Allegato A

RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE
E
RELAZIONE SULLA PERFORMANCE

ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PEG 2021-2023

Ottobre 2022

Indice

1. CONSIDERAZIONI GENERALI 7

2. L'AGENZIA 9

2.1. Quadro normativo nazionale e regionale 9
2.1.1. I provvedimenti normativi con impatto nel 2020 e 2021 22

2.2. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte 25

2.3. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale 40
2.3.1. Convenzione con le province per l'avvalimento del personale 41
2.3.2. Monitoraggio lavoro Agile 42

2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT) 44

2.5. Parità e Pari Opportunità, Piano delle azioni positive, Comitato Unico di Garanzia 48
2.5.1. Piano delle azioni positive e Comitato unico di garanzia dell'Agenzia 48
2.5.2. Azioni e iniziative per favorire la parità e pari opportunità, la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo 50

2.6. Relazione sulla gestione ex art. 11 c. 6 d.lgs. 118/2011 e s.m.i. 52
2.6.1. CRITERI GENERALI DI REDAZIONE DEL RENDICONTO 52
2.6.1.1. PRINCIPALI VOCI DEL CONTO DI BILANCIO 54
2.6.1.2. SITUAZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE AL 31.12.2021 59
2.6.2. ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DEL CONTO ECONOMICO AL 31/12/2021 59
2.6.2.1. ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE AL 31/12/2021 71
2.6.2.2. ULTERIORI INFORMAZIONI INERENTI LA GESTIONE 2021 75

3. PIANI E PROGETTI 79

3.1. Affidamento dei servizi 79
3.1.1. Relazione sugli Affidamenti 79
3.1.2. Sistema di qualificazione 81
3.1.3. Servizio Ferroviario Metropolitano 83
3.1.4. Servizio Ferroviario Regionale 88
3.1.4.1. Linea Domodossola-Iselle-Brig 91
3.1.5. Servizi di navigazione sul lago d'Orta 91
3.1.6. Affidamento Servizi di TPL 92
3.1.6.1. Bacino metropolitano di Torino 92
3.1.6.2. Bacino Sud 94
3.1.6.3. Bacino Sud-Est 97
3.1.6.4. Bacino Nord-Est 100

3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico 102
3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 102
3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari 104
3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano 107
3.2.3.1. Linee di metropolitana 108
3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud 108
3.2.4.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane 109
3.2.4.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana 118
3.2.4.3. Revisione aree a domanda debole 119

3.2.5. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est 119
3.2.6. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est 120
3.2.7. Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile 120
3.2.8. Cooperazione internazionale 121

3.3. Potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole a seguito della pandemia 122
3.3.1. Compensazione dei servizi aggiuntivi 124
3.3.2. Anno Scolastico 2020-2021 125
3.3.2.1. Programmazione del servizio alla luce del contesto normativo e sanitario 125
3.3.2.2. Presenze studenti 128
3.3.2.3. Criticità segnalate 129
3.3.3. Anno Scolastico 2021-2022 131
3.3.3.1. Scenari previsti nel mese di luglio 2021 e definizione della proposta di Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022 131
3.3.3.2. Aggiornamento del contesto normativo per l'anno scolastico 2021/22 e definizione del servizio effettivo 132
3.3.3.3. Coordinamento tra sistema dei trasporti e sistema scolastico 135
3.3.3.4. Criticità segnalate e gestite 138
3.3.3.5. Monitoraggio dei servizi di potenziamento della rete ferroviaria 140
3.3.4. Consuntivo dei servizi di potenziamento svolti tra settembre 2020 e dicembre 2021 140
3.3.5. Misure di accompagnamento 143
3.3.5.1. Piattaforme a supporto dell'attività di pianificazione del TPL 144
3.3.5.2. Interventi relativi alla comunicazione 145
3.3.5.3. Andamento della domanda di mobilità 148

4. SERVIZI E CONTRATTI 149

4.1. La gestione dei contratti ferroviari 149
4.1.1. Contratto di Servizio con Trenitalia 149
4.1.1.1. Gestione del servizio 149
4.1.1.2. Esercizio e fasi emergenziali della programmazione ferroviaria 152
4.1.2. Contratto di Servizio con GTT 155
4.1.2.1. Gestione del servizio 155
4.1.2.2. Esercizio e fasi emergenziali della programmazione ferroviaria 157
4.1.3. Contratto di Servizio con BLS AG 158
4.1.3.1. Gestione del servizio 158
4.1.3.2. Emergenza Covid-19 - Fasi emergenziali e programmazione ferroviaria 159
4.1.4. Consuntivi della gestione contrattuale 160
4.1.4.1. Trenitalia (SFM linee 2,3,4,6,7,B e SFR) 160
4.1.4.2. GTT (SFM linee sfm1 e sfmA) 160
4.1.4.3. BLS AG (Domodossola-Iselle) 161

4.2. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi 161
4.2.1. Contratti di servizio - Bacino Metropolitano di Torino 162
4.2.1.1. Potenziamento dei Servizi della rete urbana/suburbana di Torino operata da GTT (autobus urbani-suburbani, tram e metropolitana) 163
4.2.1.2. Potenziamento dei Servizi Extraurbani e dei servizi Urbani di Settimo Torinese, Ivrea e Carmagnola 164
4.2.1.3. Consuntivi Contratto per il servizio urbano e suburbano di Torino (rep. 686 Sez II e Sez III) 166
4.2.1.4. Consuntivi Contratto per il servizio extraurbano nell'area metropolitana di Torino (rep. 174) 167
4.2.1.5. Consuntivi Contratto per il servizio extraurbano della Città metropolitana (rep. 13689) 167
4.2.1.6. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Ivrea (rep. 8875) 167
4.2.1.7. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Pinerolo (rep. 902) 167
4.2.1.8. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Carmagnola (rep. 7447) 167
4.2.1.9. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Settimo T.se (rep. 190) 168
4.2.1.10. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio 168
4.2.2. Contratti di servizio - Bacino Sud 170

4.2.2.1. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Cuneo) 172
4.2.2.2. Consuntivi contratto di servizio Tpl extraurbano ed urbano 174
4.2.2.3. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio 174
4.2.3. Contratti di servizio - Bacino Sud-Est 175
4.2.3.1. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Alessandria) 175
4.2.3.2. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Asti) 176
4.2.3.3. Consuntivi Contratto servizi extraurbani della Provincia di Alessandria (rep. 2625) 177
4.2.3.4. Consuntivi Contratto servizi urbani della Città di Alessandria 177
4.2.3.5. Consuntivi Contratto servizi urbani della Città di Novi Ligure 177
4.2.3.6. Consuntivi Contratto servizi extraurbani della Provincia di Asti (rep. 10509) 177
4.2.3.7. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio 178
4.2.4. Contratti di servizio - Bacino Nord-Est 178
4.2.4.1. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Biella) 178
4.2.4.2. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Novara) 179
4.2.4.3. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia del Verbano-Cusio-Ossola) 180
4.2.4.4. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Vercelli) 181
4.2.4.5. Consuntivi Contratto servizi urbani ed extraurbani della Città e della Provincia di Biella (rep.908 e 574) 182
4.2.4.6. Consuntivi Contratto servizi extraurbani della Provincia di Novara (rep. 22239) 182
4.2.4.7. Consuntivi Contratto servizi della Conurbazione di Novara (rep. 17491) 182
4.2.4.8. Consuntivi Contratto servizi urbani del Comune di Vercelli (rep. 181) 183
4.2.4.9. Consuntivi Contratti servizi extraurbani della Provincia di Vercelli 183
4.2.4.10. Consuntivi Contratti servizi extraurbani della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola 184
4.2.4.11. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio 184

4.3. Navigazione 185
4.3.1.1. Consuntivo Contratto di servizio per la navigazione del Lago d'Orta 185

4.4. Accordi di programma 185
4.4.1. Bacino Metropolitano di Torino 185
4.4.2. Bacino Sud 186
4.4.3. Bacino Sud-est 188
4.4.4. Bacino Nord-est 189

4.5. Servizi in regime di concorrenza 192

5. MONITORAGGIO DEI SERVIZI 196

5.1. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL 196

5.2. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale 196

5.3. Osservatorio nazionale TPL 197

5.4. Carte della mobilità (e dei servizi) 197
5.4.1. Servizi automobilistici, urbani, extraurbani 197
5.4.2. Servizi ferroviari 197
5.4.2.1. TRENITALIA 197
5.4.2.2. GTT 198
5.4.2.3. BLS AG 198
5.4.3. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori 199
5.4.3.1. Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5^ comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A. 199
5.4.3.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori inerenti le attività alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 relative al Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino 2012 -2027. 202

5.5. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto 202
5.5.1. Indagini sulla mobilità 202
5.5.1.1. Indagine IMQ 2021 202
5.5.1.2. Proiezione al 2018 degli indicatori di mobilità da IMQ 2013: 205
5.5.1.3. Indagine 2020 sulla mobilità delle persone in alcuni territori della Città Metropolitana di Torino. 205
5.5.2. Analisi dei Big Data 207
5.5.2.1. Piattaforma Big Data TIM 207
5.5.2.2. Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonia mobile 208
5.5.2.3. Valutazioni sulle variazioni dei flussi di mobilità nelle fasi pandemiche 209
5.5.3. Il software di modellazione PTV Visum 210

5.6. Monitoraggio dei servizi ferroviari 210
5.6.1. Monitoraggio della qualità erogata 210
5.6.2. Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia 212
5.6.3. Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT 214
5.6.4. Monitoraggio dei servizi BLS 214
5.6.5. Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni ferroviarie gestite da R.F.I. S.p.A. 215

5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino 216
5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale 216
5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino 223
5.7.3. Controlli in seguito a segnalazioni utenza 227

5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano 228
5.8.1. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano) 229
5.8.2. Controlli in seguito a segnalazioni utenza 230

5.9. Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. 231
5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL. 231
5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL 233
5.9.3. Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità 237
5.9.4. CSR-BIP e cruscotti BIPEx 238
5.9.5. Cabina di regia dell'infomobilità regionale 241
5.9.6. Cabina di regia emergenza Covid-19 242

5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019 242
5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV) 243
5.10.2. Ripartizione delle risorse 246
5.10.3. Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte 251
5.10.4. Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta 256

6. IL SISTEMA TARIFFARIO E LA COMUNICAZIONE AI CITTADINI 258

6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata 258

6.2. Biglietto integrato metropolitano 259
6.2.1. Caratteristiche 259
6.2.2. Rendicontazione delle vendite 259
6.2.3. Passaggio al supporto elettronico 261

6.3. Sperimentazioni tariffarie regionali 262
6.3.1. Progetto BIPforMaaS 262

6.4. Iniziative tariffarie specifiche 264
6.4.1. Abbonamento scontato Trenitalia under 26 264

6.4.2. Libero accesso sui servizi di TPL verso i centri vaccinali 265
6.4.3. Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca 265
6.4.4. Bonus a favore degli utenti abbonati. 266
6.4.5. Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20 267

6.5. Disposizioni a sostegno dei mancati ricavi tariffari per l'emergenza COVID-19 268

6.6. La comunicazione del trasporto pubblico 271

7. PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2021 275

7.1. La struttura organizzativa 275

7.2. Ciclo della performance 277

7.3. PEG 2021 - Gestione ordinaria del progetto 281

AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO 281

AREA STRATEGICA 2 – ISTITUZIONALE 294

AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE 310

7.4. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati 321
7.4.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo 322
7.4.2. Area strategica 2 - Istituzionale 350
7.4.3. Area strategica 3 – Direzione generale 354

8. APPENDICE - AMP BAROMETER 2012-2020 364

8.1. Popolazione e territorio 364
8.1.1. Popolazione 364
8.1.2. Territorio 365

8.2. Mobilità 365

8.3. Tasso di Motorizzazione 366

8.4. Offerta 366
8.4.1. Offerta di trasporto e rete 366
8.4.2. Servizio offerto 367

8.5. Servizio offerto nei Bacini 367

8.6. Domanda di Trasporto 368

8.7. Aspetti Economici 369

8.8. Materiale Rotabile 369

8.9. Personale 370

9. APPENDICE - IL QUADRO DELLE CONDIZIONI ESTERNE SU TERRITORIO E MOBILITÀ 371

9.1. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata 371

9.2. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni) 372
9.2.1. Dati di produzione 373
9.2.2. Passeggeri trasportati 374
9.2.3. Dati economici 374

9.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT 377

9.4. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL 388

9.5. Le esigenze di mobilità dei cittadini 389
9.5.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte 389
9.5.1.1. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte 391
9.5.2. Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni) 392
9.5.3. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni) 394
9.5.4. La comunicazione dei risultati IMQ 395

9.6. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici 396
9.6.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale 397
9.6.2. Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino 400
9.6.3. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino 400
9.6.4. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino 401
9.6.5. Servizio notturno nell'area metropolitana torinese 403
9.6.6. Servizi automobilistici su gomma e navigazione nel Bacino Nord-Est 404
9.6.7. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud 405
9.6.8. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud-Est 409

10. APPENDICE - CONTRATTI DI COMPETENZA DELL'AMP 411

10.1. Ferrovie 411

10.2. Bacino metropolitano 412

10.3. Bacino Sud-Est 415

10.4. Bacino Nord-Est 417

10.5. Bacino Sud 421

1. Considerazioni generali

L'Agenzia è stata costituita per svolgere le funzioni di pianificazione, programmazione del servizio di trasporto pubblico per l'area territoriale di competenza che, fino alla prima metà del 2015, era costituita dall'area metropolitana di Torino, e, per i servizi ferroviari per l'intero ambito della Provincia di Torino oggi Città Metropolitana.

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

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

Il quadro della domanda di mobilità ha subito profonde modifiche dovute alla pandemia in corso ed alla crisi economica conseguente; l'accelerazione dei processi di innovazione tecnologica in tema di comunicazione a distanza ha influito anche sulla riduzione dei vincoli di prossimità al luogo di lavoro/studio indirizzandosi verso lo sviluppo di una mobilità «semi-sistematica» a minor frequenza ma maggior raggio e maggiore flessibilità; gli effetti di tali cambiamenti subiranno una stabilizzazione nel medio termine con una necessaria revisione delle politiche in materia di Trasporto Pubblico e dei relativi obiettivi.

Per rispondere al meglio ai compiti istituzionali ed agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto sono state 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 del l'accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell'infomobilità.

Inoltre si è lavorato per dare impulso ad alcuni ambiti ad oggi non ancora affrontati con l'adeguata attenzione, quali:

- La sostenibilità ambientale: al fine di contribuire a contrastare il consumo delle risorse energetiche di origine fossile e migliorare la qualità dell'aria, promuovendo l'adeguamento delle flotte pubbliche anche nell'ottica dell'approvvigionamento da fonti rinnovabili dell'energia di trazione necessaria;
- Lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, favorendo azioni specifiche di marketing, promuovendo politiche mirate all'aumento dell'utenza, favorendo l'integrazione fra i servizi tradizionali e quelli più innovativi o fra sistemi pubblici e privati.
- L'orientamento motivazionale delle aziende e dei lavoratori nel settore del trasporto pubblico, promuovendo un cambio nell' approccio verso gli utenti volto a fornire un servizio di qualità e attrattivo.
- L'evoluzione verso sistemi di mobilità collettiva adeguati e coerenti per l'attuazione di politiche MAAS ed in grado di cooperare con lo sviluppo delle piattaforme web.

I "proponimenti" sono ambiziosi, specie se traguardati in un contesto di elevata incertezza macroeconomica. In questa condizione l'azione dell'Agenzia è ispirata al massimo contenimento degli

impatti negativi sui cittadini che eventuali ricadute sulla quantità e qualità del servizio erogato, possono causare, ed alla ricerca di soluzioni innovative per rendere sempre più accessibile ed efficace il sistema dei trasporti pubblico piemontese.

Il documento illustra le attività condotte da AMP nel corso del 2021, coerentemente a quanto previsto dal Programma Triennale del Servizi TPL 2019-2021, dal Bilancio di previsione 2021-2023 e dal Piano Esecutivo di Gestione 2021-2023, ed adeguate alle necessità derivanti dall'emergenza sanitaria.

2. L'Agenzia

2.1. Quadro normativo nazionale e regionale

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

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012, in applicazione dell'art. 3 bis D.L. 138/2011 convertito in L. 148/ 2011 come modificato dall'art. 53 del D.L. 83/2012, il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

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

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

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

L'Agenzia della Mobilità piemontese è pertanto il consorzio costituito ai sensi dell'art. 8 della L.R. 1/2000 e ss.mm.ii. per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata di tutte le funzioni, trasferite o delegate, in materia di trasporto pubblico locale, degli enti soggetti di delega ex L.R. 1/2000. Lo Statuto dell'Agenzia della Mobilità Piemontese prevede, all'articolo 3, che il consorzio assume tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale, conformemente alla programmazione regionale e con le risorse messe a disposizione dalla Regione, degli Enti aderenti in ambito regionale con particolare riguardo, tra l'altro:

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

conformità con quanto previsto in materia di clausole sociali; la gestione dei relativi contratti di servizio, la vigilanza e i poteri sanzionatori.

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

La Legge Regionale 19/2018 ha modificato l'art. 8 della legge 1/2000 prevedendo che l'AMP "favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni singole o associate aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega" "nonché delle unioni montane singole o associate aventi popolazione superiore a 5.000 abitanti di cui alla legge regionale 14 marzo 2014, n. 3 (Legge sulla montagna)". Tale norma è stata sostituita dalla legge regionale 05 aprile 2019, n. 14 – "Disposizioni in materia di tutela, valorizzazione e sviluppo della montagna" che all'art. 4 ed all'art. 25 fa specifico riferimento alla necessità di coordinamento con l'Agenzia delle mobilità piemontese per l'attuazione di interventi in materia di TPL.

***

Di seguito si fornisce un panorama delle disposizioni normative per lo specifico ambito di intervento dell'Agenzia aggiornate con le disposizioni adottate nel corso del 2021 così come raccolte dal dossier Trasporto Pubblico Locale e il trasporto collettivo di lunga percorrenza del 7 aprile 2022 della Camera dei deputati.

Il Fondo nazionale per il TPL

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

A partire dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il riparto. In particolare, l'articolo 27 (commi 1-8), del decreto legge ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.

La legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha poi previsto due modifiche all'entità del Fondo. È stato infatti incrementato il Fondo di 500.000 euro per l'anno 2018, di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e di 1 milione di euro per l'anno 2020, al fine di assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso ai passeggeri in caso di emergenza. Inoltre è stata disposta una riduzione di 58 milioni di euro, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo, che è quindi ridotto dal 2019. La legge di Bilancio 2022 è poi nuovamente intervenuta sullo stanziamento del Fondo.

Lo stanziamento del Fondo nel Bilancio triennale 2018-2020 ammonta pertanto a 4.933,054 milioni di euro per il 2018, a 4.876,554 milioni di euro per il 2019 ed a 4.875,554 milioni di euro per il 2020 ed a 4.874,554 milioni € per ciascuno degli anni 2021 e 2022. Lo stanziamento del Fondo TPL nel Bilancio triennale 2022-2024 ammonta a circa 4.989,5 mln € per il 2022, a 5.093,5 milioni per il 2023 e a 5.180,5 milioni per il 2024.

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

Fino al 2016, il Fondo veniva alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel Fondo confluivano anche le risorse stanziate ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione

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

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

In materia di trasferimenti delle Regioni alle Province e alle città metropolitane per le funzioni conferite, l'art. 39 del DL n. 50 del 2017 ha previsto che il 20% del Fondo TPL sia riconosciuto alle regioni a condizione che queste provvedano annualmente all'erogazione delle risorse per le funzioni trasferite a province e città metropolitane. La Corte costituzionale, con sentenza 9 maggio-27 giugno 2018, n. 137 (Gazz. Uff. 4 luglio 2018, n. 27 - Prima serie speciale), ha peraltro dichiarato l'illegittimità costituzionale di tale articolo, nella parte in cui determinava la riduzione della quota del fondo per il trasporto pubblico locale spettante alla regione interessata nella misura del 20 per cento, anziché fino al 20 per cento in proporzione all'entità della mancata erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite.

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

L'effettiva rimodulazione del Fondo in funzione de nuovi criteri è stata più volte rinviata (cfr. paragrafo seguente).

Con il decreto del Ministero dei Trasporti n. 388 del 19/12/2019 il MIT ha liquidato il saldo del FNT alle regioni. Complessivamente per il 2019 la quota del fondo erogata a Regione Piemonte ammonta ad € 481.348.583,56 comprendete la quota di aggiornamento prevista dalla legge di Bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017, comma 74) in ragione dell'incidenza delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da Rete ferroviaria italiana, a far data dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei trasporti.

Lo stanziamento per l'anno 2020 del Fondo Nazionale è stato pari ad euro 4.874.554.000,00, al netto della quota dello 0,025 per cento delle risorse dello stanziamento del Fondo destinato alla creazione della banca dati dell'Osservatorio MIT (pari ad € 1.218.638,50); è stata impegnata per il 2020 un'anticipazione dell'80 per cento del Fondo nazionale per un importo complessivo pari euro 3.898.668.289,20, da ripartirsi secondo le percentuali di riparto recepite dal DPCM 26 maggio 2017, recante modifiche del DPCM 11 marzo 2013

A seguito dell'emanazione dello Stato di emergenza sanitaria derivante dalla pandemia da covid-19, il Decreto Legge n. 34 del 19/5/2020 (convertito in L. 77 del 17/7/2020) all'art.200, comma 4, stabilisce che "Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del

decreto - legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2020, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 30 giugno 2020", pertanto con il DM 183 del 25/5/2020 è stata disposta l'erogazione dell'80% del fondo.

Le risorse del Fondo 2020, pari a euro 4.874.554.000, sono state ripartite con decreto interministeriale n. 540 del 3/12/2020: al Piemonte sono stati destinati € 479.000.965,94.

Anche per il 2021 lo stanziamento del Fondo è pari ad euro 4.874.554.000 e con il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 72 del 9 febbraio 2021 è stata concessa alle regioni l'anticipazione dell'80% del Fondo.

Anche per il 2021, come per il 2020, la ripartizione del Fondo è stata effettuata senza l'applicazione di penalità, come previsto dall'art. 200, comma 5 del D.L. n. 34 del 2020, come modificato dall'articolo 13, comma 7, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, che ha previsto che "*La ripartizione delle risorse stanziate per l'esercizio 2020 e per l'esercizio 2021 sul fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1,del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, è effettuata senza l'applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, dell'articolo 27, del decreto - legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 giugno 2013, n. 148, e successive modificazioni*";

La quota a saldo del fondo è stata erogata con il decreto del MIMS n. 373 del 20 dicembre 2021.

Tabella 1 – quadro delle risorse TPL

		2016	2017	2018	2019	2020	**2021**
A	Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.850.776.000,00	€ 4.789.506.000,00	€ 4.933.054.000,00	€ 4.874.554.000,00	€ 4.874.554.000,00	€ ***4.874.554.000,00***
B	Banca Dati	€ 1.212.694,00	€ 1.197.376,50	€ 1.233.263,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,50	€ ***1.218.638,00***
C	Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.849.563.306,00	€ 4.788.308.623,50	€ 4.931.820.736,50	€ 4.873.335.361,50	€ 4.873.335.361,50	€ ***4.873.335.362,00***
C	Quota Regione Piemonte	€ 476.664.406,54	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 479.048.866,04	€ 479.546.096,34	€ ***480.157.448,29***
	Quota Regione Piemonte ripartizione decurtazioni 2015	€ 7.320.317,75					
	Quota Regione Piemonte per ripartizione penalità e variazioni canone accesso infrastruttura				€ 2.299.717,52	-€ 819.219,73	
D	**Totale Quota Regione**	€ 483.984.724,29	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 481.348.583,56	€ 478.726.876,61	€ ***480.157.448,29***
	incidenza percentuale totale D/A	9,97747008%	9,82754250%	9,82754250%	9,87472051%	9,82093698%	***9,85028473%***
	incidenza percentuale fondo C/(A-B)	9,82901710%	9,83000000%	9,83000000%	9,83000000%	9,84020308%	***9,85274792%***
	Dotazione bilancio regionale	€ 533.000.000,00	€ 530.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ ***535.000.000,00***
	Finanziamento Regione fondi propri	€ 49.015.275,71	€ 59.309.262,31	€ 50.202.021,60	€ 53.651.416,44	€ 56.273.123,39	€ ***54.842.551,71***

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

Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL

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

- il dieci per cento dell'importo del Fondo viene assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo;
- il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo; Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i costi standard e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle

compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.

- È stato pubblicato il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018, che definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione. costi standard, anche in attuazione della riforma prevista dal decreto Legge n. 50/2017, che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le Regioni gli stanziamenti del Fondo Nazionale TPL. Il decreto prevede che il Costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna Regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente. Il meccanismo elaborato prevede un'applicazione graduale: per il primo anno di applicazione, infatti, solo il 10% dell'importo del Fondo TPL sarà ripartito in base al decreto. Negli anni successivi la quota sarà progressivamente incrementata del 5% per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento a regime.
- la quota residua del Fondo, ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, viene ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 (tabella riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017); a partire dal 2021, la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. Tali livelli di servizio dovranno essere definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi.
- In base all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 50 del 2017 si prevede tuttavia che tale decreto continui a trovare applicazione, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti, fino al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di emanazione del nuovo decreto di definizione dei criteri di assegnazione del Fondo. Sulla base dei criteri stabiliti dal decreto del MIT le regioni dovranno provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro l'anno 2021 e contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale (termini modificati dal decreto legge n. 124 del 2019).

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

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

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

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

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

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

Tali variazioni, anziché comportare una modifica delle percentuali di attribuzione del Fondo tra le regioni, sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno, a partire dal saldo del 2019. Si ricorda infatti che le percentuali di ripartizione sono frutto dell'Intesa raggiunta in Conferenza Unificata a dicembre 2017. Viene poi specificato in dettaglio il funzionamento di questo nuovo meccanismo di determinazione a preventivo e consuntivo: per le variazioni fissate a preventivo si prevede la verifica consuntiva e l'eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020, a seguito di apposita certificazione da rendere entro il mese di settembre di ciascun anno, al MIT tramite l'Osservatorio TPL, nonché alle Regioni; ai fini del riparto del saldo 2019, per il quale evidentemente il meccanismo del preventivo non è stato applicato in quanto non era previsto, si dispone che si renda conto dei soli dati a consuntivo relativi alle variazioni 2018, comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario con le medesime modalità e tempi previsti a regime dal 2020. In entrambe le ipotesi, in caso di inadempienza è prevista la sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni. L'Autorità di regolazione dei trasporti ha definito, con la delibera n. 96 del 2015, i Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con le successive delibere n. 28/2016, n. 31/2016, n. 62/2016, n. 72/2016 e n. 84/2016 l'Autorità ha previsto specifiche modalità applicative. Con la Delibera n. 75/2016 l'Autorità dei Trasporti ha ritenuto conforme ai criteri della Delibera n. 96/2015 il nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, presentato dal gestore della rete Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI) in data 30 giugno 2016.

Il Decreto legge 26 ottobre 2019, n. 124, all'art.47, comma 1 alla lettera a) ha rinviato all'anno 2020 i criteri di riparto del "Fondo".

Le risorse aggiuntive 2020-2021

Il 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha dichiarato l'epidemia da COVID-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale e l'11 marzo l'ha definita una "situazione pandemica". Il 31 gennaio 2020 il Governo italiano, tenuto conto del carattere particolarmente

diffusivo dell'epidemia, ha proclamato lo stato di emergenza per sei mesi e messo in atto le prime misure di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale.

Successivamente per contrastare gli effetti dell'emergenza da covid-19 sull'economia sono stati emanati diversi provvedimenti approvati dal Governo che hanno ricadute sul TPL; si segnalano in particolare i decreti "Cura Italia" (DL 18/2020 convertito in L. 27/2020), "Liquidità" (DL 23/2020 convertito in L. 40/2020), "Rilancio" (DL 34/2020 convertito in L. 77/2020) e "Rilancio 2" (DL 104/2020 convertito in L. 126/2020).

Il Decreto "Cura Italia" individua vari principali di intervento volti ad attenuare l'impatto determinato dall'epidemia di COVID-19; in particolare ha previsto:

- l'utilizzo esteso della cassa integrazione ordinaria, dell'assegno ordinario, e della cassa integrazione in deroga;
- a tutela delle società che gestiscono servizi di trasporto pubblico locale e regionale si esclude la possibilità di ridurre i corrispettivi dovuti a seguito della riduzione o sospensione dei servizi (art. 92, comma 4-bis), nonché si attribuisce alle amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza

Il Decreto "Liquidità" introduce misure urgenti in materia di accesso al credito e rinvio di adempimenti per le imprese, sostegno alla liquidità

Il Decreto "Rilancio" interviene in diversi ambiti; in materia di trasporto pubblico locale viene istituito (comma 1 dell'articolo 200) un apposito fondo presso il MIT, con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Il Decreto "Rilancio 2" prevede che la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del D.L: n. 34 è incrementata di 400 milioni di euro per l'anno 2020. Solo con l'emanazione del D.L. 8 settembre 2020, n. 111, (successivamente abrogato) si è previsto che tali risorse possono essere utilizzate anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento alla diffusione del COVID-19.

Gli aggiornamenti relativi al 2021 sono descritti al paragrafo 6.5 Disposizioni a sostegno dei mancati ricavi tariffari per l'emergenza COVID-19.

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

Le modalità di affidamento secondo la disciplina europea

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

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

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e che possono pertanto anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali, sono quella

della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

La possibilità di affidamento diretto è però subordinata alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società in house) e non ci deve essere un divieto da parte del legislatore nazionale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A decorrere dal 3.12.2019 deve ritenersi operante e pienamente cogente il regime giuridico delineato dall'insieme delle disposizioni di cui all'art. 5 del Regolamento 1370/2007, il quale prevede che

l'Autorità concedente possa decidere se affidare il servizio di TPL su gomma facendo ricorso al modello dell'in-house providing di cui al paragrafo 2 del predetto art. 5, ovvero a quello della gara ad evidenza pubblica di cui al paragrafo 3, od ancora all'affidamento diretto per contratti di servizio pubblico di modesta entità di cui al paragrafo 4 (modelli delineati dall'art. 5 del Regolamento n. 1370 / 2007 come alternativi tra loro, senza limitazioni di sorta), ferma restando in ogni momento - quando ne ricorrano le condizioni- la possibilità di adottare i provvedimenti d'emergenza di cui al paragrafo 5.

La disciplina nazionale

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

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

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

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

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

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

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

Il comma 11-quater 0prevede anche che i comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, individuino specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), impegnandosi in tale sede ad utilizzare per investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le compensazioni per l'affidamento dei servizi

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

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

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

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

Le misure adottate con la delibera n. 154/2019 del 28/11/2019 hanno sostituito le precedenti contenute nella delibera n. 49/2015 ed hanno integrato, con i contenuti della delibera 120, le modalità di definizione delle compensazioni e di tenuta della contabilità regolatoria per tutte le procedure di affidamento ed i relativi Contratti.

Gli ambiti di servizio pubblico

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

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

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

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

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

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

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

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

in un determinato Bacino territoriale. Partendo dagli atti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto previsti dalla legislazione vigente, le misure della delibera individuano le fasi del processo attraverso il quale il soggetto competente definisce l'Ambito di servizio pubblico. Esse comprendono:

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

2.1.1. I provvedimenti normativi con impatto nel 2020 e 2021

Il 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha dichiarato l'epidemia da COVID-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale e l'11 marzo l'ha definita una “situazione pandemica”. Il 31 gennaio 2020 il Governo italiano, tenuto conto del carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia, ha proclamato lo stato di emergenza per sei mesi e messo in atto le prime misure di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale.

A seguito della pandemia causata dal virus COVID-19 nel corso dell'anno 2020 e dell'anno 2021 sono state introdotte diverse disposizioni di sostegno, non solo economico, agli operatori pubblici e privati del settore che hanno ricadute sul TPL; si segnalano in particolare i decreti “Cura Italia” (DL 18/2020 convertito in L. 27/2020), “Liquidità” (DL 23/2020 convertito in L. 40/2020), “Rilancio” (DL 34/2020 convertito in L. 77/2020) “Rilancio 2” (DL 104/2020 convertito in L. 126/2020) e “Ristori” (DL n. 137/2020 convertito in L. 176/2020)

Il decreto-legge n. 18 del 2020 (art. 92, comma 4-bis, come successivamente modificato) ha previsto il divieto di effettuare decurtazioni di corrispettivo, sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale per le minori corse effettuate o delle minori percorrenze, dal 23 febbraio 2020 fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica, ma non oltre il 31 luglio 2021 (il termine era originariamente fissato al 31 dicembre 2020, prorogato poi dal DL n. 183 del 2020 e quindi dall'art. 29, comma 3 bis del DL 41 del 2021); inoltre si attribuisce alle amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza. Inoltre ha previsto l’utilizzo esteso della cassa integrazione ordinaria, dell’assegno ordinario, e della cassa integrazione in deroga.

Il Decreto “Liquidità” introduce misure urgenti in materia di accesso al credito e rinvio di adempimenti per le imprese, sostegno alla liquidità

Con il decreto-legge n. 34 del 2020 (c.d. “decreto Rilancio”) è stato istituito un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19. di importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020 (art. 200). L'importo del Fondo istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 è stato aumentato di ulteriori 400 milioni di euro dal decreto-legge n.104 del 2020 (art. 44) e può essere utilizzato, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del

COVID-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato. Pertanto per l'anno 2020 le risorse complessivamente attribuite al Fondo sono risultate pari a 900 milioni di euro. Risorse rilevanti sono inoltre destinate da diversi provvedimenti al finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi, ivi compreso l'utilizzo di parte delle risorse del Fondo sopra descritto. Il decreto-legge n. 104 del 2020 prevede a questo proposito che, qualora la quota assegnata a titolo di anticipazione a ciascuna regione a valere sul fondo dovesse risultare superiore alla quota spettante a conguaglio, l'eccedenza dovrà essere versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva attribuzione alle altre Regioni per le medesime finalità. Il calcolo della riduzione dei ricavi è calcolata rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La ripartizione del Fondo è effettuata con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede inoltre che ciascuna Regione e Provincia autonoma sia autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa sopra indicata le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto di ripartizione del Fondo istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020. Inoltre il decreto-legge 104 del 2020 ha assegnato 150 milioni di euro ai comuni per la predisposizione di servizi aggiuntivi di trasporto scolastico.

Il decreto-legge 34 del 2020, in materia di trasporto scolastico (c.d. scuolabus) ha previsto l'istituzione di un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno di 2020. Le risorse del fondo sono destinate ai comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza. Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 gennaio 2021 sono stati definiti i criteri e le modalità per la ripartizione del contributo citato. Allo stesso tempo si esclude il servizio di trasporto scolastico dal divieto di riduzione di corrispettivi, stabilito dal decreto-legge n. 18 del 2020, per i contratti di servizio pubblico riguardanti servizi di trasporto pubblico locale e regionale a fronte delle riduzioni di servizi conseguenti all'emergenza COVID-19. Si prevede anche il ristoro, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, tramite l'emissione di un voucher o con il prolungamento dell'abbonamento.

E’ previsto altresì (DL 34 art. 200, comma 5) il differimento dell'applicazione della nuova disciplina in materia di ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020, l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80 per cento del Fondo nazionale TPL, l'attribuzione di un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL, la sospensione fino al 2024, dell'obbligo per regioni, gli enti locali e i gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 e l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa.

Il decreto-legge n. 34 del 2020 ha disposto inoltre la non decurtazione dei corrispettivi per i servizi ferroviari di lunga percorrenza e interregionali indivisi (art. 200, comma 3) dal 23 febbraio fino al 31 dicembre 2020 (originariamente non ricompresi in tale esclusione dal decreto-legge n. 18 del 2020) (anche tale disposizione è stata prorogata dal decreto-legge n.183 del 2020 per tutto l'anno 2021.

Ulteriori interventi di supporto hanno riguardato la non decurtazione dei corrispettivi per i servizi ferroviari di lunga percorrenza e interregionali indivisi. Il decreto-legge n. 76 del 2020 ha poi previsto, a sostegno del settore dei servizi di trasporto di linea di persone effettuati su strada mediante autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico, un fondo, con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare i danni subiti in considerazione dell'emergenza COVID-19 dalle imprese esercenti detti servizi, rimettendo ad un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione dei criteri e delle modalità per il riconoscimento della compensazione (art. 85).

ll D.L. n. 34/2020 ha anche sospeso fino al 2024, l'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa (art. 200).

Si richiama anche Il DL n. 137 del 2020 (c.d. "decreto Ristori") che ha previsto all'art.1 un contributo a fondo perduto alle imprese in difficoltà tra cui rientrano taxi, NCC, gestioni di funicolari, skilift e seggiovie, esteso poi dal DL n. 149/2020 (c.d. "decreto Ristori-bis) ad ulteriori tipologie di attività: altre attività connesse ai trasporti terrestri NCA (Non Classificate in Altre categorie), altre attività di trasporti terrestri passeggeri NCA, trasporto passeggeri per vie d'acque interne compresi i lagunari, …, gestioni di stazioni di autobus.

Per l'anno 2021 il protrarsi della crisi derivante dalla pandemia di Covid-19 ha comportato la proroga e il rinnovo di alcuni interventi di sostegno economico previsti per l'anno 2020. In primo luogo è incrementato di ulteriori 390 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 22-ter del decreto-legge 137/2020 “decreto Ristori”) il Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi, istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020. Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità del Fondo, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento. La medesima disposizione prevede che per i servizi aggiuntivi, le regioni e i comuni, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada a mezzo di società del trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

La legge di bilancio 2021 istituisce il Fondo al fine di consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 (L. 178/2020 comma 790) contenute nei decreti legge n. 19/2020 e n. 33/2020. La dotazione del fondo è di 150 milioni di euro per l'anno 2021. Inoltre sono finanziati i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, istituendo un apposito fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021. Si consente alle regioni ed ai comuni di ricorrere a convenzioni con operatori di servizi autobus passeggeri, taxi ed NCC (comma 816). Al fine di favorire il controllo sui mezzi di trasporto pubblico locale del rispetto delle disposizioni antiCovid fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica la legge di bilancio 2021 ha inoltre disposto (comma 818) che possano essere conferite funzioni di controllo e di accertamento agli ausiliari del traffico e della sosta, nonché al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale (soggetti indicati all'articolo 12-bis, commi 1-3 del Codice della strada). Il comma 817 ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC.

Anche con riferimento al sostegno del settore dei servizi di trasporto di linea di persone effettuati su strada mediante autobus (di cui al decreto legislativo 285 del 2005) la legge di bilancio 2021 L. 178/2020 ha introdotto misure di sostegno nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinati al ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing concernenti gli acquisti effettuati, a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3, da parte delle imprese di cui al decreto legislativo 285 del 2005 (trasporto pubblico di linea interregionale), delle imprese di trasporto pubblico regionale e locale autorizzate da regioni ed enti locali e delle imprese operanti sulla base di autorizzazioni rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (servizi internazionali di trasporto effettuati con autobus).

Il decreto “Cura Italia” (DL 18/2020 convertito in L. 27/2020), ha introdotto specifici riferimenti agli affidamenti dei servizi di TPL; infatti l’art. 92 interviene sia sulle modalità di gestione del contratto di servizio, sia sulle modalità di affidamento.

> *DL 17/03/2020 N. 18 - ART. 92 (Disposizioni in materia di trasporto marittimo di merci e di persone, nonché di circolazione di veicoli)*
>
> *…*

4-bis. Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020. Le disposizioni del presente comma non si applicano al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi.

4-ter. Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

4-quater. L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 4-bis e 4-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Con riferimento al comma 4-quater è importante sottolineare come la COMMISSIONE EUROPEA, attraverso la "DIREZIONE GENERALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI Direzione A - Coordinamento delle politiche A.4 - Questioni giuridiche e applicazione" e la "DIREZIONE GENERALE DELLA CONCORRENZA Direzione F - Mercati e casi V: Trasporti, poste e altri servizi F.3 - Aiuti di Stato posta e altri servizi" abbia riscontrato in data 1/7/2020 alla notifica del Ministero dei Trasporti formulando specifici richiami alla normativa di settore e concludendo con "In conclusione, nella misura in cui le misure disposte dall'Italia si inquadrano nel Regolamento (EC) N°1370/2007, esse beneficiano di una presunzione di conformità, e non richiedono la previa notifica alla Commissione sulla base dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE. Sulla base di tali considerazioni, i servizi della Commissione Europea invitano le autorità italiane a considerare il ritiro della notifica nel caso SA.57454 (2020/N)"

2.2. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte

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

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

- lotto 1 SFM Torino: "bacino metropolitano", comprendente gli attuali collegamenti:

  SFM1 Chieri – Rivarolo; SFM1 Rivarolo – Pont Canavese; SFM2 Pinerolo – Chivasso; SFM3 Torino – Susa – Bardonecchia; SFM4 Torino Stura – Bra; SFM6 Torino Stura – Asti; SFM7 Torino Stura – Fossano; SFMA Torino – Germagnano; SFMA Germagnano – Ceres; SFMB Alba – Cavallermaggiore;

- lotto 2 SFR Piemonte: "bacino centro – nord", comprendente gli attuali collegamenti:

  Torino – Milano; Ivrea – Chivasso – Novara; Novara – Domodossola; Santhià – Biella – Novara; Domodossola – Arona – (Milano); Arona – Novara; Novara – Alessandria; Alessandria – Casale – Chivasso; Domodossola – Iselle;

- lotto 3 SFR Piemonte: "bacino centro – sud", comprendente gli attuali collegamenti:

  Torino – Genova; Alessandria – Arquata – Genova; Torino – Alessandria; Alessandria – S. Giuseppe di Cairo – Savona; Alessandria – Voghera; Asti – Acqui Terme; Torino – Cuneo;

Fossano – Cuneo – Limone – Ventimiglia; Torino – Savona; Fossano – Ceva – S. Giuseppe di Cairo – Savona;

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

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

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

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

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

- SFR Piemonte "bacino centro – nord"
- SFR Piemonte "bacino centro – sud"

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

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

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

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

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

Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 10 del 30/05/2016 è stato istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale utilizzabile

dall'Agenzia e dagli Enti aderenti ai fini della qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2) definire contestualmente:

- per il lotto relativo al servizio ferroviario metropolitano e per il lotto relativo ai servizio ferroviario regionale - ambito treni regionali veloci - il programma di subentro e di miglioramento della qualità del servizio a fronte di un affidamento diretto di lunga durata alle aziende interessate nel rispetto delle disposizioni dell'art 5 comma 6 e dell' art. 4 comma 3 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007., valutando altresì, per quest'ultimo ambito, la possibilità della sua integrazione con volumi aggiuntivi di servizi funzionali o gestionalmente integrabili, anche già individuati come suscettibili di trasferimento ai contratti di altre regioni;

- per il lotto relativo al servizio ferroviario regionale – ambito servizi suscettibili di efficientamento attraverso la gestione integrata con i servizi di trasporto pubblico locale su gomma - le procedure per l'affidamento mediante gare integrate ferro/gomma che prevedano l'estrapolazione dai contratti in essere dei servizi ferroviari e l'affidamento ai nuovi gestori dei servizi integrati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In relazione alla citata DGR 8-4053 del 17/10/2016, la Regione Piemonte, con nota del 22/02/2017 forniva all'AGCM elementi di risposta al Parere ex art. 21-bis della L. 287/1990 (RIF S2701), con cui, tra l'altro, relativamente alle manifestazioni d'interesse pervenute per l'affidamento diretto della gestione dei servizi ferroviari, valutata l'opportunità che tali soggetti possano essere messi in concorrenza, veniva preannunciata l'adozione di una procedura per determinare una valutazione comparativa delle offerte prendendo a riferimento la procedura competitiva con negoziazione di cui all'art. 62 del d.lgs. 50/2016 o il dialogo competitivo di cui all'art. 64 del medesimo d.lgs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con successivo ricorso i medesimi operatori economici hanno altresì impugnato la D.G.R. 15.12.2017, n. 17-6123, con la quale la Regione Piemonte aveva approvato in via definitiva il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4 della L.R. 4.1.2000 n. 1, per il periodo 1.1.2016 - 31.12.2018; il TAR Piemonte (sentenza N. 00031/2019 pubblicata il giorno 08/01/2019) ha giudicato parzialmente fondato il ricorso stabilendo che la deliberazione impugnata dovesse essere annullata nella parte in cui indicava una preferenza per l'abbinamento dei servizi su ferro e su gomma.

In tale periodo si è sviluppato il procedimento per l'approvazione del Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-2021; con la deliberazione dell'Assemblea n. 10 del 2/12/2019 l'Agenzia della mobilità ha espresso la propria intesa alla proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2019-2021 e successivamente con la D.G.R. n. 7-1782 del 31/7/2020 la Giunta Regionale ha approvato il detto PTS confermando, fra l'altro, gli indirizzi i materia di affidamento dei servizi.

Per quanto riguarda gli indirizzi sulle procedure di affidamento, oltre agli aspetti di contenuto meglio specificati nel Programma, si richiama il paragrafo 5.2 che prevede, pur considerando il disposto dell'art. 27 comma 2 del D.L. 50/2017[1], che gli avvisi di pre-informazione per le procedure di gara per l'affidamento dei servizi non ferroviari saranno pubblicate in tempi successivi all'approvazione, ai sensi dell'art.4 della L.R. 1/2000, del Programma Triennale dei Servizi 2019 e comunque in accordo alla normativa di settore vigente al momento.

***

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

[1] D.L. 50/2017 art. 2 lettera d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma2, lettera f), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c);

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

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

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

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

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

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

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

Poiché sulla medesima tratta insiste il servizio di tpl ferroviario esercito da Trenitalia con Contratto di Servizio, al fine di comunicare ad AW RAIL eventuali osservazioni preliminari all'attivazione di tutte le procedure di legge per l'avvio del progetto, l'Agenzia ha inviato a Trenitalia S.p.A. – Direzione Regionale Piemonte della Divisione Passeggeri Regionale – un documento6 con la sintesi del progetto presentato da AW RAIL e con ulteriori integrazioni che inquadrano e specificano la domanda di mobilità soddisfatta negli ultimi anni prima della sospensione dell'esercizio e la tipologia di servizio erogato da Trenitalia.

