ovvero la percentuale di bus con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 10 minuti sul totale delle corse dei bus effettuate
- l'*affidabilità*, ovvero la percentuale chilometri effettuati su chilometri teorici.

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

di osservare e valutare il Servizio effettivamente reso a consuntivo (num. corse, lunghezza, velocità commerciale, ecc.).

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

PROPOSTA

3.6. Il sistema tariffario

3.6.1.1. Biglietto integrato metropolitano

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

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

- un biglietto urbano denominato “Integrato U” per gli spostamenti integrati all’interno del comune di Torino;
- un biglietto di area metropolitana denominato “Integrato A” per le zone U + A del sistema Formula;
- un biglietto di area metropolitana denominato “Integrato B” per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula.

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

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

Nel mese di settembre 2015 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato aggiornati a tutto il mese di giugno 2015. Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di giugno 2015 sono stati venduti 605 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 1 milione 627 mila IVA inclusa come dettagliato nella tabella sottostante.

	Biglietti venduti per tipologia e per mese				Introiti IVA inclusa			
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE BIGLIETTI VENDUTI	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE RICAVI DI VENDITA
Ottobre 2013	317	3.245	3.114	6.676	€ 634,00	€ 8.112,50	€ 9.342,00	€ 18.088,50
Novembre 2013	424	6.982	6.703	14.109	€ 848,00	€ 17.455,00	€ 20.109,00	€ 38.412,00
Dicembre 2013	971	10.579	8.552	20.102	€ 1.942,00	€ 26.447,50	€ 25.656,00	€ 54.045,50
Gennaio 2014	895	9.911	9.964	20.770	€ 1.790,00	€ 24.777,50	€ 29.892,00	€ 56.459,50
Febbraio 2014	668	15.840	10.562	27.070	€ 1.336,00	€ 39.600,00	€ 31.686,00	€ 72.622,00
Marzo 2014	860	15.064	12.214	28.138	€ 1.720,00	€ 37.660,00	€ 36.642,00	€ 76.022,00
Aprile 2014	671	16.598	11.789	29.058	€ 1.342,00	€ 41.495,00	€ 35.367,00	€ 78.204,00
Maggio 2014	950	17.264	13.011	31.225	€ 1.900,00	€ 43.160,00	€ 39.033,00	€ 84.093,00
Giugno 2014	881	15.390	12.375	28.646	€ 1.762,00	€ 38.475,00	€ 37.125,00	€ 77.362,00
Luglio 2014	662	18.485	12.727	31.874	€ 1.324,00	€ 46.212,50	€ 38.181,00	€ 85.717,50
Agosto 2014	490	9.034	7.468	16.992	€ 980,00	€ 22.585,00	€ 22.404,00	€ 45.969,00
Settembre 2014	1.387	19.689	13.522	34.598	€ 2.774,00	€ 49.222,50	€ 40.566,00	€ 92.562,50
Ottobre 2014	1.352	18.897	15.697	35.946	€ 2.704,00	€ 47.242,50	€ 47.091,00	€ 97.037,50
Novembre 2014	1.343	16.427	13.253	31.023	€ 2.686,00	€ 41.067,50	€ 39.759,00	€ 83.512,50
Dicembre 2014	1.209	18.902	14.057	34.168	€ 2.418,00	€ 47.255,00	€ 42.171,00	€ 91.844,00
Gennaio 2015	926	18.940	13.968	33.834	€ 1.852,00	€ 47.350,00	€ 41.904,00	€ 91.106,00
Febbraio 2015	1.528	18.686	13.144	33.358	€ 3.056,00	€ 46.715,00	€ 39.432,00	€ 89.203,00
Marzo 2015	1.116	21.656	13.841	36.613	€ 2.232,00	€ 54.140,00	€ 41.523,00	€ 97.895,00
Aprile 2015	1.315	20.807	15.267	37.389	€ 2.630,00	€ 52.017,50	€ 45.801,00	€ 100.448,50
Maggio 2015	1.493	20.049	16.118	37.660	€ 2.986,00	€ 50.122,50	€ 48.354,00	€ 101.462,50
Giugno 2015	1.437	18.550	15.454	35.441	€ 2.874,00	€ 46.375,00	€ 46.362,00	€ 95.611,00
TOTALE	20.895	330.995	252.800	604.690	€ 41.790,00	€ 827.487,50	€ 758.400,00	€ 1.627.677,50