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

Al fine di tenere in debito conto le riflessioni di natura economica ricevute da Trenitalia, ancorché non circostanziate, l'Agenzia ha effettuato apposite analisi e valutazioni per stimare se il servizio ferroviario proposto dalla Società AW RAIL possa compromettere l'equilibrio finanziario del Contratto di servizio

rep. N. 206 del 29/09/2017. Tenuto conto del servizio ferroviario proposto da AW RAIL e del caratteristico sistema tariffario che deve necessariamente sostenere economicamente un modello di esercizio non contribuito da risorse pubbliche, l'Agenzia è del parere che il trasferimento di utenza sia pendolare sia occasionale dai servizi regionali di Trenitalia al servizio di AW RAIL nella tratta Torino – Cuneo – Limone sia poco rilevante; d'altro canto ciò potrebbe verificarsi a fronte di un significativo miglioramento di qualità del servizio per i cittadini che è obiettivo proprio dell'Agenzia.

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

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

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

Nel mese di febbraio 2020 l'Operatore economico Arriva Italia Rail, sulla base delle informazioni messe a disposizione dall'Agenzia sul proprio sito nella sezione Linee ferroviarie sospese, ed avendo effettuato proprie valutazioni, ha presentato un progetto per avviare un servizio plurimodale sulla tratta Alessandria – Ovada.

RIATTIVAZIONE DEL SERVIZIO PASSEGGERI SULLA LINE AFERROVIARIA ALESSANDRIA - OVADA



In particolare la proposta si basa sui seguenti elementi:

- fra i comuni che insistono sulla tratta si generano 4.200 spostamenti/giorno feriale di cui il 14% con tpl gomma;
- la rete stradale fra le due città ha una percorrenza di 38 km;
- la rete ferroviaria fra i due nodi è a binario unico elettrificato, ed ha una lunghezza pari a 33 km.
- la riattivazione del servizio ferroviario feriale con 7 coppie di corse, per un volume annuo di 142.000 treni-km, integrato con il servizio automobilistico costituito da 9 coppie di corse per un volume annuo di 204.000 bus-km, in corrispondenza ad Alessandria con i RV per Torino-Genova; complessivamente si avrebbe un significativo incremento dell'attuale offerta di TPL;

Il programma di esercizio dell'orario integrato è così schematizzabile:

Servizio ferroviario	7 coppie feriali	Cadenzamento 120'	Tempo di viaggio 28'
Servizio automobilistico	9 coppie feriali	Cadenzamento 120'	Tempo di viaggio 50'

Il servizio festivo è effettuato esclusivamente tramite autobus con una programmazione di 4 coppie giornaliere

- un sistema tariffario unico per l'utilizzo indifferente delle corse treno e corse bus e l'utilizzo di Rete di vendita multicanale: stazioni, emettitrici elettroniche, sito web ed App "Arriva x smartphone
- l'utilizzo di 2 elettromotrici binate a piano singolo dotate di 128 posti, toilette disabili, aria condizionata, prese elettriche e pannelli a messaggio variabile nonché dotate degli impianti/sistemi di sicurezza chiesti dall'ANSF;
- L'attivazione del servizio con l'orario ferroviario in vigore da dicembre 2020, a seguito dell'affidamento della concessione del servizio entro la fine di aprile 2020.
- La proposta indicativa e non vincolante dell'operatore economico relativa alle compensazioni economiche per la concessione dei servizi ferroviari è pari a 1,7 M€ oltre iva, oltre ricavi da traffico, a cui si aggiungono c.a. 292.000 € oltre iva per i servizi con autobus; (L'attuale compensazione per i servizi di tpl è pari a 390.000 € oltre iva)
- L'attivazione del servizio con l'orario ferroviario in vigore da dicembre 2022, a seguito dell'affidamento della concessione del servizio entro la fine di aprile 2020.

Tale proposta è stata portata all'attenzione del CDA nella seduta del 20 marzo 2020, ma le condizioni di emergenza legate alla pandemia ne hanno rallentato la valutazione

- il servizio di tpl è esercito con autobus e sviluppa 10 coppie di corse nella giornata feriale, con frequenza a 60', per un totale di 250.000 bus x km/anno.

***

Affidamento servizio ferroviario SFM

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

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

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

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

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

- società Trenitalia spa;
- consorzio Rail.To.

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

Il percorso procedurale è definito nelle seguenti fasi:

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

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

Con determinazione dirigenziale n. 530 del 27/10/2017 sono state definite le modalità di gestione della fase di consultazione e confronto approvando il calendario di massima della consultazione

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

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

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

Nel corso del 2019 si è portata avanti la procedura di consultazione per il confronto competitivo che ha visto l'aggiudicazione definitiva nel settembre 2019 di seguito meglio specificata al paragrafo 3.1.3.

Nel corso del 2020 si è giunti alla stipula del Contratto che è avvenuta nel mese di ottobre 2020.

A far data dal 1 gennaio 2021 Trenitalia ha avviato il servizio del nuovo contrato SFM, subentrando a GTT nella gestione della linea sfm1; rimane ancora in gestione a GTT la linea sfmA, fino al termine dei lavori di interconnessione con la rete RFI nella stazione di Rebaudengo-Fossata nel nodo di Torino.

***

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

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

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

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

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

L'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007, applicabile ai fini dell'aggiudicazione del contratto relativo al Servizio di navigazione del Lago d'Orta, in quanto assume la forma di contratto di concessione, individua quali possibilità di aggiudicazione dei contratti il ricorso ad una procedura di gara (equa, aperta a tutti gli operatori nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione), che dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, possa prevedere l'avvio di negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari e complessi. In alternativa al ricorso alla procedura di gara, il Regolamento prevede, per situazioni ben definite, anche il ricorso a procedure che prevedano l'aggiudicazione diretta del contratto. In particolare, il paragrafo 4 dell'articolo 5 dispone che "A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico: a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7.500.000 EUR; oppure b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500.000 chilometri l'anno."

Tale possibilità è consentita a livello nazionale sia per l'assenza di un espresso divieto al ricorso della predetta disposizione in tema di aggiudicazione diretta di contratti di concessione di servizio, sia in vigenza dell'art. 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 che prevede che "Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla

disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007".

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

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

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

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

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

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

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

Nel corso del 2019 si è portata avanti la procedura di consultazione per il confronto competitivo che ha visto l'aggiudicazione definitiva nel settembre 2019 di seguito meglio specificata al paragrafo 3.1.3.

Nel corso del 2020 si è giunti alla stipula del Contratto che è avvenuta nel mese di aprile 2020.

***

Affidamento servizio ferroviario Domodossola-Iselle 2017-2022

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

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

Tra i servizi previsti nella pre-informativa pubblicata a febbraio 2015 relativa al lotto SFR Piemonte "bacino centro – nord" vi è anche il servizio transfrontaliero dei treni regionali sulla tratta Domodossola-Iselle della linea ferroviaria che, attraverso il tunnel del Sempione al cui interno si trova il punto di confine tra Italia e Svizzera, collega la Svizzera e l'Italia tra Domodossola e Brig su un tratto di collegamento tra la rete ferroviaria italiana e quella svizzera; la gestione della linea è svizzera per cui sia l'alimentazione (corrente alternata monofase a 15 kV), sia il segnalamento sono quelli delle Ferrovie Federali Svizzere.

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

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

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

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

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

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

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

Nel mese di dicembre 2016 si è giunti alla stipula del Contratto di Servizio.

Fin dall'avvio del CdS si è monitorato attentamente il servizio che in considerazione anche del gradimento dello stesso, ha visto l'incremento degli utenti ed il contestuale graduale aumento dei servizi in più fasi; al fine di aggiornare la gestione contrattuale all'evoluzione dei servizi, nel corso del 2020 si è giunto alla stipula di uno specifico Addendum Reg. Contr. n. 230 del 20/09/2020 al Contratto di Servizio.

Avvio delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada

L'Unione Europea (UE) con il proprio Regolamento n. 1370/2007 all'Articolo 7 commi 2 stabilisce che "*Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni:*

a) nome e indirizzo dell'autorità competente;

b) tipo di aggiudicazione previsto;

c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione …"

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la propria delibera n. 154/2019, al Titolo I, Capo I, Misura 2 "*Criteri per l'individuazione delle modalità di affidamento e contenuto minimo obbligatorio del contratto di servizio*" dispone:

"*1. L'EA (Ente Affidante) individua i lotti di servizi di TPL da affidare secondo i criteri di cui alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017.*

2. L'EA redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta RdA …".

La Delibera ART n. 48/2017 definisce i "Bacini di Mobilità" e gli "Ambiti di servizio pubblico" ai quali i "lotti di servizio" devono fare riferimento; definisce inoltre i "Criteri di identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva" richiedendo che l'EA debba enunciare e rendere pubbliche le scelte fatte per l'individuazione dei Bacini, Ambiti e Lotti e produrre verifiche/dimostrazioni ex ante a supporto delle scelte operate.

Il Programma Triennale dei Servizi di TPL 2019-2021 approvato dalla Giunta Regionale del Piemonte con DGR n. 7-1782 del 31 luglio 2020, al paragrafo 5.2 Affidamento dei servizi prevede che *"Con riferimento al comma 2 lettera d) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, gli avvisi di preinformazione per le procedure di gara per l'affidamento dei servizi non ferroviari saranno pubblicate in tempi successivi all'approvazione - ai sensi dell'art.4 della L.R. 1/2000 - del Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 e comunque in accordo alla normativa di settore vigente al momento"*

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione n. 30 del 07/12/2021, sulla base delle richiamate disposizioni ha approvato la *Relazione Annuale sugli affidamenti dei servizi TPL di competenza dell'Agenzia della mobilità piemontese ai sensi dell'articolo 7 del Regolamento CE n. 1370/2007 e delle Delibere ART n.48/2017 e n. 154/2019. Anno 2021"*.

La Relazione è composta di 3 parti: la prima è dedicata ai temi trattati dalla delibera ART 48/2017, la seconda dai temi trattati dalla delibera ART 154/2019 e l'ultima dalle informazioni la cui pubblicazione è prevista dall'art. *7 del Regolamento CE n. 1370/2007.*

I temi della Prima e Seconda parte sono strettamente connessi tra di loro: in particolar modo la definizione dei bacini di mobilità, la definizione degli ambiti di servizio di trasporto pubblico e in generale tutto ciò che nella Relazione risulta propedeutico alla definizione dei lotti di affidamento (Parte Prima) costituisce la base di riferimento al percorso amministrativo degli affidamenti dei servizi (Parte Seconda) e alle informazioni che devono essere messe a disposizione degli operatori economici interessati a partecipare alle procedure di affidamento.

Con riferimento alla durata dei contratti di servizio, la cui concessione è oggetto di affidamento, l'articolo 10, comma 2 della L.R. Piemonte 1/2000 stabilisce che gli stessi abbiano una validità pari ad anni sei. Peraltro l'art. 4, paragrafo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce che, se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Nella Relazione – Parte seconda, tra le informazioni presenti, sono quelle relative alla fase di affidamento (capitolo 4) con un richiamo ai contenuti del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale, istituito dall'Agenzia con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 10/2016 del 30/05/2016 e ss.mm.ii. I requisiti tecnici per la partecipazione alle

procedure di affidamento e la capacità economica e finanziaria dei partecipanti alle procedure di affidamento sono individuati richiamando i contenuti della Normativa del predetto Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale.

Considerata l'entità dei servizi che costituiscono il lotto relativo ai 4 bacini del Piemonte (Bacino Metropolitano di Torino - *Bacino Nord-Est – Bacino Sud-Est – Bacino Sud-Ovest) ambiti di servizio non ferroviari escluso l'ambito relativo alle vie d'acqua,* e dei valori complessivi degli stessi, l'affidamento dei contratti sarà effettuato mediante procedura aperta ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3 del Regolamento (CE) 1370/2007 tenuto con di quanto previsto dall'articolo 21 della Normativa del Sistema di qualificazione dell'Agenzia.

Tenuto conto dei contenuti della Relazione, considerato i singoli lotti*, il 30 dicembre 2021 sono stati approvati con determinazione del direttore generale* i testi degli Avvisi di preinformazione della procedure di selezione degli operatori economici a cui assegnare i contratti di servizi che regoleranno le concessioni dei servizi di trasporto pubblico locale nei diversi bacini della Regione Piemonte predisposti sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, da pubblicare un anno prima dell'inizio della procedura di selezione nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Gli avvisi sono stati pubblicati in data 04/01/2022 nel Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea nonché sul profilo di committente dell'Agenzia alla seguente pagina:

https://mtm.torino.it/it/amministrazione-trasparente/bandi-di-gara-e-contratti/gare-trasporto-pubblico/

Con la pubblicazione degli avvisi è stata data informazione relativa alla consultazione degli Operatori Economici e degli altri soggetti portatori di interesse ai sensi della delibera ART n. 154/2019.

Ai soggetti che avranno fatto richiesta di partecipazione sarà inviato l'invito con indicazione del luogo ed ora nei quali si svolgeranno la prima e la seconda seduta plenaria di consultazione. Le consultazioni proseguiranno in sedute separate con i singoli soggetti interessati o con gruppi ristretti di soggetti interessati.

Nelle sedute di consultazione saranno trattati i seguenti temi: eventuale suddivisione dell'affidamento in lotti, requisiti tecnici ed economici per la partecipazione, criteri di aggiudicazione, messa a disposizione di beni, trasferimento di personale e standard sociali, obblighi di servizio pubblico, compensazioni e criteri di copertura finanziaria, obiettivi di qualità e penalità applicabili, obiettivi di efficienza economica, Piano Economico Finanziario e separazione contabile, tariffe e modalità di loro aggiornamento.

Affidamento servizio ferroviario SFR

Il protocollo d'intesa fra Regione Piemonte, Trenitalia ed Agenzia, approvato con la delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 28 del 25/11/2016, è stato sottoscritto il 20/12/2016 (prot. Ag. 12196 del 20/12/2016).

Il Protocollo d'intesa prevedeva che durante l'anno 2017 si predisporrà il programma di miglioramento dei servizi regionali veloci traguardato verso lo sviluppo dei servizi e degli investimenti in materiale rotabile; alla definizione di un adeguato programma di sviluppo si procederà con l'affidamento diretto, eventualmente preceduto da confronto competitivo in caso di manifestazione di interesse, secondo le modalità di cui all'art. 5 comma 6 del regolamento CE 1370/2007.

In relazione a quanto definito con la delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia è stato pubblicato gli Avvisi di pre-informazione di selezione degli operatori economici a cui assegnare il contratto di servizio per la "Concessione della gestione del Servizio Ferroviario Regionale Piemonte – Servizio Ferroviario Regionali Veloci" da pubblicare almeno un anno prima dell'avvio delle procedure di affidamento ai sensi dell'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

L'iter di affidamento non si è ancora concluso de è illustrato nel seguito nel paragrafo 3.1.4.

2.3. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

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

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

L'Agenzia, con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 22/2021, aggiornato successivamente con deliberazione n. 27 del 13/10/2021, ha rilevato il nuovo Fabbisogno del personale per il triennio 2021-2023 ai sensi dell'art. 6 del d.lgs 165/2001 con il quale è stata definita la Dotazione Ottimale dell'Agenzia della mobilità piemontese nel seguente modo:

Tabella 2 - Dotazione organica

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

La Dotazione è stata ridimensionata 53 unità in ragione della diversa struttura adottata per funzione di calcolo della spesa che tiene conto oltre che delle assunzioni effettuate nel corso dell'anno 2019 per effetto delle intervenute mobilità, della spesa per il finanziamento delle convenzioni di avvalimento dl personale (comandi), nonché dalle voci retributive introdotte dai nuovi CCNL 2016-2018 (personale dirigente e del comparto) non elencate tra le componenti escluse dalla spesa del personale.

La copertura dei posti della Dotazione Ottimale è dettagliato nella seguente Tabella:

Tabella 3 - Dotazione ottimale/posizioni occupate al 31 dicembre 2021

Dotazione ottimale/ posizioni occupate (al 31/12/2021)											
		Profilo								TOTALE	
		Dirigenti		Cat. D		Cat. C		Cat. B			
Area	**Servizio**	**DO**	**PO**	**DO**	**PO**	**DO**	**PO**	**DO**	**PO**	**DO**	**PO**
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali			1		2				6	1
	Sistema infomativo			2	1						
	Comunicaizoni esterne					1					
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	2		1		1	1			15	7,09
	Bilancio e Ragioneria			3	2,40	3	1				
	Giuridico contratti e personale			4	2,69	1					
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	3	1	5	4	1				32	17
	Strategia e qualità			2	1						
	Servizi alla mobilità			14	7	6	4	1			
totali		**5**	**1**	**32**	**18,09**	**15**	**6**	**1**	**0**	**53**	**25,09**

2.3.1. Convenzione con le province per l'avvalimento del personale

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

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

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

2. "*Schema di convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23".* ***(c.d. Convenzione di tipo B****).*

A seguito della conclusione delle singole procedure la situazione al 01/04/2022 è il seguente:

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

A decorrere dal 16/11/2021 l'Agenzia, avvalendosi della medesima convenzione, ha potuto attivare un **n. 1 distacco** (categoria giuridica D) di personale a tempo determinato attingendo dalla graduatoria approvata ad esito della procedura avviata con l'"*Avviso per di selezione pubblica per titoli per l'assunzione a tempo pieno e determinato per n. 32 unità per un periodo di 12 mesi per figure professionali riferite all'area tecnica, categoria D – posizione economica D1" (bando n. 188)"*.

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

- la Città Metropolitana con decorrenza 01/01/2019 con la durata di tre anni; l'attivazione della Convenzione ha permesso in prima battuta di avvalersi di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno e n. **1 a tempo parziale (40%) (categoria giuridica D),** successivamente i quattro comandi a tempo pieno si sono trasformati in mobilità. Dei quattro dipendenti assunti oggi ne rimangono in servizio due e permane il comando a tempo parziale assegnato al servizio Bilancio e Ragioneria. La Convenzione tra gli enti è stata rinnovata per il periodo 01/01/2022-31/12/2024, come previsto dall'art. 32.1 della stessa.
- *Provincia di Asti:* l'Agenzia e la Provincia in data 26/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed attivato **n. 1 comando (categoria giuridica C)** è stato attivato a decorrere dal 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità.

- *Provincia di Biella* La Convenzione è stata sottoscritta il 29/10/2020 successivamente è stato attivato **n. 1 comando (categoria giuridica C)** attivato a decorrere dal 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità;
- *Provincia del Verbano Cusio Ossola:* l'Agenzia e la Provincia in data 10/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed attivato **n. 1 comando (categoria giuridica C)** a decorrere dal 1/12/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità.

2.3.2. Monitoraggio lavoro Agile

Con deliberazione n. 13 dell'11 aprile 2019, il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia ha approvato il documento denominato "Disciplina del telelavoro e del lavoro agile", che contiene il Regolamento per l'attivazione delle nuove modalità organizzative del lavoro, demandando al direttore generale l'adozione di tutti gli atti necessari e conseguenti all'applicazione delle disposizioni contenute nel documento.

Nel Regolamento è stabilito che la prestazione del dipendente in lavoro agile può essere svolta al massimo per due giornate a settimana, con le seguenti modalità:

- per numero 5 posizioni per non oltre 40 giornate lavorative all'anno;
- per numero 2 posizioni per non oltre 20 giornate lavorative all'anno.

A dicembre 2019 (determinazione n. 768/2019) l'Agenzia ha avviato la procedura per l'attivazione del lavoro agile mediante pubblicazione del Bando per l'assegnazione di sette posizioni di lavoro agile rivolto ai dipendenti in ruolo a tempo pieno o parziale che avessero maturato almeno due anni di servizio.

A scadenza del termine per la presentazione delle domande (15/01/2020) hanno risposto sette dipendenti, pari al numero dei posti messi a disposizione.

Successivamente, a seguito dell'emergenza COVID-2019, l'Agenzia ha sospeso l'attivazione delle posizioni assegnate a seguito del bando e, nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19, tutto il personale dell'ente ha potuto svolgere la propria attività lavorativa in modalità agile.

Come previsto dall'**Attività 1** di attuazione dell'obiettivo specifico **2.III Piano organizzativo del Lavoro agile,** l'Agenzia nel corso del 2021 ha adottato misure organizzative per la prestazione di lavoro agile recependo tempestivamente le novità introdotte in materia dalla normativa ed adeguando le misure interne alle indicazioni della Funzione pubblica.

Predisposizione del POLA

L'art. 14, comma 1, della legge 7 agosto 2015, n.124, come modificato dall'art. 263, comma 4 bis, del decreto legge 19 maggio 2020, 34, convertito, con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ha

introdotto il "Piano organizzativo del lavoro agile" (POLA). La norma prevede che, entro il 31 gennaio di ciascun anno, le amministrazioni pubbliche redigano, sentite le organizzazioni sindacali, il

Piano organizzativo del lavoro agile (POLA), quale sezione del Piano della performance.

In caso di mancata adozione del POLA, il lavoro agile si applica almeno al 15 per cento de lavoratori, ove lo richiedano.

L'Agenzia nel corso dell'annualità 2021 considerato il perdurare dell'emergenza sanitaria COVID – 19, in attesa che si completasse l'iter di sottoscrizione della contrattazione nazionale di comparto nonché che trovasse attuazione la preannunciata introduzione del PIAO "Piano Integrato di Attività e Organizzazione della Pubblica Amministrazione", quale documento unico di programmazione e governance che avrebbe sostituito tutti i programmi che finora le Pubbliche Amministrazioni erano

tenute a predisporre tra cui i piani della performance, del lavoro agile (POLA) e dell'anticorruzione, ha ritenuto di non predisporre il proprio POLA.

L'Agenzia si è comunque adeguata alla normativa in materia ed alle indicazioni della Funzione pubblica recependo tempestivamente le novità in materia e garantendo ad almeno il 15 percento dei lavoratori dipendenti la possibilità di svolgere il proprio servizio in modalità agile.

In particolare in data 28/10/2020 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n. 268 il Decreto del Ministro della Pubblica Amministrazione del 19/10/2020 il quale ha definito il lavoro agile nella pubblica amministrazione come una delle modalità ordinarie di svolgimento della prestazione lavorativa. Sulla base delle indicazioni fornite nel citato Decreto con ODS 16/2020 si è ritenuto opportuno formulare nuove indicazioni organizzative, al fine di garantire a tutto il personale dipendente dell'Agenzia, la possibilità di svolgere la prestazione lavorativa in modalità agile.

Con Decreto del Ministro della Pubblica Amministrazione del 31/12/2020, le misure contenute nel citato decreto del 19/10/2020 sono state prorogate al 31/01/2021.

Con ODS dell'Agenzia 21/2020 sono state reiterate le "Indicazioni organizzative per la prestazione lavorativa in lavoro agile a seguito dell'emergenza COVID 19" già fornite con ODS 16/2020 a tutto il 31/01/2021.

Con la delibera del Consiglio dei Ministri 13 gennaio 2021, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale del 20 gennaio 2020, n. 15, è stato prorogato, fino al 30 aprile 2021, lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

Con Decreto del Ministro della Pubblica Amministrazione del 20/01/2021, le misure contenute nel citato decreto del 19/10/2020 sono state prorogate al 30/04/2021.

Con ODS 1/2021 del 09/01/2021 sono state reiterate le "*Indicazioni organizzative per la prestazione lavorativa in lavoro agile a seguito dell'emergenza COVID 19*" già fornite con ODS 16/2020 a tutto il 30/04/2021.

Con la delibera del Consiglio dei Ministri adottata il 21 aprile 2021, è stato prorogato, fino al 31 luglio 2021, lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

Con il DL 56/2021, è stato previsto che fino alla definizione dei contratti collettivi del pubblico impiego, e comunque non oltre il 31 dicembre 2021, le amministrazioni pubbliche - valorizzando l'esperienza acquisita nella organizzazione e nell'espletamento del lavoro in modalità agile, particolarmente, durante la pandemia - potessero continuare a ricorrere al lavoro agile secondo le modalità semplificate stabilite dall'articolo 263 del Dl 34/2020.

Con Ordine di servizio n. 3 del 30/04/2021 è stato disposto che a decorrere dal 01/05/2021 e fino al 30/09/2021, i dipendenti dell'Agenzia e il personale comandato/distaccato presso la sede dell'Agenzia, prestassero la propria attività lavorativa mediante lavoro agile, quale modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa, secondo le "Indicazioni organizzative per la prestazione di lavoro agile presso l'Agenzia della mobilità piemontese", contenute nell'Allegato A all'ODS 1/2020, come modificato con ODS 3/2020.

Con la Legge 87/2021 di conversione del DL 52/2021 è stato abrogato il DL 56/2021 e modificato l'art 263 del DL 34/2020, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

Con il DPCM sottoscritto il 23/09/2021 è stato previsto che a decorrere dal 15/10/2021, la modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa nelle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2 del d.lgs 165/2001 fosse quella svolta in presenza.

In relazione a quanto previsto dal DPCM 23/09/2021 e dal quadro normativo allora vigente, l'Agenzia con ODS 7/2021 del 01/10/2021 è stato disposto che a decorrere dal 01/10/2021 la modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa sarebbe stata quella in presenza ed ha previsto che il personale dell'Agenzia potesse prestare la propria attività lavorativa mediante lavoro agile con la modalità "lavoro agile in modalità ordinaria", sulla base di un accordo individuale sottoscritto in attuazione alla citata delibera del CdA n. 13/2019 e della citata determinazione n. 768/2019.

Successivamente è intervenuto il DECRETO 8 ottobre 2021 del Ministro per la pubblica amministrazione che, nell'attuare il DPCM del 23/09/2021, considerando la necessità di superare l'utilizzo del lavoro agile quale strumento di contrasto al fenomeno epidemiologico e tenuto conto che il lavoro agile non è più individuato dal legislatore come modalità ordinaria dello svolgimento della prestazione lavorativa, ha previsto nell'art. 1 comma 3 che l'accesso al lavoro agile, in attesa della definizione dell'istituto da parte della contrattazione collettiva e della definizione delle modalità e obiettivi del lavoro agile da definirsi all'interno del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) - possa essere autorizzato esclusivamente nel rispetto di una serie di condizionalità.

Con Ordine di servizio 9/2021 sono state definite misure temporanee ai fini dell'autorizzazione al lavoro agile che tengano conto di quanto previsto nel citato art. 1 comma 3 del DECRETO 8 ottobre 2021 in attesa della definizione dell'istituto da parte della contrattazione collettiva nazionale.

In data 16/12/2021 è stata raggiunta l'intesa, ai sensi dell'art. 9, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di Linee guida in materia di lavoro agile nelle amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, del decreto del Ministro per la pubblica amministrazione recante modalità organizzative per il rientro in presenza dei lavoratori delle pubbliche amministrazioni.

In conformità a quanto previsto dall'intervenuto DECRETO 8 ottobre 2021 del Ministro per la pubblica amministrazione, l'Agenzia con ODS 10/2021 ha disposto che, fermo restando che il lavoro agile non è più una modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa, l'accesso a tale tipologia di lavoro è autorizzato con la stipula dell'accordo individuale della durata massima di 12 mesi. La prestazione lavorativa in modalità agile può essere resa da tutti i dipendenti dell'Agenzia.

L'ODS 10/2021 ha disposto inoltre che, qualora prima del termine di scadenza dell'accordo intervengano l'approvazione del nuovo C.C.N.L. e la definizione delle modalità e degli obiettivi del lavoro agile nell'ambito del Piano Integrato Attività e Organizzazione (PIAO) e questi intervengano sulla fattispecie imponendone una revisione sostanziale, il termine di scadenza dell'accordo potrà essere adeguatamente anticipato.

2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

Alla luce della Legge n.190/2012 e s.m. e i. e del decreto legislativo n.33/2013, gli strumenti di pianificazione strategica e di programmazione gestionale devono tener conto della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Obiettivi in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza costituiscono contenuto necessario dei documenti di programmazione strategico-gestionale e del Piano triennale per la prevenzione della corruzione; ai sensi dell'art. 10 comma 3 del d.lgs. 33/2013, la promozione di maggiori livelli di trasparenza costituisce un obiettivo strategico di ogni amministrazione, che deve tradursi nella definizione di obiettivi organizzativi e individuali.

Gli obiettivi strategici in materia di anticorruzione e trasparenza trovano specifica attuazione nel Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza vigente dovendosi necessariamente raccordare con i documenti di programmazione gestionale dell'Ente.

La declinazione degli obiettivi strategici in obiettivi operativi effettuata nel PEG 2021-2023 è orientata a garantire il perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) vigente.

Considerata la trasversalità nell'azione amministrativa delle misure e degli obiettivi individuati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione vigente, compresa la specifica Sezione dedicata alla Trasparenza dell'azione amministrativa, è attribuito al Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza uno specifico obiettivo, permanente, in ordine al monitoraggio dell'attuazione delle Misure e degli Obiettivi di PTPCT.

Nel Piano della Performance – Piano esecutivo di gestione 2021/2023 si tratta dell'obiettivo (ID 3.II), individuato nell'Area strategica "Direzione Generale" avente ad oggetto "Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT".

Per la realizzazione dell'obiettivo sono state individuate due Attività specifiche in merito alle quali si relazione quanto segue.

ATTIVITÀ 1. MONITORAGGIO DELL'ATTUAZIONE DELLE AZIONI E DELLE MISURE DI PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE PREVISTE NEL PTPCT

Con riferimento all'**Attività 1** di attuazione dell'obiettivo specifico **3.II Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT** si illustra quanto segue.

Nello "Stato di attuazione dei programmi al 30 giugno 2021", approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 24 del 30/09/2021, si è dato atto del monitoraggio sull'attuazione del PTPCT 2020-2022, allora vigente, approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 9 del 29/04/2020.

Il monitoraggio sull'attuazione del PTPCT 2020-2022 è avvenuto con la Relazione annuale del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT)-Anno 2020, redatta il 31/03/2021 utilizzando l'apposito modello messo a disposizione da ANAC per chi, come l'Agenzia, ha utilizzato la Piattaforma telematica per l'acquisizione dei dati sui Piani triennali per la prevenzione della corruzione e la trasparenza. La relazione è stata pubblicata sul sito istituzionale.

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia della mobilità piemontese, con deliberazione 29/2021 del 07/12/2021 ha approvato il PTPCT per il triennio 2021/2023.

Il RPCT dell'Agenzia ha compilato e sottoscritto la Relazione annuale del RPCT-Anno 2021 alla data del 31/01/2022 utilizzando, come per l'anno 2020, la Piattaforma telematica per l'acquisizione dei dati sui Piani triennali per la prevenzione della corruzione e la trasparenza. La relazione è stata pubblicata sul sito istituzionale.

Le Relazione è il documento che illustra l'andamento relativo all'attuazione per l'anno di riferimento delle misure generali e delle misure specifiche del PTPCT.

In particolare la relazione contiene sia tabelle di sintesi dello stato di programmazione e attuazione, nel corso dell'annualità di riferimento, delle misure generali e specifiche, sia la descrizione più dettagliata dell'andamento relativo all'attuazione delle singole misure programmate.

Con specifico riferimento al monitoraggio sull'attuazione degli obblighi di trasparenza, nel PTPCT è previsto che con cadenza semestrale il RPCT dispone il monitoraggio completo della sezione "Amministrazione trasparente" del sito web.

Con riferimento alla trasparenza si precisa che il sistema organizzativo volto ad assicurare la trasparenza dell'Agenzia ai sensi del D.Lgs. n. 33/2013 si basa sul coinvolgimento di tutte le aree organizzative, al cui unico dirigente, che coincide con il ruolo di RPCT, compete in termini di responsabilità:

- l'elaborazione/trasmissione dei dati e delle informazioni;
- la pubblicazione dei dati e delle informazioni.

Il RPCT ha un ruolo di regia, di coordinamento e di monitoraggio sull'effettiva pubblicazione, ma non sostituisce gli uffici, nella fattuale elaborazione, nella trasmissione e nella pubblicazione dei dati.

L'aggiornamento delle pagine web di "Amministrazione trasparente" può avvenire tempestivamente, su base annuale, trimestrale o semestrale. La periodicità è indicata nel documento allegato al PTPCT.

Il RPCT ha effettuato il monitoraggio semestrale completo della sezione "Amministrazione trasparente" del sito web riferito alla data del 31/12/2020. Gli esiti del monitoraggio sono stati acquisiti a protocollo (prot 2387 del 08/03/2021) e sono stati trasmessi all'OIV (prot. 3110 del 31/03/2021).

Il RPCT, inoltre, ha provveduto a monitorare lo stato di attuazione degli obblighi di trasparenza relativamente all'anno 2021 (monitoraggio riferito al 30/06/2021 prot. Ag. 8215 del 06/09/2021).

I monitoraggi sull'attuazione del PTPCT e sull'attuazione degli obblighi di trasparenza costituiscono TARGET dell'obiettivo sopra citato con riferimento all'Attività 1.

ATTIVITÀ 2. FORMAZIONE DI BASE PER I DIPENDENTI DELL'AGENZIA

Con riferimento all'**Attività 2** di attuazione dell'obiettivo specifico **3.II Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT**, in data 23/12/2021 è stato effettuato un evento formativo interno del personale dell'Agenzia, tenuto dal Responsabile dell'U.O. Giuridico contratti e personale, della durata di due ore avente ad oggetto il codice di comportamento dell'Agenzia, la procedura di Whistleblowing e ulteriori argomenti correlati.

Alla formazione hanno partecipato n. 17 unità di personale dipendente, di cui n. 1 in collegamento on line, su un totale di 20 unità di personale dipendente in servizio. Alla formazione ha partecipato anche il personale che svolge attività per l'Agenzia in posizione di comando/distacco.

La partecipazione è stata attestata mediante raccolta firme di presenza tenuta agli atti.

La partecipazione all'evento formativo costituisce TARGET dell'obiettivo sopra citato con riferimento all'Attività 2.

Si illustrano di seguito le principali attività realizzate nel 2021 in attuazione delle Misure generali previste dal PTPCT ulteriori rispetto a quelle poste in essere in attuazione dell'obiettivo (ID 3.II), individuato nell'Area strategica "Direzione Generale" avente ad oggetto "Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT".

- Il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) ha proceduto ad effettuare il lavoro di analisi circa l'adeguatezza dei contenuti del Codice di comportamento dell'Agenzia alla luce delle indicazioni contenute nelle Linee guida in materia di codici di comportamento delle amministrazioni pubbliche, approvate dall'ANAC con delibera n. 177 del 19 febbraio 2020 ed ha documentato gli esiti del lavoro nel "Verbale di verifica sulla necessità di aggiornamento del codice di comportamento dell'Agenzia alla luce delle indicazioni contenute nelle linee guida ANAC" che è stato oggetto di informativa al Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 31/12/2020.

  Il verbale contenente il lavoro di analisi effettuato dal RPCT e una bozza di proposta di aggiornamento al vigente Codice di comportamento, redatta in conformità alle proposte di modifica e/o integrazione contenute nel verbale, sono state trasmesse all'OIV con prot. Ag. 3112 del 31/03/2021.

  L'OIV, a seguito dell'esame effettuato sul codice di comportamento vigente e sulle proposte di aggiornamento presentate, ad esito della propria valutazione in merito ai predetti documenti, ha dichiarato nel proprio verbale della riunione tenutasi in data 9 aprile 2021 di non proporre ulteriori modifiche ed integrazioni alla bozza di aggiornamento dell'articolato del codice, in quanto la stessa era da ritenersi conforme a quanto previsto dalle norme e dalle Linee guida ANAC sopra citate.

  Con deliberazione n. 16/2021 del 28/06/2021 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la proposta di aggiornamento del codice di comportamento dell'Agenzia ed in data 7/7/2021 è stato

dato avvio alla fase di consultazione con pubblicazione sul sito internet dell'Agenzia terminata in data 22/7/2021.

Entro il termine fissato non sono pervenute osservazioni sui contenuti del Codice di Comportamento aggiornato.

L'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) dell'Agenzia ha espresso parere positivo sul "Codice di comportamento dell'Agenzia della mobilità piemontese" aggiornato (prot. 7059 del 27/07/2021) e il Codice aggiornato è stato approvato in via definitiva dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione 23/2021 del 30/09/2021.

Il Codice di comportamento è stato pubblicato sul sito istituzionale dell'ente nella sezione Amministrazione trasparente / disposizioni generali / atti generali / codice disciplinare e codice di comportamento ai sensi dell'art. 12, c. 1 del D.lgs 33/2013 e il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) ha provveduto a darne diffusione, oltre che mediante la pubblicazione sul sito, trasmettendolo a mezzo posta elettronica istituzionale a tutti i dipendenti e collaboratori interni (prot. 9313/2021 del 04/10/2021).

Per quanto concerne i collaboratori esterni, ai quali si estendono i doveri del codice, nei moduli utilizzati dall'Agenzia per il rilascio delle dichiarazioni sostitutive da parte dei fornitori viene data indicazione della pagina del sito istituzionale, all'interno della sezione Amministrazione Trasparente, dove è possibile reperire il codice di comportamento.

- Con determinazione del Direttore generale n. 37 del 27 gennaio 2021 sono stati approvati i moduli per le comunicazioni e le dichiarazioni sostitutive di certificazioni e di atto di notorietà, rilasciate ai sensi della normativa in materia di anticorruzione e trasparenza, dai dipendenti dell'ente e da coloro che a qualunque titolo prestano servizio alle dipendenze dell'Agenzia.

  In tal modo si è data attuazione alle azioni di predisposizione o modifica della modulistica da utilizzare in Agenzia ai predetti fini così come previsto in particolare nell'ambito delle seguenti Misure (indicate con la numerazione attribuita nel PTPCT 2020-2022)

  - 2. Disciplina del conflitto di interessi: obbligo astensione/comunicazione
  - 3. Regolamentazione: applicazione disciplina conferimento/autorizzazione incarichi extra-istituzionali;
  - 4. Controllo: inconferibilità/incompatibilità di incarichi dirigenziali;
  - 5. Definizione e promozione dell'etica e di standard di comportamento: attuazione delle disposizioni che limitano le attività successive alla cessazione del rapporto di lavoro / pantouflage;
  - 6. Controllo: divieto di partecipazione a commissioni, assegnazione ad uffici in caso di condanna penale per reati contro la P.A. - misure sull'imparzialità soggettiva dei funzionari pubblici volte ad impedire l'accesso/permanenza nell'incarico all'interno della pubblica amministrazione di persone/dipendenti coinvolti nei procedimenti penali.

  I moduli approvati sono stati utilizzati in caso di evenienza.
- Il Direttore generale, in attuazione di quanto previsto dal PTPCT 2020-2022 dell'Agenzia, è intervenuto con Ordine di servizio (ODS) n. 18/2020 del 10/12/2020 nel quale:

  - è stata aggiornata la disciplina interna relativa alle attività extra-istituzionali ricomprese nell'elenco di cui all'art. 53, comma 6 del D.Lgs. 165/2001 stabilendo le modalità con cui i dipendenti devono mettere a conoscenza l'ente dello svolgimento di tali attività, il soggetto che valuta l'esistenza o meno di cause preclusive allo svolgimento delle stesse, gli elementi in relazione ai quali viene effettuata la valutazione e il termine entro cui comunicare al dipendente l'esistenza di cause preclusive allo svolgimento dell'incarico oppure il nulla osta allo svolgimento dello stesso;

- è stato disposto che il dipendente provveda a comunicare preventivamente all'Agenzia, mediante apposito modulo, l'attribuzione degli incarichi a titolo gratuito che sia eventualmente chiamato a svolgere in considerazione della professionalità che lo caratterizza all'interno dell'Agenzia. A seguito della comunicazione da parte del dipendente, l'Agenzia - pur non essendo necessario il rilascio di una formale autorizzazione - valuta tempestivamente (entro 5 giorni lavorativi dalla comunicazione, salvo motivate esigenze istruttorie) l'eventuale sussistenza di situazioni di conflitto di interesse anche potenziale e, se del caso, comunica al dipendente il diniego allo svolgimento dell'incarico.

La proposta di codice di comportamento aggiornato, approvata con deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 16 del 28/06/2021, ha poi previsto tra i doveri di comportamento del dipendente il dovere di comunicare, con le modalità previste dalla disciplina interna, gli incarichi extraistituzionali, ancorché gratuiti, nonché il dovere di attenersi alle risultanze del procedimento di valutazione finalizzato al rilascio dell'autorizzazione all'assunzione dell'incarico ovvero finalizzato alla comunicazione del nulla osta a svolgere incarichi elencati nell'articolo 53, comma 6 del d.lgs 165/2001 e ss.mm.ii.

- Con riferimento alle misure di "Trasparenza: chiarezza degli atti" e di "Semplificazione: informatizzazione" si sono continuate ad attuare le azioni per le quali è stata prevista l'attuazione in via continuativa. Si è provveduto, inoltre, ad attivare il servizio per l'utilizzo da remoto degli applicativi gestionali tramite CLUOD PaaS.
- Oltre alla formazione sui temi dell'anticorruzione/trasparenza attuativa dell'obiettivo specifico PEG 2021-2023 ID. 3.II, sopra descritto, nell'ambito del corso denominato "Master ufficio personale" organizzato da Publika S.r.l. in modalità webinar è stata offerta la seguente formazione:

  - il Responsabile dell'U.O. Giuridico contratti e personale in data 25/02/2021 ha partecipato a n. 4 ore di formazione, con rilascio di attestato di partecipazione, avente ad oggetto "La nuova mappatura dei processi a rischio e il PTPCT 2021/2023 – Dal Codice di comportamento generale a quello di ente";
  - un'altra unità di personale dell'U.O. Giuridico contratti e personale in data 23/02/2021 ha partecipato a n. 4 ore di formazione, con rilascio di attestato di partecipazione, avente ad oggetto "Le autorizzazioni per incarichi ai propri dipendenti".

  Inoltre, un'unità di personale dell'U.O. Giuridico contratti e personale ha partecipato al Corso di formazione Valore P.A. "Anticorruzione e trasparenza in tempi di emergenza" organizzato dal Dipartimento di Management Torino e svoltosi in modalità a distanza nei mesi di aprile, maggio e giugno 2021 per la durata totale di 50 ore – e ha superato la prova finale.

2.5. Parità e Pari Opportunità, Piano delle azioni positive, Comitato Unico di Garanzia

2.5.1. Piano delle azioni positive e Comitato unico di garanzia dell'Agenzia

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

Il comitato opera dal 2014 (determinazione di costituzione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 24/2013 del

23/09/2013) ed è stato rinnovato nel 2018 per la durata in carica di quattro anni (determinazione n. 407 del 26 luglio 2018).

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

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

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 9 del 02/04/2021 è stato approvato il P.A.P. (Piano triennale di Azioni Positive) per il periodo 2021/2023 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.

Tutti i Piani di Azioni Positive (PAP) dell'Agenzia sono stati adottati dall'ente sulla base delle proposte del CUG e i contenuti delle proposte sono stati accolti.

Il CUG, inoltre, ogni anno ha redatto e trasmesso ai competenti organi dell'Agenzia le Relazione sulla situazione del personale riferita all'anno precedente.

A decorrere dal 2020, in attuazione della Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 4 marzo 2011 recante Linee guida sulle modalità di funzionamento dei Comitati unici di Garanzia (CUG) così come integrata con la Direttiva n. 2/2019 del 26 giugno 2019 del Ministro per la pubblica amministrazione, l'Agenzia ha trasmesso al CUG le informazioni sul personale secondo il format messo a disposizione dalla Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento della funzione pubblica e Dipartimento per le pari opportunità e il CUG, sulla base delle informazioni ricevute e secondo uno specifico format ministeriale, ha elaborato la propria Relazione sulla situazione del personale. Il CUG ha poi trasmesso la relazione ai competenti organi dell'Agenzia (Presidente dell'Agenzia, componenti del Consiglio d'Amministrazione e Direttore generale), all'OIV e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Nel 2021, l'Agenzia ha fornito i dati al CUG con il documento "Trasmissione al CUG delle informazioni relative all'anno 2020 in attuazione della citata direttiva del Ministro per la Pubblica amministrazione n. 2/2019 del 26 giugno 2019" (prot. n. 2473 del 09/03/2021).

Sulla base del predetto documento dell'Agenzia e degli esiti del monitoraggio effettuato dal CUG registrati nel documento di "Monitoraggio al 31/12/2020 sullo stato di attuazione del PAP 2020-2022 e sulle iniziative attuate nell'anno 2020, anche se non previste dal PAP" approvato dal comitato nella seduta del 10/03/2021, il CUG ha elaborato la Relazione sulla situazione del personale-Anno 2020.

Il CUG in data 08/04/2021 (prot. 3329/2021) ha trasmesso la predetta Relazione ai vertici e all'OIV dell'Agenzia, nonché alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento della Funzione Pubblica - Dipartimento delle Pari Opportunità.

Con determinazione del direttore generale n. 841 del 30/12/2021 sono state approvate le procedure e le azioni da porre in essere da parte del Direttore generale per favorire l'efficacia e l'effettività dell'esercizio dei compiti del CUG con riferimento ai seguenti ambiti: proposte da parte del CUG; consultazione del CUG; verifica da parte del CUG sulla situazione del personale, sulle misure adottate dall'agenzia e sui risultati delle azioni intraprese; condivisione di informazioni e dati e utilizzo di risorse.

Si evidenzia infine che nel mese di luglio 2021 il CUG, già membro della rete cittadina dei comitati, ha espletato le formalità per aderire alla Rete Nazionale dei CUG. Con l'adesione alla rete il CUG dell'Agenzia si impegna, per quanto compatibile con le caratteristiche e le dimensioni del proprio ente, all'adozione di azioni condivise con la rete nazionale.

2.5.2. Azioni e iniziative per favorire la parità e pari opportunità, la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo

L'Agenzia nel 2021 ha posto in essere azioni e iniziative, alcune delle quali previste nel Piano delle azioni positive, finalizzate a promuovere le pari opportunità e sanare ogni altro tipo di discriminazione negli ambiti di lavoro, per favorire l'inclusione lavorativa e sociale, tenuto conto che la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo sono elementi fondamentali per la realizzazione delle pari opportunità.

Le predette azioni e iniziative sono state descritte nella Relazione elaborata dal CUG sulla situazione del personale-Anno 2021, prevista dalla Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri 4 marzo 2011 recante *Linee guida sulle modalità di funzionamento dei Comitati unici di Garanzia (CUG)* così come integrata con la Direttiva n. 2/2020 del Ministro per la pubblica amministrazione recante *"Misure per promuovere le pari opportunità e rafforzare il ruolo dei Comitati Unici di Garanzia nelle amministrazioni pubbliche"*.

La relazione è stata redatta compilando il Format on line proposto sul portale nazionale dei CUG della Funzione Pubblica sulla base dei dati caricati sul medesimo portale da parte degli uffici dell'Agenzia.

Il CUG, inoltre, ha provveduto ad un lavoro di monitoraggio delle azioni e iniziative poste in essere nel 2021 i cui esiti sono registrati nel documento di "Monitoraggio sullo stato di attuazione del P.A.P. 2020-2022 e sulle iniziative attuate nell'anno 2021, anche se non previste dal P.A.P., al 31/12/2021" approvato dal comitato in data 31/03/2022 con modalità telematica attraverso la piattaforma Zoom (prot. n. 3733 del 31/13/2022) e trasmesso al direttore generale a corredo del documento contenente la proposta di azioni positive per il triennio 2022-2024.

Le azioni compiute nel 2021 vengono descritte di seguito, elencate con gli alinea e raggruppate per gruppi di materia.

1. Azioni e iniziative in tema di conciliazione vita/lavoro e benessere organizzativo

- Tutto il personale lavora in full time, eccetto un'unità di genere femminile (part time al 69,44%).

  Nel corso del 2021, a seguito dell'emergenza sanitaria, tutto il personale ha fruito del lavoro agile come modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa (compreso il personale in part time, anche se dalla tabella pare essere escluso dallo smart working).

  Con riferimento alla modalità di lavoro agile adottata in Agenzia si specifica quanto segue.

  Con deliberazione n. 13 dell'11 aprile 2019, il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia ha approvato il documento denominato "Disciplina del telelavoro e del lavoro agile", che contiene il Regolamento per l'attivazione delle nuove modalità organizzative del lavoro, demandando al direttore generale l'adozione di tutti gli atti necessari e conseguenti all'applicazione delle disposizioni contenute nel documento.

  Nel Regolamento è stabilito che la prestazione del dipendente in lavoro agile può essere svolta al massimo per due giornate a settimana, con le seguenti modalità:

  - per numero 5 posizioni per non oltre 40 giornate lavorative all'anno;
  - per numero 2 posizioni per non oltre 20 giornate lavorative all'anno.

  A dicembre 2019 (determinazione n. 768/2019) l'Agenzia ha avviato la procedura per l'attivazione del lavoro agile mediante pubblicazione del Bando per l'assegnazione di sette posizioni di lavoro agile rivolto ai dipendenti in ruolo a tempo pieno o parziale che avessero maturato almeno due anni di servizio.

  A scadenza del termine per la presentazione delle domande (15/01/2020) hanno risposto sette dipendenti, pari al numero dei posti messi a disposizione.

Successivamente, a seguito dell'emergenza COVID-2019, l'Agenzia ha sospeso l'attivazione delle posizioni assegnate a seguito del bando e, nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19, tutto il personale dell'ente ha potuto svolgere la propria attività lavorativa in modalità agile.

Come descritto nei risultati dell'**Attività 1** di attuazione dell'obiettivo specifico **2.III Piano organizzativo del Lavoro agile,** l'Agenzia nel corso del 2021 ha adottato misure organizzative per la prestazione di lavoro agile recependo tempestivamente le novità introdotte in materia dalla normativa ed adeguando le misure interne alle indicazioni della Funzione pubblica.

- In materia di conciliazione vita-lavoro, inoltre, il CUG, in collaborazione con il Servizio giuridico, ha redatto un elaborato riassuntivo della normativa che disciplina l'istituto delle ferie e riposi solidali (prot. 12774/2021) con la finalità di approfondire l'argomento per facilitare la messa in opera di forme di flessibilità che permettano il superamento di specifiche situazioni di disagio e garantiscano la conciliazione vita – lavoro.
- L'Agenzia anche per l'anno 2021 ha continuato ad aderire al CRAL Regione Piemonte, in virtù di apposita convenzione stipulata tra il CRAL e l'Agenzia il 17/11/2008 sulla base di quanto previsto dall'articolo 7 del Contratto Collettivo Decentrato Integrativo (CCDI) del 30/06/2008.

2. Azioni e iniziative in tema di parità/pari opportunità e valorizzazione professionale:

- Il direttore generale ha trasmesso via mail (prot. 2515 del 01/06/2021) a tutto il personale dell'Agenzia le "Linee guida per l'uso di un linguaggio non discriminatorio in base al genere negli atti dell'Agenzia della mobilità piemontese" approvate con deliberazione del Consiglio di amministrazione n.32 del 31/12/2020. Con l'occasione, nel testo della mail di trasmissione, il direttore ha richiamato l'importante ruolo che riveste l'uso non discriminatorio del linguaggio ai fini della costruzione delle pari opportunità ed ha esplicitato l'intento di fornire uno strumento semplice e chiaro per l'uso corretto del genere grammaticale nel linguaggio amministrativo dell'Agenzia, che espliciti la presenza delle donne e non risulti discriminante, ma che allo stesso tempo mantenga quella chiarezza, trasparenza e buona leggibilità che si richiede ai testi dell'amministrazione sia a risonanza interna che esterna.

  Ciascun dipendente è stato invitato a prendere visione del contenuto delle Linee guida e ad adeguare progressivamente, per quanto di propria competenza, i provvedimenti, la corrispondenza e la modulistica al rispetto del linguaggio di genere.
- La modulistica introdotta nel 2021 giugno 2021 è stata adeguata alle indicazioni delle linee guida (in particolare si veda la modulistica approvata con determinazioni del direttore generale n. 37 del 27 gennaio 2021 e n. 326 del 14 giugno 2021 è stata adeguata alle indicazioni delle linee guida
- Nella delibera del Consiglio di Amministrazione che ha approvato la proposta di aggiornamento del codice di comportamento dell'Agenzia (delibera CdA n. 16 del 28 giugno 2021) è stata motivata la scelta di non intervenire sull'intero articolato normativo per adeguarlo all'utilizzo corretto del linguaggio in base al genere. Le motivazioni sono adeguate alle indicazioni contenute nelle citate linee guida.
- Il CUG ha rivolto azioni di sensibilizzazione a tutto il personale dell'Agenzia a mezzo posta elettronica. In particolare, in accordo col direttore generale, il comitato ha inoltrato un invito aperto, ricevuto dalla Rete dei CUG cittadini, a partecipare a un ciclo di incontri on line nel mese di marzo organizzati dalla Città di Torino in collaborazione con CVD-Coordinamento Contro la Violenza sulle Donne ("CUG informa Marzo 2021 - Parlano le donne - Incontri on line" prot. 2695/2021) e ha dato notizia a tutto il personale dell'ente circa la programmazione della mostra da parte dell'Archivio storico della Città di Torino ad ingresso gratuito "Torino e le donne. Piccole e grandi storie dal Medioevo a oggi" ("CUG INFORMA: Invito Mostra" prot. n. 12723/2021).
- In occasione della giornata del 25 novembre 2021 il direttore generale ha inviato una email a tutto il personale (prot. 11279 del 23/11/2021) con l'invito a partecipare a distanza al Convegno "PIU' RETE, MENO VIOLENZA" organizzato dalla Rete nazionale dei CUG, di cui fa parte anche il comitato

dell'Agenzia. Il convegno era finalizzato a fare il punto sull'attuazione di due protocolli sottoscritti dalla Rete durante la pandemia: "Contrasto alla violenza sulle donne nei luoghi di lavoro" (18 novembre 2020) e "PAri si cresce. I CUG nelle scuole come ambasciatori delle Pari opportunità" (8 marzo 2021). Il direttore dell'Agenzia nel messaggio auspicava la più ampia partecipazione in quanto occasione per diffondere la cultura dell'inclusione, del rispetto e delle pari opportunità.

- L'Agenzia ha aderito al programma VALORE P.A. CORSI DI FORMAZIONE 2021 e, come previsto dal programma, ha effettuato la rilevazione dei propri fabbisogni formativi. La proposta formativa è stata rivolta a tutto il personale dipendente e questo ha aderito alla proposta formativa su base volontaria, scegliendo l'oggetto dei corsi in accordo con la dirigenza. In occasione della rilevazione dei fabbisogni formativi in relazione all'offerta formativa VALORE P.A., è stata effettuata anche la rilevazione di eventuali ulteriori esigenze formative che non avessero trovato soddisfazione nell'offerta di VALORE P.A.
- Su proposta del CUG (email del 26/04/2021 prot 3894/2021), il direttore generale ha inviato una email a tutto il personale (prot. 3954 del 27/04/2021) con l'invito a seguire il webinar "Stand Up - Contro le molestie in luoghi pubblici", un progetto internazionale (di L'Oréal Paris, realizzato in collaborazione con l'ONG Hollaback e diffuso in Italia con Corriere della Sera e __Alice Onlus_) che ha avuto l'obiettivo di formare e sensibilizzare uomini e donne contro le molestie che spesso avvengono in strada, su mezzi pubblici, in palestra, nei locali..., dando indicazioni pratiche su come intervenire, salvaguardando la propria incolumità, qualora si sia vittima o testimone di un atto di molestia in un luogo pubblico.

  Il webinar è stato seguito da n. 7 dipendenti dell'Agenzia di cui n. 4 dipendenti appartenenti al genere femminile e n. 3 dipendenti appartenenti al genere maschile. Hanno partecipato anche un'unità di personale distaccato presso l'Agenzia appartenente al genere maschile e un'unità di personale comandato presso l'Agenzia appartenente al genere femminile.

  Con la mail di invito alla partecipazione, il direttore generale ha inoltre effettuato un intervento di sensibilizzazione mettendo in evidenza la diffusione del fenomeno delle molestie sessuali, le gravissime conseguenze provocate dallo stesso e rilevando che, sulla base dei dati europei e nazionali, le molestie costituiscono la tipologia più estrema e persistente di discriminazione di genere tenuto conto che il 90% delle vittime di molestie sessuali è di sesso femminile.

2.6. Relazione sulla gestione ex art. 11 c. 6 d.lgs. 118/2011 e s.m.i.

La presente nota integrativa è redatta ai sensi ed in applicazione di quanto previsto dall'art. 11, comma 6 del D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i.

2.6.1. CRITERI GENERALI DI REDAZIONE DEL RENDICONTO

Il rendiconto della gestione per l'esercizio 2021 dell'Agenzia della mobilità piemontese è redatto conformemente ai principi indicati dall'art. 151 (Principi generali) del D. Lgs. n. 267/2000, così come modificato dall'art. 74 del D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i.; inoltre, in applicazione dell'art. 3 del D. Lgs. n. 118/2011 e s.m.i., è redatto nel rispetto dei principi contabili generali di cui all'allegato 1 al suddetto decreto, nonché in osservanza dei principi contabili applicati della programmazione, della contabilità finanziaria e della contabilità economico-patrimoniale di cui rispettivamente agli allegati n. 4/1, n. 4/2 e n. 4/3 del citato decreto legislativo.

I principi contabili generali, o postulati, di cui sopra sono i seguenti:

1. Principio dell'annualità;
2. Principio dell'unità;
3. Principio dell'universalità;

4. Principio dell'integrità;
5. Principio della veridicità, attendibilità, correttezza, e comprensibilità;
6. Principio della significatività e rilevanza;
7. Principio della flessibilità;
8. Principio della congruità;
9. Principio della prudenza;
10. Principio della coerenza;
11. Principio della continuità e della costanza;
12. Principio della comparabilità e della verificabilità;
13. Principio della neutralità;
14. Principio della pubblicità;
15. Principio dell'equilibrio di bilancio;
16. Principio della competenza finanziaria;
17. Principio della competenza economica;
18. Principio della prevalenza della sostanza sulla forma.

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

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

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

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

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

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

2.6.1.1. PRINCIPALI VOCI DEL CONTO DI BILANCIO

Il ***risultato di amministrazione*** *al 31.12.2021* indica le risultanze della gestione finanziaria di competenza e in conto residui ed è così determinato:

Fondo cassa iniziale al 01.01.2021		7.350.051,86
Riscossioni nell'esercizio	+	694.314.413,40
Pagamenti nell'esercizio	-	658.142.694,60
Fondo cassa finale al 31.12.2021	**=**	**43.521.770,66**
Residui attivi finali	+	234.255.529,88
Residui passivi finali	-	241.803.523,73
FPV di parte corrente	-	175.754,27
FPV di parte capitale	-	
Risultato di amministrazione al 31.12.2021	**=**	**35.798.022,54**

La composizione del suddetto risultato di amministrazione al 31.12.2021, ***pari ad Euro 35.798.022,54***, è la seguente:

- ***parte accantonata*** pari ad Euro 8.888.897,69;
- ***parte vincolata*** pari ad Euro 24.444.251,90;

Conseguentemente, risulta che la

- ***parte disponibile*** del risultato di amministrazione è pari ad Euro. 2.464.872,95;

In dettaglio si ha:

- **Parte accantonata pari ad Euro 8.888.897,69**
  - Euro 3.711,16 relativi al Fondo crediti di dubbia esigibilità;
  - Euro 8.642.998,39 inerenti il Fondo contenzioso, inizialmente costituito da Euro 350.000,00 destinato a fronteggiare eventuali e temporanee necessità di copertura dei corrispettivi a saldo annuali dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, secondo quanto previsto nella deliberazione dell'Assemblea n. 4/2016 del 3 settembre 2016. In sede di Rendiconto 2019 si era proceduto ad accantonare l'importo di Euro 4.146.443,43, a seguito della verifica dell'inesigibilità dell'IVA Stato 2017 e alla contestuale insussistenza di entrata, per fondo passività potenziali. Con l'approvazione del Rendiconto 2019 ed è stato destinato l'avanzo libero di Euro 2.443.093,93 a fondo passività potenziali per il contenzioso con TRENITALIA S.p.a. Con Deliberazione dell'Assemblea n. 7 del 25/10/2021 di approvazione della salvaguardia di bilancio si è proceduto ad accantonare l'importo di Euro 1.711.441,032;
  - Euro 76.465,14 per accantonamento Fondo rinnovi contrattuali;
  - Euro 165.723,00 per l'accantonamento delle risorse volto a fronteggiare le potenziali restituzioni alla Regione Piemonte e alla Città metropolitana di Torino per eventuali minori

[2] Con l'approvazione del bilancio 2022-2024 il Fondo contenzioso è stato incrementato di ulteriori 1.000.000 € risultando pertanto pari a 9.642.998,39

rendicontazioni riferite ai progetti europei: “T.VA.”, “CO&GO”, “MOBILAB”, e “CUORE DINAMICO”.

- **Parte vincolata pari a Euro 24.444.251,90**
  - Euro 9.966.922,95 alla copertura dell’iscrizione in spesa delle somme derivanti da trasferimenti regionali di conto capitale a destinazione vincolata accertati nel corso dell’esercizio;
  - Euro 10.993.294,81 a fronte dell’accertamento e riscossione dell’anticipazione delle risorse statali destinate a finanziare i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale autorizzati nel 2021 durante il periodo dell'emergenza sanitaria da COVID 19 ex decreto interministeriale MIMS-MEF n. 335/2021.
  - Euro 896.133,91 relativi a risparmi per trasferimenti dalla Regione per Treni mare, Carta tutto treno e Bonus treno.
  - Euro 78.594,75 per l’accantonamento delle risorse volto a fronteggiare le potenziali restituzioni per eventuali minori rendicontazioni riferite ai progetti europei in corso al netto delle somme già accantonate.
  - Euro per Euro 2.509.305,48 per vincoli formalmente attribuiti dall’Ente relativamente conferimento del fondo di dotazione dei comuni consorziati così suddivisi:
    - Euro 1.450.000,00 relativi all’accantonamento del fondo consortile dell’Agenzia della mobilità piemontese;
    - Euro 946.751,02 relativi all’accantonamento per la restituzione delle quote eccedenti il fondo consortile dell’Agenzia della mobilità piemontese,
    - Euro 112.554,46 relativi all’accantonamento al fondo consortile delle risorse regionali di cui all’art. 7, comma 1 della Convenzione 2 capoverso che prevede “L’adesione degli enti soggetti di delega non già aderenti all’Agenzia, non è subordinata all’immediato versamento della quota di partecipazione. Temporaneamente, le quote di partecipazione al fondo consortile, che non siano versate da tali enti all’atto dell’adesione, sono poste a carico della Regione Piemonte. Al verificarsi del versamento della quota di adesione da parte degli enti aderenti, la Regione renderà disponibile la somma corrispondente secondo le decisioni dell’Assemblea di Bacino territorialmente competente”.

***

Nel corso della gestione 2021 sono state disposte variazioni al bilancio di previsione per complessivi Euro 60.765.067,82, in termini di competenza, ed Euro 58.882.672,03, in termini di cassa in entrata e Euro 57.353.716,51 in spesa.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 36 del 29/12/2021 si è proceduto al primo, ed unico, prelievo dal fondo di riserva per Euro 1.291.876,15;

Nell’ambito di previsioni di entrata in competenza 2021 per totali Euro 767.720.787,39, sono stati effettuati accertamenti per un importo pari ad Euro 688.404.686,59, pertanto le minori entrate 2021 sono state pari ad Euro 50.026658,54, relativi sostanzialmente a entrate da Regione per fronteggiare le conseguenze dell’epidemia da COVID19. Le entrate in conto residuo riaccertate sono state pari ad Euro 240.217.007,80 a fronte di residui attivi insussistenti pari ad Euro 51.757,11.

Le riscossioni effettuate in competenza sono state pari ad Euro 457.013.506,81, mentre quelle in conto residui sono state pari ad Euro 237.300.906,59; risultano pertanto somme da riscuotere al 31.12.2021 pari ad Euro 234.255.529,88 di cui Euro 231.391.179,78 inerenti residui attivi di nuova formazione.

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

Titolo	Tipologia	Descrizione Tipologia	Previsioni finali competenza	Accertamenti Competenza	Minori/(Maggiori) Entrate	Riscossioni Competenza	Residui di nuova formazione	Accertamenti Residui	Riscossioni Residue	Insussistenze	Residui non ancora riscossi
0	0	Risultato di amministrazione e FPV	29.289.442,26								
2	101	Trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche	656.506.561,43	615.373.825,71	41.132.735,72	394.902.530,39	220.471.295,32	240.127.143,13	237.244.356,73	51.757,11	2.831.029,29
2	105	Trasferimenti correnti dalla UE e dal resto del mondo		30.826,12	-30.826,12	30.826,12					
3	200	Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	60.000,00		60.000,00						
3	300	Interessi attivi	0,19	0,19		0,19					
3	500	Rimborsi e altre entrate correnti	70.000,00	6.039,08	63.960,92	3.561,50	2.477,58	57.864,67	51.549,86		6.320,81
4	200	Contributi agli investimenti	98.801,00		98.801,00						
4	300	Altri trasferimenti in conto capitale	25.902.519,38	25.902.519,38		15.000.000,00	10.902.519,38				
9	100	Entrate per partite di giro	55.775.000,00	47.073.012,98	8.701.987,02	47.068.012,98	5.000,00	5.000,00	5.000,00		
9	200	Entrate per conto terzi	18.463,13	18.463,13		8.575,63	9.887,50	27.000,00			27.000,00
TOTALE ENTRATE 2021			**767.720.787,39**	**688.404.686,59**	**50.026.658,54**	**457.013.506,81**	**231.391.179,78**	**240.217.007,80**	**237.300.906,59**	**51.757,11**	**2.864.350,10**

Nell'ambito di previsioni di spesa in competenza per Euro 767.720.787,39, gli stanziamenti imputati sui fondi pluriennali vincolati sono stati pari ad Euro 175.754,27, mentre gli impegni di spesa assunti ed imputati sul 2021 sono stati pari ad Euro 683.475.337,91, pertanto le economie di bilancio sono state pari ad Euro 84.069.674,84, tale somma è legata alle minori entrate previste come sopra descritte. Gli impegni in conto residuo riaccertati sono stati pari ad Euro 218.095.812,37, a fronte di economie su residui passivi pari ad Euro 1.624.931,95. I pagamenti effettuati in competenza sono stati pari ad Euro 490.830.425,97, mentre quelli in conto residui sono stati pari ad Euro 167.312.268,63; risultato pertanto somme da pagare al 31.12.2021 pari ad Euro 241.803.523,73 di cui Euro 192.644.911,94 riferiti a residui passivi di nuova formazione.

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

Missione	Programma	Descrizione	Titolo	Previsioni di competenza	Economia di bilancio	FPV	Impegni Competenza	Pagamenti Competenza	Residui di nuova formazione	Impegni Residui	Pagamenti Residui	Economie su residui	Residui non ancora pagati
0	0	Recupero disavanzo	0		0,00								
10	1	Trasporto ferroviario	1	260.605.599,93	14.848.017,58	72.388,41	245.685.193,94	161.290.022,37	84.395.171,57	86.715.069,39	81.973.452,21	907.577,19	3.834.039,99
10	1	Trasporto ferroviario	2	30.978,00	30.978,00					519,08	519,07		0,01
10	2	Trasporto pubblico locale	1	412.066.299,05	38.239.423,38	103.365,86	373.723.568,25	275.556.697,20	98.166.871,05	127.331.768,07	81.420.463,68	716.641,36	45.194.663,03
10	2	Trasporto pubblico locale	2	26.869.499,75	10.099.747,95		16.769.693,36	15.755.474,36	1.014.219,00	223.444,84	107.448,49	0,01	115.996,34
10	3	Trasporto su acqua	1	230.424,54	25.018,29		205.406,25	164.210,41	41.195,84	52.863,45	38.237,65	713,38	13.912,42
10	3	Trasporto su acqua	2	269.234,20	269.234,20								
20	1	Fondi di riserva	1	622.123,85	622.123,85								
20	2	FCDE		23.569,00	23.569,00								
20	3	Altri fondi	1	11.209.595,94	11.209.595,94								
99	1	Servizi per conto terzi	7	55.793.463,13	8.701.987,02		47.091.476,11	38.064.021,63	9.027.454,48	3.772.147,54	3.772.147,53	0,01	
TOTALE 2020				**767.720.787,39**	**84.069.695,21**	**175.754,27**	**683.475.337,91**	**490.830.425,97**	**192.644.911,94**	**218.095.812,37**	**167.312.268,63**	**1.624.931,95**	**49.158.611,79**

Di seguito è riportata la suddivisione per macro-aggregato e per finalità di intervento degli impegni 2021:

Impegni per Macroaggregato	TPL	Funzionamento Agenzia	TOTALE
101 Redditi da lavoro dipendente	0,00	1.329.314,20	1.291.754,96
102 Imposte e tasse a carico dell'Ente	0,00	90.332,49	93.481,95
103 Acquisto di beni e servizi	540.974.615,89	653.796,78	541.628.412,67
104 Trasferimenti correnti	76.423.532,12	39.200,00	76.462.732,12
109 Rimborsi e poste correttive delle entrate	0,00	129.205,63	129.205,63
110 Altre spese correnti	0,00	8.581,11	8.581,11
Totale Titolo 1	**617.398.148,01**	**2.250.430,21**	**619.614.168,44**
202 Investimenti fissi lordi	0,00	38.981,56	38.981,56
203 Contributi agli investimenti	16.730.711,80	0,00	16.730.711,80
Totale Titolo 2	**16.730.711,80**	**38.981,56**	**16.769.693,36**
TOTALE COMPLESSIVO	**634.128.859,81**	**2.289.411,77**	**636.383.861,80**

Le spese per Trasferimenti correnti afferenti il TPL sono comprensive di Euro 35.099.934,61 per contributi per mancati introiti da bigliettazione art 200 dl 34/2020 conseguenti all'emergenza epidemiologica COVID19.

Gli impegni 2021 relativi alle Spese in Conto Capitale – Titolo II – ammontano ad Euro 16.769.693,36, di cui investimenti fissi lordi per Euro 38.981,56 finanziati da entrate correnti e restanti Euro 16.730.711,80 per contributi agli investimenti derivante dai trasferimenti della Regione Piemonte.

Tra le Spese correnti non si registrano impegni relativi "Consulenze, incarichi e collaborazioni",

Il **risultato economico della gestione finanziaria**, ossia la capacità dell'Ente di finanziare le spese correnti con le entrate correnti (esclusa quindi la gestione delle partite in conto capitale), è pari a 23.936.817,08, inclusa la quota di avanzo di amministrazione applicata per la copertura delle spese correnti. Pertanto la copertura delle spese correnti è effettuata esclusivamente con entrate correnti ed è verificato che non è previsto l'utilizzo di entrate in conto capitale per coprire le spese correnti.

La tabella seguente illustra quanto sopra

Fondo pluriennale vincolato per spese correnti	248.531,78
Entrate Titoli 1, 2 e 3	615.410.691,10
TOTALE Entrate correnti (A)	***615.659.222,88***
Spese Titolo 1	619.614.168,44
Fondo pluriennale vincolato di parte corrente	175.754,27
Restituzione quote capitali del debito	0,00
TOTALE Spese correnti (B)	***619.789.922,71***
A-B	***-4.130.699,83***
Quote vincolate e accantonate del risultato di amministrazione per spese correnti	28.067.516,91
RISULTATO ECONOMICO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	**23.936.817,08**

Il risultato di competenza è influenzato dall'accertamento di entrate correnti effettuato a fine anno che non è stato possibile impegnare nel 2021, a fronte dell'accertamento e riscossione dell'anticipazione delle risorse statali destinate a finanziare i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale autorizzati nel 2021 durante il periodo dell'emergenza sanitaria da COVID 19 ex decreto interministeriale MIMS-MEF n. 335/2021. L'importo delle quote vincolate del risultato di amministrazione è influenzato all'accertamento di entrate correnti effettuato a fine anno che non è stato possibile impegnare nel 2020 e che è stato applicato in spesa nel 2021.

RAGIONI DI PERSISTENZA DEI RESIDUI CON ANZIANITA' SUPERIORE A CINQUE ANNI

Tra i residui attivi non si riscontrano residui con anzianità superiore a cinque anni, antecedenti al 31/12/2016;

Tra i residui passivi si riscontrano, con anzianità superiore a cinque anni:

- Euro 115.996,34 inerenti contributi in conto capitale destinati a Comuni per il finanziamento di interventi destinati al miglioramento della qualità delle fermate di TPL, conservati in attesa delle rispettive rendicontazioni finali;
- Euro 171.945,77 nei confronti della Città di Settimo Torinese con cui è in corso una trattativa per addivenire a compensazione dei rispettivi debiti/crediti;
- Euro 1.112,94 per contratto di servizio per il TPL extraurbano nella Città metropolitana di Torino - periodo ottobre-dicembre 2015 oggetto di verifica;

EQUILIBRI DI BILANCIO

Dal nuovo prospetto degli equilibri di bilancio (Allegato 10 a Rendiconto), ovvero il rapporto tra le voci di entrata e quelle di spesa, così come modificato con DM. 1 agosto 2019, risultano rispettati:

- sia l'equilibrio complessivo di parte corrente pari a Euro 8.467.393,20,
- sia l'equilibrio complessivo in c/capitale pari a Euro 334.294,64;
- nonché l'equilibrio complessivo pari a Euro 8.801.687,84, calcolato per tener conto degli effetti derivanti dagli accantonamenti effettuati in sede di rendiconto in attuazione dei principi contabili.

2.6.1.2. SITUAZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE AL 31.12.2021

CRITERI DI VALUTAZIONE

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

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

GESTIONE ECONOMICA

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

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

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

GESTIONE PATRIMONIALE

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

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

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

2.6.2. ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DEL CONTO ECONOMICO AL 31/12/2021

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

CONTO ECONOMICO	Saldo 2021
COMPONENTI POSITIVI DELL A GESTIONE	
Proventi da trasferimenti	611.037.907,29
Proventi diversi	25.473,79
TOTALE COMPONENTI POSITIVI	*611.063.381,08*
COMPONENTI NEGATIVI DELLA GESTIONE	
Acquisto di beni	2.116,65
Prestazione di servizi	541.397.470,23
Utilizzo beni di terzi	228.825,79
Trasferimenti e contributi	93.193.443,92
Personale	1.291.754,96
Ammortamenti e svalutazioni	15.672,50
Accantonamenti per rischi	1.757.008,76
Oneri diversi	142.448,50
TOTALE COMPONENTI NEGATIVI	638.028.741,31
DIFFERENZA TRA COMPONENTI POSITIVI E NEGATIVI	- 26.965.360,23
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	0,19
RETTIFICHE DI VALORE ATTIVITA' FINANZIARIE	-
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	
Trasferimenti in conto capitale	25.902.519,38
Sopravvenienze e insussitenze del passivo	1.624.937,94
Sopravvenienze e insussitenze dell'attivo	- 51.757,11
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	27.475.700,21
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	510.340,17
IMPOSTE	88.820,19
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	421.519,98

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

A) COMPONENTI POSITIVI DELLA GESTIONE

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

A 3) Proventi da trasferimenti e contributi

a) Proventi da trasferimenti correnti

I proventi da trasferimenti correnti ammontano a Euro 611.037.907,29 che corrispondono alle seguenti voci di conto:

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

A) 3 a Proventi da trasferimenti correnti	
Descrizione	Saldo
Trasferimenti correnti da Ministeri	12.666.206,53
Trasferimenti correnti da Regioni e province autonome	583.435.953,84
Trasferimenti correnti da Province	12.716,18
Trasferimenti correnti da Comuni	12.962.119,94
Trasferimenti correnti da Città metropolitane e Roma capitale	1.780.000,00
Trasferimenti correnti da Comunità Montane	150.084,68
Trasferimenti correnti dal Resto del Mondo	30.826,12
	611.037.907,29

Di seguito si riporta il dettaglio dei trasferimenti correnti da Comuni per l'importo complessivo di Euro 12.962.119,94 suddivisi tra trasferimenti per la gestione dei contratti di TPL pari a i complessivi Euro 12.958.535,87 e trasferimenti relativi ai versamenti al fondo di dotazione da parte degli Enti consorziati per complessivi Euro 3.584,07.

Comuni	Somma di Importo
COMUNE DI ALESSANDRIA	105.000,00
COMUNE DI BEE	1.385,00
COMUNE DI BIELLA	301.270,00
COMUNE DI CANNOBIO	21.378,64
COMUNE DI CARMAGNOLA	318.000,00
COMUNE DI CHIERI	246.612,33
COMUNE DI COLLEGNO	338.403,02
COMUNE DI GHIFFA	408,96
COMUNE DI GRUGLIASCO	437.000,00
COMUNE DI IVREA	386.184,80
COMUNE DI MOMBELLO	15.599,03
COMUNE DI MONCALIERI	1.205.000,00
COMUNE DI MONDOVI'	97.992,09
COMUNE DI NICHELINO	603.499,96
COMUNE DI NOVARA	2.161.195,96
COMUNE DI NOVI LIGURE	238.868,68
COMUNE DI OGGEBBIO	4.907,48
COMUNE DI ORBASSANO	188.939,65
COMUNE DI PIANEZZA	70.067,53
COMUNE DI PINEROLO	225.000,00
COMUNE DI PREMENO	1.385,00
COMUNE DI RIVOLI	321.280,61
COMUNE DI RODDI	12.218,80
COMUNE DI SAN MAURO TORINESE	8.236,08
COMUNE DI SETTIMO TORINESE	143.824,05
COMUNE DI TORINO	5.000.000,00
COMUNE DI TRAREGO VIGGIONA	4.878,20
COMUNE DI VERCELLI	500.000,00
Totale complessivo	**12.958.535,87**

Trasferimenti da Comuni per fondo consortile	**3.584,07 €**
COMUNE DI COLLEGNO	2.420,60 €
COMUNE DI IVREA	1.163,47 €

I trasferimenti da Comunità Montane per Euro 150.084,68 sono riferiti a trasferimenti per copertura degli oneri per linee di trasporto pubblico locale e sono così suddivisi:

Unioni Montane	Importi
UNIONE DEL LAGO MAGGIORE	5.000,00
UNIONE MONTANA DELLA VALLE STRONA E DELLE QUARNE	125.459,32
UNIONE MONTANA VALGRANDE E DEL LAGO DI MERGOZZO	19.625,36
Totale complessivo	**150.084,68**

I trasferimenti da resto del mondo per Euro 30.826,12 sono riferiti alla copertura del servizio di trasposto pubblico locale in area transfrontaliera, e sono così suddivisi:

Enti	Importi
CANTONE TICINO	20.529,70
COMUNE DI BRISSAGO	10.296,42
Totale complessivo	**30.826,12**

A 8) Altri ricavi e proventi diversi:

complessivamente Euro 25.473,79 derivanti principalmente dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti e da rimborsi da parte delle aziende per servizi di TPL, e dalla variazione degli accantonamenti di parte corrente effettuata in sede di rendiconto per Euro 19.434,71 (FCDE)

A) 8 Altri ricavi e proventi diversi	
Descrizione	Saldo
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Amministrazioni Locali	2.550,76
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Enti Previdenziali	996,96
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Imprese	2.491,36
Altri proventi n.a.c.	19.434,71
	25.473,79

B) COMPONENTI NEGATIVI DELLA GESTIONE

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

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

complessivi Euro 2.116,65

B) 9 Acquisto di materie prime e/o beni di consumo	
Descrizione	Saldo
Carta, cancelleria e stampati	986,08
Accessori per uffici e alloggi	95,78
Materiale informatico	140,24
Beni per attività di rappresentanza	192,67
Altri beni e materiali di consumo n.a.c.	701,88
	2.116,65

B 10) Prestazioni di servizi:

complessivi Euro 541.397.470,23 di cui Euro 540.974.615,89 relativi ai contratti di servizio di trasporto pubblico locale., comprensivi di Euro 17.253.292,72 per servizi aggiuntivi COVID19

B) 10 Prestazioni di servizi	
Descrizione	Saldo
Organi istituzionali dell'amministrazione - Indennità	44.028,00
Compensi agli organi istituzionali di revisione, di controllo ed altr	39.967,20
Rimborso spese di viaggio e di trasloco	1.748,99
Pubblicità	8.627,33
Organizzazione e partecipazione a manifestazioni e convegni	162,00
Altre spese per relazioni pubbliche, convegni e mostre, pubblicitÁ	4.365,16
Altre spese per formazione e addestramento n.a.c.	3.003,26
Telefonia fissa	4.839,66
Telefonia mobile	12.706,34
Accesso a banche dati e a pubblicazioni on line	6.446,98
Energia elettrica	9.100,68
Utenze e canoni per altri servizi n.a.c.	109,80
Manutenzione ordinaria e riparazioni di impianti e macchinari	883,28
Manutenzione ordinaria e riparazioni di attrezzature scientifiche e	233,02
Manutenzione ordinaria e riparazioni di beni immobili	976,00
Patrocinio legale	55.057,39
Altre prestazioni professionali e specialistiche n.a.c.	488
Servizi di pulizia e lavanderia	18.097,76
Rimozione e smaltimento di rifiuti tossico-nocivi e di altri materia	1.961,33
Altri servizi ausiliari n.a.c.	4.313,10
Contratti di servizio di trasporto pubblico	540.974.615,89
Spese postali	6,50
Altre spese per servizi amministrativi	422,85
Oneri per servizio di tesoreria	1,52
Gestione e manutenzione applicazioni	14.490,43
Assistenza all'utente e formazione	1.586,00
Servizi per l'interoperabilità e la cooperazione	8.141,13
Servizi di rete per trasmissione dati e VoIP e relativa manutenzior	2.288,90
Servizi per i sistemi e relativa manutenzione	11.161,73
Servizi di gestione documentale	1.342,00
Processi trasversali alle classi di servizio	72.562,35
Comunicazione WEB	2.074,00
Altri servizi diversi n.a.c.	89.818,97
Spese per accertamenti sanitari resi necessari dall'attività lavorati	1.842,68
	541.397.470,23

Nelle tabelle seguenti si riporta l'elenco dei costi relativi ai servizi di Tpl riclassificati per azienda o consorzio per un totale di Euro 540.974.615,89 così suddivisi :

- per Euro 523.721.323,17 relativi alla gestione dei Contratti di Servizio;
- per Euro 17.253.292,72 relativi alla effettuazione di corse aggiuntive legate alle politiche di contenimento della diffusione della pandemia da COVID 19

Aziende	Importi
A.T.A.P. SPA	10.765.106,93
AMAG MOBILITA' S.P.A.	4.282.310,20
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	2.349.778,20
BARANZELLI NATUR SRL	1.042.091,58
BLS AG	620.708,13
C.I.T. - CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	295.357,94
CA.NOVA S.P.A.	409.072,61
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	7.769.211,64
CONSORZIO GRANDA BUS	27.968.831,06
EXTRA.TO S.C.A.R.L.	48.540.115,52
GHERRA SRL	216.863,86
GTT S.P.A. - AMBITO URBANO E SUBURBANO	150.421.066,63
GTT S.P.A. - LINEA METROPOLITANA 1	25.251.209,15
GTT SPA - SERVIZIO FERROVIARIO	16.340.849,67
LINEA AZZURRA SRL	8.406,02
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	162.348,11
ROSSATTO CLAUDIO	138.347,44
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	1.206.215,66
SAF - AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	652.846,74
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	10.912.135,93
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	7.841.025,17
SUN S.P.A.	6.775.785,81
TRENITALIA SPA - DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE PIEMONTE	213.909.928,74
VCO TRASPORTI S.R.L.	2.912.315,57
VIAGGI ROSSATTO DI ROSSATTO/ROBERTO	121.813,84
VOTTERO AUTOSERVIZI DI VOTTERO PRINA FIORENZO	60.873,74
Totale complessivo	**540.974.615,89**

Di cui per servizi di TPL senza considerare le corse aggiuntive legate alle politiche di contenimento della diffusione della pandemia da COVID 19

Aziende	Importi
A.T.A.P. SPA	9.042.619,99
AMAG MOBILITA' S.P.A.	3.987.482,31
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	2.082.330,20
BARANZELLI NATUR SRL	1.025.081,33
BLS AG	500.000,00
C.I.T. - CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	295.357,94
CA.NOVA S.P.A.	384.727,45
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	7.060.714,44
CONSORZIO GRANDA BUS	25.227.519,66
EXTRA.TO S.C.A.R.L.	44.377.212,54
GHERRA SRL	216.863,86
GTT S.P.A. - AMBITO URBANO E SUBURBANO	146.940.000,00
GTT S.P.A. - LINEA METROPOLITANA 1	25.251.209,15
GTT SPA - SERVIZIO FERROVIARIO	16.340.849,67
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	162.348,11
ROSSATTO CLAUDIO	138.347,44
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	1.138.127,66
SAF - AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	588.171,84
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	10.217.597,22
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	6.259.813,60
SUN S.P.A.	6.612.750,11
TRENITALIA SPA - DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE PIEMONTE	212.994.458,24
VCO TRASPORTI S.R.L.	2.695.052,83
VIAGGI ROSSATTO DI ROSSATTO/ROBERTO	121.813,84
VOTTERO AUTOSERVIZI DI VOTTERO PRINA FIORENZO	60.873,74
Totale complessivo	**523.721.323,17**

Di cui in particolare per corse aggiuntive legate alle politiche di contenimento della diffusione della pandemia da COVID 19

Aziende	Importi
A.T.A.P. SPA	1.722.486,94
AMAG MOBILITA' S.P.A.	294.827,89
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	267.448,00
BARANZELLI NATUR SRL	17.010,25
BLS AG	120.708,13
CA.NOVA S.P.A.	24.345,16
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	708.497,20
CONSORZIO GRANDA BUS	2.741.311,40
EXTRA.TO S.C.A.R.L.	4.162.902,98
GTT S.P.A.	3.481.066,63
LINEA AZZURRA SRL	8.406,02
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	68.088,00
SAF - AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	64.674,90
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	694.538,71
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	1.581.211,57
SUN S.P.A.	163.035,70
TRENITALIA SPA - DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE PIEMONTE	915.470,50
VCO TRASPORTI S.R.L.	217.262,74
Totale complessivo	**17.253.292,72**

B 11) Utilizzo beni di terzi:

Euro 228.825,79 inerenti costi relativi alla locazione e licenze, così suddivisi:

B) 11 Utilizzo beni di terzi	
Descrizione	Sado
Locazione di beni immobili	175.652,62
Noleggi di impianti e macchinari	2.995,64
Licenze d'uso per software	21.262,16
Altri costi sostenuti per utilizzo di beni di terzi n.a.c.	28.915,37
	228.825,79

B 12) Trasferimenti e contributi

a) Trasferimenti correnti

complessivi Euro 76.462.732,12 di cui Euro 37.247.596,12. relativi a trasferimenti alle imprese a parziale rimborso degli oneri sostenuti per il rinnovo del CCNL autoferrotranvier in e Euro 35.099.934,61 relativi ai trasferimenti per COVID19", per contributi ad imprese destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari conseguenti la situazione epidemiologica da COVID19

B) 12 a Trasferimenti correnti	
Descrizione	Saldo
Trasferimenti correnti a Comuni	3.470.302,07
Trasferimenti correnti a Comunità Montane	638.649,32
Trasferimenti correnti a altre Imprese	72.347.530,73
Trasferimenti correnti al Resto del Mondo	6.250,00
	76.462.732,12

L'importo relativo ai trasferimenti ad imprese è composto da Euro 37.247.596,12 relativi a trasferimenti a parziale rimborso degli oneri sostenuti per il rinnovo CCNL autoferrotramvieri come dettagliato nella tabella seguente

Contributi Contratto Collettivo Nazionale Lavoro	importi
A.C.T.P. SRL	12.600,00
A.T.A.P. SPA	1.059.291,11
A.T.A.V. VIGO S.P.A.	121.345,70
AMAG MOBILITA' S.P.A.	756.000,00
ARFEA SRL	91.804,03
ARRIVA ITALIA S.R.L.	1.500.000,00
ASP ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	368.318,90
AUTOLINEE ACQUESI S.R.L.	19.100,53
AUTOLINEE ALLASIA SRL	66.000,00
AUTOLINEE GIACHINO SRL	463.665,19
AUTOLINEE NUOVA BENESE SRL	209.208,43
AUTOLINEE VAL BORBERA S.R.L.	50.468,72
AUTOLINEE VALLE PESIO SRL	53.258,84
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	300.000,00
AUTOSERVIZI SQUILLARI SRL	5.129,78
AUTOSTRADALE SRL	354.000,00
AVIOSIBUS SNC	9.208,76
AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE S.P.A.	42.600,00
BARANZELLI NATUR SRL	279.000,00
BELLANDO TOURS SRL	102.005,71
BOUCHARD ENZO & C. DI TIZIANA BOUCHARD & C.	4.003,52
BUS COMPANY SRL	1.584.000,00
C.I.T. - CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	157.642,22
CA.NOVA S.P.A.	1.056.179,74
CAVOURESE SPA	582.000,00
CHIESA SRL	87.000,00
CONSORZIO GRANDA BUS	6.600,00
DELLA PENNA AUTOTRASPORTI SPA	6,00
GELOSOBUS SRL	334.404,25
GHERRA SRL	109.393,08
GIORS SRL	10.409,48
GTT - GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA - VARIE	24.000.000,00
GUNETTO AUTOLINEE SRL	96.000,00
INFRA.TO	180.000,00
MAESTRI AUTOSERVIZI S.A.S.	19.500,00
MARLETTI AUTOLINEE SRL	20.490,14
MICCOLIS SPA	264.762,80
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	3.304,62
NUOVA S.A.A.R. SRL	58.064,32
PIRAZZI AUTOSERVIZI SRL	29.202,89
RIVIERA TRASPORTI PIEMONTE SRL	96.000,00
S.A.A.M.O. - SOCIETA' AUTOLINEE ALTO MONFERRATO OVADESE S.P.A.	75.000,00
S.T.A.A.V. - CALUSO VIAGGI DI VIGLIOCCO SRL SIGLABILE S.T.A.A.V. SRL	66.235,53
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	126.000,00
SAC SRL	137.289,43
SAF - AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	201.000,00
SAV AUTOLINEE SRL	55.475,78
SEREN DI SEREN BERNARDONE ERNESTO & C.	11.746,25
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	230.456,74
STP SRL	222.000,00
SUN S.P.A.	860.086,94
V.I.T.A. SPA	168.481,58
VCO TRASPORTI S.R.L.	451.011,14
VI.MU. - VIAGGI F.LLI MUNARO DI MUNARO LORENZO E RICCARDO SNC	66.867,44
VIAGGI FURNO S.R.L.	13.976,53
Totale complessivo	**37.247.596,12**

La rimanente parte dell'importo relativo ai trasferimenti ad imprese è composto da Euro 35.099.934,61 relativi ai trasferimenti legati all'emergenza da COVID19, per contributi destinati a

compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio; gli importi erogati a titolo di acconto risultano dettagliati nella tabella seguente:

Trasferimenti COVID19	importi
A.T.A.P. SPA	513.893,40
AMAG MOBILITA' S.P.A.	125.147,37
ASP ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	94.706,29
AUTONOLEGGIO BROCCARDO GIOVANNI B. & C. SNC	243,52
AUTONOLEGGIO NEGRO DI NEGRO ROBERTO & C. S.N.C.	77,48
AUTONOLEGGIO NEGRO ITALO	47,46
AUTONOLEGGIO VOARINO GIANNI	256,41
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	165.049,54
AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE S.P.A.	11.937,21
BARANZELLI NATUR SRL	47.702,57
C.I.T. - CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	2.073,95
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	359.370,90
CONSORZIO GRANDA BUS	1.689.036,63
DOSSETTO BUS DI DOSSETTO FRANCO & C. SNC	2.670,86
EXTRA.TO S.C.A.R.L.	3.213.975,32
GELOSOBUS SRL	166,72
GTT S.P.A. - AMBITO URBANO E SUBURBANO	12.972.681,69
GTT SPA - SERVIZIO FERROVIARIO	595.367,33
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	43.058,14
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	76.053,63
SAF - AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	39.188,67
SAV AUTOLINEE SRL	282,61
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	535.051,66
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	589.130,41
SUN S.P.A.	368.606,47
TRENITALIA SPA - DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE PIEMONTE	13.421.281,45
VCO TRASPORTI S.R.L.	232.876,92
Totale complessivo	**35.099.934,61**

Per quanto riguarda il trasferimento ad Enti di complessivi Euro 4.108.951,39 si fornisce il dettaglio delle risorse per singolo Ente:

Unioni montane	Somma di Importo
UNIONE MONTANA ALTA LANGA	42.776,17
UNIONE MONTANA ALTA OSSOLA	20.390,00
UNIONE MONTANA ALTA VALLE TANARO	1.425,00
UNIONE MONTANA DEI COMUNI DEL MONVISO	90.000,00
UNIONE MONTANA DEI COMUNI DELLA VALSESIA	176.500,00
UNIONE MONTANA DEI COMUNI DELLE VALLI CHISONE E GERMANASCA	125.000,00
UNIONE MONTANA DEL PINEROLESE	30.939,68
UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONGIA E CEVETTA - LANGA CEBANA - ALTA VALLE BORMIDA	20.106,56
UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONREGALESI	4.028,82
UNIONE MONTANA DI COMUNI DELLE VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE	47.110,23
UNIONE MONTANA LANGA ASTIGIANA VAL BORMIDA	23.690,00
UNIONE MONTANA VALLE GRANA	24.389,15
UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	23.726,03
UNIONE MONTANA VALLE SUSA	8.567,68
Totale complessivo	**638.649,32**

Comuni	Somma di Importo
COMUNE DI AGLIANO TERME	936,00
COMUNE DI ARAMENGO	11.960,00
COMUNE DI ASTI	2.421.185,60
COMUNE DI BARDONECCHIA	112.654,57
COMUNE DI BROSSASCO	2.330,52
COMUNE DI BROZOLO	200,50
COMUNE DI BRUSASCO	561,00
COMUNE DI CALAMANDRANA	2.599,00
COMUNE DI CALLIANO	1.235,00
COMUNE DI CASALE MONFERRATO	560.758,00
COMUNE DI CASTAGNOLE DELLE LANZE	1.430,00
COMUNE DI CASTELL'ALFERO	1.950,00
COMUNE DI CAVAGNOLO	2.116,50
COMUNE DI CELLARENGO 7	12.650,00
COMUNE DI CHIVASSO	4.919,31
COMUNE DI COCCONATO	1.365,00
COMUNE DI CRODO	11.397,32
COMUNE DI DRUOGNO	138.747,60
COMUNE DI GIAVENO	14.565,87
COMUNE DI MANGO	31.552,51
COMUNE DI MOMBERCELLI	1.305,00
COMUNE DI MONTEGROSSO D'ASTI	1.781,00
COMUNE DI MONTIGLIO MONFERRATO	3.360,00
COMUNE DI PARETO	10.000,00
COMUNE DI PIEDIMULERA	10.098,00
COMUNE DI PIEVE VERGONTE	12.745,00
COMUNE DI RONSECCO	8.000,00
COMUNE DI ROSSANA	88,76
COMUNE DI SESTRIERE	4.613,24
COMUNE DI TORINO	32.950,00
COMUNE DI VARALLO	42.500,00
COMUNE DI VILLANOVA MONDOVI'	6.275,50
COMUNE DI VILLAR SAN COSTANZO	1.131,27
COMUNE VERRUA SAVOIA	340,00
Totale complessivo	**3.470.302,07**

Gli importi destinati al Comune di Asti per Euro 2.421.185,60 e al Comune di Casale per Euro 560.758,00 sono relativi alla gestione del contratto di servizio. A far data dal 1/1/2022 tali comuni hanno provveduto a trasferire la gestione dei contratti di servizio alla Agenzia della Mobilità Piemontese, pertanto tali trasferimenti non saranno più erogati negli esercizi successivi.