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

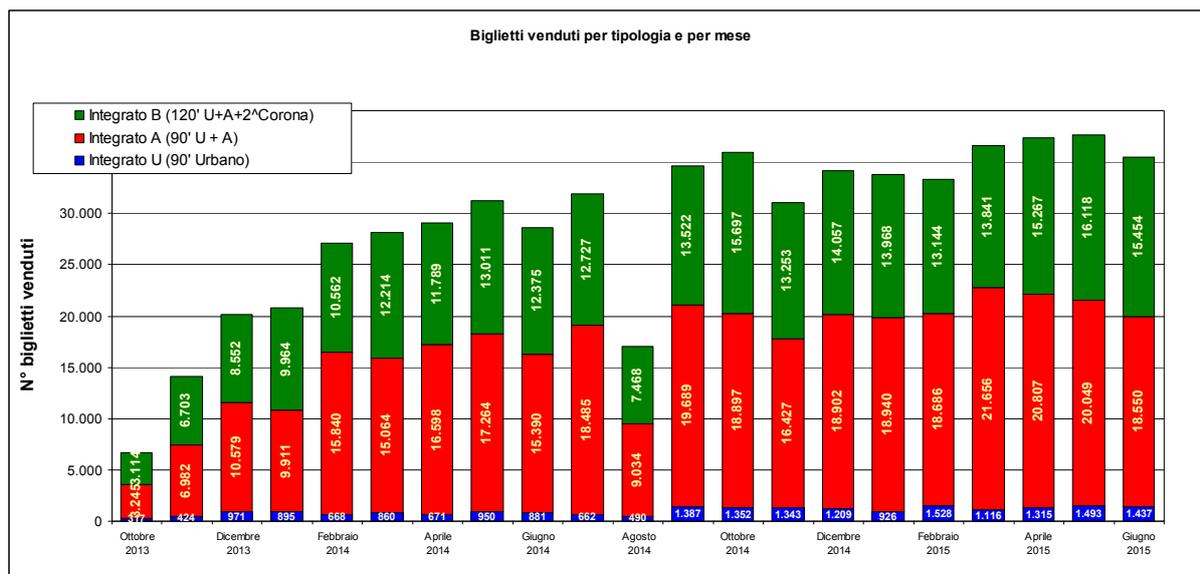


Figura 18 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano

La somma stanziata a ripiano di € 528.308 IVA inclusa ha garantito una copertura finanziaria dell’iniziativa fino a tutto maggio 2015. Il biglietto integrato è previsto auto-sostenersi in futuro con un aumento di domanda superiore al 10%.

3.6.1.2. Sistema tariffario zonale

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

Tale criticità è particolarmente forte nel Servizio Ferroviario Metropolitano dove alcune linee o porzioni di linee applicano il sistema zonale (linea sfm1 esercita da GTT tra Pont/Rivarolo a Torino e in sub-affidamento per conto di Trenitalia da Torino a Chieri). Tale criticità si rivela ancora più forte a seguito dell'introduzione del Biglietto Integrato con il sistema a zone e dell'aumento tariffario pentachilometrico di dicembre 2013 che per sua natura ha effetti diversi tra le diverse località della stessa zona tariffaria e che ha comportato incoerenze tra biglietto di corsa semplice e integrato.

Il Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale per il Triennio 2013 – 2015, tra le strategie di riprogrammazione dei servizi (punto 3.3) prevede determinate azioni per il rilancio dei servizi su ferro e su gomma. Una di queste azioni consiste nel “definire entro il 2014 un sistema di tariffe integrato per l'intero territorio regionale secondo il criterio zonale e tenendo conto dei bacini omogenei” (pagina 27). Tale azione è ripresa anche nella D.G.R. 13-6608 sull'adeguamento tariffario.

Coerentemente con le indicazioni del PTR e al fine di risolvere le criticità tariffarie è opportuno adottare un sistema a zone attorno al centroide Trenitalia anche per le stazioni ferroviarie della zona A di Formula e della corona BFLOR per gli spostamenti aventi origine o destinazione Torino.

Oltre a costituire **un'azione da perseguire nel Programma Triennale Regionale** la tariffa zonale presenta i seguenti vantaggi:

- Allineamento con le tariffe zonali GTT e risoluzione dei conflitti tariffari sulla linea sfm1.
- Tariffa trasparente per l'utente: si può comunicare che la tariffa dipende dalle zone di origine e destinazione.
- Unica eccezione: occorre definire la regola (già esistente in precedenza per GTT ma parzialmente derogata nel caso Chieri-Settimo e Volpiano-Settimo per evitare conflitti tariffari con l'Integrato) secondo cui la zona A se attraversata due volte si conta due volte per

la determinazione della tariffa di corsa semplice a differenza di quanto è in vigore per gli abbonamenti.