I trasferimenti al Resto del Mondo di Euro 6.250,00 si riferiscono all'impegno a favore di EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) per quota associativa.

B 12)c Contributi agli investimenti

complessivi Euro 16.730.711,80 per Contributi agli investimenti a imprese per il piano degli investimenti del Trasporto Pubblico Locale su gomma in Piemonte, così suddivisi:

Aziende	Importi
A.T.A.P. SPA	2.999.150,00
AUTOLINEE VAL BORBERA S.R.L.	96.544,00
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	236.645,00
BELLANDO TOURS SRL	40.800,00
BUS COMPANY SRL	1.178.851,68
CA.NOVA S.P.A.	269.310,00
CAVOURESE SPA	774.916,20
GELOSOBUS SRL	202.300,00
GTT - GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA - VARIE	9.593.742,50
GUNETTO AUTOLINEE SRL	95.000,00
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	234.000,00
SAC SRL	108.250,00
SAV AUTOLINEE SRL	131.517,80
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	557.300,00
STP SRL	104.400,00
VCO TRASPORTI S.R.L.	107.984,62
Totale complessivo	**16.730.711,80**

B 13) Personale: complessivi Euro 1.291.754,96 così suddivisi:

Descrizione	
B) 13 Personale	Saldo
Voci stipendiali corrisposte al personale a tempo indeterminato	921.372,94
Indennità ed altri compensi, esclusi i rimborsi spesa per missione, corrisposti al personale a tempo indeterminato	64.408,78
Straordinario per il personale a tempo indeterminato	5.229,84
Contributi obbligatori per il personale	245.940,13
Contributi per indennità di fine rapporto	29.490,52
Assegni familiari	7.463,02
Contributi per asili nido e strutture sportive, ricreative o di vacanza messe a disposizione dei lavoratori dipendenti e delle loro famiglie e altre spese per il benessere del personale	3.000,00
Buoni pasto	14.849,73
	1.291.754,96

B 14) Ammortamenti e svalutazioni

Complessivi Euro 15.672,20 che risultano così suddivisi

Descrizione	Saldo
B) 14 a Ammortamenti di immobilizzazioni Immateriali	
Ammortamento Software autoprodotto	599,07
B) 14 b Ammortamenti di immobilizzazioni materiali	
Ammortamento Mobili e arredi per ufficio	80,70
Ammortamento di server	2.106,94
Ammortamento postazioni di lavoro	6.048,20
Ammortamento di tablet e dispositivi di telefonia fissa e mobile	150,27
Ammortamento di hardware n.a.c.	1.613,36
Ammortamento di altri beni materiali diversi	5.073,96
	15.672,50

d) Svalutazione crediti

nel corso del 2021 non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo svalutazione dei crediti (pari al FCDE), in quanto con le operazioni di chiusura si è proceduto alla riduzione del fondo accantonato per Euro 19.434,71 sulla base della diminuzione delle entrate oggetto di accantonamento.

B 16) Accantonamenti per altri rischi

complessivi Euro 1.757.008,76; tale voce si riferisce all'incremento dei fondi cui alla Missione 20 della contabilità finanziaria, di cui Euro 1.711.441,03 per fondo contenzioso.

B 18) Oneri diversi di gestione:

complessivi Euro 142.448,50 così suddivisi:

B) 18 Oneri diversi di gestione	
Descrizione	Saldo
Imposta di registro e di bollo	210,76
Tassa e/o tariffa smaltimento rifiuti solidi urbani	4.451,00
Premi di assicurazione su beni mobili	665,00
Premi di assicurazione su beni immobili	529,99
Premi di assicurazione per responsabilità civile verso terzi	1.550,00
Altri premi di assicurazione contro i danni	5.836,12
Costi per rimborsi per spese di personale (comando, distacco, fuori ruolo, convenzioni, ecc…)	129.205,63
	142.448,50

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

E 24) Proventi ed oneri straordinari

b) Proventi da trasferimenti in conto capitale:

risultano pari a Euro 25.902.515,38 a fronte degli accertamenti 2021 di risorse dalla Regione Piemonte per il finanziamento del piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma;

c) Sopravvenienze attive e insussistenze del passivo

Sopravvenienze attive e insussistenze del passivo: Euro 1.624.931,94 corrispondono alla dimensione delle economie di spesa al 31/12/2021 registrate anche a seguito del riaccertamento ordinario dei residui

E) 24 c Sopravvenienze attive e insussistenze del passivo	
Descrizione	Saldo
Insussistenze del passivo	1.624.931,94
Altre sopravvenienze attive	6,00
	1.624.937,94

E 25) Oneri straordinari

E) 25 b Sopravvenienze passive e insussistenze dell'attivo	Saldo
Descrizione	
Insussistenze dell'attivo	51.757,11

Le insussistenze dell'attivo rappresentano le insussistenze di entrata al 31/12/2021 registrate anche a seguito del riaccertamento ordinario dei residui, si tratta quindi di una posta di costo non corrispondente ad impegni di competenza.

***

Il risultato prima delle imposte è pari ad Euro 510.340,17, tale voce viene decurtata dal valore delle imposte.

E 26) Imposte:

Euro 88.820,19 tale voce si riferisce all'importo dell'IRAP dovuta su retribuzioni del personale dipendente e comandato e sui compensi incarico componente OIV.

***

Il RISULTATO DELL'ESERCIZIO è dunque pari ad Euro 421.519,98

***

2.6.2.1. ANALISI DELLE PRINCIPALI VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE AL 31/12/2021

STATO PATRIMONIALE ATTIVO AL 31/12/2021

B) Immobilizzazioni

II. Immobilizzazioni immateriali

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

tale posta comprende i software, la consistenza lorda finale al netto del fondo di ammortamento al 31/12/2021 è pari a Euro 95,16 la percentuale di ammortamento applicata per il software è del 20%.

III 2. Altre immobilizzazioni materiali per un totale di Euro 42.837,69:

2.6) Macchine per ufficio e hardware: Euro 8.930,09, la percentuale di ammortamento applicata è del 25% per l'hardware e del 20% per macchine per ufficio;

2.99) Altri beni materiali: Euro 33.907,60, la percentuale di ammortamento applicata è del 10%

I valori sopra esposti indicano la consistenza finale al netto del fondo di ammortamento al 31/12/2021.

C) Attivo circolante

Il totale dell'attivo circolante è di Euro 277.773.589,38

II. Crediti:

2) Crediti per trasferimenti e contributi ammontano a Euro 234.204.843,99 al netto del fondo svalutazione crediti, e sono relativi alla voce 2 a) Crediti verso amministrazioni pubbliche:

- crediti correnti verso amministrazioni pubbliche come di seguito dettagliato.

C) II 2 a verso amministrazioni pubbliche	
Descrizione	Saldo
Crediti per Trasferimenti correnti da Ministeri	1.968.017,26
Crediti per Trasferimenti correnti da Regioni e province autonome	212.591.312,09
Crediti per Trasferimenti correnti da Comuni	7.565.975,61
Crediti per Trasferimenti correnti da Città metropolitane e Roma capitale	1.177.019,65
	223.302.324,61

- crediti da Altri trasferimenti in conto capitale da Regioni e province autonome ammontanti a Euro 10.902.519,38

4 c) Altri crediti verso altri: Euro 42.837,69

IV. Disponibilità liquide

1) Conto di tesoreria

1a) Istituto tesoriere Euro 43.521.770,66 corrispondenti alla consistenza al 31/12/2021 del fondo cassa.

STATO PATRIMONIALE PASSIVO AL 31/12/2021

PATRIMONIO NETTO

AI) Fondo di dotazione

Pari ad Euro 1.450.000,00

AII) Riserve

a) da risultato economico di esercizi precedenti Euro 14.262.997,22

Si veda in particolare il dettaglio del **PATRIMONIO NETTO**

Voce	Saldo al 31.12.2020	Riparto risultato dell'esercizio 2020	Altri movimenti	Risultato dell'esercizio 2021	Totale variazioni	Saldo al 31.12.2021
Capitale Sociale/Fondo di dotazione	1.450.000,00				0,00	1.450.000,00
Riserve di capitale (inserire dettaglio)					0,00	
Riserve derivanti da leggi o obbligatorie	1.100.011,11				0,00	1.100.011,11
Avanzi (disavanzo) portati a nuovo	11.755.070,14	338.781,26			338.781,26	12.093.851,40
Riserve derivanti da decisioni di organi istituzionali dell'ente	1.069.134,71				0,00	1.069.134,71
					0,00	
					0,00	
					0,00	
Riserve di utili (inserire dettaglio)						
	0,00				0,00	0,00
	0,00				0,00	0,00
	0,00				0,00	0,00
Riserva per azioni proprie in portafoglio	0,00				0,00	0,00
Risultati d'esercizi precedenti	0,00				0,00	0,00
Risultato d'esercizio	338.781,26	-338.781,26		421.519,98	82.738,72	421.519,98
Totale patrimonio netto	**15.712.997,22**	**0,00**	**0,00**	**421.519,98**	**421.519,98**	16.134.517,20

B) FONDI PER RISCHI E ONERI-

Altri: Euro 8.885.186,53 tale voce si riferisce all'importo dei fondi cui alla Missione 20 della contabilità finanziaria (senza FCDE). Tale voce risulta valorizzata per la prima volta nel 2020 in quanto, a seguito della presentazione dei primi risultati dei dati di contabilità economico patrimoniale inviati alla Banca dati delle Amministrazioni pubbliche BDAP, come indicato nel resoconto della riunione della Commissione ARCONET del 14 ottobre 2020, la voce dello Stato Patrimoniale Passivo B) Fondi per rischi e oneri-altri dovrebbe coincidere con la somma delle voci degli accantonamenti del risultato di amministrazione

D) DEBITI

Tutte le voci debitorie relative a tale sezione dello stato patrimoniale passivo, corrispondono come per altro raccomandato dai principi contabili, alla consistenza finale dei residui passivi al 31/12/2021.

2) Debiti verso fornitori:

Euro 219.659.312,52 pressoché totalmente riferiti alla gestione dei contratti di servizio inerenti il trasporto pubblico locale al 31/12/2021; la voce fatture da ricevere si riferisce alla contabilizzazione delle liquidazioni effettuate nel 2022 su residui esercizi precedenti, il cui costo deve essere considerato comunque di competenza anche se non si è manifestato finanziariamente.

D) 2 Debiti verso fornitori	
Descrizione	Saldo
Debiti verso fornitori	179.587.227,10
Fatture da ricevere	40.072.085,42
	219.659.312,52

4) Debiti per trasferimenti e contributi

b) altre amministrazioni pubbliche

complessivamente di Euro 4.099.487,52:

di cui Euro 3.983.491,18 inerenti trasferimenti correnti verso Enti locali che esercitano in maniera diretta la funzione di gestione del servizio di trasporto pubblico locale a fronte di Accordi di Programma stipulati con i vari Enti.

D) 4 b altre amministrazioni pubbliche	
Descrizione	Saldo
Debiti per Trasferimenti correnti a Province	319.234,12
Debiti per Trasferimenti correnti a Comuni	3.130.531,05
Debiti per Trasferimenti correnti a Unioni di Comuni	126.025,39
Debiti per Trasferimenti correnti a Comunità Montane	407.700,62
	3.983.491,18

Euro 115.996,34 per i Contributi agli investimenti a Comuni e sono relativi al finanziamento del programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate TPL.

e) altri soggetti:

Complessivi Euro 8.530.671,81:

- Euro 7.516.452,81 per debiti per trasferimenti correnti a altre imprese che corrispondo alle somme destinate a parziale copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro,

- Euro 1.014.219,00 per Contributi agli investimenti a altre imprese.

5) Altri debiti

a) tributari:

Euro 9.029.966,41 di cui Euro 8.960.491,78 inerenti debiti per scissione IVA da pagare nel mese di gennaio 2021.

D) 5 a tributari	
Descrizione	Saldo
Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP)	17.625,43
Imposta di registro e di bollo	35,97
Ritenute erariali su redditi da lavoro dipendente per conto terzi	48.514,89
Ritenute erariali su redditi da lavoro autonomo per conto terzi	3.298,34
Debito per scissione IVA da pagare mensilmente	8.960.491,78
	9.029.966,41

b) verso istituti di previdenza e sicurezza sociale:

Euro 59.249,029 e risultano così suddivisi:

D) 5 b verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	
Descrizione	Saldo
Debiti per contributi obbligatori per il personale	39.566,18
Debiti per contributi per indennità di fine rapporto	4.533,37
Ritenute previdenziali e assistenziali su redditi da lavoro dipendente per conto terzi	15.149,47
	59.249,02

d) altri:

Euro 424.836,44 e risultano così suddivisi:

D) 5 d altri	
Descrizione	Saldo
Debiti per stipendi al personale a tempo indeterminato	17.624,41
Debiti per straordinario da corrispondere al personale a tempo indeterminato	798,62
Debiti per compensi per la produttività e altre indennità per il personale non dirigente a tempo indeterminato	17.665,39
Debiti per assegni familiari	1.000,00
Debiti per erogazione indennità agli organi istituzionali dell'amministrazione	828
Debiti per erogazione rimborsi agli organi istituzionali dell'amministrazione	185,53
Debiti verso creditori diversi per servizi finanziari	1,50
Debiti verso creditori diversi per altri servizi	261.928,42
Debiti verso collaboratori occasionali, continuativi ed altre forme di collaborazione	29.621,10
Debiti verso terzi per costi di personale comandato	95.183,47
	424.836,44

In particolare i debiti verso collaboratori occasionali, continuativi ed altre forme di collaborazione si riferiscono a spese per patrocinio legale e prestazioni professionali specialistiche.

E) RATEI E RISCONTI E CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI

Altri risconti passivi per Euro 10.993.294,81 a fronte di accertamenti effettuati il 31/12/2021 che non sono ancora maturati, ma che ha già avuto manifestazione finanziaria.

2.6.2.2. ULTERIORI INFORMAZIONI INERENTI LA GESTIONE 2021

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

Per quanto concerne l'attivo si evidenzia un lieve decremento dei crediti per trasferimenti e contributi.

Per quanto concerne il passivo si evidenzia un incremento e dei debiti verso fornitori conseguente all'elevato importo del fondo cassa al 31/12/2021.

Altra voce incrementata è quella del Fondo per rischi ed oneri così come sopra descritto.

RISPETTO DEI LIMITI DI SPESA FISSATI DALLA NORMATIVA NAZIONALE

- Il Dl 124/2019 convertito dalla L. 19 dicembre 2019, n. 157 ha abrogato, a decorrere dal 2020, i seguenti limiti:
- i limiti di spesa per studi ed incarichi di consulenza pari al 20% della spesa sostenuta nell'anno 2009 (art. 6, comma 7 del decreto-legge 78/2010);
- i limiti di spesa per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza pari al 20% della spesa dell'anno 2009 (art. 6, comma 8 del decreto-legge 78/2010);
- il divieto di effettuare sponsorizzazioni (art. 6, comma 9 del Dl 78/2010);
- i limiti delle spese per missioni per un ammontare superiore al 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009 (art. 6, comma 12 del decreto-legge 78/2010);
- i limiti di spesa per la formazione del personale in precedenza fissato al 50 per cento della relativa spesa dell'anno 2009 (art.6, co. 13 del decreto-legge n. 78/2010);
- i limiti di spesa per acquisto, manutenzione, noleggio ed esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi per un ammontare superiore al 30 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2011 (art. 5, comma 2 del decreto-legge 95/2012).

Le spese di personale sostenute nell'esercizio pari complessivamente a Euro 1.291.754,96 e risultano inferiori rispetto al tetto di spesa fissato dall'art. 1, comma 562, della Legge n. 296/2006 e s.m.i., alla luce delle considerazioni già espresse nella relazione illustrativa al bilancio di previsione 2021-2023 che consentono di individuare in Euro 2.938.857,42 tale limite.

Il vincolo relativo alle spese di personale per l'esercizio 2021 stabilito dall'art. 1, comma 562, della Legge n. 296/2006 e s.m.i., come confermato dall'art. 762 della Legge n. 208/2015, è pari alla spesa sostenuta nell'anno 2008, ossia Euro 1.309.325,23; le rispettive previsioni di spesa nel bilancio di previsione, comprensive delle spese per rimborso del personale comandato ed al netto delle somme finanziate dal fondo pluriennale vincolato di parte corrente, sono pari ad Euro 1.323.950,41.

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

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

In seguito alla citata riforma del 2015 l'Agenzia, non solo è stata ridenominata in Agenzia della mobilità piemontese, ma in base alla legge regionale di riforma è costituita "per l'esercizio in forma

obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale."

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

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

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

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

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

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

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

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

Con D.G.R 7-178 del 31/07/2020 la Regione Piemonte, nell'approvare il "Programma Triennale dei Servizi (PTS) di TPL 2019-2021", ha confermato la copertura finanziaria dei servizi di trasporto rimandando alla D.D. n. 4223/A1809A del 11 dicembre 2019; tali somme sono comprensive delle spese di funzionamento dell'Agenzia come disciplinate dal comma 3 dell'articolo 26 della L.R. 1/2000 s.m.i..

Con deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 2 del 29/4/2021 avente ad oggetto "Bilancio 2021-2023" le previsioni di competenza 2021 relative ai trasferimenti da parte della Regione Piemonte, da destinare alle spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilita Piemontese, sono state quantificate in Euro 4.900.000,00.

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

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

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

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

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

Tale importo incrementato al limite di spesa per il personale calcolato dall'Agenzia ai sensi dell'art. 1, comma 562 del D.lgs. 296/2006, consente di individuare in Euro 2.938.857,42 il limite che l'Agenzia potrà prendere a riferimento per le spese di personale nella nuova conformazione delineata ai sensi della riforma del 2015, tale limite, risulta rispettato, come risulta dalla previsione totale di spesa del personale, sopra indicato.

Nel corso del 2021 non si è fatto ricorso all'affidamento di contratti di collaborazione coordinata e continuativa, in osservanza di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, del D.Lgs. n. 81/2015 e s.m.i. che stabilisce per le pubbliche amministrazioni il divieto di procedere alla stipula di tali contratti.

Le spese per "Convegni, eventi e di rappresentanza" sostenute nel 2021 riguardano l'evento svoltosi il 15/11/2021. Nell'ambito del sostegno alle riforme strutturali della DG REFORM l'Agenzia della Mobilità Piemontese è stata scelta come esempio di *best practice* a livello italiano per il settore del trasporto pubblico locale in Slovenia. Pertanto in data 15/11/2021 si è svolta presso l'Agenzia della Mobilità Piemontese la visita di una delegazione del Ministero dei Trasporti Sloveno finalizzata alla conoscenza dei principi di funzionamento di un'agenzia di trasporto pubblico italiana. Tale evento ha comportato una spesa di Euro 192,67 per acquisto di beni e di Euro 162,00 per prestazioni di servizi.

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

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

Inoltre, nel corso del 2021, l'Ente non ha utilizzato l'anticipazione di Tesoreria e non ha fornito garanzie principali o sussidiarie a favore di enti terzi o altri soggetti. Non si registrano variazioni significative delle principali voci dell'attivo e del passivo rispetto all'esercizio precedente.

PARAMETRI DI DEFICIT STRUTTURALE

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

Il prospetto è stato predisposto considerando i dati del rendiconto. La situazione, come più sotto riportata e sulla base delle informazioni al momento disponibili, non richiede alcun intervento correttivo, tale quindi da alterare il normale processo di programmazione del nuovo bilancio.

Ulteriori valutazioni d'insieme, con l'adozione dei possibili provvedimenti migliorativi, saranno riformulate solo in seguito all'esito del normale svolgimento dell'attività di monitoraggio e controllo sulla gestione.

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

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

TABELLA DEI PARAMETRI OBIETTIVI PER I COMUNI AI FINI DELL'ACCERTAMENTO DELLA CONDIZIONE DI ENTE STRUTTURALMENTE DEFICITARIO

Parametro	Indicatore	Deficitario se	Valore	Rispettato
P1	Indicatore 1.1 (Incidenza spese rigide - ripiano disavanzo, personale e debito - su entrate correnti)	maggiore del 48%	0,23	S
P2	Indicatore 2.8 (Incidenza degli incassi delle entrate proprie sulle previsioni definitive di parte corrente)	minore del 22%	0,01	N
P3	Indicatore 3.2 (Anticipazioni chiuse solo contabilmente)	maggiore di 0	0	S
P4	Indicatore 10.3 (Sostenibilità debiti finanziari)	maggiore del 16%	0	S
P5	Indicatore 12.4 (Sostenibilità disavanzo effettivamente a carico dell'esercizio)	maggiore del 1,20%	0	S
P6	Indicatore 13.1 (Debiti riconosciuti e finanziati)	maggiore del 1,00%	0	S
P7	[Indicatore 13.2 (Debiti in corso di riconoscimento) + Indicatore 13.3 (Debiti riconosciuti e in corso di finanziamento)]	maggiore dello 0,60%	0	S
P8	Indicatore concernente l'effettiva capacità di riscossione (riferito al totale delle entrate)	minore del 47%	74,76	S

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

3. Piani e progetti

3.1. Affidamento dei servizi

3.1.1. Relazione sugli Affidamenti

Sia la normativa comunitaria (Regolamento UE n. 1370/2007) sia la normativa nazionale (Delibere ART n. 48/2017 e n. 154/2019) prescrivono l'obbligo di trasparenza ed informazione sulle procedure di affidamento dei servizi di trasporto di persone soggetti a Obblighi di Servizio Pubblico.

In particolare il Regolamento UE n. 1370/2007 prescrive che l'*autorità competente* (Articolo 7 comma 1)

- rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso

e, in caso di aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia (Articolo 7 comma 3),

- rende pubbliche le seguenti informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione:
  a) nome dell'ente aggiudicatore, suo assetto proprietario e, ove opportuno, nome della parte o delle parti che esercitano il controllo legale;
  b) durata del contratto di servizio pubblico;
  c) descrizione dei servizi di trasporto di passeggeri da effettuare;
  d) descrizione dei parametri per la compensazione finanziaria;
  e) obiettivi di qualità, come puntualità e affidabilità, e premi e penalità applicabili;
  f) condizioni relative a beni essenziali.

La Delibera ART n. 48/2017 definisce le entità "*Bacino di mobilità*" e "*Ambito di servizio pubblico*" e, con riferimento a queste, stabilisce le condizioni alle quali i "*Lotti di servizio*" devono sottostare per soddisfare i principi di "economicità" e "contendibilità". La stessa delibera dà indicazioni sui criteri e sui metodi con i quali i *Bacini di mobilità* e gli *Ambiti di servizio pubblico devono essere individuati*, tenendo conto della *Domanda potenziale*.

La delibera oltre al tema

- Ambito di servizio pubblico, bacino di mobilità e definizione della domanda potenziale

affronta inoltre i temi

- Criteri per la individuazione della domanda debole
- Criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli
- Determinazione degli obblighi di servizio pubblico e criteri per la loro copertura finanziaria
- Criteri di determinazione e di aggiornamento delle tariffe
- Criteri di identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva

Nella delibera si sottintende che la composizione dei *Bacini di mobilità*, degli *Ambiti di servizio pubblico* e dei *Lotti di servizio*, come pure i criteri e le modalità seguite per la loro identificazione e, parimenti la determinazione delle *tariffe* (e loro aggiornamento) e degli *obblighi di servizio pubblico* come pure l'individuazione della *domanda debole* e la scelta delle modalità di trasporto per soddisfarla siano esplicitati e resi pubblici.

Inoltre la delibera stabilisce esplicitamente:

- Le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione *considerate [per gli obblighi di servizio pubblico]* e la scelta effettuata con le relative motivazioni sono illustrate in una relazione pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare e, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento.

La Delibera ART n. 154/2019 stabilisce che l'E*nte Affidante* rediga

un'apposita Relazione di Affidamento (RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate.

Nell'ambito della RdA, l'EA deve

- descrivere gli esiti dell'apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse indetta per l'individuazione dei beni essenziali e indispensabili e delle successive modalità di messa a disposizione;
- specificare le misure adottate per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio al materiale rotabile interessato;
- specificare le modalità adottate ai fini della messa a disposizione dei beni essenziali e indispensabili, specificando gli obblighi di manutenzione (ordinaria, straordinaria, ciclica, incluse le eventuali certificazioni dei beni interessati) e di rendicontazione in capo all'IA, commisurati alle effettive necessità di svolgimento dei servizi e con riferimento al titolo giuridico utilizzato;
- specificare il valore di subentro di ciascun bene individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione della valutazione in funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS;
- specificare il canone di locazione di ciascun bene individuato, nonché le modalità di aggiornamento/revisione del canone in funzione della data di effettivo inizio dell'affidamento e di stipula del CdS;
- descrivere la metodologia e i criteri adottati per definire il Piano Economico Finanziario simulato;
- specificare le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo, dalle quali emerga con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali PG.

In considerazione di quanto sopra nel primo trimestre del 2021 è stato predisposto il corposo documento "*Relazione di affidamento ex-delibera ART 154/2019 e delibera ART 48/2017*". Il documento intendeva contemperare tutte le richieste normative e soddisfarle in modo coerente e unitario.

Il documento, condiviso ed approvato dal CdA dell'Agenzia con deliberazione n. 7/2021 del 02/04/2021 è stato inviato all'ART con nota prot. n. 4558 del 12/05/2021.

È stata avviata quindi una interlocuzione con i funzionari dell'ART a cui è
seguito un incontro in data 19/05/2021.

Dall'incontro è emerso quanto segue:

- l'Autorità si attende dai Soggetti Competenti due tipi di "relazione", identificati informalmente come "Relazione Lotti", che fa riferimento alla Delibera ART n. 48/2017, e "Relazione Affidamento", che fa riferimento alla Delibera ART n. 154/2019;
- il primo tipo è inteso come relazione da redigere in "esemplare unico" sul quale l'ART esprime un parere valido finché valgono i contenuti della Relazione;

- il secondo tipo è inteso come relazione da redigere in "molteplici esemplari", uno distintamente per ogni affidamento (preliminarmente all'avvio della relativa procedura), sul quale l'ART esprime un parere valido per la sola procedura di affidamento per la quale la Relazione è stata redatta.

Sulla base delle risultanze dell'incontro è stata condotta una revisione (ed ampliamento) del testo inviato all'ART per generare un documento nel quale siano presenti

- i contenuti richiesti dal Regolamento UE n. 1370/2007 Articolo 7 comma 1 per tutti i servizi di competenza dell'Agenzia, aggiornati all'ultima annualità per la quale sono disponibili le informazioni richieste;
- i contenuti richiesti dal Regolamento UE n. 1370/2007 Articolo 7 comma 3 per tutti i servizi di competenza dell'Agenzia affidati nell'anno precedente;
- i contenuti richiesti per la *Relazione Lotti*, di cui alla Delibera ART n. 48/2017;
- i contenuti di carattere comune, ad esempio di tipo generale e metodologico, richiesti per le *Relazioni Affidamento*, di cui alla Delibera ART n. 154/2019;
- le informazioni di carattere generale comuni agli Avvisi di preinformazione da pubblicare antecedentemente al lancio delle procedure di affidamento.

L'attività di revisione ha prodotto il documento "*Relazione Annuale sugli affidamenti dei servizi di TPL - Anno 2021*"



La Relazione è composta di 3 parti: la prima è dedicata ai temi trattati dalla delibera ART 48/2017, la seconda dai temi trattati dalla delibera ART 154/2019 e l'ultima dalle informazioni la cui pubblicazione è prevista dall'art. 7 del Regolamento CE n. 1370/2007.

Questa Relazione è stata approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione n. 30 del 07/12/2021, successivamente inviata all'ART, per le proprie valutazioni, con nota prot. n. 12383 del 20/12/2021 e pubblicata sul profilo istituzionale dell'Agenzia. alla seguente pagina

https://www.mtm.torino.it/wp-content/uploads/servizi-e-contratti/Relazione_Affidamenti_Dicembre_2021_rev-1.pdf

La predisposizione della Relazione di affidamento costituisce TARGET dell'**Attività 1** di cui all'Obiettivo PEG **1.II Affidamenti dei servizi TPL**.

3.1.2. Sistema di qualificazione

Con riferimento all'**Attività 4** di attuazione dell'obiettivo specifico **1. II Affidamenti dei servizi di TPL**, sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

- Determinazione del direttore generale n. 257 del 13/05/2021 "Servizio TPL extraurbano - Provincia di Asti - Sospensione procedura di affidamento concessione servizi - Provvedimento di imposizione degli obblighi di servizio";
- Determinazione del direttore generale n. 258 del 13/05/2021 "Servizio di TPL urbano - Novi Ligure - Sospensione procedura di affidamento concessione servizi - Provvedimento di imposizione degli obblighi di servizio";
- Determinazione del direttore generale n. 259 del 13/05/2021 "Servizio di TPL - Comune di Novara e sua conurbazione - Sospensione procedura di affidamento concessione servizi - provvedimento di imposizione degli obblighi di servizio"
- Determinazione del direttore generale n. 260 del 13/05/2021 "Servizio di TPL extraurbano - Provincia di Alessandria - Sospensione procedura di affidamento concessione servizi - provvedimento di imposizione degli obblighi di servizio";

- Determinazione del direttore generale n. 367 del 30/06/2021 "Estensione durata provvedimento di emergenza di cui alla determinazione dirigenziale n. 848 del 31 dicembre 2019 avente ad oggetto l'imposizione di obblighi di servizio relativi al servizio di trasporto pubblico locale ferroviario lotto SFR Piemonte".

I sopra indicati atti amministrativi costituiscono TARGET dell'obiettivo sopra citato.

Per quanto riguarda l'**Attività 5** di attuazione dell'obiettivo specifico **1. II Affidamenti dei servizi di TPL**, con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 15/2021 del 28/06/2021 sono stati approvati gli aggiornamenti alla Normativa del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale (Rev. 3.0) di seguito descritti.

Per effetto di ulteriori modificazioni effettuate dal legislatore all'articolo 80 del d.lgs 50/2016, sono state effettuate ulteriori modifiche alle disposizioni contenute nella Normativa che fanno riferimento al citato articolo. In particolare si fa riferimento all'adeguamento al citato articolo 80 del d.lgs. 50/2016 dei requisiti di ordine generale indicati nel punto 6.2 della Normativa.

Al fine di consentire all'Agenzia, nei casi consentiti dal richiamato art. 5, paragrafo 4 del Regolamento 1370/2007, così come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio, di predisporre atti di affidamento diretto di concessioni di servizi, nei limiti assentiti dalla richiamata normativa comunitaria e nazionale, diretti a piccole o medie imprese (secondo la definizione di cui alla Raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese -notificata con il numero C(2003) 1422- 2003/361/CE), e al fine di ampliare la platea degli operatori economici potenzialmente interessati alla qualificazione nel Sistema, è stata introdotta una nuova Classe di qualificazione (Ai) per la Categoria A "Servizi su strada (autobus)" per livelli di valori annui di produzione compresi tra 50.000 e fino a 300.000 vett*km. (Articolo 5 della Normativa).

Per la nuova Classe di ingresso il riscontro e valutazione dei requisiti di idoneità professionale e di capacità tecnica avviene, verificando che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, per ogni annualità del periodo preso in considerazione, uno o più contratti per servizi afferenti alla Categoria A, il cui valore della produzione sia almeno pari 50.000 vett*km. (Articolo 9.2.c) – 1 della Normativa).

Sempre al fine di ampliare il numero di Operatore Economici potenzialmente qualificabili per la Classe A1, è stato eliminato lo specifico criterio di valutazione previsto al punto 9.2.c)-2 che prevede che "per la sola Classe A1, viene verificato altresì che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, contratti per servizi afferenti alla Categoria A il cui valore complessivo annuo della produzione, per ciascuna annualità del triennio preso in considerazione, non sia inferiore a al 100% del limite superiore della produzione per Classe richiesta".

In relazione alle predette modifiche è stato introdotto un nuovo punto 21.3 all'articolo 21 che prevede "Con riferimento alle procedure di affidamento diretto di cui all'art. 5, paragrafo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, relative a servizi di cui alla Categoria A e alle classi Ai e A1, sono interpellati prioritariamente gli Operatori Economici singoli, che siano piccole o medie imprese (secondo la definizione di cui alla Raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese -notificata con il numero C(2003) 1422- 2003/361/CE), che abbiano in esercizio non più di 23 veicoli stradali".

Al fine di semplificare la leggibilità della Normativa è stato eliminato il punto 9.2.c) – 6 dell'Articolo 9, tenuto conto che i valori ivi indicati sono già riportati nei punti 9.2.c) -1, 9.2.c) -3 e 9.2.c) -4.

Le informazioni richieste nell'Allegato Tecnico di accompagnamento alla relazione descrittiva prevista dal punto 8.13.b)-1 della Normativa (Documentazione comprovante il possesso dei requisiti relativi all'idoneità professionale e alla capacità tecnica), sono richieste sulla base delle informazioni previste nell'Annesso 3 alla delibera 154/2019 dell'ART.

È stato rivisto l'articolo 20 in tema di Protezione dei dati personali.

Si prevede infine il solo utilizzo della PEC (o della posta elettronica nei casi previsti dalla legge) per la trasmissione delle domande di qualificazione al Sistema (Articolo 7).

I sopra indicati atti amministrativi e la pubblicazione sul sito dell'Agenzia costituiscono TARGET dell'obiettivo PEG in oggetto.

3.1.3. Servizio Ferroviario Metropolitano

TRENITALIA

La procedura di affidamento della concessione del servizio ferroviario metropolitano SFM si è conclusa con la determinazione n. 524 del 18/09/2019 con la quale il Direttore Generale dell'Agenzia ha aggiudicato la concessione del servizio ferroviario del bacino metropolitano di Torino a Trenitalia S.p.A., per una durata di 15 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi €.1.941.368.657,90 oltre IVA di cui € 1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

Il testo definitivo del Contratto e i relativi allegati sono stati approvati con Determinazione n. 548 del 24/09/2019 ed è stato individuato l'orario ferroviario 2020 per l'avvio del nuovo servizio; successivamente, a seguito delle interlocuzioni con Trenitalia circa il transitorio è stato posticipato l'avvio del servizio con l'orario ferroviario 2021.

Con la determinazione n. 567 del 08/10/2020 sono stati approvati l'aggiornamento del testo del Contratto e dei relativi Allegati nonché il testo di un Addendum al Contratto medesimo che, fra l'altro, prevede il subentro di Trenitalia nel servizio ferroviario sulla linea Torino – Ceres (SfmA) a far data dal 2023, ad ultimazione dei lavori per l'interconnessione della medesima linea con il nodo di Torino, a completamento della tratta Rebaudengo – Venaria comprensiva della fermata "Grosseto." La Fermata Grosseto, introdotta nel percorso del nuovo tracciato ferroviario di progetto in sostituzione della Stazione di Madonna di Campagna, si aggiungerà al novero delle stazioni ferroviarie in Torino costituendo una densa rete di fermate tale da formare un vero tracciato di trasporto urbano veloce sull'asse nord-sud.

La compensazione economica complessiva degli OSP a favore di Trenitalia per la prima annualità contrattuale 2021 è stata calcolata sulla base del PEA approvato, valorizzando il totale della produzione di servizi programmato con il valore unitario (€/treno-km) proposto dall'OE in sede di offerta per l'affidamento della concessione.

Il Contratto di servizio - concessione del servizio ferroviario metropolitano ha istituito un Comitato Tecnico di gestione del Contratto i cui compiti, definiti all'art.31 del Contratto, sono precipuamente l'assistenza alle parti firmatarie nell'interpretazione e nell'applicazione dell'accordo, il monitoraggio dei dati, la prevenzione e la soluzione delle controversie, l'applicazione delle penali e del bonus a favore degli utenti, il monitoraggio del PEF e l'analisi della relazione annuale a cura dell'Impresa.

Ciascuna delle parti ha nominato formalmente e comunicato i nominativi dei propri componenti. Nella riunione del 04/12/2020 il Comitato ha approvato il "Regolamento di funzionamento".

Per favorire il subentro di Trenitalia nel servizio ferroviario Sfm1 sulla linea elettrificata Chieri – Rivarolo, esercito da GTT fino al 31/12/2020, l'Agenzia ha coordinato e/o monitorato le seguenti attività:

- **Confluenza in Trenitalia del personale GTT**. Trattasi di acquisizione del personale viaggiante (di condotta, di scorta, di gestione equipaggi) già operante sulla linea ai fini dell'assunzione in Trenitalia a far data dal 01/01/2021.
- **Punti vendita biglietti**. Trattasi degli accordi fra le Società GTT e Trenitalia per l'utilizzo dei locali deputati a biglietteria nelle stazioni di Volpiano e Rivarolo.

- **Materiale rotabile ex GTT**. Ante subentro del nuovo operatore nel servizio ferroviario Sfm1, GTT utilizzava in comodato d'uso sulla tratta Rivarolo – Chieri e Rivarolo – Pont C.se rotabili sia a trazione elettrica (elettrotreni serie TTR, ETR 234 Coradia Meridian ed ETRY composti da 2 elementi M1+M2) sia rotabili a trazione termica (automotrici Aln), tutti nella proprietà della Regione Piemonte.

  Poiché nell'offerta di gara per l'affidamento della concessione del SFM Trenitalia ha proposto l'utilizzo nel nodo ferroviario di Torino dei 234 Coradia (n.3 complessi) e n. 13 TTR Minuetto, di proprietà della Regione Piemonte, l'Agenzia si è adoperata sia con la Direzione Trasporti della Regione sia con la Direzione Piemonte di Trenitalia affinché in breve tempo venisse completato l'iter amministrativo per il trasferimento a Trenitalia.

  Tuttavia, sebbene i complessi siano stati registrati da parte di Trenitalia al RIN a far data dal 01/01/2021, a titolo di "titolare della registrazione" e "soggetto responsabile della manutenzione", allo stato risultano in sosta presso l'impianto ferroviario di Alessandria, in attesa della sottoscrizione dell'Accordo di comodato d'uso fra Regione e Trenitalia che costituisce il presupposto contrattuale, oltre che per l'utilizzo dei rotabili, per gli interventi di manutenzione straordinaria e adeguamento tecnico necessari, come previsto nella proposta tecnico-economica dell'Impresa ferroviaria recepita nel Contratto di servizio. Nel merito dei costi di adeguamento, Trenitalia ha stimato un importo di circa 220.000 euro per ciascuno dei tre mezzi per l'esecuzione delle attività di manutenzione straordinaria, l'adeguamento della livrea interna ed esterna e l'aggiornamento SCMT.

  Poiché GTT - Area Ferrovia non è stata in grado di assicurare spazi sufficienti per la sosta temporanea dei treni, allo stato i rotabili sono parcheggiati all'esterno non vigilato dell'impianto ferroviario di Alessandria.

  Malgrado il contradditorio con Trenitalia e le sollecitazioni verso la Direzione trasporti regionale, i rotabili in sosta sono soggetti ad obsolescenza per mancato utilizzo e, dal punto di vista dell'integrità tecnica ed estetica, sono quotidianamente esposti a potenziali atti vandalici.

  Dal punto di vista economico l'inutilizzo dei rotabili da parte di Trenitalia potrebbe influire sul conto economico del Contratto di servizio SFM poiché l'Impresa è nella necessità di utilizzare propri rotabili inizialmente non previsti, e sulla qualità del servizio nel caso di utilizzo di materiale più obsoleto, oltre alle spese di parcheggio dei rotabili regionali presso l'impianto di RFI.

  La condizione richiesta da Trenitalia (in corso di valutazione) che causa il protrarsi della negoziazione è la pretesa da parte dell'operatore economico di un'assicurazione da stipulare a cura della Regione a copertura di eventuali danni determinati da "vizi occulti" dei rotabili che saranno concessi in comodato poiché in passato già utilizzati/manutenuti dal precedente gestore.

  Per quanto riguarda gli elettrotreni TTR, la trattativa in corso con Trenitalia per l'affidamento diretto del servizio ferroviario regionale - SFR da parte della Regione contemplerà il trasferimento di detto materiale, in comodato d'uso, all'operatore economico nazionale per il suo utilizzo nelle linee regionali a minore frequentazione, con il duplice obiettivo di seguitare ad adoperare treni di costruzione sufficientemente recente e ridurre la quota degli ammortamenti, con alleggerimento del valore economico del Contratto di servizio a carico degli Enti.

  Attualmente la flotta dei TTR è parzialmente ancora utilizzata da GTT sulla linea SfmA; viceversa la frazione della flotta per n.6 complessi è ricoverata nei piazzali di Rivarolo e di Fossano, in attesa della destinazione finale.

  In 28 luglio 2021 l'Agenzia ha sollecitato la Direzione Trasporti della Regione a definire gli aspetti amministrativi-contrattuali affinché i rotabili in oggetto siano al più presto affidati a Trenitalia attraverso apposito Contratto di Comodato.

Nell'attesa, in tempi recenti, Trenitalia ha avviato l'utilizzo sulla Sfm1 dei rotabili della tipologia "Vivalto" per offrire una maggiore capacità di viaggio considerando sia l'aumento del volume della domanda per l'avvio dell'anno scolastico sia le norme emanate a seguito dell'emergenza epidemiologica che prevedono uno standard massimo di riempimento a bordo non superiore all'80% dei posti omologati.

Pertanto, in data 09/09/2021, l'Agenzia sollecitato nuovamente la Regione affinché adotti con urgenza gli atti necessari al trasferimento dei rotabili.

Nel mese di dicembre del 2021, a seguito delle numerose interlocuzioni con la Regione per addivenire ad una soluzione della problematica, la regione ha individuato come soluzione il trasferimento di proprietà del materiale rotabile in capo all'Agenzia perché provveda a gestire il passaggio a Trenitalia.

Per quanto riguarda gli elettrotreni della serie ETRY, su sollecitazioni dell'Agenzia e previa autorizzazione del 14/12/2020 della proprietaria Regione Piemonte, sono stati alienati da GTT per demolizione ad imprese terze nel corso del primo semestre. Si sottolinea che essendo attualmente inidonei alla circolazione l'eventualità di riutilizzo degli elettrotreni sul territorio regionale avrebbe comportato molteplici ed onerosi investimenti per gli upgrade tecnologici vincolati alle norme ANSF per l'esercizio dei rotabili.

Parallelamente per le automotrici a trazione termica ALN, è stato trasferito un rotabile al Museo Ferroviario di Savigliano e sono stati alienati i rimanenti n.2 rotabili.

- **Materiale rotabile di Trenitalia**. Per l'esercizio del 1^ anno di vigenza contrattuale SFM, oltre all'utilizzo di n. 14 TAF, n. 14 Jazz, n. 17 Minuetto; n. 3 Coradia (ex GTT), Trenitalia aveva previsto l'avvio di n. 9 complessi doppio piano ROCK a 5 casse di nuova costruzione.

Viceversa, l'Agenzia ha preso atto dai programmi di esercizio, oltre che della mancata utilizzazione di n.3 ETR Coradia Meridien ex GTT (di cui si è illustrato nel paragrafo "Materiale rotabile ex GTT"), dell'utilizzo dei treni Vivalto, di vetture trainate del tipo MDVE con locomotori E464 nonché dell'arrivo di n. 9 elettrotreni monopiano serie Pop a 4 casse, con le seguenti date di consegna:

n° POP	DATA CONSEGNA
63	27/11/2020
64	11/12/2020
77	30/12/2020
134	30/12/2020
135	22/01/2021
136	19/01/2021
137	26/02/2021
138	26/02/2021
139	26/02/2021



Trattasi di un treno elettrico costruito a Savigliano dalla Alstom Ferroviaria, appartenente alla famiglia Coradia Stream, destinato ai servizi ferroviari regionali di Trenitalia, con velocità massima omologata 160 km/h e 509 posti offerti (di cui 321 a sedere). I nuovi treni circolano sulle linee Sfm 1 Rivarolo-Chieri, Sfm 2 Chivasso-Pinerolo, Sfm 3 Torino-Bardonecchia/Susa, Sfm 4 Torino Stura – Alba, Sfm 6 Torino Stura- Asti e Sfm Torino Stura-Fossano.

Fra le innovazioni apportate ai nuovi rotabili si citano: finestrini più grandi, portale intranet, area passeggini, illuminazione a led, nuovo sistema di climatizzazione, prese usb e di corrente a 220V per ricaricare tablet e smartphone, n.32 videocamere a circuito chiuso con riprese live per un viaggio in sicurezza ed informazioni ai passeggeri su monitor di dimensioni doppie rispetto al passato, n.6 posti bici con prese elettriche.

Per le persone disabili sono state realizzate due postazioni collocate nelle immediate vicinanze delle porte di accesso e dei servizi igienici.

Come nel primo semestre è in corso un'importante attività effettuata dagli uffici dell'Agenzia per effettuare una precisa ricognizione dei rotabili che Trenitalia sta utilizzando per il servizio SFM. La ricognizione, basata innanzitutto sull'obbligo di informazioni da parte di Trenitalia, ha come obiettivi sia la verifica della corrispondenza dei rotabili (per tipologia e quantità) del turno teorico dei materiali alle effettive necessità di viaggio sia il calcolo esatto degli ammortamenti che saranno inseriti nel conto economico di consuntivo di Contratto al termine dell'annualità.

Infine l'Agenzia ha monitorato l'iter tecnico-amministrativo per il rilascio della circolabilità da parte di GTT – gestione rete ferroviaria – dei veicoli ETR 425 (Jazz) e dei veicoli ETR 104 (Pop) sulla tratta Settimo T.se – Rivarolo

GTT

Per quanto rappresentato nel precedente paragrafo di Trenitalia, a cavallo degli anni 2020 – 2021 è avvenuto il subentro in parte delle attività in concessione regionale a GTT da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato attraverso proprie Società.

In particolare:

- per quanto riguarda il servizio ferroviario, a far data 01/01/2021, come già narrato, Trenitalia è subentrata a G.T.T. S.p.A. nel servizio sulla linea 1 del SFM; viceversa il servizio ferroviario sulla tratta Rivarolo – Pont Canavese precedentemente esercito dal gestore uscente con automotrici termiche è stato sospeso in attesa del completamento dei lavori di elettrificazione;
- per quanto riguarda la rete infrastrutturale, R.F.I. S.p.A. ha già assunto le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112 relativamente alla ferrovia Canavesana e riveste il ruolo di "Allocation Body" per il rilascio delle tracce delle corse ferroviarie sulla tratta Settimo T.se – Rivarolo, ed è in corso il processo avviato con le DGR 12-8165 del 20/12/2018 e DGR 30-1596 del 26/06/2020, finalizzato a verificare la possibilità di trasferire ad RFI la gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e Torino – Ceres.

Le attività non elencate sono rimaste in capo a GTT nelle more del completamento di singoli e specifici procedimenti di acquisizione da parte delle società del Gruppo FS, con cronoprogrammi differenziati per singolo progetto.

Il Contratto con G.T.T. S.p.A. Rep. n. 79 del 14/12/2006, relativo all'esercizio delle Ferrovie Torino-Ceres (SfmA) e Canavesana (Sfm1), ha estinto la sua validità; tuttavia, in quanto riferito alla concessione di servizi di trasporto ed infrastruttura in maniera indivisa, detto Contratto non presenta elementi utili per scorporare le singole attività che si devono sviluppare nel corso del 2021.

Di conseguenza, al fine di garantire:

- il compiuto e celere andamento dei lavori per adempiere al mandato di cui alla D.G.R. 12-8165 del 20/12/2018 e addivenire ad una gestione unitaria delle ferrovie Canavesana e Torino-Ceres con l'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- senza soluzione di continuità, la manutenzione della rete infrastrutturale sulle tratte Settimo T.se – Rivarolo C.se e Venaria – Germagnano – Ceres;
- senza soluzione di continuità, il servizio ferroviario ed i servizi sostitutivi sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres;
- l'efficace, efficiente ed economica gestione di tutte le fasi transitorie che dovranno essere affrontate incluse quelle relative alla gestione dei beni e del personale;
- l'equilibrio della gestione in capo all'impresa G.T.T. S.p.A.,

con la Determinazione Dirigenziale n. 796 del 31/12/2020. l'Agenzia ha adottato un provvedimento d'emergenza nei confronti di GTT, in virtù dell'art. 5 par. 5 del regolamento CE 1370/2007, per i servizi ferroviari in concessione sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres, con l'imposizione degli obblighi di servizio previsti in Allegato al provvedimento medesimo.

Inoltre, con il medesimo provvedimento, l'Agenzia ha istituito un Gruppo Tecnico - GT, in coerenza con il disposto della D.G.R. 12-8165 del 20/12/2018, con la partecipazione dei rappresentanti della Regione Piemonte, di GTT e dell'Agenzia, per:

- definire le attività ed il budget di spesa 2021 per la manutenzione programmata dell'infrastruttura delle linee ferroviarie Canavesana e Torino – Ceres nonché per l'esercizio ferroviario sulla linea Venaria – Germagnano – Ceres, al fine di determinare il valore delle compensazioni per obblighi di servizio e approvare, con cadenza mensile, l'importo delle singole fatture da emettere a cura di GTT per le compensazioni degli obblighi di servizio;
- allineare il programma attività e relativo budget alla programmazione degli interventi sull'infrastruttura direttamente assegnata a GTT dalla Regione;
- allineare le attività con quelle inerenti i tavoli di lavoro per il trasferimento della gestione dell'infrastruttura.

Il Gruppo GT si è riunito più volte nel corso del primo semestre 2021; in sintesi sono state espletate le seguenti attività:

- nella riunione del 28/01/2021 i rappresentanti di GTT hanno illustrato il documento "Analisi progressivi Spin-off Ferrovia GTT", con aggiornamento al 28/01/2021; al fine di verificare e/o modificare detto preventivo, il GT ha concordato l'esame della rendicontazione delle voci di costo e di ricavo con periodicità mensile è ha rinviato l'approfondimento dei ricavi da traffico stimati per il 2021.
- Nella riunione del 07/04/2021 i rappresentanti di GTT hanno illustrato le consuntivazioni di gennaio e febbraio 2021, ancorché non definitive, e hanno condiviso i prospetti contabili di rendicontazione business unit "ferrovie", relativi gli anni 2018-2019 trasmessi all'Autorità di regolazione dei trasporti - ART. Il GT ha approvato l'utilizzo dei dati inviati all'ART al fine di individuare il valore dei ricavi 2018 e 2019 da utilizzare per il MIT in materia di riconoscimento dei mancati introiti da traffico. Il GT ha approvato il preventivo dei ricavi da traffico operato da GTT comunque da aggiornare periodicamente con i dati consolidati e con gli eventuali trasferimenti da parte dell'Agenzia delle risorse statali per compensare i mancati ricavi.
- Nella riunione del 13/04/2021 i rappresentanti di GTT hanno illustrato la metodologia di ripartizione fra le diverse aree di business dei ricavi da traffico.
- Nella riunione del 12/05/2021 i rappresentanti di G.T.T. S.p.A. hanno illustrato la consuntivazione di marzo 2021 e aggiornato il conto economico di pre-consuntivo del primo trimestre. Particolare attenzione è stata rivolta alle voci di ammortamento dei beni e dei servizi acquistati dal gestore con fondi propri. L'Agenzia ha evidenziato la necessità che il GT acquisisca i dati della domanda di mobilità degli utenti fra Torino e Borgaro che utilizzano le navette sostitutive del servizio ferroviario al fine di stimare la frazione dei ricavi da traffico da attribuire all'area Ferrovie.
- Nella riunione del 01/07/2021 i rappresentanti di G.T.T. S.p.A. hanno illustrato la consuntivazione del mese di aprile 2021. Nella discussione è stata stralciata dal conto economico una spesa di ca 105.000 euro di competenza dell'anno contabile 2020 ed è stato posto rilievo ai valori rappresentanti il volume dei passeggeri trasportati e la corrispondente attribuzione al business ferrovie del monte ricavi da traffico incassato da GTT per il triennio 2017 – 2019, in quanto i primi restano sostanzialmente stabili nel periodo mentre i secondi scendono di ca il 17%. A tal proposito gli uffici di GTT hanno in corso un approfondimento.

***

Tali attività sono previste nel PEG 2021 all'obiettivo 1.II - **Affidamenti dei servizi TPL.**

3.1.4. Servizio Ferroviario Regionale

Con la DGR n. 8 – 4053 del 17/10/2016 la Regione Piemonte ha approvato lo schema di Protocollo d'intesa tra Regione Piemonte, Agenzia e Trenitalia S.p.A. per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale, nelle more della conclusione delle procedure di affidamento.

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

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

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

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

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

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

Al fine di concludere l'affidamento del Sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci dei Servizi RV e R d SFR, e affidare il nuovo contratto di lunga durata con validità dal 2019 l'Agenzia ha richiesto con nota prot. 11642 del 31/12/2018 una proposta definitiva per l'affidamento del servizio ferroviario di cui all'oggetto sulla base dei seguenti presupposti:

1. L'adozione di un programma di esercizio all'avvio dell'affidamento equivalente a quello illustrato nella Proposta di Trenitalia - revisione giugno 2018 integrato con gli ulteriori avanzamenti;

2. il recepimento dello schema di Contratto di Servizio e degli allegati trasmessi dall'Agenzia;

3. la compilazione di un PEF per una durata del Contratto di Servizio pari a 15 anni, utilizzando lo schema di conto-economico previsionale e relativo schema delle stime previsionali sui fattori della produzione, secondo la modulistica trasmessa dall'Agenzia;

4. il PEF dovrà essere comprensivo degli investimenti in materiale rotabile, da illustrare nella tipologia e nel cronoprogramma di immissione in servizio con un'apposita nota;

5. l'inserimento negli elaborati di cui ai precedenti numeri 3. e 4. di un valore delle compensazioni da Contratto di Servizio al 2019, anno di avvio dell'affidamento pari all'importo massimo di 110 M€ oneri fiscali esclusi.

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

Nel corso della prima parte del 2019, sono stati svolti alcuni approfondimenti ma Trenitalia non ha fornito una propria proposta. Nel mese di ottobre l'Agenzia ha trasmesso ulteriori elaborazioni inerenti il Piano Regolatorio degli Obiettivi ed il Piano Economico Finanziario. Anche in questo caso Trenitalia non ha riscontrato nel merito delle proposte e nel mese di dicembre sono state solo annunciati verbalmente alcuni scenari tecnico-economici per la stipula del contratto ma non ancora formalizzati.

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

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

Trenitalia ha esperito un ricorso avverso la determinazione 848 del 31/12/2019 per il quale, vista la delibera del Consiglio d'Amministrazione 6/2020 del 20/03/2020, l'Agenzia si è costituita in giudizio e per la discussione del quale si è tenuta udienza presso il TAR Piemonte in data 10/11/2021. Il TAR Piemonte con sentenza del 13/01/2022 ha accolto il ricorso precisando che il ricorso principale e i motivi aggiunti debbono essere accolti nei termini e limiti precisati in motivazione e, tenendo comunque conto che l'Atto di Rinnovo, in ogni caso, indicava come durata il 31 dicembre 2020.

Non essendosi concluso l'iter per l'affidamento del contratto di servizio, con determinazione n. 811 del 31/12/2020, è stato adottato un provvedimento analogo a quello adottato con determinazione n. 371 del 1/7/2020 disponendo l'estensione sino al 30 giugno 2021 della validità del provvedimento di emergenza adottato con determinazione 848 del 31/12/2019, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007, avente ad oggetto l'imposizione a Trenitalia S.p.A. di obblighi di servizio relativi alla concessione del trasporto pubblico ferroviario di interesse locale e regionale - lotto SFR Piemonte. Trenitalia ha esperito un ricorso autonomo nei confronti della determinazione n. 811 del 31/12/2020 (R.G. 580/2021) per il quale non è stata richiesta la riunione con il predetto ricorso. Il Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 28 del 07/12/2021 ha autorizzato la Presidente a resistere in giudizio.

***

In vacanza di Contratto di concessione per il servizio ferroviario regionale e dei treni RV, in data 31/12/2019 l'Agenzia ha adottato un provvedimento di emergenza nei confronti di Trenitalia, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, consistente nell'imposizione degli obblighi di servizio con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario di interesse locale e regionale - lotto SFR Piemonte di cui alla nota prot. n. 11642/2018 del 31/12/2018, per il periodo 1/1/2020 – 30/6/2020.

Successivamente, nelle more della conclusione del procedimento di affidamento diretto del servizio, l'Agenzia ha adottato ulteriori provvedimenti di emregenza per il secondo semestre 2020, il primo ed il secondo semestre 2021, nonché il primo semsetre 2022.

Nel corso del 2020 e del 2021 sono proseguite le interlocuzioni con Trenitalia per giungere alla stipula di un nuovo contratto ma non si è ancora giunti alla formulazione di una proposta da parte di Trenitalia.

Nello specifico delle interlocuzioni fra le parti, nel mese di novembre 2020 i rappresentanti delle parti hanno condiviso le bozze di alcuni allegati al Contratto fra i quali si citano il Regolamento del Comitato Tecnico di Gestione, lo Schema della Carta dei servizi, il Piano servizi sostitutivi nonché il Piano vendita e informazioni.

I lavori sono stati ripresi nel mese di febbraio 2021 con l'analisi del PEF e la tematica del piano degli ammortamenti.

L'AD di Trenitalia ha presentato in Assessorato Trasporti per valutazioni la specificità economica dell'affidamento variabile da uno scenario minimo di 110 M€ di corrispettivo per il 1^ anno contrattuale a carico della Regione (con investimenti dal 2024 in materiale rotabile nuovo per 14 treni Rock a 5 casse in sostituzione del 40% della flotta di vetture Media Distanza) ad uno scenario top di 146,5 M€ di corrispettivo per il 1^ anno contrattuale (con investimenti in materiale rotabile nuovo per 22 Rock 5 casse dal 2024, 23 nuovi ETR a 4 casse dal 2023 e sostituzione del 100% della flotta Media Distanza).

L'Agenzia ha sviluppato e proposto all'assessore Regionale dettagliate analisi riguardo il programma di impego del materiale rotabile nonché analisi valutative circa il costo di produzione del servizio e la vista Conto Economico del PEF proposta.

SFR

Obiettivo flotta efficiente

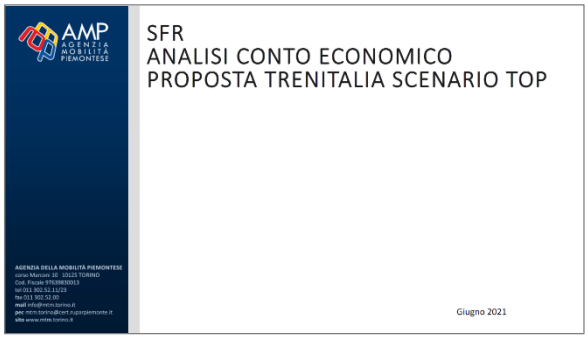
Luglio 2021



SFR

Analisi conto economico proposta Trenitalia scenario TOP

Giugno 2021



Analisi costi operativi



La “Redazione programma di esercizio e sviluppi entro il 31/12/2021” costituisce TARGET nel PEG 2021 all’obiettivo 1.II - Affidamenti dei servizi e in particolare all’Attività 2 - Contrattazione per l’affidamento dei servizi di tpl regionali SFR.

Poiché la partita degli investimenti per il rinnovo della flotta e dell'utilizzo dei fondi ministeriali gioca un ruolo determinante nella definizione dell'affidamento, dal mese di settembre 2021 il coordinamento del tavolo di lavoro è stato assegnato dall'Assessore alla Direzione Trasporti Regionale.

Tale Determinazione costituisce TARGET per l’obiettivo **PEG 1.II Attività 3 Procedure di affidamento dei servizi di tpl regionali SFR**.

3.1.4.1. Linea Domodossola-Iselle-Brig

All’interno dell’SFR la linea Domodossola-Iselle costituisce un unicum in quanto opera su rete ferroviaria con caratteristiche tecniche e normative regolate dal gestore della rete ferroviaria svizzera. Nel 2017 il servizio della linea è stato affidato dall’Agenzia alla società BLS AG con un contratto valido fino al 2022. Il nuovo affidamento oltre a incrementare il numero dei collegamenti giornalieri e a migliorare la qualità del servizio con l’introduzione di treni più moderni, ha trasformato la natura stessa del servizio: infatti precedentemente erano presenti esclusivamente alcuni collegamenti per i lavoratori transfrontalieri (con, ad esempio, partenze da Domodossola limitate alla fascia dalle 4 alle 7 del mattino). Oggi è previsto un sistema cadenzato biorario con rinforzi in ora di punta, in cui i treni non sono limitati alla tratta Domodossola-Brig ma effettuano collegamenti diretti con Bern attraverso la linea del Lötschberg. Questa nuova concezione migliorando il servizio per i flussi pendolari ha portato anche ad un aumento dell’utenza occasionale e turistica con ricadute positive sul territorio.

L’emergenza dovuta alla pandemia e la conseguente forte limitazione degli spostamenti internazionali ha temporaneamente interrotto questo processo di sviluppo, concentrando il servizio sulla mobilità pendolare penalizzata dalla riduzione della capacità dei treni e dalla soppressione di tutti i collegamenti commerciali Eurocity a lungo raggio. Si ritiene tuttavia di poter ripristinare nel periodo 2021-2023 la vocazione turistica della linea, anche attraverso lo specifico progetto europeo TVA - il Trenino Verde delle Alpi e allo stesso tempo, con il nuovo affidamento, garantire un continuo sviluppo del servizio.

Nel corso del 2021, il servizio è proseguito senza particolari variazioni, fatta eccezione per i servizi aggiuntivi legati all’emergenza covid

3.1.5. Servizi di navigazione sul lago d’Orta

Il servizio di navigazione, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, è stato affidato con DD 30 del 22/01/2020 all’RTI formata dalla Navigazione Lago d’Orta srl e dalla VCO Trasporti srl, il contratto ha una validità di 6 anni, dal 31/01/2020 al 31/01/2026 (n. rep. 229).

Il servizio nel corso del 2020 e del 2021 ha subito variazioni rispetto a quanto definito nel programma di esercizio allegato al contratto a causa dell’emergenza pandemica e dei lunghi periodi di lockdown. In particolare nel primo semestre 2021 è stata inevitabile la contrazione del servizio nei mesi di marzo e aprile in cui la circolazione delle persone era ancora fortemente limitata. Il servizio è ripreso dal mese di maggio seppur con una produzione lievemente ridotta rispetto agli standard abituali nei mesi di maggio e giugno. Il quadro intensificato dei servizi è stato svolto solo nelle due settimane centrali di agosto.

Dal punto di vista del monitoraggio del servizio attraverso il sistema OTX è stata condotta nel mese di giugno una manutenzione straordinaria di 2 apparecchi di bordo sul totale delle tre imbarcazioni ad oggi in flotta di TPL, mentre sono ancora in corso le valutazioni inerenti la migliore soluzione per gestire il monitoraggio dei saliti e discesi attraverso un adeguato strumento contapasseggeri.

Per quel che concerne la promozione del servizio di navigazione:

- è stata adottata l'agevolazione tariffaria per i residenti del comune di Omegna
- è stato messo in commercio il biglietto integrato bus-battello per l'utilizzo della linea automobilistica Omegna – Verbania e della linea di navigazione Omegna – Orta san Giulio.

A marzo 2021 è stato condiviso con il gestore del servizio di navigazione (ns. prot. 2482) il progetto preliminare della nuova imbarcazione prevista dal programma di investimenti (vedi par. 5.10.4), per verificarne l'adeguatezza e raccogliere le eventuali necessità specifiche per lo svolgimento del servizio.

3.1.6. Affidamento Servizi di TPL

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

La Regione Piemonte, con DGR 7-1782 del 31/07/2020, ha approvato il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2019-2021, tenendo peraltro conto del quadro di riferimento generato dalla situazione di emergenza connessa alla pandemia legata al Covid-19 e fornendo anche gli indirizzi per l'affidamento dei servizi prevedendo l'avvio delle procedure, in conformità al regolamento CE 1370/2007, con la pubblicazione delle pre-informative. Inoltre, in coerenza con la deliberazione ART 154/2019, è stato necessario definire una specifica analisi di contesto.

L'emergenza pandemica ha rallentato tale iter. In tale contesto, con l'art. 92, co. 4-ter del Decreto-Legge 18/2020 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, il legislatore nazionale ha stabilito che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

In particolare, per tutti gli affidamenti in scadenza a gennaio 2022, sono stati adottati gli atti amministrativi di sospensione delle procedure di affidamento sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili (COVID19). I provvedimenti di emergenza sono stati adottati al fine di garantire la continuità dei servizi e quindi scongiurare un'interruzione degli stessi nelle more della conclusione del procedimento di approvazione del Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-2021 alla cui definizione sarebbe dovuta seguire la pubblicazione degli avvisi di preinformazione di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento CE 1370/2007 e all'avvio delle procedure di selezione dei concessionari dei servizi.

Le Determinazioni dirigenziali (da 848 a 864 del 30/12/2021) di imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi sono state pubblicate entro il 31/12/2021 e costituiscono TARGET dell'obiettivo **PEG 1.II Attività 4**.

3.1.6.1. Bacino metropolitano di Torino

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

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

riallineamento tra il valore della produzione erogata e le limitate risorse disponibili al suo finanziamento.

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

Con note del dicembre 2019 l'Agenzia comunicava agli Operatori Economici, con riferimento ai Contratti di Servizio TPL in scadenza nel 2019, l'intenzione di adottare, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, un provvedimento di emergenza che avrebbe assunto la forma di un'aggiudicazione diretta, il cui testo si intendeva condividere con le società concessionarie dei servizi. Al fine di garantire la continuità del servizio, nelle more dell'adozione dei suddetti provvedimenti, l'Agenzia, con le citate note, confermava l'applicazione degli Obblighi di Servizio Pubblico, previsti dei contratti che regolavano la concessione dei servizi di TPL, imponendo all'Azienda l'obbligo di osservarne i contenuti, garantendo la continuità del servizio. Ciò in quanto l'articolo 5, paragrafo 5 del Reg. CE n. 1370/2007 stabilisce che i provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.

Nel frattempo, con l'art. 92, co. 4-ter del Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 il legislatore nazionale ha stabilito che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

Sulla scorta della predetta disposizione di legge, l'Agenzia ha disposto, con successivi provvedimenti, la sospensione sino al 31/03/2023 delle procedure di aggiudicazione diretta avviata con note del 30/12/2019, confermando l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL.

Fin dal 2020, a seguito dello stato di emergenza da pandemia Covid-19, per gli affidamenti scaduti l'Agenzia ha determinato di sospendere sino al 31/01/2022 le procedure di aggiudicazione diretta e di confermare l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par.5 del Reg. CE 1370/2007.

A fine 2021 l'Agenzia ha adottato i seguenti ulteriori provvedimenti di sospensione della procedura di affidamento sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19 per i servizi in capo all'Operatore Economico EXTRA.TO S.C. A R.L:

- con Determinazione Dirigenziale n° 863 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nell'area metropolitana di Torino (rep. 174)
- con Determinazione Dirigenziale n° 857 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Città metropolitana di Torino (rep. 13689)
- con Determinazione Dirigenziale n° 858 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Città di Ivrea (rep. 8875)
- con Determinazione Dirigenziale n° 859 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Città di Pinerolo (rep. 902)
- con Determinazione Dirigenziale n° 856 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Città di Carmagnola (rep. 7447)

Le determinazioni sopra adottate costituiscono TARGET nel PEG 2021 all'obiettivo **1.II - Affidamenti dei servizi TPL** e in particolare all'**Attività 4** *Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi*

di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi.

Con Determinazione Dirigenziale n. 840 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Metropolitano della Regione Piemonte" predisposto sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea i seguenti avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per quanto concerne la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino metropolitano della Regione Piemonte l'Avviso di preinformazione è il n° 2022/S 002-004177. La data prevista di inizio del contratto è il 01/06/2024 e la durata in mesi è pari a 72.

3.1.6.2. Bacino Sud

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

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

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

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

Tutti gli interventi previsti sono tradotti in progetti operativi finalizzati all'efficienza del servizio, all'efficacia dell'offerta e all'economicità della spesa pubblica, con riferimento agli obiettivi posti dal Fondo Nazionale Trasporti relativamente ai criteri di riparto delle risorse tra le Regioni (DL.50/17 art. 27 lettera a) e b)), che prevedono in particolare un incremento continuo dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati, e l'utilizzo del costo standard.

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

Con particolare riferimento alle tematiche dell'integrazione tariffaria, il Consorzio Grandabus si è impegnato nell'attuazione del progetto sperimentale avviato dalla Regione Piemonte con Deliberazione della Giunta Regionale 1 dicembre 2017, n. 30-6029 L.R. 1/2000 – avente ad oggetto "Innovazione in materia di tariffe del Trasporto pubblico locale. Disposizioni per l'avvio alla sperimentazione temporanea di nuovi titoli di viaggio"; in attuazione della citata deliberazione, nonché delle successiva determinazione n. 4236 del 15.12.2017, la Regione Piemonte e il Consorzio Granda

Bus hanno sottoscritto un Accordo attuativo per la definizione degli impegni delle Parti, in cui il Consorzio, previa analisi degli investimenti effettuati e degli effetti della sperimentazione sulla dinamica dei ricavi e sull'equilibrio economico, si è fatto carico degli oneri derivanti dall'adeguamento dei propri sistemi tecnologici e dagli eventuali minori introiti derivanti dalla sperimentazione. Tale impegno, così come richiamato nello stesso accordo, è stato assunto dal Consorzio "fermo restando l'obbligo dei soggetti sottoscrittori del contratto di servizio di disporre, secondo le modalità di ammortamento dei beni strumentali all'esercizio del servizio, i necessari provvedimenti sulla corretta compensazione degli obblighi di servizio e sulla durata dei contratti di servizio, ai sensi di cui all'articolo 4 del Reg. UE n. 1370/2017".

A fronte della necessità di portare a termine il percorso delineato e al fine di garantire un equilibrio economico finanziario tale da consentire l'ottenimento degli obiettivi prefissati, nell'incontro tenutosi in data 29 marzo 2019 presso gli Uffici della Direzione Trasporti della Regione Piemonte è stata confermata la volontà di rideterminare la durata dei contratti di servizio, sussistendo tutti i presupposti di cui all'art. 4, par. 4 del Reg. CE 1370/2007 (per un periodo di anni 4,5 a decorrere dal 23 dicembre 2019 e pertanto fino al giugno 2024).

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

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

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

- gli investimenti nel piano autobus sono stati attuati e che la conseguente immissione in linea dei nuovi autobus con l'immediata sostituzione della quota di parco autobus più obsoleta ha garantito la presenza in servizio di autobus con livelli di emissioni conformi alle normative europee aumentando contemporaneamente i livelli di confortevolezza per i viaggiatori.

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

L'Agenzia ha quindi redatto un conto economico simulato secondo le indicazioni dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (delibera ART n. 49/2015 – Misure 12, 13 e 14), volto a determinare l'adeguatezza delle compensazioni definite dall'atto stesso nonché a imporre specifici obiettivi di efficacia ed efficienza, tali da garantire risultati economici coerenti con quanto previsto all'art.27 del DL 50/2017.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con determinazione 528 del 23/9/2020 è stato affidato il servizio legale per resistere contro il ricorso contro la sentenza del Tar avanzato presso il Consiglio di Stato da parte di Sadem RG 6553/2020. Il 17 giugno 2021 si è tenuta l'udienza pubblica e si è in attesa delle decisioni del Consiglio.

Per quanto riguarda l'attività svolta nel primo semestre 2021, non sono stati adottati provvedimenti specifici, in quanto il Contratto in essere risulta in vigore fino al 09/06/2024.

Con Determinazione Dirigenziale n. 839 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Sud-(Ovest) della Regione Piemonte" predisposto sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per il Bacino Sud il n° è il 2022/S 002-004179 con data prevista d'inizio il 01/07/2024 e durata del contratto di mesi 72.

3.1.6.3. Bacino Sud-Est

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

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

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

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

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

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

Con successivo ricorso i medesimi operatori economici hanno altresì impugnato la D.G.R. 15.12.2017, n. 17-6123, con la quale la Regione Piemonte aveva approvato in via definitiva il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4 della L.R. 4.1.2000 n. 1, per il periodo 1.1.2016 - 31.12.2018; il TAR Piemonte (sentenza N. 00031/2019 pubblicata il giorno 08/01/2019) ha giudicato parzialmente fondato il ricorso stabilendo che la deliberazione impugnata dovesse essere annullata nella parte in cui indicava una preferenza per l'abbinamento dei servizi su ferro e su gomma.

Nel frattempo è iniziato il procedimento che porterà all'approvazione del Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-2022 che dovrà acquisire l'intesa di cui all'art. 4 della L.R. 1/2000 da parte dell'Assemblea dell'Agenzia, terminate le necessarie fasi di consultazione previste dalla normativa regionale, prodromiche all'approvazione definitiva con Delibera della Giunta Regionale. Solo in seguito alla definizione del predetto iter sarà possibile procedere alla pubblicazione degli avvisi di pre-informazione di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento Ce 1370 e all'avvio delle procedure di selezione dei concessionari dei servizi sulla base della predetta normativa europea, delle disposizioni di legge nazionale nonché delle indicazioni fornite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con i propri atti di regolazione.

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

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

Per quanto riguarda l'attività svolta nel 2020, si segnala il provvedimento di proroga per il servizio urbano afferente al territorio del Comune di Alessandria. Con Determinazione n. 354 del 25/06/2020 è stato prorogato l'affidamento ad AMAG Mobilità SPA ai sensi art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007 fino al 30/06/2022.

In occasione della proroga è stato adattato il testo del contratto in via di scadenza con nuovi obblighi di servizio, tra i quali, in particolare gli obblighi che la Regione Piemonte chiede di introdurre con gli indirizzi adottati con la Deliberazione della Giunta Regionale 14 dicembre 2018, n. 32 -8086 avente ad oggetto "Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2019-2021, ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 s.m.i., e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2019.

Sono stati pertanto introdotti i seguenti nuovi obblighi di servizio:

1. obbligo di aderire all'evoluzione del sistema tariffario regionale anche in relazione all'introduzione di tariffe cd "pay-per-use" o servizi "MaaS";
2. oltre al già previsto obbligo dei partecipanti all'adeguamento al sistema di Bigliettazione elettronica BIP, obbligo di presentazione di un piano anti-elusione nel rispetto delle norme in materia e in particolare dell'obliterazione obbligatoria in salita e quella in discesa, dove prevista;
3. obbligo di adesione al consorzio di vendita, costituito da tutte le aziende esercenti il TPL per la vendita e gestione dei titoli "regionali" (validi su tutto il territorio regionale come il Credito Trasporti, la tariffa "pay-per-use" o i servizi "MaaS");
4. obblighi di cui all'art.18 l.r. n. 1/2000 e ss.mm.ii. nonché obblighi a fornire informazioni aggiuntive, od un maggiore dettaglio delle informazioni già trasmesse;
5. introduzione di un organismo paritetico per la gestione del contratto di servizio.

Con note del dicembre 2019 l'Agenzia comunicava agli Operatori Economici, con riferimento ai Contratti di Servizio TPL in scadenza nel 2019, l'intenzione di adottare, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, un provvedimento di emergenza che avrebbe assunto la forma di un'aggiudicazione diretta, il cui testo si intendeva condividere con le società concessionarie dei servizi. Al fine di garantire la continuità del servizio, nelle more dell'adozione dei suddetti provvedimenti, l'Agenzia, con le citate note, confermava l'applicazione degli Obblighi di Servizio Pubblico, previsti dei contratti che regolavano la concessione dei servizi di TPL, imponendo all'Azienda l'obbligo di osservarne i contenuti, garantendo la continuità del servizio. Ciò in quanto l'articolo 5, paragrafo 5 del Reg. CE n. 1370/2007 stabilisce che i provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.

Nel frattempo, con l'art. 92, co. 4-ter del Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 il legislatore nazionale ha stabilito che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

Sulla scorta della predetta disposizione di legge, l'Agenzia ha disposto, con successivi provvedimenti, la sospensione sino al 31/03/2023 delle procedure di aggiudicazione diretta avviata con note del 30/12/2019, confermando l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL.

Fin dal 2020, a seguito dello stato di emergenza da pandemia Covid-19, per gli affidamenti scaduti l'Agenzia ha determinato di sospendere sino al 31/01/2022 le procedure di aggiudicazione diretta e di confermare l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par.5 del Reg. CE 1370/2007.

Per quanto riguarda l'attività svolta nel primo semestre 2021, l'Agenzia ha adottato i seguenti atti amministrativi per gli affidamenti in scadenza:

- con Determinazione Dirigenziale n° 258 del 13/05/2021 è stato determinato di:
  - sospendere sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19, la procedura di affidamento del SERVIZIO DI TPL URBANO - NOVI LIGURE afferente alla procedura di affidamento della concessione dei servizi di TPL del Bacino Sud-Est;
  - confermare in capo all'Operatore Economico C.I.T. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A. sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007.
- Con Determinazione Dirigenziale 257 del 13/05/2021 è stato determinato di:
  - sospendere sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID 19, la procedura di affidamento del SERVIZIO DI TPL EXTRAURBANO - PROVINCIA DI ASTI
  - di confermare in capo all'Operatore Economico COAS CONSORZIO ASTIGIANO sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19, l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007.

A fine 2021 l'Agenzia ha adottato i seguenti ulteriori provvedimenti di sospensione della procedura di affidamento sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19:

- con Determinazione Dirigenziale n° 862 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano nell'area di Novi Ligure per i servizi in capo all'Operatore Economico CIT;
- con Determinazione Dirigenziale n° 860 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Provincia di Asti (rep. 10509) in capo all'Operatore Economico COAS;
- con Determinazione Dirigenziale n° 1 del 03/01/2022 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Provincia di Alessandria (rep. 2625) in capo all'Operatore Economico SCAT.

Le determinazioni sopra adottate costituiscono TARGET nel PEG 2021 all'obiettivo **1.II - Affidamenti dei servizi TPL** e in particolare all'**Attività 4** *Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai*

sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi.

Con Determinazione Dirigenziale n. 838 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Sud-Est della Regione Piemonte" predisposto sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per quanto concerne la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino sud-est della Regione Piemonte l'Avviso di preinformazione è il n° 2022/S 002-004175. La data prevista di inizio del contratto è il 01/07/2024 e la durata in mesi è pari a 72.

3.1.6.4. Bacino Nord-Est

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

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

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

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

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

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

Con successivo ricorso i medesimi operatori economici hanno altresì impugnato la D.G.R. 15.12.2017, n. 17-6123, con la quale la Regione Piemonte aveva approvato in via definitiva il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4 della L.R. 4.1.2000 n. 1, per il periodo 1.1.2016 - 31.12.2018; il TAR Piemonte (sentenza N. 00031/2019 pubblicata il giorno 08/01/2019) ha giudicato parzialmente fondato il ricorso stabilendo che la deliberazione impugnata dovesse essere annullata nella parte in cui indicava una preferenza per l'abbinamento dei servizi su ferro e su gomma.

Nel frattempo è stato approvato il Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-2022 con il quale sarà possibile procedere alla pubblicazione degli avvisi di pre-informazione di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento Ce 1370 e all'avvio delle procedure di selezione dei concessionari dei servizi sulla base della predetta normativa europea, delle disposizioni di legge nazionale nonché delle indicazioni fornite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con i propri atti di regolazione.

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

Con note del dicembre 2019 l'Agenzia comunicava agli Operatori Economici, con riferimento ai Contratti di Servizio TPL in scadenza nel 2019, l'intenzione di adottare, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, un provvedimento di emergenza che avrebbe assunto la forma di un'aggiudicazione diretta, il cui testo si intendeva condividere con le società concessionarie dei servizi. Al fine di garantire la continuità del servizio, nelle more dell'adozione dei suddetti provvedimenti, l'Agenzia, con le citate note, confermava l'applicazione degli Obblighi di Servizio Pubblico, previsti dei contratti che regolavano la concessione dei servizi di TPL, imponendo all'Azienda l'obbligo di osservarne i contenuti, garantendo la continuità del servizio. Ciò in quanto l'articolo 5, paragrafo 5 del Reg. CE n. 1370/2007 stabilisce che i provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.

Nel frattempo, con l'art. 92, co. 4-ter del Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 il legislatore nazionale ha stabilito che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza".

Sulla scorta della predetta disposizione di legge, l'Agenzia ha disposto, con successivi provvedimenti, la sospensione sino al 31/03/2023 delle procedure di aggiudicazione diretta avviata con note del 30/12/2019, confermando l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL.

Nell'ambito di questo procedimento, l'operatore economico ATAP in data 4/1/2021, presentava due ricorsi innanzi al Tar Piemonte contro le imposizioni degli obblighi di servizio adottate, per come sopra esposto, con le determinazioni del dicembre 2020, e per l'annullamento delle dette determinazioni.

Nel corso dell'anno 2021 si è svolto l'iter processuale e nel mese di giugno 2021 il TAR Piemonte ha respinto i ricorsi di ATAP segnalando tuttavia che l'utilizzo di provvedimenti di emergenza adottati dall'Agenzia per un periodo la cui estensione complessiva supera i 24 mesi, ha segnalato l'esito della sentenza all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ed all'autorità nazionale anticorruzione.

Il TAR Piemonte ha ritenuto opportuno dare segnalazione delle sue decisioni sui ricorsi ATAP all'Autorità nazionale anticorruzione e all'Autorità garante della concorrenza AGCM. Nel luglio 2021 AGCM ha sollecitato l'Agenzia a ricorrere tempestivamente a procedure ad evidenza pubblica, in conformità a quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria vigente in materia, garantendo nel contempo all'operatore del servizio il rispetto delle disposizioni in materia di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Sulle sentenze del Tar Piemonte ATAP ha presentato ricorso al Consiglio di stato in data 6 ottobre 2021.

A fine 2021 l'Agenzia ha adottato i seguenti ulteriori provvedimenti di sospensione della procedura di affidamento sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19:

- con Determinazione Dirigenziale n° 864 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano ed extraurbano nella Provincia di Biella (rep. 908) per i servizi in capo all'Operatore Economico ATAP;
- con Determinazione Dirigenziale n° 849 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano di Vercelli (rep. 181) per i servizi in capo all'Operatore Economico ATAP;

- con Determinazione Dirigenziale n° 848 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Vercelli per i servizi in capo all'Operatore Economico ATAP;
- con Determinazione Dirigenziale n° 854 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Vercelli per i servizi in capo all'Operatore Economico Baranzelli Natur;
- con Determinazione Dirigenziale n° 855 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Vercelli (rep. 1100) per i servizi in capo all'Operatore Economico STAC;
- con Determinazione Dirigenziale n° 861 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano nella Conurbazione di Novara in capo all'Operatore Economico SUN;
- con Determinazione Dirigenziale n° 850 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Novara (rep. 22239) per i servizi in capo all'Operatore Economico STN;
- con Determinazione Dirigenziale n° 853 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola per i servizi in capo all'Operatore Economico Autoservizi Comazzi;
- con Determinazione Dirigenziale n° 851 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola per i servizi in capo all'Operatore Economico SAF;
- con Determinazione Dirigenziale n° 852 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola per i servizi in capo all'Operatore Economico VCO Trasporti.

Le determinazioni sopra adottate costituiscono TARGET nel PEG 2021 all'obiettivo **1.II - Affidamenti dei servizi TPL** e in particolare all'**Attività 4** *Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi*.

Con Determinazione Dirigenziale n. 837 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Nord-Est della Regione Piemonte" predisposto sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per quanto concerne la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino nord-est della Regione Piemonte l'Avviso di preinformazione è il n° 2022/S 002-004176. La data prevista di inizio del contratto è il 01/07/2024 e la durata in mesi è pari a 72.

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

3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL

Con DGR. 7-1782 del 31 luglio 2020 la Regione Piemonte ha concluso l'iter di approvazione del Programma Triennale dei Servizi 2019-2021.

Per quanto concerne il Programma Triennale dei Servizi 2022-2025 che la Regione dovrà approvare ai sensi della L.R. 1/2000, nella fase di elaborazione del DUP di Agenzia era emersa l'opportunità che le assemblee di bacino attraverso i Comitati tecnici sviluppassero proposte da trasmettere alla Regione preliminarmente alla predisposizione del Piano affinché la Regione potesse valutarne i contenuti.

Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 31 del 21/12/2021 l'Agenzia ha sottoposto all'attenzione del competente Assessorato della Regione Piemonte alcuni elementi che si ritiene debbano essere presi in considerazione nella redazione del prossimo Programma Triennale dei Servizi TPL 2022-2024. In particolare:

1. di individuare nei punti sotto enumerati gli elementi da sottoporre all'attenzione del competente Assessorato della Regione Piemonte per la loro trattazione nel prossimo *Programma Triennale dei Servizi TPL 2022-2024*:
    i. nella definizione dell'ammontare delle risorse regionali disponibili prevedere, rispetto all'ammontare pregresso (535 milioni €/anno), l'impegno di risorse aggiuntive per coprire gli aumenti inflattivi delle compensazioni dovute e per sviluppare specifici progetti di miglioramento del servizio;
    ii. nella definizione degli obiettivi operativi che il PTS 2022-2024 deve assumere - tenuto conto della capacità di incidenza dei predetti progetti di miglioramento in funzione delle risorse aggiuntive disponibili - valutare l'opportunità di proporre obiettivi di aumento in valore assoluto (di utenza, di ricavi da traffico) rispetto a obiettivi di miglioramento relativo di indicatori (di efficacia, efficienza, economicità);
    iii. individuare un livello plausibile da assumere come riferimento per gli obiettivi operativi, tenendo conto delle criticità che verosimilmente caratterizzeranno la fase post pandemica, con ripresa della mobilità complessiva ma con molto probabili difficoltà ad uguagliare aumentare il numero degli spostamenti con uso del trasporto pubblico sia in valore assoluto sia in quota di mercato rispetto alla situazione antecedente l'insorgere dell'emergenza pandemica;
    iv. esplicitare i criteri di ripartizione delle risorse tra quelle destinate alla compensazione dei servizi ferroviari e quelle destinate agli altri servizi e, all'interno di queste ultime, la ripartizione tra i diversi bacini, evidenziando l'eventuale dipendenza dal grado di raggiungimento degli obiettivi operativi o da altri parametri;
    v. dedicare una sezione al tema della definizione dei livelli adeguati di servizio, e della definizione dei servizi minimi, ponendo particolare attenzione nella declinazione di tali definizioni per le varie tipologie di area: ad alta intensità di urbanizzazione (area metropolitana), a domanda debole, altre aree;
    vi. dedicare una sezione al tema dei servizi sulle linee ferroviarie sospese nella quale la Regione Piemonte espliciti obiettivi ed azioni in merito;
    vii. dedicare una sezione al tema dei collegamenti ferroviari (Inter)Regionali Veloci e Intercity-Freccia Bianca dei Capoluoghi piemontesi con i Capoluoghi delle Regioni limitrofe e degli Stati confinanti nella quale la Regione Piemonte espliciti gli indirizzi che intende adottare per migliorare in qualità, prestazioni e numero i collegamenti ferroviari in questione, in particolare per quanto riguarda il collegamento Torino-Asti-Alessandria con Pavia-Milano;
    viii. fare cenno alla necessità dell'Agenzia che la Regione acquisisca in anticipo, rispetto all'emanazione, il parere non vincolante, della stessa Agenzia ed eventualmente degli Enti Territoriali interessati, sugli atti inerenti la programmazione e lo stato di attuazione dei progetti riguardanti l'infrastruttura ferroviaria come pure sugli atti riguardanti l'Accordo quadro tra Regione Piemonte e Rete Ferroviaria Italiana per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria;

ix. prevedere l'impegno della Regione Piemonte a promuovere ulteriormente le attività di Mobility Management per gli spostamenti casa-scuola e casa lavoro anche attraverso azioni di sostegno formativo ed incentivi economici per l'attuazione;

x. includere gli indirizzi della Regione Piemonte per uno sviluppo armonico della sharing mobility anche al di fuori dei territori a più alta densità abitativa prevedendo, ad esempio, il coordinamento a livello di zone sovracomunali e l'eventuale pubblicazione di bandi per la concessione con imposizione di Obblighi di Servizio Pubblico (eventualmente integrati nei bandi per la concessione dei servizi di TPL) con adeguate compensazioni economiche in quelle realtà territoriali nelle quali il servizio non risulterebbe altrimenti sostenibile economicamente;

xi. ai fini della comunicazione e della leggibilità del complesso dei servizi di trasporto pubblico includere gli indirizzi della Regione Piemonte per una nomenclatura comune e una identificazione grafica standardizzata per contraddistinguere gli "hub" (stazioni, centri di interscambio, fermate notevoli, ecc.) e le polarità (ospedali, luoghi di cultura e istruzione, sedi istituzionali, ecc.) del TPL, eventualmente aggiornando i Requisiti di immagine per il TPL;

xii. prevedere un adeguato Piano di Miglioramento delle Fermate, in particolare in ambito extraurbano, con idoneo finanziamento per tali infrastrutture anche per l'adeguamento alle norme per l'accesso delle persone con disabilità;

xiii. esplicitare le strategie che la regione Piemonte intende adottare a medio e lungo termine per la transizione verso l'utilizzo di fonti di energia più "ecologiche" per l'alimentazione dei sistemi di trazione del TPL, con indicazione delle azioni propedeutiche per l'attivazione di tali strategie e, tra queste, quelle che realisticamente possono essere messe in campo nel triennio 2022-2024; ciò sia per orientare le aziende piemontesi negli investimenti sia per gli indirizzare gli enti locali nelle loro politiche di accompagnamento della transizione;

2. di dare mandato alla Presidente di inviare al competente Assessorato della Regione Piemonte una nota nella quale proporre i punti sopra enumerati quali elementi da trattare nel prossimo Programma Triennale dei Servizi TPL 2022-2024.