Parimenti, l'uniformazione secondo il criterio zonale presenta degli svantaggi, che dovrebbero essere opportunamente governati. Ad esempio, a livello di singolo Comune/Stazione in alcuni casi la tariffa di corsa semplice aumenterebbe anche del 20% rispetto ad oggi (ad es. la relazione Moncalieri-Torino passerebbe da € 1,90 a € 2,30). Analogamente si hanno dei casi in cui si registrerebbe una diminuzione di simile entità. Per venire incontro a queste criticità puntuali si potrebbe ricorrere a forme agevolate come i carnet di biglietti di corsa semplice.

3.6.1.3. Sistema di bigliettazione BIP e validazione obbligatoria

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

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

Al fine di beneficiare al meglio delle funzionalità offerte dalla bigliettazione elettronica appare opportuno avviare un processo che porti al recepimento di questo obbligo nei regolamenti aziendali per tutti i bacini regionali dove il sistema BIP è attivo, con l'obiettivo di estenderlo a regime alla totalità dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte.

L'AMP intende coordinare questo processo promuovendo anche delle campagne di comunicazione da parte delle Aziende che precedano la fase di applicazione delle sanzioni previste dalla normativa regionale.

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

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

Al fine di procedere alle attività necessarie all'introduzione della validazione obbligatoria, è attivo un Gruppo di lavoro tra Regione, AMP, Città Metropolitana e Aziende esercenti i servizi.

3.7. La comunicazione del trasporto pubblico

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

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

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



Figura 19 - Home Page del sito SFM a giugno 2015

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

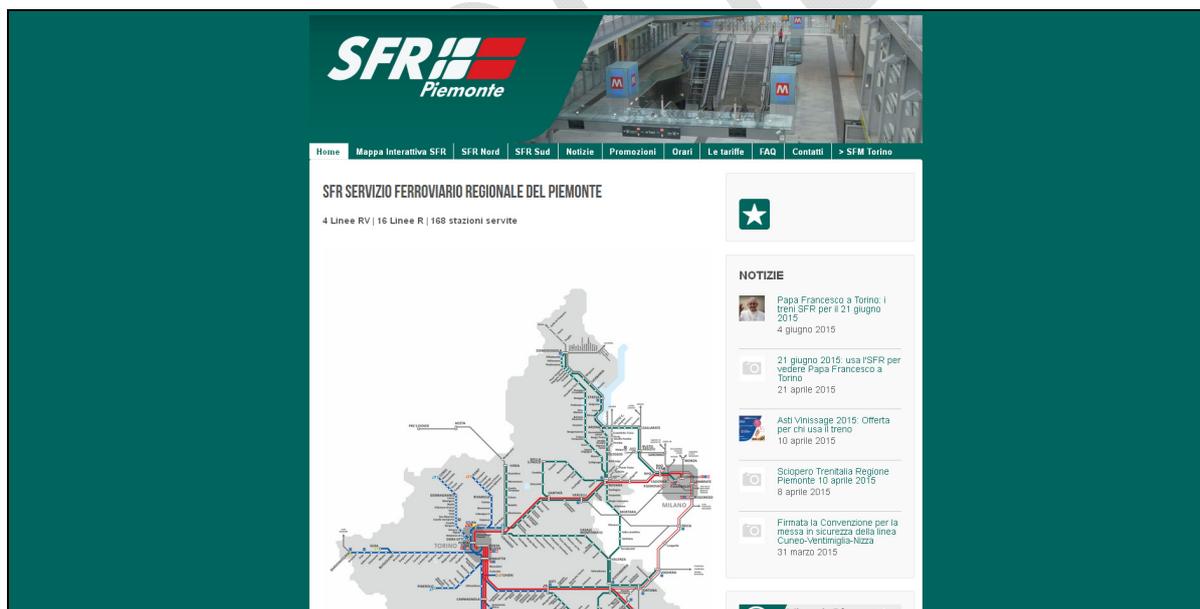


Figura 20 - Home Page del sito SFR a giugno 2015

Sito internet MeBus (www.mebus.it)

Lanciato nel 2015, il sito offre le informazioni di base per utilizzare i servizi a chiamata MeBus gestiti dell'Agenda.