Con lettera prot. n. 12542 del 22 dicembre 2021 la Presidente di Agenzia trasmette a Regione Piemonte gli elementi per la redazione del Programma Triennale dei Servizi TPL 2022 – 2024, la deliberazione n. 31 del 21 dicembre 2021 ed i progetti presentati dal Bacino Sud (Progetto Hydrogen Valley Monviso e valutazioni linee ferroviarie sospese) e dal Bacino Sud Est ("Progetto di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull'asse Torino-Asti-Alessandria_Milano" - redatto dalla Fondazione SLALA).

Con D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021 la Regione Piemonte, tenuto conto dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e della conseguente situazione di incertezza nella quale risulta difficile stabilire indirizzi e obiettivi da inserire in una programmazione triennale dei servizi, ha deliberato di assicurare i finanziamenti dei servizi minimi TPL dando continuità al PTS 2019-2021 fino al 31 dicembre 2022.

Tali attività sono previste nel PEG 2021 all'**obiettivo 1.II - Programma Triennale dei Servizi**.

3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari

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

La regione Valle d'Aosta, a seguito del nuovo affidamento dei servizi di propria competenza a Trenitalia, intende introdurre significative modifiche al servizio dei propri treni della direttrice Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta. In particolare prevede di modificare il programma di esercizio e di adottare un nuovo assetto tariffario per i treni di competenza della Valle d'Aosta.

Il servizio previsto, se non saranno attivate modifiche, presenta diverse criticità per i viaggiatori piemontesi, che AMP ha trattato in modo dettagliato in un documento di analisi nel secondo semestre 2020.

In sintesi:

- saranno soppresse definitivamente le fermate intermedie tra Ivrea e Chivasso nei primi treni del mattino. Strambino, Caluso e Montanaro non avranno più il collegamento diretto con Torino;
- il sistema tariffario Valdostano sarà distinto da quello Piemontese per cui per prendere un treno della Valle d'Aosta si dovrà possedere un biglietto/abbonamento valdostano che non sarà valido sui treni piemontesi e vice-versa;
- le nuove tariffe degli abbonamenti valdostani potranno essere più costose di quelle attuali su alcune relazioni e, in ogni caso, perderanno l'integrazione FORMULA;
- I pendolari tra Chivasso e Torino non potranno più utilizzare i treni della Valle d'Aosta in quanto non saranno venduti abbonamenti a tariffa valdostana sulla relazione Chivasso-Torino.

A seguito delle interlocuzioni con la regione Valle d'Aosta il nuovo assetto dei servizi e delle tariffe è stato in buona parte sospeso fino a dicembre 2021. Per ovviare alla sospensione di alcune fermate a dicembre 2020 è stato realizzato un nuovo treno 11304 Ivrea 7.07 – Chivasso 7.50

Per far fronte alle criticità individuate, a inizio 2021 AMP ha studiato una possibile soluzione strutturale alle criticità rilevate. La proposta si basa sulla attivazione dello scenario BASE dell'SFM e sul prolungamento della prevista linea sfm8 (Torino Lingotto-Settimo) fino a Chivasso e Ivrea. In questo modo si potrebbe offrire un servizio SFM a Ivrea e, soprattutto, alle stazioni intermedie tra Ivrea e Chivasso con treni diretti, benché con tutte le fermate, su Torino e aumentare l'offerta su Chivasso per compensare la perdita dei servizi della Valle d'Aosta.

Lo schema di servizio proposto prevede:

- un cadenzamento orario Torino-Chivasso-Ivrea, mantenendo la traccia studiata da Trenitalia per l'offerta SFM nella tratta tra Lingotto e Settimo e realizzando nella tratta a semplice binario Chivasso-Ivrea incroci nelle stazioni di Caluso (sfm8 con sfm8) e di Strambino (sfm8 con RV della VdA).
- Il prolungamento della linea sfm8 porta a limitare gli attuali R Ivrea-Chivasso-Novara a Chivasso, con un tempo di inversione a sistema di circa 20 minuti (arrivo a Chivasso a .20 partenza a .40)
- Il servizio della linea sfm8 può essere effettuato con 4 treni; due in più di quanto previsto dall'offerta SFM, ma occorre tenere conto che del materiale rotabile viene recuperato dai R Ivrea-Chivasso-Novara. In linea di massima si potrebbe andare in pari come numero complessivo di treni utilizzati.
- Rispetto allo scenario base SFM la produzione aggiuntiva è limitata alla tratta Settimo-Chivasso di 11,5 km, la produzione sulla tratta successiva tra Chivasso e Ivrea (32,4 km) è, in linea generale, assorbita dalla soppressione della tratta Ivrea-Chivasso dei R Ivrea-Chivasso-Novara.

Rispetto alla proposta progettuale occorre valutare la compatibilità delle tracce e l'assetto del nodo di Chivasso in relazione all'occupazione da parte dell'sfm8 e dell'attestamento dei R Novara-Chivasso. Al momento Trenitalia non ha accettato di verificare e discutere la proposta progettuale.

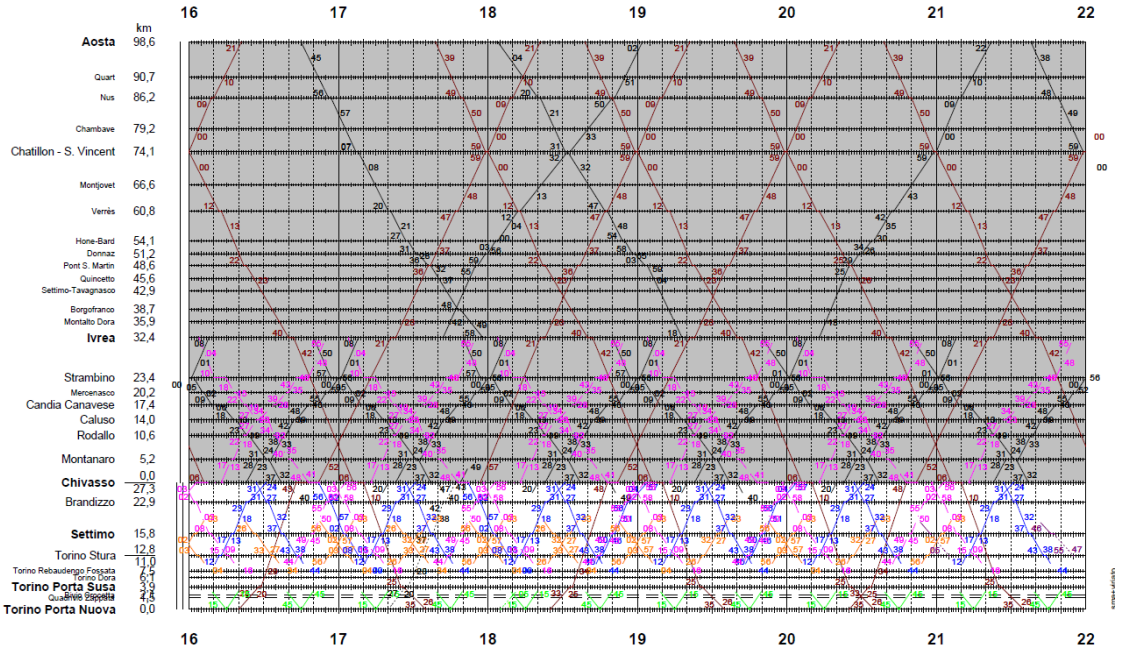


Figura 1 - Orario grafico del prolungamento linea sfm8 a Ivrea. In rosa la linea sfm8 sovrapposta al servizio attuale dei R Ivrea-Chivasso-Novara (in nero) e ai RV della Valle d'Aosta (in marrone)

Linee ferroviarie sospese

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

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

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

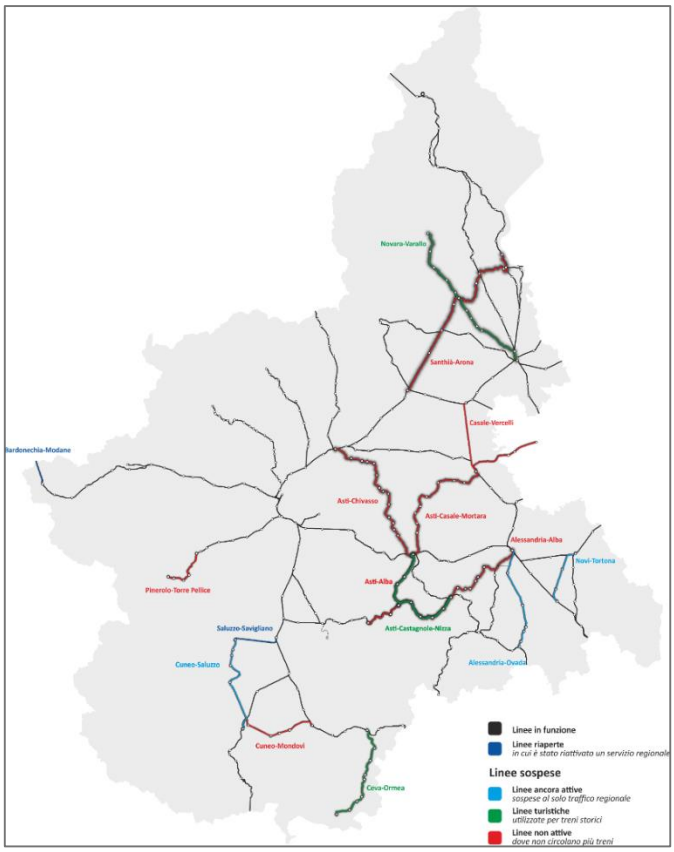


Figura 2 - Mappa delle linee sospese

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

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

https://mtm.torino.it/it/piani-progetti/progetti-a-scala-regionale/studi-su-linee-ferroviarie-sospese/

3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano

Per quanto riguarda il Sistema di metropolitana di Torino, sono proseguiti i lavori di costruzione per l'estensione a sud della Linea 1 fino a Piazza Bengasi, la cui attivazione del servizio è avvenuta il 23 aprile 2021. A seguito dell'apertura della nuova tratta di metropolitana, comprendente le stazioni Italia 61 e Bengasi, sono state studiate e infine attuate delle modifiche alla rete di superficie. Tali modifiche sono descritte nel successivo paragrafo 4.2.1.

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

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM, compatibilmente con gli spazi destinabili al TPL di superficie in prossimità delle stazioni

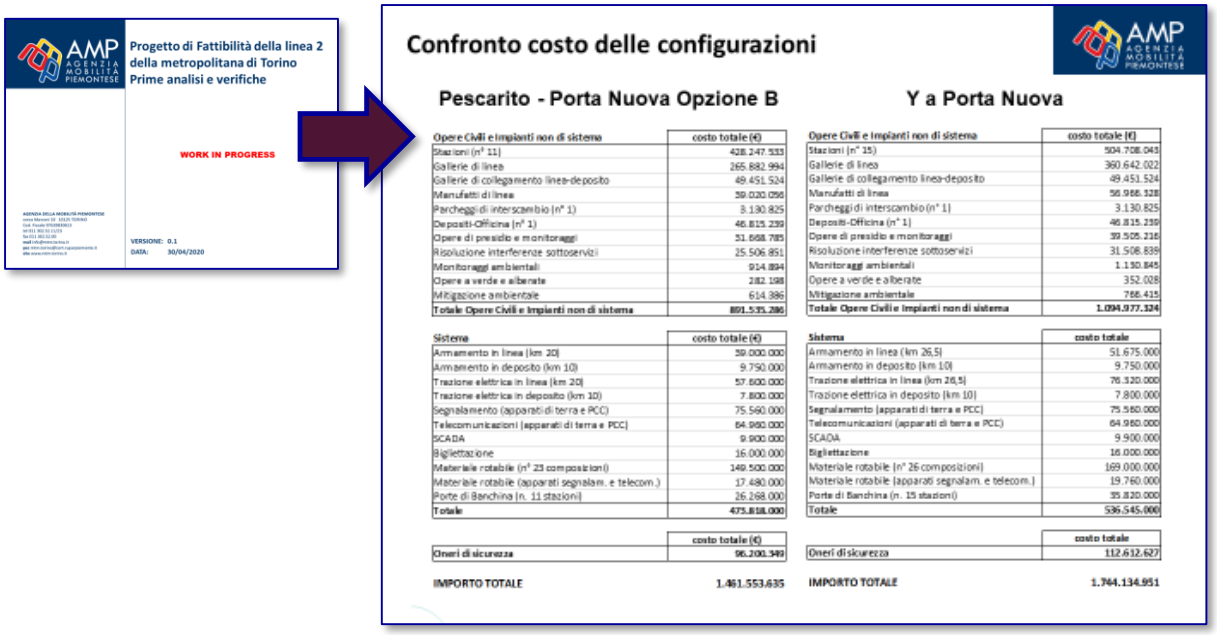
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi;
- progressiva estensione e armonizzazione dei Servizi a chiamata (MeBUS e ProviBUS), tenuto conto anche dell'esito di specifici studi e analisi finalizzati a migliorarne la fruibilità e la sostenibilità.

Per quanto concerne i Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino e nell'Area Metropolitana di Torino, si è registrato uno squilibrio economico tra risorse disponibili e valore dei servizi di trasporto erogati. Tale squilibrio risulta pari a circa 1,5 Mln di Euro/anno oltre a quello rilevante accumulato negli anni pregressi. Nel primo semestre 2021 l'attività di programmazione si è soffermata sull'obiettivo di procedere con sollecitudine a individuare i finanziamenti mancanti o gli interventi necessari a ristabilire quanto prima l'equilibrio economico contrattuale. Gli interventi hanno interessato svariate linee, afferenti all'area del Chierese, delle Valli di Lanzo, del Pinerolese e della area sud (linee transitanti in Carignano, Pancalieri, None e limitrofi). L'attività è prevista formalizzarsi con l'adozione di atti amministrativi di autorizzazione nel secondo semestre 2021.

3.2.3.1. Linee di metropolitana

Nei mesi di maggio e giugno 2020 l'Agenzia è stata invitata a partecipare alla Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica della linea 2 di Metropolitana.

È stata quindi esaminata la ponderosa documentazione di progetto messa a disposizione dalla Città di Torino. In merito è stato redatto il documento "Progetto di Fattibilità della linea 2 della metropolitana di Torino. Prime analisi e verifiche". Sulla base di questo è stata formulata la proposta di documento per l'espressione di parere sottoposta all'esame del C.d.A.:



Opere Civili e impianti non di sistema	costo totale (€)
Stazioni (n° 11)	428.247.533
Gallerie di linea	265.882.994
Gallerie di collegamento linea-deposito	49.451.524
Manufatti di linea	59.020.056
Parcheggi di interscambio (n° 1)	3.130.825
Depositi-Officina (n° 1)	46.815.239
Opere di presidio e monitoraggi	51.668.785
Risoluzione interferenze sottoservizi	25.506.851
Monitoraggi ambientali	914.894
Opere a verde e alberate	282.198
Mitigazione ambientale	614.386
Totale Opere Civili e impianti non di sistema	**891.535.286**

Sistema	costo totale (€)
Armamento in linea (km 20)	39.000.000
Armamento in deposito (km 10)	9.750.000
Trazione elettrica in linea (km 20)	57.600.000
Trazione elettrica in deposito (km 10)	7.800.000
Segnalamento (apparati di terra e PCC)	75.560.000
Telecomunicazioni (apparati di terra e PCC)	64.980.000
SCADA	9.900.000
Bigliettazione	16.000.000
Materiale rotabile (n° 23 composizioni)	149.500.000
Materiale rotabile (apparati segnalam. e telecom.)	17.480.000
Porte di Banchina (n. 11 stazioni)	26.268.000
Totale	**473.838.000**

	costo totale (€)
Oneri di sicurezza	96.200.349
IMPORTO TOTALE	**1.461.553.635**

Opere Civili e impianti non di sistema	costo totale (€)
Stazioni (n° 15)	504.708.043
Gallerie di linea	360.642.022
Gallerie di collegamento linea-deposito	49.451.524
Manufatti di linea	56.988.328
Parcheggi di interscambio (n° 1)	3.130.825
Depositi-Officina (n° 1)	46.815.239
Opere di presidio e monitoraggi	39.505.218
Risoluzione interferenze sottoservizi	31.508.839
Monitoraggi ambientali	1.130.845
Opere a verde e alberate	352.028
Mitigazione ambientale	788.415
Totale Opere Civili e impianti non di sistema	**1.094.977.324**

Sistema	costo totale
Armamento in linea (km 26,5)	51.675.000
Armamento in deposito (km 10)	9.750.000
Trazione elettrica in linea (km 26,5)	76.320.000
Trazione elettrica in deposito (km 10)	7.800.000
Segnalamento (apparati di terra e PCC)	75.560.000
Telecomunicazioni (apparati di terra e PCC)	64.980.000
SCADA	9.900.000
Bigliettazione	16.000.000
Materiale rotabile (n° 26 composizioni)	169.000.000
Materiale rotabile (apparati segnalam. e telecom.)	19.760.000
Porte di Banchina (n. 15 stazioni)	35.820.000
Totale	**536.545.000**

	costo totale
Oneri di sicurezza	112.612.627
IMPORTO TOTALE	**1.764.134.951**

Il documento contenente l'espressione del parere è stato approvato dal C.d.A. con la deliberazione n. 16 del 31/07/2020 e trasmesso alla città di Torino nella stessa data (protocollo n° 0006358).

3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud

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

ed è finalizzato in particolare a riequilibrare l'offerta dei servizi sul territorio, cogliendo i reali bisogni sia dell'ambito urbano che extraurbano, rispondendo alle esigenze di diversi tipi di utenza, da quello scolastico alle fasce più deboli, ai lavoratori e, anche, ad un'offerta in chiave turistica.

Le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale, identificati e sintetizzati nel documento denominato "**Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo**" firmato e presentato nel mese di giugno 2018, sono stati tradotti in progetti operativi di riorganizzazione, interessando le aree urbane, la rete extraurbana ordinaria e le aree a domanda debole. Tale linee di azione sono state confermate dall'Assemblea di Bacino, in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, e formalizzate con la delibera dell'Assemblea n. 10 del 2 dicembre 2019.

3.2.4.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane

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

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

ALBA



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

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

Nell'estate 2020, con l'apertura al pubblico del nuovo Ospedale di Verduno, è stata istituita una nuova linea diretta dal centro di Alba a Verduno. Dal 29 giugno è stato inizialmente attivato un servizio denominato "transitorio", rivolto all'utenza di Alba che dovesse a recarsi a Verduno per visite ed esami

già trasferiti in tale sede, nonostante non fosse ancora stato operato il trasferimento dell'intera attività ospedaliera, attivo solamente con corse ogni 2 ore dal lunedì al venerdì, nella fascia oraria dalle 7 alle 18.

Tale linea è stata successivamente integrata e potenziata, prima dal 20/07 e poi dal 03/08/2020, prevedendo corse ogni ora dalle 6 alle 20 nelle giornate dal lunedì al venerdì (dalle 6 alle 16 al sabato); sono inoltre state introdotte nuove corse negli orari di ingresso e uscita dei lavoratori sui turni h24, sulla base delle esigenze di collegamento verificate con l'ASL Cn1.

L'orario della linea è stato calibrato nei mesi successivi per adeguarsi alle esigenze della domanda in continua evoluzione, ma ancora fortemente limitata a causa della situazione pandemica (ad oggi ad esempio fortemente limitata per quanto riguarda le visite, non permesse se non in casi eccezionali). Per questo motivo, è stato rimandato alla fine della situazione emergenziale l'assestamento della rete, da attuare tramite il coordinamento strutturato di percorsi ed orari tra linee urbane, collegamento di Verduno e linee dirette verso Langhe e Roero, a beneficio dei molti cittadini che lavorano o usufruiscono dei servizi in Città o dei moltissimi turisti che scelgono di soggiornare nella capitale delle Langhe per visitare il territorio circostante.

Il servizio dell'ospedale di Verduno ad oggi non risulta oggetto di stanziamenti aggiuntivi di risorse, per cui è in corso di studio un progetto di riorganizzazione complessivo che permetta di ottimizzare ulteriormente il servizio della rete urbana ed extraurbana afferente alla città di Alba, al fine di migliorare la cooperazione tra servizi e recuperare percorrenze.

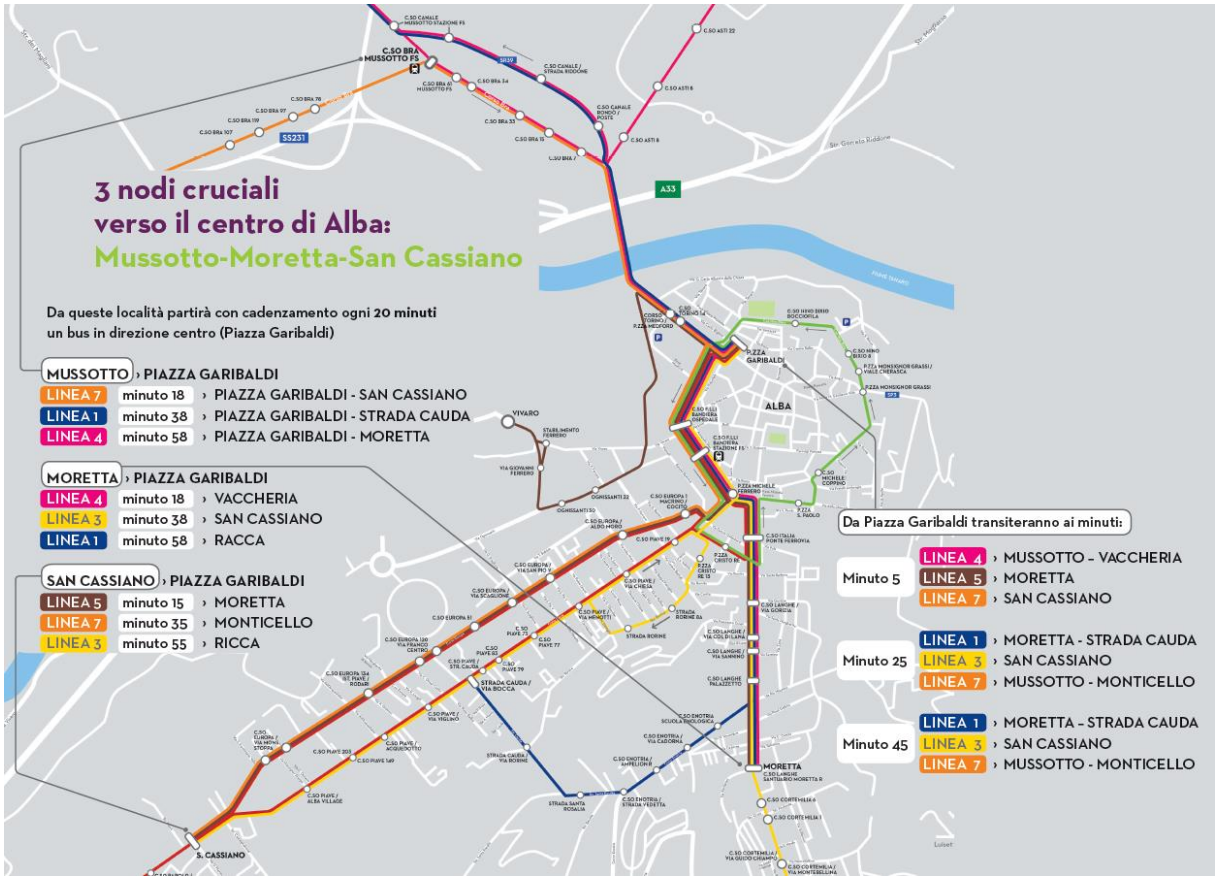


Figura 3 – Rete urbana di Alba

BRA

Il progetto di revisione dell'area dell'ex conurbazione di Bra è stato attuato nel mese di maggio 2019, con estensione e potenziamento dei servizi ad altri 10 comuni ad oggi scarsamente serviti, configurando così un'area vasta ed omogenea di servizio TPL coordinato e cadenzato, in adduzione al

servizio ferroviario presso il Movicentro di Bra, con coincidenza in partenza ed arrivo con i treni delle linee SFM4 e SFMB.

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

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

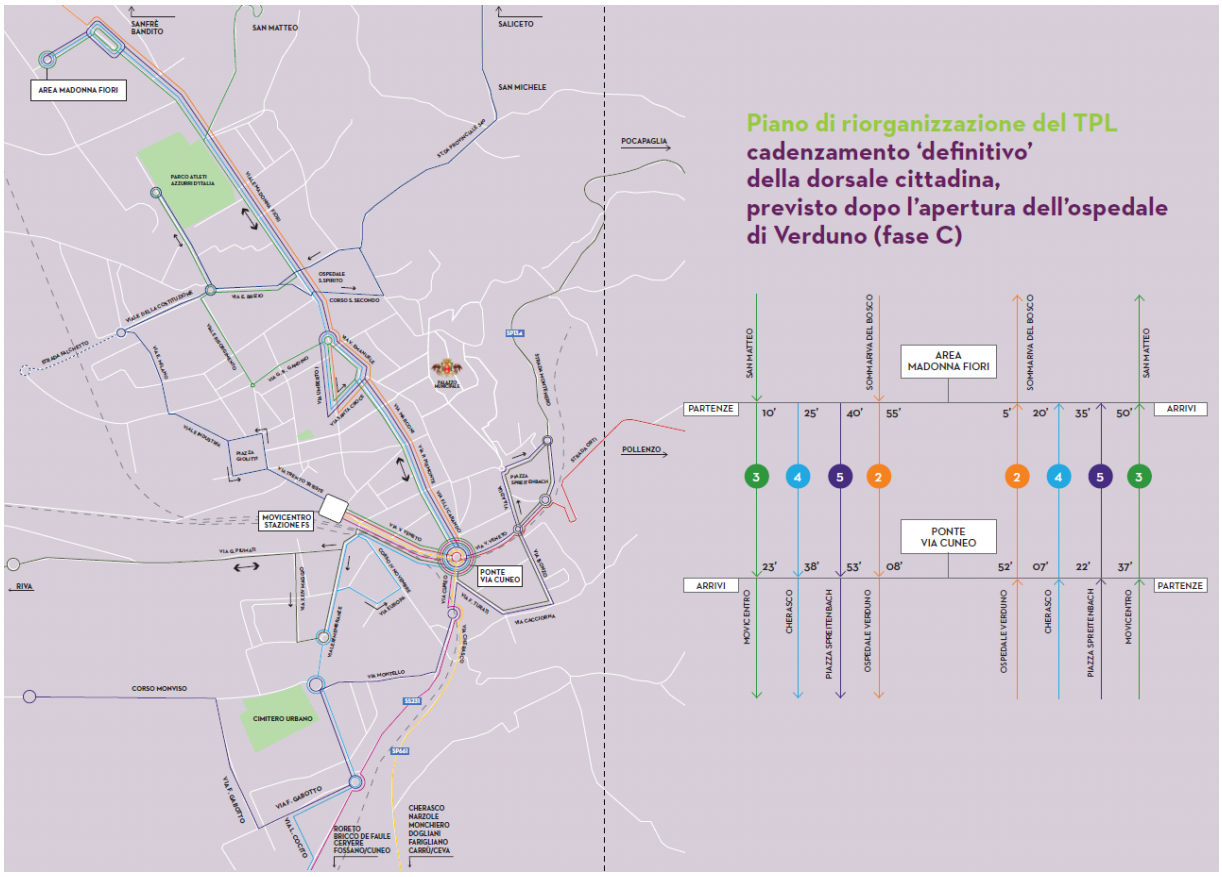


Figura 4 – Rete urbana di Bra

Dall'11 maggio 2020, con l'apertura del nuovo Ospedale di Verduno, è stato attuato il prolungamento a Verduno della linea 1, con servizio orario dalle 6 alle 20 dal lunedì al venerdì e dalle 6 alle 14.30 al sabato.

Tale linea è stata successivamente integrata e potenziata, prima dal 22/06 e poi dal 03/08/2020, sulla base delle esigenze di collegamento verificate con l'ASL Cn1, principalmente introducendo nuove corse negli orari di ingresso e uscita dei lavoratori sui turni h24. Tale intervento ha reso necessario apportate contestualmente alcune modifiche al servizio della stessa linea 1 e delle altre linee urbane, con la soppressione di servizi scarsamente utilizzati, al fine di limitare l'incremento complessivo di percorrenze.

Nei primi mesi del 2021 si è avviato inoltre un confronto con l'Amministrazione Comunale di Bra e il Consorzio Granda Bus, rispetto al finanziamento del servizio per l'ospedale di Verduno: l'Agenzia in particolare ha dato indicazioni rispetto agli interventi possibili da adottare al fine di garantire il collegamento da Alba e Bra per l'ospedale di Verduno, nell'ambito di una produzione complessiva coerente con quanto previsto dal Contratto di Servizio. Per la città di Bra, è stata proposta una revisione

del servizio sulle tratte caratterizzate da domanda non elevata (in particolare le località Riva e America dei Boschi), la rimodulazione della linea 4 sulla tratta Bra-Bricco sovrapposta al servizio extraurbano e una riduzione del servizio nel mese di agosto. Tali indicazioni prendevano spunto dal monitoraggio delle linee del servizio urbano di Bra e delle linee extraurbane che completano la rete (linea 415 e linea 535) effettuato nell'estate 2020 sui servizi riorganizzati nell'anno 2019, che evidenziava la possibilità di rimodulazione del servizio nel mese di agosto, dove a fronte di un'offerta invariata i profili di carico rivelano un decremento notevole di utenza (ulteriormente ridotto dalla riduzione generale di utilizzo del TPL legata all'emergenza COVID).

A partire dalle indicazioni fornite dall'Agenzia, l'Azienda SAC e il Comune di Bra hanno iniziato un processo condiviso per identificare le riduzioni da adottare, ad oggi ancora in corso, che ha portato alla redazione di numerose ipotesi di variazione della rete urbana.

CUNEO



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

La nuova rete è costituita da 9 linee cadenzate e coordinate sulle direttrici principali di ingresso in città e di collegamento con frazioni e comuni esterni.

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

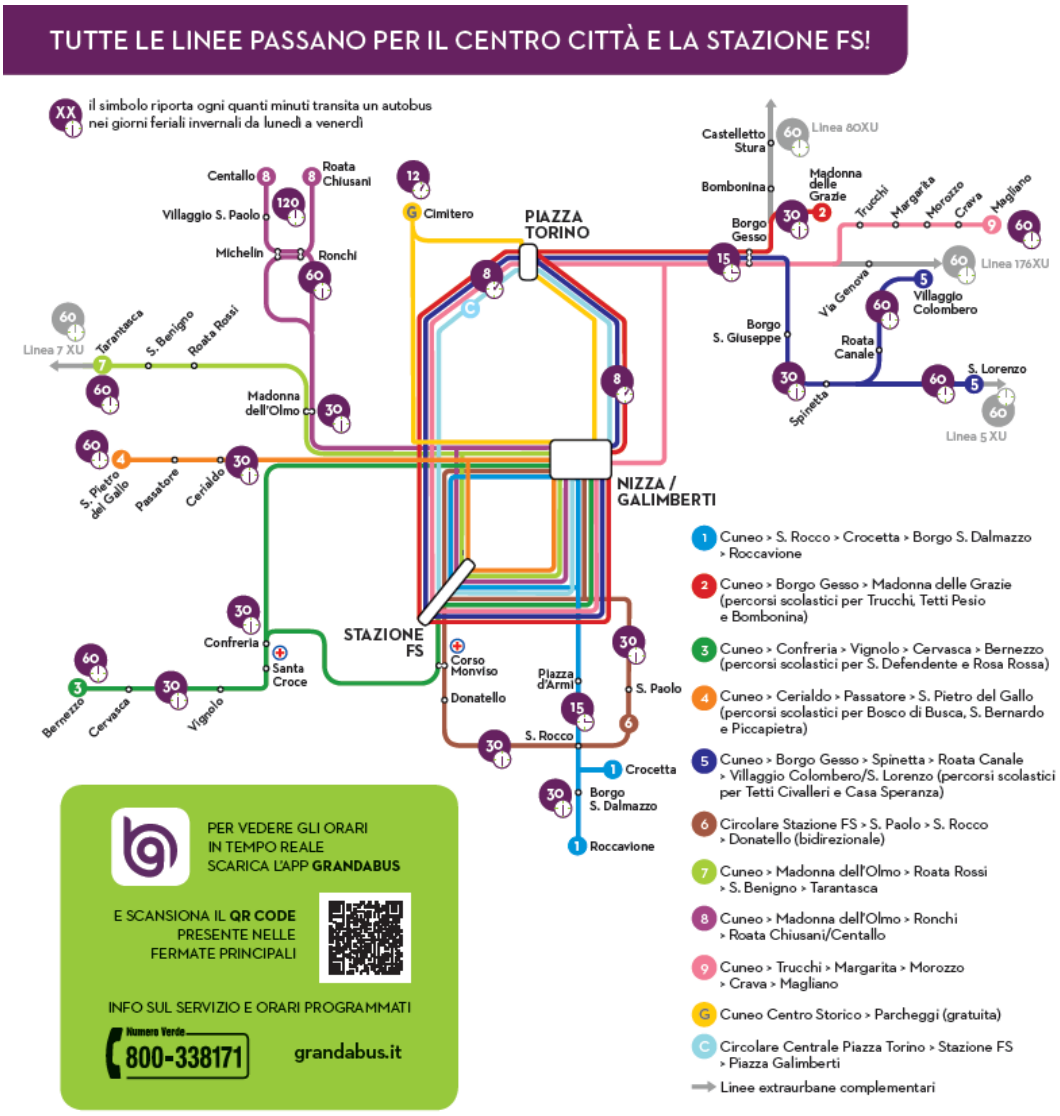


Figura 5 – Schema della rete urbana e conurbata di Cuneo

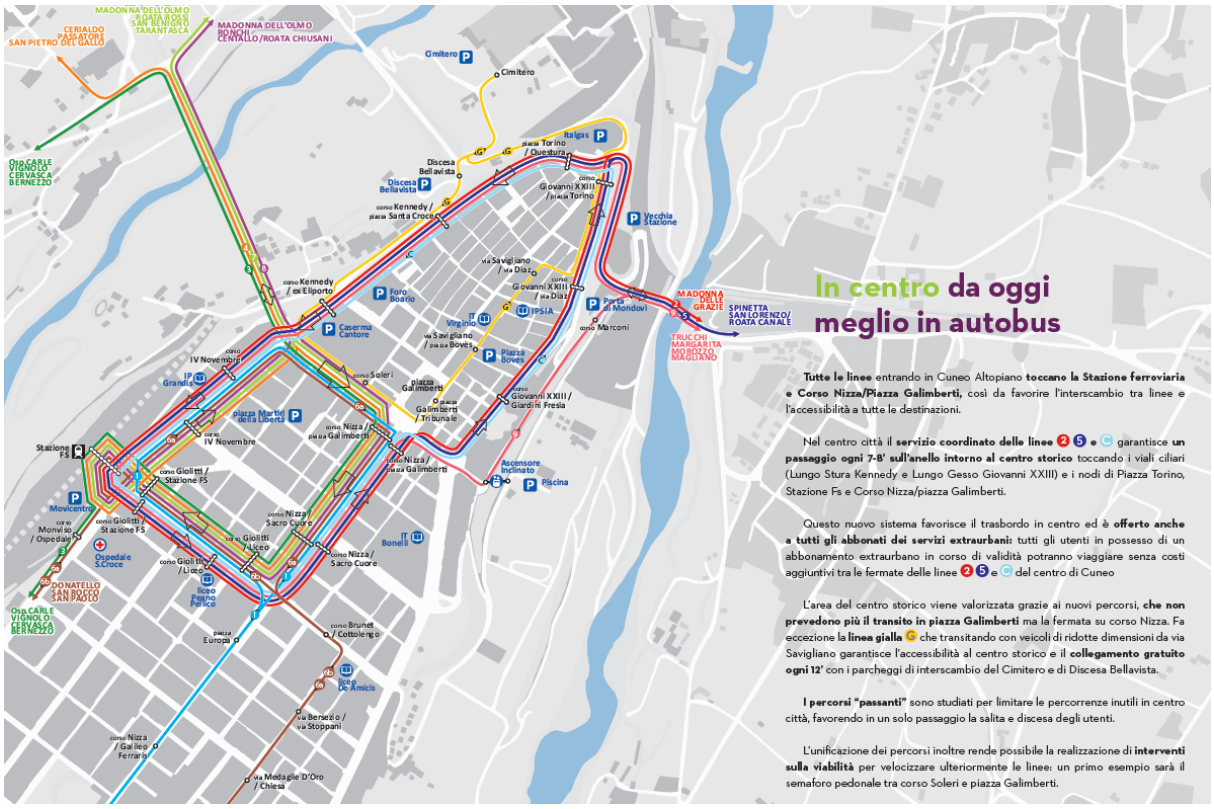


Figura 6 - Schema della rete nell'altipiano di Cuneo

L'assestamento della rete in termini di percorsi e orari, dopo la calibrazione dei primi mesi, e il consolidarsi della domanda di mobilità ad essa afferente ha consentito di attuare nel corso del 2020 e dei primi mesi del 2021 diversi interventi di aggiustamento rispetto al progetto complessivo, in particolare volti a garantire eventuali coincidenze non verificate in precedenza e a rispettare gli orari di arrivo previsti, anticipando le partenze ove necessario, alla luce della congestione viabile presente nel centro città

FOSSANO

Nei primi mesi del 2021 è stata disegnata una prima bozza di revisione della rete urbana di Fossano, con la razionalizzazione dei servizi diretti alle frazioni, l'integrazione dei servizi extraurbani sugli assi di penetrazione in città e l'istituzione contestuale di una nuova navetta a servizio dei poli attrattivi in area urbana.

In particolare, si è prevista una modifica della Linea 1 (corse non scolastiche) del servizio urbano adeguandolo alle nuove richieste della cittadinanza così specificate:

- la zona industriale di Via Torino non necessita più di servizi giornalieri essendo cessata l'attività di diverse aziende;
- necessità di implementare la navetta mercatale che collega la parte bassa di Fossano (Borgo Sant'Antonio e Borgo San Bernardo) con la zona alta e viceversa, passando da 4 corse al giorno a 15 corse cadenzate dalle ore 8:10 alle 18:30;
- necessità di integrazione con gli altri servizi pubblici linee extraurbane e Ferrovie.

La nuova linea 1 "navetta urbana Fossano" collega i punti di principale interesse (centro storico, Municipio, Ospedale, Centro Medico, Farmacie, Palestra, Centri Anziani, scuole e caserme) con orari che favoriscono le coincidenze con i treni in partenza ed arrivo da Torino e Mondovì/Savona.

Tale proposta è stata approvata con deliberazione della Giunta comunale n.5 del 20/01/2022 e sarà attivata nei primi mesi del 2022.

MONDOVI'

Nel luglio 2020 è stata adottata la nuova rete urbana di Mondovì, disegnata con l'obiettivo di renderla maggiormente aderente alle effettive esigenze ed aspettative di mobilità dei cittadini ed al contempo ottimizzare e coniugare l'impiego delle risorse con il rispetto dell'ambiente.

Le caratteristiche della nuova rete sono le seguenti:

- un servizio capillare e cadenzato che passa dalle vie principali della città e che collega sia i punti cruciali che le zone periferiche: Carassone, Breo, Piazza, Ferrone, Ospedale, Altipiano, Stazione Fs e Mondovicino; le diverse linee inoltre, sono coordinate tra loro al fine di implementare la frequenza complessiva dei passaggi con l'aumentare della densità urbana.
- Due linee (LINEA 1 e LINEA 2), ciascuna con una frequenza di passaggio di 30 minuti, che attraversano il centro città e servono la funicolare accessibile con un piccolo spostamento a piedi di circa 5 minuti.
- Una linea (LINEA 3) che, effettuando un percorso circolare, permette di collegare sistematicamente Piazza Maggiore con corse ogni 20 minuti. Tuttavia non viene tralasciato il rione BREO che viene raggiunto comunque una volta all'ora.
- Estensione degli orari della funicolare, simbolo della città, che serve Piazza e Breo con una frequenza di 10 minuti.
- Un servizio extraurbano (Linee XU 99 – Lurisia - Mondovì, 100 Ceva – Mondovì, 38 Carrù Mondovì e 176 Cuneo - Mondovì) che entrando nel territorio del Comune di Mondovì applica la tariffazione urbana, a servizio della città, potenziando ulteriormente le linee urbane e istituendo un collegamento con corse ogni 15 minuti sull'asse BREO – STAZIONE FS.
- Creazione di un servizio di bus a conferma, flessibile, comodo ed economico, attivo in alcune zone limitrofe della città allo scopo di collegarle al centro città e viceversa.
- La rete di base inoltre si completa con un servizio festivo che serve ogni ora l'Ospedale, Breo e la Stazione FS con Mondovicino.

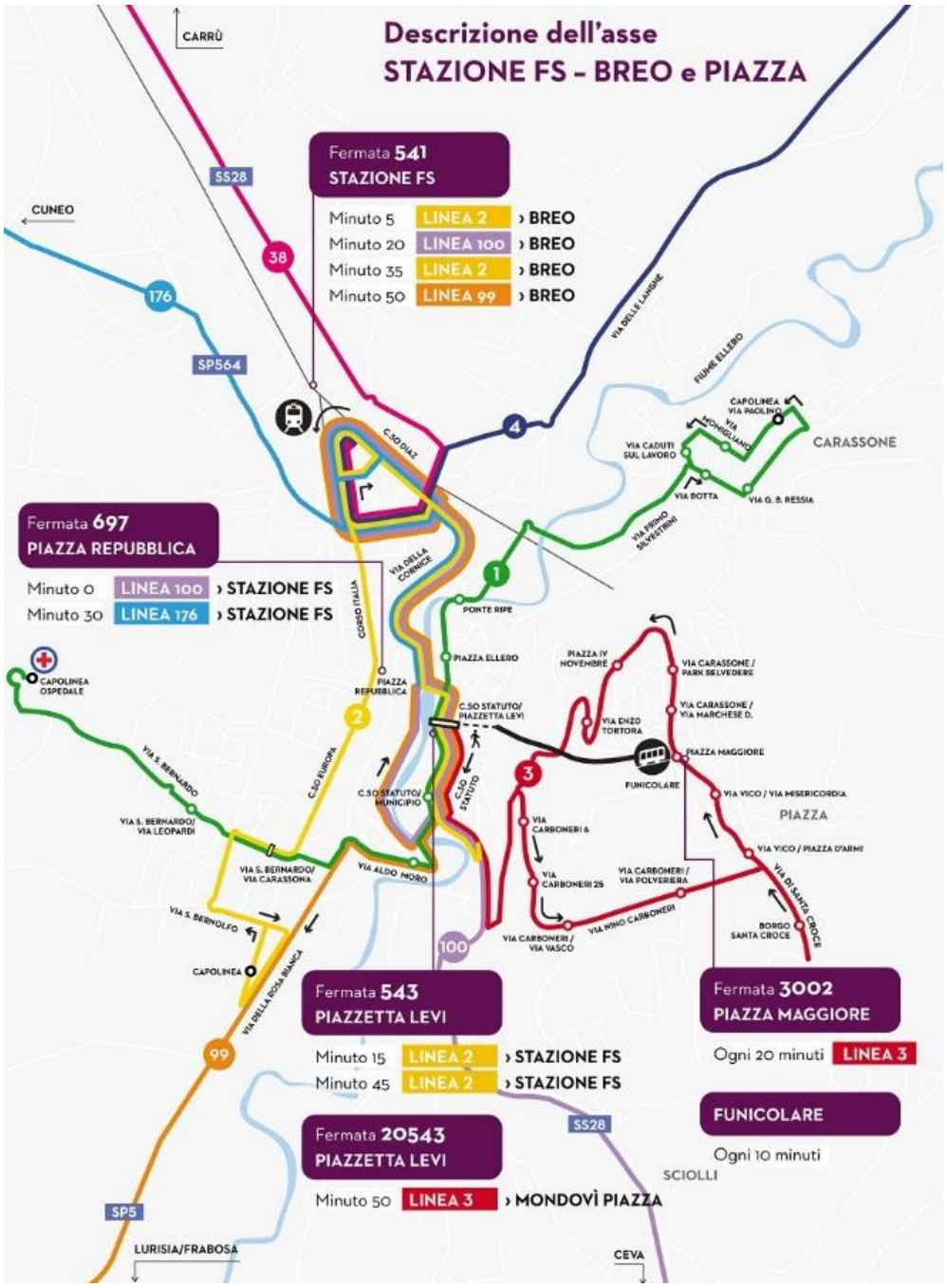


Figura 7 - Schema della nuova rete di Mondovì

SAVIGLIANO

Dal marzo 2020 è stato attivato il progetto di riorganizzazione completa della rete urbana di Savigliano.