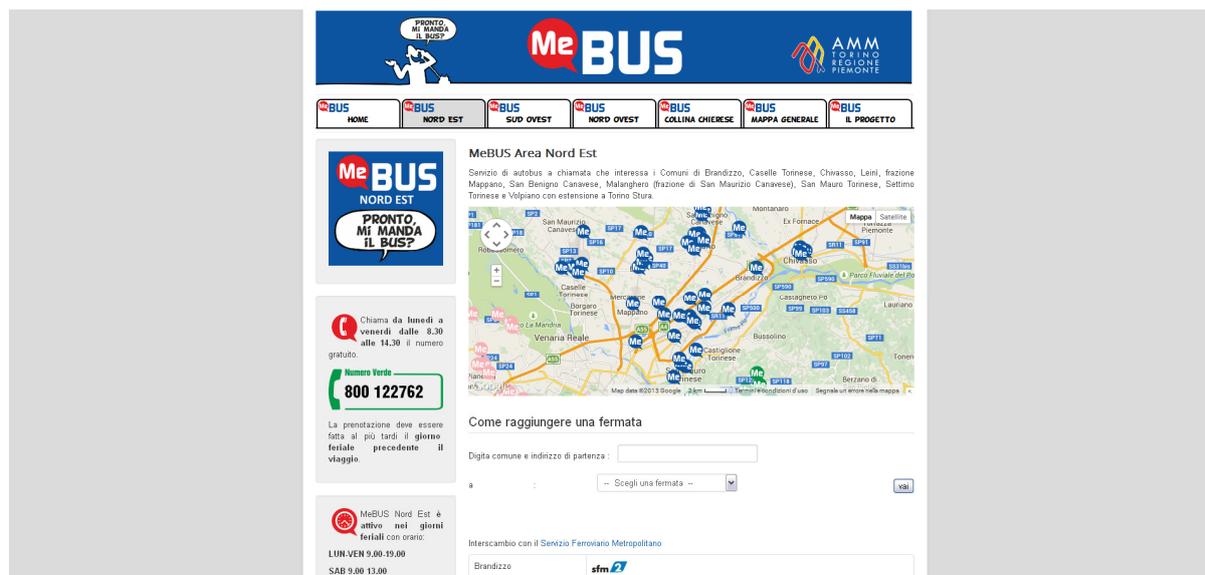


Figura 21 – sito MeBus a giugno 2015

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

Social Network

L’Agenzia comunica con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter 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 fatti ai post dagli utenti.

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

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

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2016 ammontano ad Euro 2.485.221,98, di cui:

- a) Euro 3.000,00 per organi istituzionali;
- b) Euro 66.717,42 per prestazioni di servizi;
- c) Euro 43.503,22 per utilizzo di beni di terzi;
- d) Euro 89.736,89 per trattamento premiale del personale riferito all’anno 2015 e relativi oneri previdenziali, assistenziali e fiscali;
- e) Euro 6.006,06 relativi a sviluppo software e manutenzione evolutiva;
- f) Euro 2.303.457,34 relativi a contributi in conto capitale.

Gli importi di cui alle lettere d) ed f) trovano integralmente copertura nei fondi pluriennali vincolati iscritti in entrata, rispettivamente di parte corrente e di parte capitale, mentre i restanti importi verranno principalmente finanziati con entrate previste sulla competenza 2016.

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2017 ammontano invece ed Euro 14.305,12, di cui:

- a) Euro 13.983,04 per prestazioni di servizi;

b) Euro 322,08 per utilizzo di beni di terzi.

Tali importi trovano integrale copertura nelle entrate previste sulla competenza 2017.

PROPOSTA

4. Sezione Operativa – Parte 2

4.1. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale e 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)”.

Il crescente fabbisogno di personale dell’Agenzia, derivante dalla trasformazione in Agenzia della mobilità piemontese e dalla conseguente gestione di gran parte dei contratti di servizio inerenti i servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario relativi al territorio regionale, verrà soddisfatto tramite l’avvalimento di personale provinciale confluito nel ruolo della Regione Piemonte. E’ 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.

Allo stato attuale è stata approvata la L.R. 23/2015 che prevede la stipula di un’apposita convenzione per l’avvalimento del personale da sottoscrivere con la Regione, con la Città Metropolitana e le Province. È stato avviato il lavoro per la predisposizione della Convenzione con la Regione e in funzione di quello che sarà il personale messo a disposizione dalle Province e dalla Città Metropolitana si potrà ridefinire la pianta organica dell’Ente. Per quanto riguarda la copertura delle spese del personale, sarà previsto che:

- una quota parte del personale è già transitato in Regione ed è inserito nei ruoli regionali della dotazione organica della Giunta Regionale con oneri a carico della Regione stessa.
- per la quota parte del personale in capo alle Province e Città Metropolitana di cui l’Agenzia si avvarrà, l’Agenzia contribuirà alla copertura dei costi con parte delle risorse di cui all’art. 26 c. 3 della L.R. 1/2000.