Le 2 nuove linee servono il territorio urbano di Savigliano collegando il centro città con le zone limitrofe con corse ogni 30 minuti (60' nel periodo estivo).

La linea 1 Blu collega i punti strategici della città come la stazione, l'ospedale, il palasport e la biblioteca, raggiungendo verso nord anche l'area del centro commerciale. Prosegue inoltre, due giorni la settimana, verso il cimitero (mercoledì e sabato).

La linea 2 Rossa entra nel cuore della città attraversando Corso Roma, passando dal Municipio e da Piazza della Misericordia. Prosegue inoltre verso la Piscina, Via Mellonera e Via Pellico incrociando la linea 1 Blu in Corso San Nazario Sauro. La linea 2 Rossa inoltre tre giorni a settimana (lunedì, mercoledì e venerdì) prosegue il suo percorso fino in zona Artigianato, fornendo un collegamento negli orari di apertura della ludoteca comunale.

Le fermate P.zza Nizza/Ospedale, Via Suniglia, Vega e San Giovanni rappresentano i punti di interscambio delle linee dove è possibile, grazie alle fermate adiacenti, passare da una linea all'altra.



Figura 8 - Schema della nuova rete di Savigliano

Il servizio, attivato proprio all'inizio della pandemia di COVID-19, è stato temporaneamente ridotto nei mesi successivi, adottando l'orario estivo con cadenzamento orario, in attesa della ripresa della domanda di mobilità attesa per l'autunno 2021.

SALUZZO

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

- l'introduzione di 5 nuove corse sul percorso di collegamento dei quartieri periferici con il centro cittadino, la zona storica della città, l'Ospedale e la casa di riposo Tapparelli, consentendo la mobilità delle fasce più deboli, senza l'utilizzo di mezzi propri;
- una deviazione del percorso precedente, con transito in prossimità della stazione ferroviaria negli orari di arrivo/partenza dei treni, al fine di migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario e la mobilità complessiva.

3.2.4.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana

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

Le linee di azione principali prevedono di:

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

Dai primi mesi del 2019 sono stati attuati numerosi interventi, in fasi successive di adozione:

- Nel gennaio 2019, con la riattivazione del servizio ferroviario linea Saluzzo/Savigliano con cadenzamento orario è stata attuata una prima revisione dei servizi su gomma del saluzzese, con la creazione di un servizio integrato treno/bus sulla tratta Saluzzo-Savigliano, in coincidenza con i treni a Savigliano, che risponde anche alle esigenze dei comuni Scarnafigi e Monasterolo, in cui transitano ogni 2 ore le corse autobus.
- Dal 18 febbraio 2019 inoltre, in occasione dell'adozione della nuova rete della conurbazione di Cuneo, è stata attuata una prima serie di interventi sulle seguenti linee extraurbane:
  - potenziamento dell'asse della Fondovalle Tanaro (Bra – Carrù) e della direttrice Fossano-Bra (SS 231), entrambe con cadenzamento orario e corrispondenza alla stazione di Bra con i servizi della linea SFM4;
  - nuova direttrice Fossano-Carrù, con cadenzamento biorario, che permette a livello di rete di collegare le Langhe ad uno dei nodi centrali dell'intera Provincia;
  - revisione dei servizi per Bene Vagienna/Narzole, con cadenzamento biorario e coincidenze presso Narzole con la direttrice Bra/Carrù per migliorare i collegamenti a livello di rete con le Langhe;
  - revisione dei servizi sugli assi Cuneo/Magliano/Carrù e Mondovì/Magliano/Carrù, con integrazione tra le linee esistenti per migliorare il servizio in ottica di rete.
- dal luglio 2020, contestualmente alla revisione del servizio urbano di Mondovì, si è intervenuti sulle seguenti linee extraurbane che entrano in Mondovì, introducendo un coordinamento orario che permette di ottenere il transito di un bus ogni 15' sulla tratta Breo-stazione FS:
  - Linea 99 Mondovì – Lurisia/Frabosa, per la quale è stato previsto il cadenzamento delle partenze al minuto 50 dalla stazione ferroviaria di Mondovì
  - Linea 100 Mondovì - San Michele – Ceva, linea rivista con il cadenzamento delle partenze al minuto 20 dalla stazione ferroviaria di Mondovì e la rimodulazione del servizio sull'intera tratta, alternando corse fino a Ceva e corse limitate a San Michele e coordinando l'orario con le altre linee esistenti sulla stessa tratta (164 e 202)
  - Linea 164 Ceva - Mondovì Zona Industriale, che mantiene il servizio negli orari di ingresso e uscita operai ma viene integrata ulteriormente con il servizio della linea 100;

  - Linea 202 Mondovì - Ceva – Ormea, le cui corse sulla tratta Ceva-Mondovì sono integrate con l'orario della linea 100 (ad eccezione dei rinforzi scolastici)
- Dall'estate 2020 inoltre si è avviata uno studio per eventuali riorganizzazioni dei servizi per le vallate del Monregalese: su richiesta del comune di Roburent di collegamenti nei giorni festivi a beneficio dell'utenza turistica, sono state istituite alcune corse, predisponendo contestualmente uno studio di riorganizzazione dei servizi dell'area, che è ancora in fase di validazione.

Dal 1 gennaio 2020 è stato inoltre inserito nel Contratto del Consorzio Granda Bus il servizio in Alta Val Varaita precedentemente gestito dall'unione Montana nell'ambito delle aree a domanda debole. Tale operazione è preliminare alla possibilità di riorganizzare il servizio dell'intera Val Varaita, con potenziamento del numero di corse tra Sampeyre e Verzuolo in coincidenza per Cuneo e Saluzzo, e integrazione del servizio con i collegamenti in alta valle tra Sampeyre, Pontechianale e Bellino, con frequenza più ridotta.

Anche nelle altre vallate del Saluzzese (valli Po e Infernotto) è allo studio un progetto di integrazione dei servizi con l'istituzione di collegamenti orari da Paesana e da Bagnolo per Saluzzo, con interscambio a Revello, e un coordinamento dei servizi da e per Cavour- Pinerolo.

3.2.4.3. Revisione aree a domanda debole

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

Sono allo studio soluzioni alternative nella modalità di fornitura del servizio, da sperimentare in aree campione, curando la collaborazione con le Unioni Montane e i Comuni ad oggi delegati a gestire i contratti di servizio in subdelega

Tale attività segue gli indirizzi tracciati negli ultimi anni dalla "SNAI – Strategia Nazionale Aree Interne", progetto del Ministero dello Sviluppo Economico che opera in Provincia di Cuneo sull'area pilota delle Valli Maira e Grana, che ha visto la collaborazione dell'Agenzia nella definizione degli obiettivi relativi alla mobilità. In quest'area, a seguito dei lavori con il tavolo tecnico della SNAI sulla Valle Maira, nel maggio 2018 è stata attuata una riorganizzazione della linea extraurbana Cuneo-Acceglio, al fine di migliorare l'accessibilità di base alla vallata, con il potenziamento del servizio sulla tratta Dronero-Acceglio, l'integrazione dei servizi con la linea esistente sulla tratta Cuneo-Dronero, la revisione dell'offerta nelle giornate festive e nel periodo estivo, al fine di intercettare la domanda di mobilità con scopo turistico.

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

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

Per quanto riguarda il Bacino Sud Est è in dirittura d'arrivo la presentazione della nuova rete dei servizi alle amministrazioni locali. Nel mese di agosto 2020 il Consorzio COAS ha trasmesso la versione definitiva del Progetto da condividere con gli EE.LL.

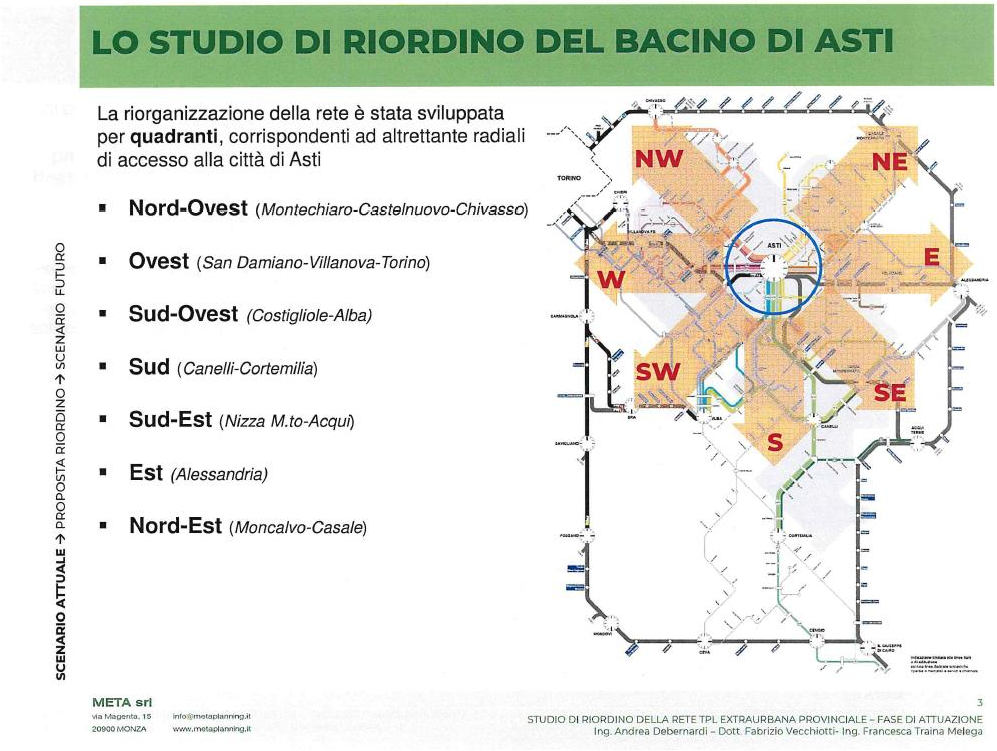


Figura 9 - Studio di riordino del Bacino di Asti

La situazione di emergenza ha rallentato tale fase di lavoro, tuttavia nel 2021 è proseguita l'interlocuzione con la Provincia di Asti e con i soggetti interessati per addivenire al completamento del progetto.

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

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

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

L'Agenzia in collaborazione con Citec Italia srl, nell'ambito del progetto europeo TVA ha condotto un'analisi della domanda e offerta nell'Ossola con lo scopo di proporre una revisione della rete oggi esistente tra Verbania, Domodossola e le valli attigue. Le risultanze dello studio sono state condivise con gli operatori del trasporto pubblico e con gli Enti territorialmente interessati. Si sono avanzate le prime ipotesi di rimodulazione degli orari e di miglioramento delle coincidenze gomma – ferro.

È stato svolto un lavoro di analisi della domanda e dell'offerta del trasporto pubblico locale nella provincia del Verbano Cusio Ossola, con particolare attenzione alle valli ossolane. Tale analisi sarà la base per la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale della provincia.

3.2.7. Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

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

- Si è conclusa l'azioni monitoraggio della mobilità ciclabile all'interno del progetto ViVO finanziato dal Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola casa-lavoro (c.d. "Collegato ambientale"). Il ruolo dell'Agenzia nell'abito del progetto è di supporto tecnico al Patto Territoriale Zona Ovest e al Comune di Collegno. In particolare la struttura dell'Agenzia ha monitorato l'uso delle biciclette pieghevoli in combinazione con l'uso del trasporto pubblico, delle biciclette elettriche e delle bicilette muscolari acquistate attraverso la concessione di un contributo per l'acquisto. Il monitoraggio degli spostamenti permette di individuare le origini e destinazioni più frequenti ed evidenziare le criticità dell'offerta infrastrutturale e dei servizi. Il monitoraggio si è concluso a marzo 2021, i risultati sono stati pubblicati sul sito dell'Agenzia.
- Partecipazione ai **tavoli di coordinamento** a livello metropolitano per lo sviluppo di azioni di mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla ciclabilità. Nel corso del 2021 l'Agenzia ha supportato, fornendo dati e documentazioni specifiche, la Regione Piemonte nell'avvio della progettazione dei ciclopostegi delle stazioni ferroviarie di Asti e Alessandria.
- Coordinamento e partecipazione tavolo sulla micromobilità per l'area metropolitana di Torino focalizzando la propria attività sulla diffusione e l'omogeneizzazione dei servizi in sharing nei comuni della prima cintura di Torino.
- Partecipazione ai gruppi di lavoro, definiti territorialmente, per la realizzazione delle progettazioni finanziate dalla Strategia Nazionale Aree Interne. I territori piemontesi individuati dalla strategia sono Val Maira, Valli dell'Alta Ossola, Valli di Lanzo, Valle Bormida. L'Agenzia propone soluzioni di mobilità e revisione delle reti di TPL.
- Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est, contributo alla revisione dei sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese.

Tali attività sono previste nel PEG 2021 all'obiettivo **1.III - Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile** e in particolare nelle seguenti attività:

- **Attività 5** - Pianificazione servizi di trasporto nelle Aree a Domanda Debole, istituzione servizi a chiamata e partecipazione a tavoli territoriali
- **Attività 6** - Intermodalità TPL/BICI
- **Attività 7** – Sharing mobility

3.2.8. Cooperazione internazionale

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

- **CO&GO** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia-Francia che ha l'obiettivo di rendere più sostenibile la mobilità e più accessibili le zone maggiormente disagiate e periferiche nell'area transfrontaliera, attraverso la condivisione dei percorsi in auto (carpooling). In particolare, per quanto di propria competenza all'interno del progetto, nel corso del 1° 2021 sono state avviate le azioni a supporto della sperimentazione del carpooling. In qualità di soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino, l'Agenzia ha partecipato attivamente alla definizione delle fermate dedicate al carpooling, sono stati individuati con i Comuni aderenti alla sperimentazione i punti di salita e discesa dei passeggeri degli equipaggi di carpooling, al fine di facilitare l'incontro tra domanda e offerta e per promuovere tale modalità di mobilità sostenibile. Sono stati acquistati e istallati totem e paline per l'identificazione delle aree di fermata per gli equipaggi di carpooling.
- **TVA** è un progetto transfrontaliero INTERREG Italia-Svizzera che ha l'obiettivo di consolidare il servizio ferroviario sulla linea Domodossola – Iselle –Briga e di migliorare la mobilità transfrontaliera su tale linea proponendo soluzioni di mobilità pubblica ecosostenibili, integrate ed efficienti. Nel corso del primo semestre 2021 sono stati ridefiniti alcuni orari del TPL per

garantire una migliore coincidenza fra sistemi di trasporto differenti. Sono stati prodotti e diffusi sui territori numerosi materiali di promozione del TPL, alcuni di semplice comunicazione dell'offerta e altri di promozione del TPL come modalità di trasporto possibile in ambito turistico e escursionistico. Il materiale è stato predisposto sia per l'orario estivo sia per l'orario invernale. Il progetto si è concluso a ottobre 2021 con la partecipazione all'evento di chiusura.

- **MOBILAB** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull'offerta e sui comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano le Valli di Lanzo e del Canavese. Operativamente l'Agenzia ha avviato un'indagine della mobilità sui territori italiani di progetto. L'indagine si è conclusa a fine 2020, e nei primi mesi del 2021 sono stati elaborati ed analizzati i dati raccolti. Sempre nello stesso periodo sono stati avviati incontri specifici per progettare le azioni di mobilità sostenibile previste dal progetto.
- **Cuore dinamico** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull'offerta e sui comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano la Valle di Susa e la Val Chisone. L'Agenzia è coinvolta nel progetto come soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino. Operativamente l'Agenzia ha avviato un'indagine della mobilità sui territori italiani di progetto. L'indagine si è conclusa a fine 2020, e nei primi mesi del 2021 sono stati elaborati ed analizzati i dati raccolti. Sempre nello stesso periodo sono stati avviati incontri specifici per progettare le azioni di mobilità sostenibile previste dal progetto.
- **Network europeo EMTA:** l'Agenzia partecipa costantemente ai lavori e ai meeting dell'associazione europea delle autorità dei trasporti metropolitani confrontandosi e condividendo le esperienze e le buone pratiche al fine di un continuo miglioramento. Il general meeting autunnale a cui rappresentanti dell'Agenzia hanno partecipato si è svolto nel mese di novembre a Copenaghen, in tale sezione son stati affrontati i temi:
  - Covid-19: simulation of the evolution of public transport use after the health crisis
  - "PTAs and the strategic challenges of Covid, Carbon, Fares, Digital Services and Space"

Tali attività sono previste nel PEG 2021 all'obiettivo **1.III - Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile** e in particolare nelle seguenti attività:

- **Attività 1** - Progetto Co&Go – Condivisione e Governance
- **Attività 2** - Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità
- ecologica tra l'Ossola e il Vallese
- **Attività 3** - Progetto MOBILAB
- **Attività 4** - Progetto CUORE DINAMICO

3.3. Potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole a seguito della pandemia

L'anno 2021 è stato caratterizzato dall'emergenza epidemiologica da virus SARS-COV-2 e dalle ricadute di tale emergenza sui servizi erogati, in particolare per quanto riguarda la necessità di soddisfare le esigenze di mobilità degli studenti a fronte di un contesto in continuo mutamento nell'organizzazione didattica e nelle misure sanitarie di prevenzione.

L'Agenzia è stata coinvolta fin dal dicembre 2020 nella redazione del documento "Piano Operativo AS 2020-2021 periodo Gennaio – Giugno 2021", a seguito dell'attività dei tavoli prefettizi istituiti con il DPCM 3/12/2020, al fine di definire l'offerta di TPL potenziata per soddisfare la mobilità studentesca e le misure di accompagnamento agli interventi di potenziamento, tali da mitigare le criticità potenziali. Tale documento è stato più volte aggiornato nel corso dell'anno, sulla base delle variazioni nello

scenario in essere (come descritto in dettaglio nei paragrafi successivi), al fine di fornire un coordinamento efficace tra il sistema di trasporto pubblico e quello scolastico.

Servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole

Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021

Anno Scolastico 2021-2022

27 luglio 2021


AMP
AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE

Servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole

Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021
Anno Scolastico 2021-2022

27 luglio 2021

AMP | Servizi di TPL per le scuole Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021 1/60

In particolare, l'anno scolastico 2020/21 da gennaio ad aprile ha visto alternarsi periodi di sospensione delle lezioni (con la conseguente riduzione al minimo dei servizi di TPL utilizzati dagli studenti) a periodi in cui era prevista il 50% dell'attività didattica in presenza in un unico turno (con limitazione al 50% dei posti disponibili sui mezzi). Dal 26 aprile, in Piemonte, il numero di studenti in presenza è stato incrementato al 70% del totale, pur mantenendo la limitazione di carico al 50% a bordo dei mezzi di TPL, richiedendo un incremento notevole nel numero di veicoli necessari per potenziare l'offerta.

In vista dell'avvio dell'anno scolastico 2021/2022, nelle more di ulteriori indirizzi di carattere operativo da parte del governo e delle valutazioni del Comitato tecnico scientifico sulla percentuale di riempimento da adottare a bordo dei mezzi di TPL, nel mese di luglio 2021 il tavolo prefettizio di coordinamento regionale ha dato mandato all'Agenzia di predisporre un piano per la ripresa delle lezioni, sulla base degli scenari esistenti.

L'Agenzia ha pertanto identificato il dimensionamento massimo dell'offerta di TPL attuabile in termini di corse aggiuntive, con l'effettuazione di un "turno unico" di lezioni e nella configurazione di orario adottata nello scorso anno scolastico. Il numero di posti offerti permetteva di trasportare tutti gli studenti nell'ipotesi di limitazione all'80% del riempimento degli autobus, mentre in caso di limitazione al 50% del riempimento avrebbe permesso di soddisfare la mobilità solamente del 70-80% degli studenti (come avvenuto da aprile a giugno 2021).

All'inizio del mese di settembre, avendo appurato che le indicazioni nel frattempo adottate dal governo prevedevano lo svolgimento interamente in presenza dell'attività didattica delle scuole di ogni ordine e grado e un coefficiente di riempimento pari all'80% per gli autobus in servizio di TPL, l'Agenzia ha verificato con le Aziende titolari dei Contratti di Servizio la programmazione dei servizi aggiuntivi effettivamente necessaria per garantire un servizio adeguato alle esigenze di mobilità degli studenti

degli Istituti secondari di Secondo Grado, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali.

Tali servizi sono stati oggetto di monitoraggio quotidiano, rendicontando all'Agenzia ogni corsa effettuata (relativa a servizi autorizzati o a servizi oggetto di variazione) comprensiva di targa del veicolo, km percorsi e numero di saliti, al fine di verificarne l'andamento e di recepire le modifiche effettuate con carattere di urgenza, anche a causa dell'adozione dell'orario provvisorio da parte degli Istituti Scolastici.

Il quadro aggiornato dei potenziamenti in vigore per l'anno scolastico 2021 autorizzati dall'Agenzia, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali, è stato riportato nel documento "Piano Operativo SETTEMBRE 2021 - Anno Scolastico 2021-2022 - Stato di attuazione", trasmesso alle Prefetture piemontesi con nota prot. n.10515 del 03/11/2021. Tale quadro ricomprendeva eventuali variazioni adottate, a fronte dei dati di monitoraggio rilevati e dopo verifiche congiunte, in particolare per quanto riguarda riduzioni o soppressioni dei servizi di potenziamento autorizzati, effettuate solo una volta trascorso un tempo sufficiente a verificare l'assestamento della domanda di mobilità scolastica e non.

Nel novembre 2021 è stata inoltre attivata una campagna straordinaria di rilevazione delle frequentazioni dei servizi di TPL piemontesi, includendo tra questi anche le corse di potenziamento attive al momento dei rilievi. Sono infatti stati rilevati i saliti e discesi da ogni veicolo nelle fermate principali del percorso, così da permettere di costruire una banca dati specifica utile per la programmazione del servizio e in previsione della fine dell'emergenza.

Il complesso dei servizi di potenziamento attivati nell'anno scolastico 2021/22 ha permesso di rispondere alle esigenze specifiche di trasporto emerse dagli Istituti, anche relativamente ad orari normalmente non serviti dal servizio di TPL perché caratterizzati da un'utenza marginale.

Laddove infatti si sono dovute istituire corse aggiuntive (al fine di trasportare l'utenza nei limiti di carico definiti e garantendo il massimo distanziamento possibile a bordo), le stesse sono state distribuite negli orari più utili per soddisfare la domanda di mobilità degli studenti: la soppressione di tali servizi, che avverrà necessariamente alla fine dell'emergenza una volta che non saranno più stanziate risorse dedicate, comporterà il ritorno ad uno schema di trasporto più rigido, dove il numero di corse disponibili è dimensionato in base al numero di studenti per ogni direttrice, e non è necessariamente pari al numero di ingressi e uscite definite degli istituti.

In questa situazione, pertanto, l'assenza di coordinamento negli orari di ingresso e uscita tra istituti diversi o la molteplicità di uscite differenziate da parte di un singolo istituto comporterà per gli studenti la necessità di adeguarsi all'orario della rete di trasporto eventualmente attendendo le corse successive, specialmente sulle direttrici meno frequentate dove l'offerta è minore.

3.3.1. Compensazione dei servizi aggiuntivi

La compensazione di tali servizi aggiuntivi è stata calcolata secondo i criteri definiti dalla Regione Piemonte con DGR n. 18-2698 del dicembre 2020, che prevede i criteri per la definizione dei corrispettivi massimi da riconoscere alle aziende di trasporto pubblico per i servizi aggiuntivi effettivamente erogati.

È previsto che si tenga conto dei seguenti parametri:

- corrispettivo chilometrico già corrisposto ai sensi del contratto di servizio in essere per i servizi ordinari;
- ricavi chilometrici medi certificati dalle aziende nella piattaforma dell'Osservatorio nazionale del Trasporto Pubblico Locale (TPL) per il 2018, ultimo anno disponibile. Tale riconoscimento è dovuto in quanto, per la natura stessa di questi servizi aggiuntivi, non si prevede di aumentare l'offerta in posti*km, e quindi i ricavi, ma gli stessi, a causa delle limitazioni imposte, vengono solo suddivisi su più mezzi;

- riconoscimento delle percorrenze effettive e dei costi derivanti dalla messa in esercizio di un numero di mezzi supplementare.

In particolare, il corrispettivo massimo giornaliero riconoscibile da AMP all'azienda di TPL per la messa in esercizio di un mezzo ulteriore rispetto a quelli programmati prima del Covid (Cmax) è calcolato come:

$$Cmax = (C€/km + R€/km) * Pkm$$

in cui:

- C€/km rappresenta il corrispettivo in €/km ricavabile da ciascun contratto per modalità utilizzata per svolgere il servizio aggiuntivo;
- R€/km rappresenta il ricavo medio annuo/km per contratto (rilevabile dall'Osservatorio nazionale TPL relativo all'anno 2018) in quanto tali servizi non prevedono maggiori ricavi ma semplicemente una suddivisione degli stessi su più mezzi;
- Pkm percorrenza giornaliera del servizio aggiuntivo in vetture/km.

Per i servizi aggiuntivi che prevedono una produzione chilometrica giornaliera (comprese le corse di ritorno e di riposizionamento) insufficiente a coprire i costi per la vestizione del turno, AMP è autorizzata a riconoscere una produzione giornaliera pari a 100 km per i servizi urbani e 140 km per quelli extraurbani, sino ad un massimo di Euro 320 autobus/giorno (IVA esclusa).

La differenza dei chilometri "garantiti" è volta a riconoscere le diverse velocità commerciale e organizzazione del servizio urbano e di quello extraurbano.

L'applicazione di tale clausola di "garanzia" doveva essere espressamente richiesta dall'azienda che doveva altresì certificare le modalità operative con cui è stato svolto il servizio (personale in straordinario o ricorso a noleggio esterno o altro) e la quota di costo fisso non coperto dal calcolo analitico applicando la formula sopra riportata.

Le risorse per il finanziamento fino al 31/12/2021 dei servizi di potenziamento autorizzati sono state impegnate con Determinazioni dell'Agenzia numeri 575-585 del 5 e 6 ottobre 2021, n.587 del 7/10 e 590 dell'8/10.

3.3.2. Anno Scolastico 2020-2021

3.3.2.1. Programmazione del servizio alla luce del contesto normativo e sanitario

L'anno scolastico 2020/2021 ha visto susseguirsi numerose variazioni nell'assetto dei trasporti e dell'organizzazione didattica, al variare del contesto sanitario e della normativa predisposta a livello nazionale e regionale.

In particolare, per gli studenti piemontesi, l'inizio delle lezioni a **settembre 2020** ha visto il rientro in classe in presenza di tutti gli studenti (a parte eventuali esigenze logistiche dei singoli istituti, che hanno richiesto di adottare una didattica mista diminuendo il numero di studenti in presenza). In tale contesto, il trasporto pubblico era soggetto ad una limitazione di carico con riempimento dei mezzi non superiore all' 80% dei posti consentiti dalla carta di circolazione. Le aziende di TPL pertanto avevano provveduto a potenziare le linee più utilizzate, al fine di garantire un'offerta di posti sufficiente a trasportare tutti gli studenti.

A fronte della crescita dei contagi, dal mese di **novembre** (con il DPCM del 3/11/2020) le lezioni in presenza degli Istituti secondari (ad eccezione della prima classe della secondaria di primo grado) sono

state sospese, e la soglia di riempimento massimo degli autobus è stata abbassata al 50% dei posti previsti dalla carta di circolazione rispetto all'80% di settembre/ottobre.

A **dicembre**, con il DPCM 3/12/2020, si è attivato il lavoro dei tavoli di coordinamento presso le prefetture, al fine di garantire dal 7 gennaio 2021 l'attività didattica in presenza al 75% della popolazione studentesca delle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado (nonostante la limitazione al 50% del riempimento dei veicoli di TPL). I tavoli, presieduti dai Prefetti, hanno operato "*per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, in funzione della disponibilità di mezzi di trasporto a tal fine utilizzabili, volto ad agevolare la frequenza scolastica anche in considerazione del carico derivante dal rientro in classe di tutti gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado. […] All'esito dei lavori del tavolo, il Prefetto redige un documento operativo sulla base del quale le amministrazioni coinvolte nel coordinamento adottano tutte le misure di rispettiva competenza.*"

Su questa base è pertanto stato redatto il "Piano Operativo AS 2020-2021 periodo gennaio – giugno 2021 Prima fase" trasmesso dall'Agenzia il 23 dicembre 2020, e recepito dai Prefetti nei propri documenti operativi.

Successivamente, con ordinanza del Ministro della Salute del **24 dicembre**, la previsione di rientro in presenza da gennaio è stata ridotta al 50% della popolazione studentesca. Si è pertanto reso necessario rivedere il servizio previsto nei documenti operativi predisposti dai Prefetti, poiché la domanda di mobilità generata dalla ripresa in presenza del 50% degli studenti poteva essere soddisfatta utilizzando la rete di base con opportuni potenziamenti (ove necessario), senza dover ricorrere ad un doppio turno di lezioni.

Enti e aziende hanno pertanto predisposto il servizio da **gennaio** analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare tutta l'utenza, pur con la limitazione al 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

È stato quindi redatto un nuovo documento, denominato "Piano Operativo AS 2020-2021 periodo gennaio – giugno 2021 Seconda fase" e trasmesso in data 14/01/2021, che prevedeva il 50% dell'attività didattica in presenza in un unico turno (con limitazione al 50% dei posti disponibili sui mezzi).

Tale documento comprendeva anche alcune misure di accompagnamento agli interventi di potenziamento del servizio, quali l'individuazione di più stalli di fermata, anche provvisori, nei pressi delle scuole e il prolungamento fino agli istituti scolastici ("giri scuola") dei servizi extraurbani che normalmente prevedevano l'interscambio con la rete urbana.

Il servizio così predisposto è stato effettivamente adottato dal **18 gennaio 2021**, continuando parallelamente il lavoro dei tavoli di coordinamento al fine di verificare e risolvere eventuali criticità.

A fronte di un nuovo aumento dei contagi e del successivo ingresso del Piemonte in "zona rossa", con ordinanza della Regione Piemonte n.33 del 5/03/2021 è stata nuovamente disposta la sospensione dell'attività didattica in presenza per le scuole piemontesi, con decorrenza dall'**8 marzo**.

La ripresa delle lezioni in presenza, **dal 12 aprile** (19 aprile per la sola Provincia di Cuneo) ha visto un'organizzazione analoga a quella messa in atto nei mesi di gennaio e febbraio, con il 50% degli studenti in presenza e una limitazione al 50% del riempimento dei mezzi di TPL.

Successivamente, con Decreto Legge n.52 del 22 aprile 2021, è stato previsto un incremento del numero di studenti in presenza per le zone gialle e arancioni (come il Piemonte in tale periodo), garantendo dal **26 aprile** le attività didattiche in presenza ad almeno il 70% degli studenti, fino al 100%.

In Piemonte, in sede di tavolo prefettizio di coordinamento regionale, valutati tutti gli impatti delle nuove previsioni normative sul sistema scolastico e dei trasporti, è stato convenuto di fissare, in via precauzionale, il limite di frequenza al 70%, come punto di equilibrio tra le diverse esigenze.

L'eventuale incremento del numero di studenti in presenza è stato subordinato, laddove le condizioni lo rendessero possibile, alle valutazioni del tavolo di coordinamento, a fronte dei risultati dei monitoraggi quotidiani dei contagi e delle criticità nei trasporti.

L'incremento di studenti, con il mantenimento delle limitazioni al 50% del riempimento degli autobus, ha richiesto alle Aziende di TPL di mettere in atto un potenziamento ulteriore del servizio, incrementando il numero di veicoli utilizzati anche oltre al dimensionamento fisico del proprio parco, tramite subaffidamenti a società di noleggio.

Il numero di servizi programmati dal 26 aprile ha rappresentato pertanto il massimo sforzo possibile da parte del sistema di trasporti, costituendo il dimensionamento massimo dell'offerta di TPL anche per l'anno scolastico successivo.

In realtà, diversi servizi tra quelli programmati non sono stati poi effettivamente eserciti o sono stati ridotti nel corso delle settimane, a fronte dei ridotti numeri di studenti presenti: le aziende di TPL hanno infatti svolto un monitoraggio capillare, volto a garantire un servizio adeguato all'utenza effettiva, che in molti casi era inferiore alle attese. Tale situazione può essere motivata sia dalla riduzione del numero di studenti che utilizzano il TPL per raggiungere la scuola (per motivi precauzionali e per l'utilizzo di mezzi alternativi), sia dalla differenza tra studenti previsti a scuola e quelli effettivamente presenti: il tasso di non presenza registrato dai dati di monitoraggio raccolti quotidianamente dall'Ufficio Scolastico Regionale è pari all'11% su base regionale.

Nelle settimane successive al 26 aprile, i tavoli di coordinamento regionale e provinciali hanno pertanto concesso agli istituti che ne hanno fatto richiesta di incrementare l'attività didattica in presenza, al fine di sfruttare a pieno l'offerta di TPL altrimenti destinata a ridursi. Tale situazione ha visto alcune differenze nelle diverse province, alla luce delle specificità di ogni singolo territorio.

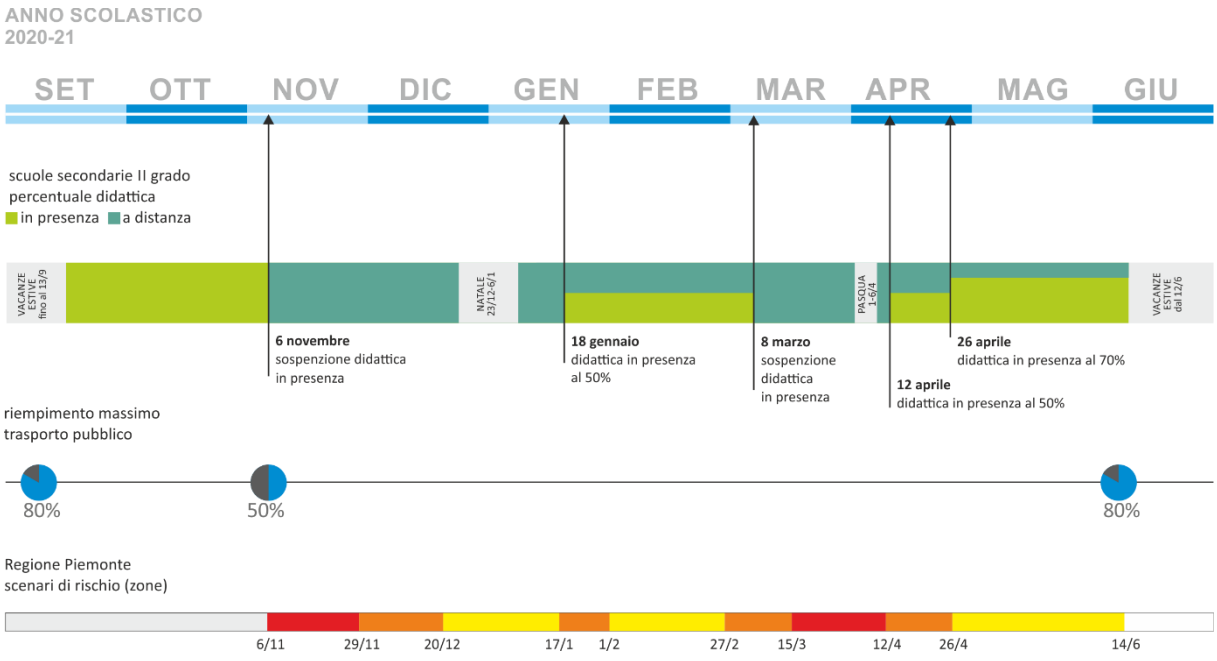


Figura 10 - AS 2020-21. Schema percentuale di didattica in presenza, riempimento massimo trasporto pubblico e scenari di rischio della regione Piemonte

3.3.2.2. Presenze studenti

Su richiesta di AMP, l'Ufficio Scolastico Regionale ha fornito a partire dal 26 aprile i dati relativi alla programmazione delle scuole e di presenza degli studenti sul territorio piemontese[3]. Tali dati sono rilevanti in quanto offrono un quadro completo del numero di studenti iscritti e, giorno per giorno, del numero di studenti previsti in presenza e del numero di studenti effettivamente presenti nelle scuole.

In valori assoluti gli iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi sono circa 177.300, di cui erano previsti nella didattica in presenza in media 122.300 studenti.

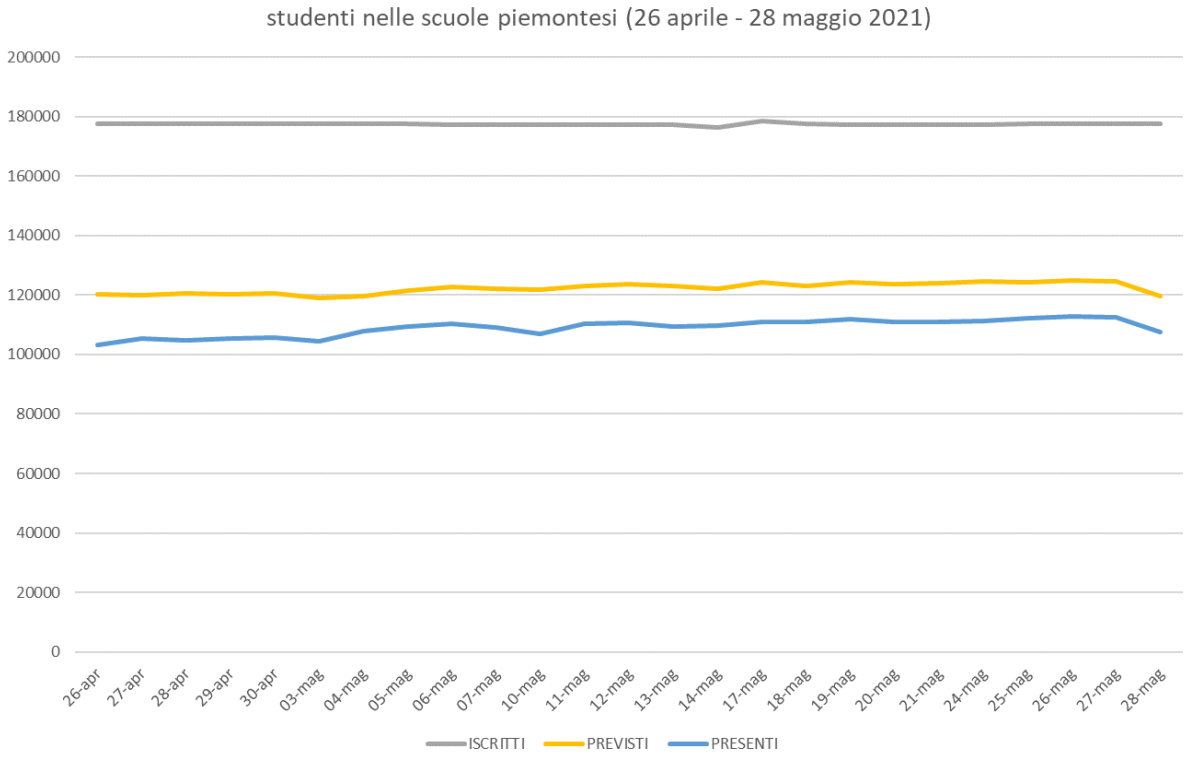


Figura 11 - Numero di studenti iscritti, previsti e presenti nelle scuole piemontesi dal 26 aprile al 28 maggio, sabati esclusi (dati Ufficio Scolastico Regionale)

Dal grafico seguente si vede come, in media, a livello regionale la percentuale di studenti prevista in presenza ("studenti previsti") sia leggermente cresciuta dal 68% di aprile al 70% di fine maggio, raggiungendo la soglia obiettivo concordata. Solo 75 scuole su 207, circa un quarto, hanno programmato una didattica in presenza pari o superiore al 70% in media sull'intero periodo

Per quanto riguarda le presenze ("studenti presenti"), dopo la prima settimana la percentuale di studenti che si sono effettivamente recati a scuola al netto delle eventuali assenze si attesta tra il 60 e il 63%, seguendo in modo costante l'andamento del numero di studenti previsto in classe. Delle 207 scuole piemontesi, solo 31 hanno una media di presenze superiore al 70% mentre 14 hanno una media inferiore al 50%.

[3] Nei grafici non sono inseriti i dati relativi alle ultime due settimane di scuola in quanto non ancora consolidati

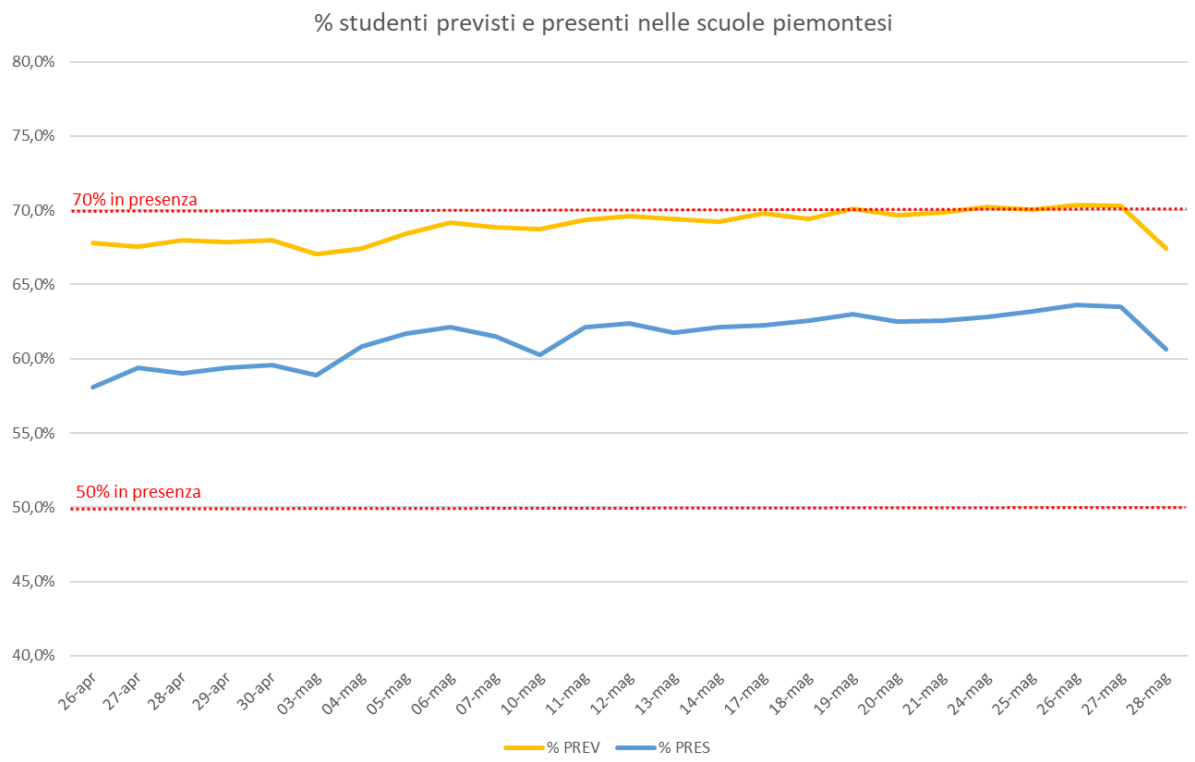


Figura 12 - Percentuale di studenti previsti e presenti nelle scuole piemontesi dal 26 aprile al 28 maggio, sabati esclusi (dati Ufficio Scolastico Regionale)

L'Agenzia, grazie al coordinamento con l'ufficio scolastico Regionale, ha acquisito i dati relativi agli iscritti previsti nell'anno scolastico successivo, 2021/22, al fine di confrontarli con quelli dell'anno precedente e identificare le variazioni più significative, che potrebbero richiedere interventi alla rete di TPL per garantire un'offerta adeguata. Tale attività, unita all'analisi dei dati di mobilità degli studenti eventualmente raccolti dai singoli istituti, ha permesso di coordinare al meglio il sistema di trasporti con quello scolastico.

In particolare, si sottolinea l'importanza del coordinamento a livello locale tra Istituti scolastici e sistema di trasporti, specialmente laddove sorgano esigenze di variazione agli orari rispetto a quanto attuato nell'anno scolastico precedente. Eventuali interventi di modifica non verificati in sede di tavolo di coordinamento provinciale potrebbero portare a disservizi e non garantire il trasporto degli studenti interessati.

3.3.2.3. Criticità segnalate

Il monitoraggio effettuato dall'Ufficio Scolastico Regionale a partire dal 26 aprile 2021 prevedeva anche la possibilità di segnalare eventuali elementi di criticità riscontrati dalle scuole. AMP ha verificato le segnalazioni ricevute (periodo 26/04 – 11/06), intervenendo in collaborazione con le aziende dove necessario.

Sulle 207 scuole, 38 hanno effettuato almeno una segnalazione di criticità mentre 169 non hanno effettuato segnalazioni.

La maggior parte delle segnalazioni riguardano gli assembramenti sia all'interno dei mezzi (32 scuole) sia nelle fermate e stazioni o all'esterno della scuola (15 scuole). Un numero minore di segnalazioni riguarda invece criticità legate all'assenza o alla non adatta organizzazione dei servizi (9 scuole).

PROVINCIA	TOTALE SCUOLE	SCUOLE CHE HANNO EFFETTUATO SEGNALAZIONI	SCUOLE CHE HANNO SEGNALATO RITARDI	SCUOLE CHE HANNO SEGNALATO ASSEMBRAMENTI ESTERNO	SCUOLE CHE HANNO SEGNALATO MANCANZA SERVIZI	SCUOLE CHE HANNO SEGNALATO ASSEMBRAMENTO MEZZI
AL	18	2		1		2
AT	11					
BI	6					
CN	27	8		3	1	6
NO	19	4	1	1		4
TO	106	23		10	8	19
VB	11					
VC	9	1				1
TOTALE	**207**	**38**	**1**	**15**	**9**	**32**

Tabella 4 - Segnalazioni da parte delle scuole

Per quanto riguarda le segnalazioni sulla mancanza di servizi si è intervenuti puntualmente, dove necessario, intervenendo sui programmi di esercizio, modificando gli orari e i percorsi delle corse o inserendo servizi aggiuntivi.

Per quanto riguarda invece gli assembramenti all'interno dei mezzi, AMP e le aziende hanno effettuato le opportune verifiche a seguito di ogni segnalazione. In linea generale, non sono state rilevate violazioni dei carichi massimi ammessi sui mezzi. Come riscontrato nel corso di tutte le fasi di emergenza, è emersa la sostanziale differenza tra l'assembramento percepito (cioè la sensazione di insicurezza dell'utente del trasporto pubblico dovuta alla presenza di altri viaggiatori nello stesso mezzo) e l'assembramento reale (cioè il superamento dei limiti imposti dalla normativa).

Rispetto alle segnalazioni, a fronte dei casi di affollamento reale, e in molti casi anche per quelli percepiti, si è cercato di intervenire con differenti approcci a seconda del sistema di trasporto:

- per i servizi ferroviari con il monitoraggio continuo giornaliero da parte dei capitreno e garantendo sui treni più a rischio le massime composizioni disponibili e quindi una offerta elevata di posti
- per i servizi extraurbani, il monitoraggio continuo da parte degli autisti del numero di studenti a bordo è facilitato (nella gran parte delle Aziende) dall'ingresso controllato dalla porta anteriore; questo permette di evitare in partenza la salita di un numero di utenti superiore ai limiti previsti, e di intervenire sulle situazioni di criticità, sia in tempo reale (dove possibile), sia programmando variazioni all'offerta dalle corse successive.
- per i servizi urbani di Torino, come in tutte le grandi città, la rete è composta da linee a servizio della mobilità generale e non dedicate specificamente agli Istituti scolastici; pertanto, il servizio è organizzato impostando la frequenza dei passaggi nelle diverse fasce orarie, rendendo difficoltoso programmare in modo puntuale, anche dove vengono effettuati i potenziamenti, i passaggi coordinandoli con gli orari delle scuole. Inoltre, la possibilità di salire a bordo da più porte e il numero elevato di mezzi circolanti fa sì che attualmente la verifica dell'effettivo affollamento venga fatta non sul singolo veicolo ma in modo cumulato per linea: il rispetto delle limitazioni di carico nei fatti è oggi delegato all'utenza, che in caso di affollamento a bordo all'arrivo in fermata deve attendere la corsa successiva, qualora il veicolo non offra posti sufficienti.

3.3.3. Anno Scolastico 2021-2022

3.3.3.1. Scenari previsti nel mese di luglio 2021 e definizione della proposta di Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022

In vista dell'avvio dell'anno scolastico 2021/2022, nelle more di ulteriori indirizzi di carattere operativo da parte del governo e delle valutazioni del Comitato tecnico scientifico sulla percentuale di riempimento da adottare a bordo dei mezzi di TPL, nel mese di luglio 2021 il tavolo prefettizio di coordinamento regionale ha dato mandato all'Agenzia di predisporre un piano per la ripresa delle lezioni, sulla base degli scenari esistenti, in continuità con quanto già effettuato nel mese di gennaio 2021 per l'anno scolastico precedente.

L'Agenzia ha pertanto redatto il documento "Servizi di trasporto pubblico locale per le scuole - Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022", che contiene il dimensionamento massimo dell'offerta di TPL attuabile in termini di corse aggiuntive; il numero di posti offerti (indicativo di quanti studenti possono essere trasportati) corrispondenti a tale offerta variava invece secondo due scenari differenti:

1. limitazione all'80% del riempimento degli autobus (come previsto in tale momento per la zona bianca): dai dati dell'anno precedente, in assenza di modifiche agli orari degli Istituti e di variazioni significative nel numero di studenti per direttrice, il numero di posti offerti è **sufficiente a trasportare il 100% degli studenti in presenza**;

2. limitazione al 50% del riempimento degli autobus (come previsto in tale momento per la zona gialla, arancione e rossa): le valutazioni effettuate a partire dal servizio offerto nel mese di aprile/maggio 2021 hanno consentito di stimare che il potenziamento identificato **permette di trasportare il 70-80% degli studenti in presenza**. La quota di studenti in presenza poteva prevedere variazioni in rialzo (anche fino al 100%) a seconda dei contesti territoriali, come era già avvenuto nei mesi di maggio e giugno, alla luce dell'effettivo utilizzo del TPL da parte degli studenti in base ai risultati del monitoraggio quotidiano dell'offerta di trasporto attuato dalle aziende.

La proposta di servizio prevedeva l'effettuazione di un "turno unico" di lezioni, nella configurazione di orario adottata nel precedente anno scolastico (al netto degli scaglionamenti in ingresso e uscita e delle eccezioni già messe in atto dai singoli Istituti). Non è stata considerata l'ipotesi di istituzione di un doppio turno di lezioni per raggiungere il 100% di studenti in presenza (anche a fronte di limitazione della capacità del 50% sui mezzi dovuta ad un'eventuale passaggio in zona gialla) in virtù delle difficoltà organizzative emerse durante i lavori dei tavoli prefettizi da parte del sistema scolastico, e alla luce delle difficoltà manifestate dalle aziende nel riorganizzare l'esercizio in modo strutturale per passare da turno unico a doppio turno in corso d'opera, con il poco preavviso concesso dalla necessità di interventi rapidi per la gestione della pandemia.

La proposta dell'Agenzia contenuta in tale piano è stata presentata al Tavolo di Coordinamento Regionale in data 28/07/2021, ricevendo unanime condivisione nelle sue linee che prevedevano, in analogia al precedente anno scolastico, il potenziamento dei servizi di trasporto locale attraverso il ricorso a servizi aggiuntivi; successivamente è stata trasmessa alle Aziende di TPL e analizzata in dettaglio dai tavoli di coordinamento provinciali, coinvolgendo gli Istituti scolastici per verificare esigenze puntuali a partire dall'assetto di rete già condiviso.

Il piano così definito è stato validato dal Tavolo di Coordinamento regionale del 31/08/2021, divenendo la base dei documenti operativi emanati dalle Prefetture ai sensi dell'art. 58, comma 4 sexies, del DL 73/2021 convertito con modificazioni dalla Legge 106/2021.

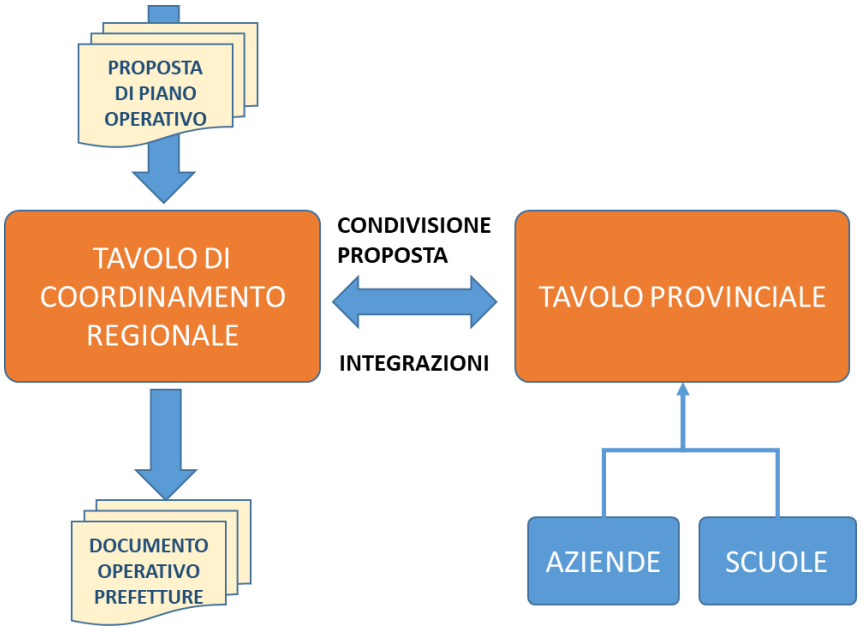


Figura 13 - Processo di condivisione del Piano

3.3.3.2. Aggiornamento del contesto normativo per l'anno scolastico 2021/22 e definizione del servizio effettivo

Le misure di contenimento sui servizi di TPL nella versione in vigore al settembre 2021 sono state introdotte dalle Linee Guida approvate in conferenza unificata il 30/08/20 e allegate al DPCM del 07/09/2020 (Allegato 15).

Nel testo del 2020 si indica che "*L'Aumento delle corse dei mezzi di trasporto, soprattutto durante le ore di punta, è fortemente auspicabile anche mediante gli strumenti previsti dalle recenti norme sopra richiamate. Tali servizi aggiuntivi, ove dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione per assicurare il servizio con l'avvio dell'anno scolastico, sulla base di un piano che tenga conto del numero di utenti e degli orari di ingresso e di uscita dagli istituti scolastici, sono considerati come essenziali anche ai fini del finanziamento ...*"

Più avanti, a proposito del TPL, si introduce la limitazione esplicita del carico massimo consentito dell'80% ("*E' consentito, nel caso in cui le altre misure non siano sufficienti ad assicurare il regolare servizio di trasporto pubblico, anche extraurbano, ed in considerazione delle evidenze scientifiche sull'assunto dei tempi di permanenza medi dei passeggeri indicati dai dati disponibili, un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all' 80% dei posti consentiti dalla carta di circolazione dei mezzi stessi, prevedendo una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti*").

Il finanziamento di tali servizi aggiuntivi è stato introdotto successivamente, in sede di conversione del DL 14 agosto 2020, n. 104 con la Legge 13 ottobre 2020, n. 126, che ha previsto la possibilità di usare il Fondo (istituito con DL 34/2020) anche per "*il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità*". (art.44 comma 1 del DL 14 agosto 2020, n. 104 - come modificato in sede di conversione dalla Legge 13 ottobre 2020, n. 126)

In tale occasione, pertanto, il finanziamento dei servizi aggiuntivi era vincolato alla verifica del superamento delle percentuali di riempimento da parte delle corse interessate nel periodo pre-COVID. Tale riferimento esplicito al superamento delle percentuali di riempimento è stato inserito nei rifinanziamenti successivi del fondo, ma è stato invece rimosso nell'ultimo riferimento normativo (articolo 51 del decreto-legge n. 73 del 25/05/2021).

La formulazione in vigore a fine 2021 prevede infatti che "*in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID- 19, la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e' incrementata di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35*".

Il finanziamento dei servizi non viene quindi più vincolato all'effettivo superamento dei carichi, ma anzi si fa riferimento agli esiti dei tavoli prefettizi.

Inoltre, le "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico", adottate con ordinanza emanata il 30/08/2021 dal Ministro della Salute di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile", riportano che "*Tali servizi aggiuntivi, ove dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione e Provincia autonoma, ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del decreto legge n. 73/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 106/2021, sono considerati essenziali per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19.*"

Si è pertanto reso necessario aggiornare le previsioni di potenziamento contenute nel Piano Operativo presentato al Tavolo di Coordinamento Regionale in data 28/07/2021, al fine di identificare i servizi indispensabili da autorizzare alla luce dello scenario effettivo che nel frattempo si è delineato.

L'art. 1, D.L. 6 agosto 2021, n. 111, infatti, ha espressamente stabilito che, nell'anno scolastico 2021-2022, al fine di assicurare il valore della scuola come comunità e di tutelare la sfera sociale e psico-affettiva della popolazione scolastica, sull'intero territorio l'attività scolastica e didattica della scuola dell'infanzia, della scuola primaria e della scuola secondaria di primo e secondo grado sono svolti in presenza.

L'Ordinanza del Ministero della Salute del 30 agosto 2021 ha inoltre previsto, come già citato, che per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico si applichi un coefficiente di riempimento pari all'80% per la zona bianca e gialla.

Si è configurata pertanto la situazione prevista come primo scenario nel Piano Operativo redatto dall'Agenzia, con il rientro in presenza per il totale della popolazione scolastica e un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all'80% dei posti indicati sulla carta di circolazione.

L'Agenzia ha pertanto verificato con le Aziende titolari dei Contratti di Servizio, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali, il quadro effettivo dei servizi programmati per l'avvio delle lezioni dal 13 settembre, al fine di garantire un servizio adeguato alle esigenze di mobilità degli studenti degli Istituti secondari di Secondo Grado, alla luce dei dati rilevati nello scorso anno scolastico e della domanda storica sulle linee interessate.

Tali servizi sono stati autorizzati con determinazioni dell'Agenzia numeri dal 507 al 520 del 10/09 e 13/09/2021 (più la determinazione n.551 del 28/09), in cui si faceva obbligo alle aziende di svolgere con regolarità i servizi aggiuntivi programmati, attivando però con tempestività eventuali variazioni all'esercizio (relative all'incremento di corse o alla modifica di percorsi e orari) necessarie per

soddisfare in modo più adeguato le esigenze di mobilità degli studenti. Rispetto alla Proposta di Piano operativo redatta nel mese di luglio, si ha avuto una riduzione del numero di corse previste e dei chilometri complessivi di produzione[4]. In tale occasione infatti si era dimensionato il servizio massimo che poteva essere attuato dalle aziende, al fine di soddisfare la domanda di mobilità degli studenti anche nello scenario meno favorevole (che prevedeva la limitazione al 50% dei posti a bordo degli autobus). I successivi approfondimenti con le Aziende hanno invece definito la configurazione di esercizio necessaria e sufficiente nello scenario effettivo, che ha permesso di limitare su alcune tratte le corse aggiuntive necessarie.

Il quadro aggiornato dei potenziamenti in vigore per l'anno scolastico 2021 autorizzati dall'Agenzia, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali, è stato riportato nel documento "Piano Operativo SETTEMBRE 2021 - Anno Scolastico 2021-2022 - Stato di attuazione", trasmesso alle Prefetture piemontesi con nota prot. n.10515 del 03/11/2021. Tale quadro ricomprendeva eventuali variazioni adottate, a fronte dei dati di monitoraggio rilevati e dopo verifiche congiunte, in particolare per quanto riguarda riduzioni o soppressioni dei servizi di potenziamento autorizzati, effettuate solo una volta trascorso un tempo sufficiente a verificare l'assestamento della domanda di mobilità scolastica e non.

I servizi di potenziamento erogati sono infatti stati oggetto di monitoraggio quotidiano, rendicontando all'Agenzia ogni corsa effettuata (relativa a servizi autorizzati o a servizi oggetto di variazione) comprensiva di targa del veicolo, km percorsi e numero di saliti, al fine di verificarne l'andamento e di recepire le modifiche effettuate con carattere di urgenza, anche a causa dell'adozione dell'orario provvisorio da parte degli Istituti Scolastici.

In generale, nelle prime settimane di lezione c'è stato un generale adattamento del servizio alle esigenze reali rilevate in corso d'opera, evitando di attivare servizi non necessari a fronte dei carichi effettivamente rilevati e introducendo potenziamenti non considerati in precedenza. Questo processo, che risente anche delle variazioni di orario adottate da parte di numerosi istituti scolastici (sia come orari provvisori che come impostazione differente degli orari definitivi rispetto all'anno precedente), è andato progressivamente consolidandosi, per cui il servizio si è poi stabilizzato in un quadro abbastanza definitivo.

La gestione dei potenziamenti è stata però differente per le diverse aree territoriali, a causa di approcci differenti da parte delle diverse aziende:

- Nelle province di Biella, Vercelli e VCO il servizio adottato non ha inizialmente visto riduzioni rispetto al programmato, salvo introdurre modifiche e potenziamenti in corso d'opera (mantenuti poi pressoché invariati) per fronteggiare le esigenze emergenti da parte degli Istituti;
- nella Provincia di Cuneo, fin dalla prima settimana è stato necessario potenziare il servizio rispetto alle corse programmate, in quanto si è rilevato un numero di ragazzi maggiore rispetto alle attese;

[4] Il piano redatto a luglio prevedeva 5.353 corse bus aggiuntive la settimana e 174 corse aggiuntive a integrazione del servizio ferroviario, come riportato nella tabella qui in calce. La riduzione del servizio è pari al 7% delle corse e al 12% dei chilometri percorsi.

SERVIZI DI TPL	CORSE SETTIMANA	BUS/TRENI KM SETTIMANA
SERVIZI URBANI ED EXTRAURBANI	5.353	103.116
SERVIZI FERROVIARI	174	7.383
TOTALE piano operativo Luglio	**5.527**	**110.499**
TOTALE piano attuale	**5.156**	**98.362**
differenza	***-371***	***-12.137***
%	***-7%***	***-12%***

- in Provincia di Novara, le corse effettivamente attivate e necessarie sono state in numero molto minore rispetto a quelle autorizzate, a causa di un sovradimensionamento dell'offerta programmata, che non era stata aggiornata dalle aziende rispetto alle effettive esigenze previste dal 13/09;
- nelle Province di Alessandria, di Asti e nella Città Metropolitana di Torino invece le aziende hanno adattato in modo più flessibile l'offerta alla domanda rilevata giorno per giorno, modulando le corse di potenziamento nelle diverse giornate secondo i carichi rilevati: inizialmente il servizio è stato ridotto rispetto al programmato, per poi venire incrementato nella seconda settimana e mantenersi costante a livello complessivo, pur modificando il servizio sulle diverse linee.

3.3.3.3. Coordinamento tra sistema dei trasporti e sistema scolastico

Fin dall'inizio del 2021, l'Agenzia e gli ufficio scolastici provinciali e Regionale hanno instaurato una collaborazione volta a coordinare il sistema di trasporto con il sistema scolastico (con riferimento specifico agli Istituti secondari di Secondo grado), all'interno dei tavoli prefettizi ma anche con collaborazioni esterne frequenti secondo necessità.

Con la ripresa delle lezioni da aprile 2021, in particolare, l'Ufficio Scolastico ha trasmesso giornalmente all'Agenzia i dati relativi ai numeri di studenti programmati e a quelli effettivamente presenti in tutti gli Istituti superiori del Piemonte, al fine di poter verificare l'andamento del numero di studenti in classe e correlarlo con l'utilizzo del TPL e delle corse di potenziamento. Tale attività non è più necessaria nel corrente anno scolastico, in quanto l'attività scolastica è prevista interamente in presenza.

Il raccordo con gli uffici scolastici a livello provinciale ha permesso anche di intervenire in modo più efficace nel coordinamento a livello locale tra Istituti scolastici e sistema di trasporti, specialmente nella gestione di esigenze di variazione agli orari rispetto a quanto attuato nell'anno scolastico precedente. Eventuali interventi di modifica degli orari delle lezioni non verificati in sede di tavolo di coordinamento provinciale o attraverso un confronto preventivo con l'Agenzia potrebbero infatti portare a disservizi e non garantire il trasporto degli studenti interessati. Tale attività è svolta anche con il supporto della Piattaforma Orari-Scuole descritta al paragrafo precedente.

Su richiesta di AMP, in continuità con la collaborazione già instaurata nell'anno scolastico precedente, all'inizio del mese di settembre l'Ufficio Scolastico Regionale ha fornito i dati relativi al numero di studenti iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi per l'anno scolastico 2021/22, al fine di confrontarli con quelli degli anni precedenti e identificare le variazioni più significative, che potrebbero richiedere interventi alla rete di TPL per garantire un'offerta adeguata. Tale attività, unita all'analisi dei dati di mobilità degli studenti eventualmente raccolti dai singoli istituti, permette di coordinare al meglio il sistema di trasporti con quello scolastico.

In valore assoluto, gli iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi (istituti statali, compresi corsi serali e sezioni carcerarie) sono 180.954 (dati dell'Organico di Fatto 2021/22 al 2/9/21). Ad essi si aggiungono gli iscritti agli istituti parificati, i cui dati per l'anno corrente non sono ancora disponibili (nell'anno scolastico 2020/21 erano 5479 sull'intera Regione Piemonte).

A livello generale, l'analisi dell'andamento degli iscritti agli Istituti superiori nel triennio 2019-2021 evidenzia una tendenza in crescita, che in alcune province supera il 5%, come evidenziato nei seguenti grafici (estratti dal documento "Il sistema scolastico in Piemonte. Anno Scolastico 2021-2022 - Dati di sintesi: Anticipazione" redatto in data 10/09/2021 dall'Ufficio scolastico regionale).

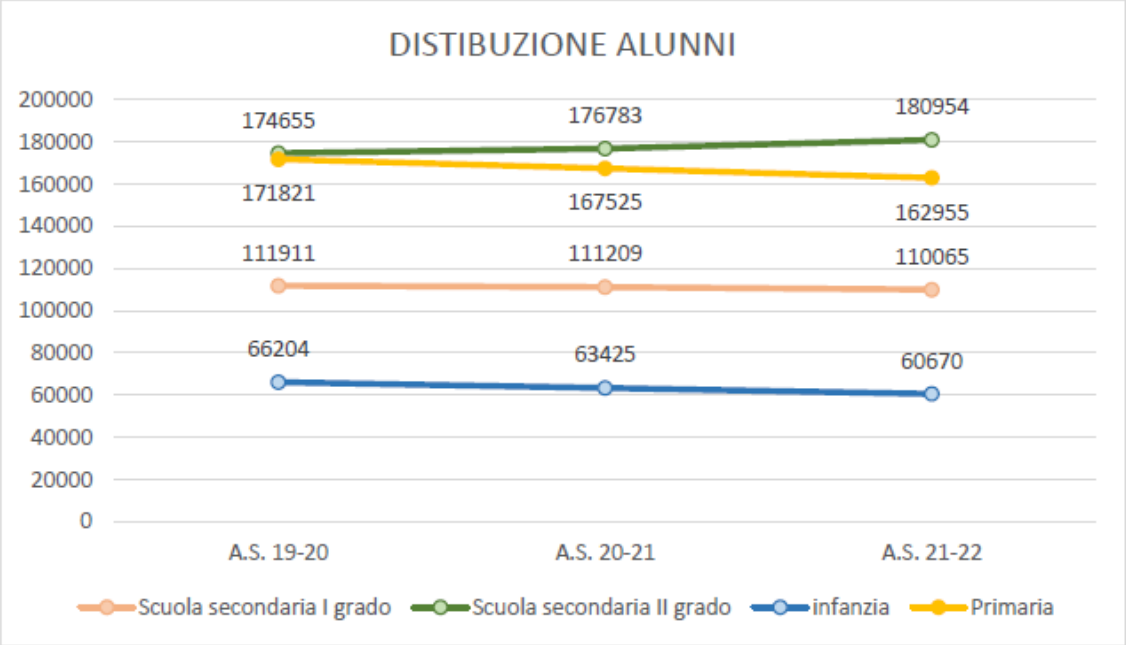


Figura 14 - Andamento degli Iscritti negli Istituti scolastici piemontesi nell'ultimo triennio

Tabella 5 Dettaglio iscritti negli Istituti scolastici di secondo grado nell'ultimo triennio

Tabella n. 18 DISTRIBUZIONE TOTALE ALUNNI, CLASSI, ALUNNI/CLASSI STATALI PER ORDINE DI SCUOLA E AMBITO TERRITORIALE									
Ambito Territoriale	*scuola secondaria II grado*								
	alunni			classi			alunni / classi		
	a.s. 2021-2022[2]	*a.s. 2020-2021*[3]	a.s. 2019-2020[3]	a.s. 2021-2022[2]	a.s. 2020-2021[3]	a.s. 2019-2020[3]	a.s. 2021-2022[2]	a.s. 2020-2021[3]	a.s. 2019-2020[3]
Alessandria	15.731	15.480	15.138	717	705	681	21,94	21,96	22,23
Asti	7.678	7.436	7.198	354	338	334	21,69	22,00	21,55
Biella	6.707	6.770	6.788	334	331	328	20,08	20,45	20,70
Cuneo	26.389	25.727	24.792	1.238	1.196	1.187	21,32	21,51	20,89
Novara	15.068	14.308	13.941	710	682	663	21,22	20,98	21,03
Torino	95.013	92.497	92.293	4.315	4.179	4.090	22,02	22,13	22,57
Verbano Cusio Ossola	7.218	7.258	7.217	372	361	361	19,40	20,11	19,99
Vercelli	7.150	7.307	7.288	378	369	359	18,92	19,80	20,30
Piemonte	**180.954**	**176.783**	**174.655**	**8.418**	**8.161**	**8.003**	**21,50**	**21,66**	**21,82**

[2] Fonte: MI – SIDI – organico di fatto, aggiornamento al 2 settembre 2021

[3] Fonte: MI – SIDI – organico di fatto definitivo

I dati di dettaglio relativi al numero di iscritti nei singoli istituti per l'anno in corso, raggruppati per Provincia e per comune (riferito alla sede principale), sono invece riportati nella tabella seguente, in cui sono messi a confronto con i dati analoghi riferiti all'anno scolastico 2019/20 evidenziando le differenze in valore assoluto e in percentuale.

Prov	Comune ist. rif.	n. istituti	Alunni 2021-22	Alunni 2019-20	Differenza	%
AL	ACQUI TERME	2	1.853	1.713	140	8%
AL	ALESSANDRIA	4	4.325	4.066	259	6%
AL	CASALE MONFERRATO	3	3.684	3.484	200	6%
AL	NOVI LIGURE	2	2.481	2.464	17	1%
AL	OVADA	1	724	674	50	7%
AL	TORTONA	2	1.585	1.563	22	1%

AL	VALENZA	1	1.079	1.174	-95	-8%
AL Totale		**15**	**15.731**	**15.138**	**593**	**4%**
AT	ASTI	7	6.816	6.434	382	6%
AT	NIZZA MONFERRATO	1	862	764	98	13%
AT Totale		**8**	**7.678**	**7.198**	**480**	**7%**
BI	BIELLA	5	6.010	6.030	-20	0%
BI	COSSATO	1	697	758	-61	-8%
BI Totale		**6**	**6.707**	**6.788**	**-81**	**-1%**
CN	ALBA	6	5.368	5.092	276	5%
CN	BRA	3	2.610	2.347	263	11%
CN	CEVA	1	432	414	18	4%
CN	CUNEO	7	7.609	6.928	681	10%
CN	FOSSANO	2	2.657	2.501	156	6%
CN	MONDOVI'	3	3.165	3.163	2	0%
CN	SALUZZO	3	3.097	2.843	254	9%
CN	SAVIGLIANO	2	1.451	1.504	-53	-4%
CN Totale		**27**	**26.389**	**24.792**	**1.597**	**6%**
NO	ARONA	1	1.285	1.205	80	7%
NO	BORGOMANERO	2	2.604	2.444	160	7%
NO	NOVARA	11	10.352	9.476	876	9%
NO	ROMENTINO	1	827	816	11	1%
NO Totale		**15**	**15.068**	**13.941**	**1.127**	**8%**
Prov	**Comune ist. rif.**	**n. istituti**	**Alunni 2021-22**	**Alunni 2019-20**	**Differenza**	**%**
TO	AVIGLIANA	1	920	846	74	9%
TO	CALUSO	2	1.812	1.779	33	2%
TO	CARIGNANO	1	1.576	1.565	11	1%
TO	CARMAGNOLA	1	1.499	1.441	58	4%
TO	CHIERI	2	2.593	2.486	107	4%
TO	CHIVASSO	2	2.336	2.141	195	9%
TO	CIRIE'	2	2.043	1.856	187	10%
TO	COLLEGNO	1	1.143	1.272	-129	-10%
TO	CUORGNE'	1	1.046	1.117	-71	-6%
TO	GIAVENO	1	1.218	1.185	33	3%
TO	GRUGLIASCO	2	3.774	3.374	400	12%
TO	IVREA	4	4.576	4.525	51	1%
TO	LANZO TORINESE	1	911	851	60	7%
TO	MONCALIERI	2	3.701	3.609	92	3%
TO	NICHELINO	2	2.031	1.898	133	7%
TO	ORBASSANO	1	1.289	1.255	34	3%
TO	OULX	1	837	697	140	20%
TO	PIANEZZA	1	898	945	-47	-5%
TO	PINEROLO	5	6.057	6.118	-61	-1%
TO	RIVAROLO CANAVESE	1	1.319	1.137	182	16%
TO	RIVOLI	3	3.569	3.507	62	2%

TO	SETTIMO TORINESE	2	1.644	1.646	-2	0%
TO	SUSA	2	1.516	1.486	30	2%
TO	TORINO	41	45.732	44.756	976	2%
TO	VENARIA REALE	1	973	801	172	21%
TO Totale		**83**	**95.013**	**92.293**	**2.720**	**3%**
VB	CRODO	1	159	159	0	0%
VB	DOMODOSSOLA	2	1.809	1.797	12	1%
VB	OMEGNA	2	1.132	1.167	-35	-3%
VB	STRESA	1	591	685	-94	-14%
VB	VERBANIA	3	3.527	3.409	118	3%
VB Totale		**9**	**7.218**	**7.217**	**1**	**0%**
VC	BORGOSESIA	2	1.281	1.241	40	3%
VC	VARALLO	2	1.012	1.169	-157	-13%
VC	VERCELLI	5	4.857	4.878	-21	0%
VC Totale		**9**	**7.150**	**7.288**	**-138**	**-2%**
Totale complessivo		**172**	**180.954**	**174.655**	**6.299**	**4%**

Come si può notare, le variazioni non sono uniformi sull'intero territorio regionale e tra Istituti diversi, ma risentono dell'attrattività dei diversi poli scolastici e delle scelte individuali degli iscritti.

Laddove tale tendenza fosse confermata anche negli anni successivi, potrebbe comportare delle variazioni anche significative sull'assetto dei servizi di TPL destinati agli studenti, rendendo necessario l'incremento delle corse e il reperimento delle relative risorse.

3.3.3.4. Criticità segnalate e gestite

Nel primo mese dall'avvio delle scuole sono giunte all'Agenzia numerose segnalazioni di criticità da più fonti: le aziende di TPL, gli Istituti Scolastici (anche attraverso il coordinamento dell'ufficio scolastico regionale), le Amministrazioni locali e singoli utenti. Rispetto all'anno precedente, in cui esisteva un flusso di comunicazione quotidiano dagli Istituti all'Agenzia, tramite il monitoraggio del numero di studenti in presenza (che permetteva anche la possibilità di segnalare eventuali elementi di criticità riscontrati dalle scuole), le segnalazioni sono state meno sistematiche e hanno coinvolto solo realtà specifiche, in particolare dell'area torinese e della Città Metropolitana.

AMP ha verificato le segnalazioni ricevute nel primo mese (periodo 13/09-12/10/2021), intervenendo in collaborazione con le aziende di TPL dove necessario.

Una sintesi delle segnalazioni pervenute è riportata nella tabella seguente.

Tabella 6 - Segnalazioni delle criticità da parte degli Istituti scolastici

provincia	risolta	in attesa di riscontro dalle Aziende	in progress	ancora da gestire	Totale
AT	3			1	**4**
BI	1				**1**
CN	8		2	1	**11**
NO	1				**1**
TO extraurbani	10	9	2	3	**24**
TO urbani	3	1	2	2	**8**
VC	1				**1**
Totale	**27**	**10**	**6**	**7**	**50**

La maggior parte delle segnalazioni riguarda problematiche relative al coordinamento tra orari dei trasporti e orari del TPL. Queste criticità in realtà si presentano ogni anno all'inizio delle lezioni, e sono notevolmente aggravate dal periodo transitorio in cui gli istituti scolastici adottano orari provvisori.

Al fine di limitare le criticità potenziali, su richiesta dell'Agenzia, i tavoli prefettizi avevano dato indicazione agli istituti scolastici di mantenere invariati gli orari delle lezioni rispetto all'anno precedente e di poter adottare fin da subito orari definitivi, anche grazie all'attività di assegnazione dei docenti agli istituti svolta dall'ufficio scolastico con molto anticipo rispetto agli anni precedenti.

Tali indicazioni in realtà sono state recepite solo parzialmente, in quanto diverse scuole hanno comunque variato strutturalmente gli orari scolastici (in almeno 6 casi senza alcun coordinamento preventivo con l'Agenzia o le aziende di TPL) e numerosi istituti hanno continuato a svolgere lezioni con orari provvisori anche oltre l'inizio del mese di ottobre.

In tutti questi casi, l'Agenzia in collaborazione con le aziende di TPL ha svolto gli approfondimenti necessari a chiarire eventuali interventi da adottare, ove possibile, per rispondere alle esigenze emerse. In generale si è intervenuti puntualmente sui programmi di esercizio, dove necessario e nei limiti delle risorse disponibili, modificando gli orari e i percorsi delle corse o inserendo servizi aggiuntivi.

Un secondo aspetto oggetto di segnalazione riguarda gli assembramenti sia all'interno dei mezzi che nelle fermate e stazioni o all'esterno della scuola. In questo caso, AMP e le aziende hanno effettuato le opportune verifiche a seguito di ogni segnalazione. In linea generale, non sono state rilevate violazioni dei carichi massimi ammessi sui mezzi. Come riscontrato nel corso di tutte le fasi di emergenza, è emersa la sostanziale differenza tra l'assembramento percepito (cioè la sensazione di insicurezza dell'utente del trasporto pubblico dovuta alla presenza di altri viaggiatori nello stesso mezzo) e l'assembramento reale (cioè il superamento dei limiti imposti dalla normativa).

A fronte dei (limitati) casi di affollamento reale, e in molti casi anche per quelli percepiti, si è cercato di intervenire con differenti approcci a seconda del sistema di trasporto:

- per i servizi ferroviari con il monitoraggio continuo giornaliero da parte dei capitreno e garantendo sui treni più a rischio le massime composizioni disponibili e quindi una offerta elevata di posti
- per i servizi extraurbani, il monitoraggio continuo da parte degli autisti del numero di studenti a bordo è facilitato (nella gran parte delle Aziende) dall'ingresso controllato dalla porta anteriore; questo permette di evitare in partenza la salita di un numero di utenti superiore ai limiti previsti, e di intervenire sulle situazioni di criticità, sia in tempo reale (dove possibile), sia programmando variazioni all'offerta dalle corse successive.
- per i servizi urbani di Torino, come in tutte le grandi città, la rete è composta da linee a servizio della mobilità generale e non dedicate specificamente agli Istituti scolastici; pertanto, il servizio è organizzato impostando la frequenza dei passaggi nelle diverse fasce orarie, rendendo difficoltoso programmare in modo puntuale, anche dove vengono effettuati i potenziamenti, i passaggi coordinandoli con gli orari delle scuole. Inoltre, la possibilità di salire a bordo da più porte e il numero elevato di mezzi circolanti fa sì che attualmente la verifica dell'effettivo affollamento venga fatta non sul singolo veicolo ma in modo cumulato per linea: il rispetto delle limitazioni di carico nei fatti è oggi delegato all'utenza, che in caso di affollamento a bordo all'arrivo in fermata deve attendere la corsa successiva, qualora il veicolo non offra posti sufficienti.

3.3.3.5. Monitoraggio dei servizi di potenziamento della rete ferroviaria

Nella tabella seguente sono rappresentate le misurazioni nei giorni feriali dell'ultima settimana di settembre con un focus sui treni in arrivo tra le 7 e le 8 del mattino (i treni che hanno una maggiore concentrazione di studenti). Come si vede dal grafico nessun treno ha un carico massimo dei passeggeri (cioè il numero massimo di passeggeri a bordo registrato su una singola tratta del treno) superiore alla capacità ammessa. Si nota anche che la maggior parte dei servizi ha un carico massimo inferiore al 50% della capacità ammessa

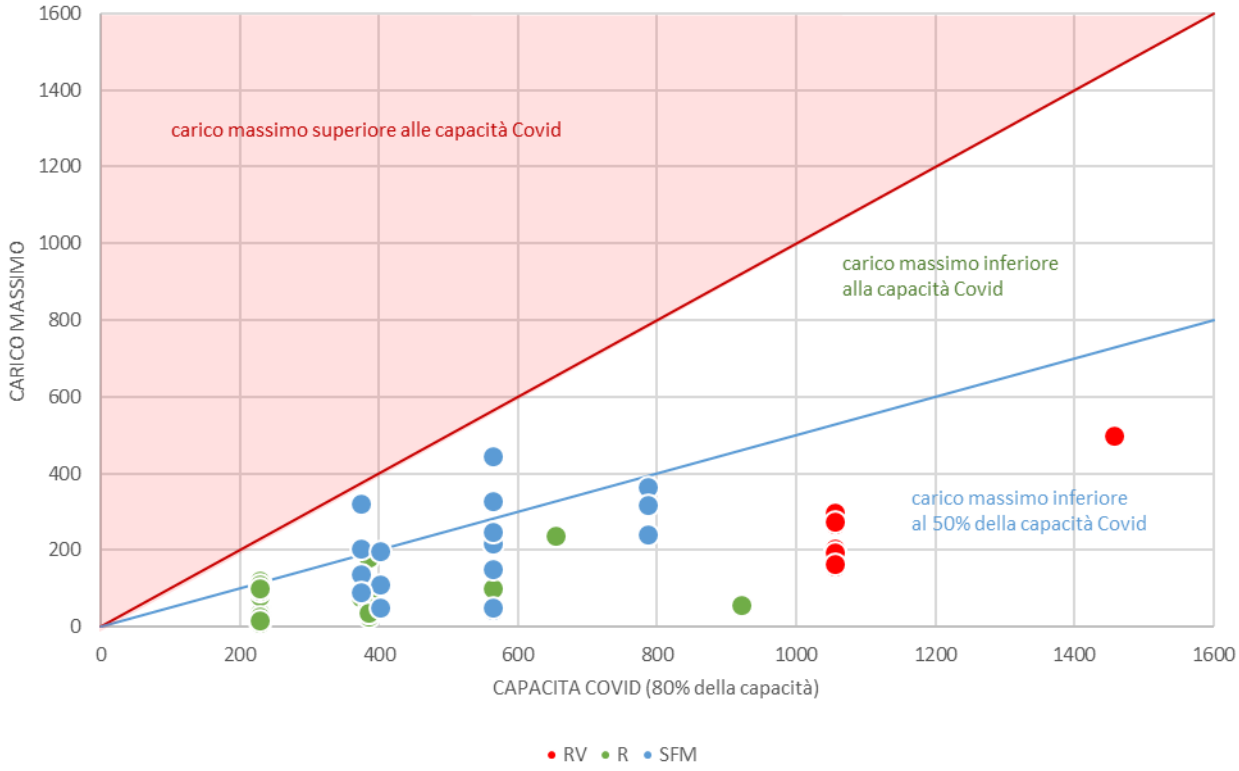


Figura 15 - Carichi massimi registrati rispetto alla capacità (treni in arrivo tra le 7 e le 8 del mattino)

3.3.4. Consuntivo dei servizi di potenziamento svolti tra settembre 2020 e dicembre 2021

L'Agenzia della Mobilità Piemontese ha provveduto a monitorare costantemente l'offerta di TPL attivata dalle Aziende, raccogliendo giornalmente l'indicazione delle corse di potenziamento effettuate e dei carichi registrati a bordo: tale monitoraggio ha permesso di concordare interventi correttivi da attuare in corso d'opera, sia incrementando il numero di veicoli, sia riducendolo laddove le corse risultavano non necessarie dopo alcuni giorni di frequentazioni nulle.

I dati dei servizi di potenziamento sono stati anche raccolti in rendiconti consuntivi e trasmessi al Ministero dei Trasporti, al fine di permettere l'erogazione delle risorse stanziate al livello nazionale, in attuazione delle disposizioni del decreto interministeriale n. 61 del 4/02/2021, articolo 2, comma 3, predisposto ai sensi dell'art.22 TER della legge n. 176/2020 e dell'articolo 1, comma 816, della legge n. 178/2020. In particolare, la rendicontazione al Ministero richiedeva l'indicazione dei programmi dei servizi aggiuntivi ed i relativi oneri, inclusi gli eventuali costi sostenuti per i servizi programmati ma non svolti per motivazione di carattere sanitario, definiti tenendo conto anche dell'attività istruttoria dei tavoli di coordinamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2020, nonché della eventuale rimodulazione della domanda di trasporto.

L'offerta di servizio inizialmente rendicontata al MIT da parte dell'Agenzia conteneva la previsione del servizio fino al 31/12/2020 e la valorizzazione dei costi effettuata tramite stime dall'Agenzia, in attesa di indicazioni comuni sulla modalità di contribuzione del servizio.

Successivamente alla DGR n. 18-2698 del dicembre 2020, che definiva le modalità di contribuzione per i servizi aggiuntivi, le aziende hanno trasmesso all'Agenzia le rendicontazioni a consuntivo dei servizi effettivamente svolti comprensive delle certificazioni dei costi sostenuti. L'offerta dei servizi così rendicontata, e contribuita dall'Agenzia nel corso del 2021, è riportata nella tabella seguente:

Tabella 7 - Consuntivo servizi settembre-ottobre 2020

Provincia	km	saliti	n. corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	82837,9	(1)	8.410	€ 503.302,72	€ 553.632,99
Città Metropolitana	57445,1	38.515	2.540	€ 410.432,08	€ 451.475,29
Alessandria	9984,0	(1) 675	498	€ 52.871,82	€ 58.159,00
Asti	10176,6	5.972	486	€ 62.860,40	€ 69.146,44
Cuneo	25171,6	43.241	1.359	€ 197.192,00	€ 216.911,20
Novara	15580,4	5.899	568	€ 85.147,31	€ 93.662,05
Vercelli	680,2	657	34	€ 5.440,00	€ 5.984,00
VCO	10507,8	(1) 137	296	€ 42.379,91	€ 46.617,90
Totale complessivo	**212383,6**	**95.096**	**14.191**	**€ 1.359.626,24**	**€ 1.495.588,87**

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili

A seguito del lavoro dei tavoli di coordinamento illustrati in precedenza, dal 18 gennaio 2021 sono state adottate variazioni al servizio che hanno permesso di dimensionare l'offerta necessaria alla ripresa delle lezioni al 50% di studenti in presenza con la limitazione di carico al 50% sugli autobus.

Il rendiconto dei servizi svolti nel periodo dal 18/01 al 8/03 (in cui è stata nuovamente sospesa l'attività in presenza) così come consuntivato dalle aziende, che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 8 - Consuntivo servizi gennaio-marzo 2021

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	170709,0	(1)	(1)	€ 822.697,88	€ 904.967,67
Città Metropolitana	119188,4	50.722	5.326	€ 661.939,25	€ 728.133,18
Alessandria	24395,9	9.863	1.030	€ 123.263,72	€ 135.590,09
Asti	12673,3	5.996	575	€ 90.384,80	€ 99.423,28
Biella	10887,8	3.393	546	€ 79.045,14	€ 86.949,66
Cuneo	58791,5	39.515	2.723	€ 378.452,00	€ 416.297,20
Novara	51821,1	27.942	3.592	€ 297.312,60	€ 327.043,86
Vercelli	25702,9	6.311	1.042	€ 107.965,68	€ 118.762,25
VCO	21766,8	10.577	828	€ 115.749,76	€ 127.324,74
servizi ferroviari	(3) 432,4	10.182	768	(2) € 418.065,19	(2) € 459.871,71
Totale complessivo	**496.369,0**	**164.501**	**16.430**	**€ 3.094.876,03**	**€ 3.404.363,63**

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili
(2) costi parzialmente ancora da certificare
(3) bus di presenziamento calcolati in ore di servizio e non inclusi

Dal 26 aprile e fino alla fine dell'anno scolastico, a seguito delle variazioni normative già descritte, il numero di studenti in presenza nelle scuole piemontesi è stato incrementato al 70% del totale, pur

mantenendo la limitazione di carico al 50% a bordo dei mezzi di TPL, richiedendo un incremento notevole nel numero di veicoli necessari per potenziare l'offerta.

Il rendiconto dei servizi svolti in tale periodo così come consuntivato dalle aziende, che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 9 - Consuntivo servizi aprile-giugno 2021

Provincia	km	saliti (1)	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	136200,0	(1)	(1)	€ 656.796,01	€ 722.475,61
Città Metropolitana	162988,9	89.676	7.494	€ 909.611,37	€ 1.000.572,51
Alessandria	30770,6	12.515	1.317	€ 177.834,32	€ 195.617,75
Asti	22753,0	6.782	1.150	€ 136.742,80	€ 150.417,08
Biella	36302,6	12.370	2.283	€ 288.126,14	€ 316.938,76
Cuneo	98199,9	77.535	4.740	€ 643.730,00	€ 708.103,00
Novara	66903,1	35.472	4.697	€ 374.707,15	€ 412.177,87
Vercelli	45169,3	12.265	1.841	€ 189.955,15	€ 208.950,67
VCO	26221,6	16.405	1.128	€ 149.493,64	€ 164.443,01
servizi ferroviari	(3) 1579,2	14.110	609	(2) € 328.919,92	(2) € 361.811,91
Totale complessivo	**627.088,2**	**277.130**	**25.259**	**€ 3.855.916,51**	**€ 4.241.508,16**

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili (sui servizi extraurbani circa il 20% delle corse non ha la rilevazione del numero di saliti)
(2) costi parzialmente ancora da certificare
(3) bus di presenziamento calcolati in ore di servizio e non inclusi

Il rendiconto dei servizi svolti dall'avvio dell'anno scolastico 2021/2022 alla pausa per le vacanze natalizie, così come consuntivato dalle aziende che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 10 - Consuntivo servizi settembre-dicembre 2021

Provincia	km	saliti (1)	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	222891,0	nd	nd	€ 1.079.038,49	€ 1.186.942,34
Città Metropolitana	260768,3	257.839	12.664	€ 1.526.829,99	€ 1.679.512,99
Alessandria	56069,3	64.957	2.797	€ 301.190,80	€ 331.309,88
Asti	59319,7	33.117	2.697	€ 311.306,87	€ 342.437,55
Biella	64057,5	68.781	4.232	€ 518.261,06	€ 570.087,17
Cuneo	160605,7	47.673	7.963	€ 1.060.704,00	€ 1.166.774,40
Novara	90282,3	103.611	6.740	€ 483.574,16	€ 531.931,57
Vercelli	74500,6	40.875	2.986	€ 317.795,78	€ 349.575,35
VCO	22065,8	33.564	1.067	€ 158.715,69	€ 174.587,25
servizi ferroviari	(3) 15791,6	20.401	857	(2) € 350.202,07	(2) € 385.222,28
Totale complessivo	**1.026.351,9**	**670.818**	**42.003**	**€ 6.107.618,90**	**€ 6.718.380,79**

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili (sui servizi extraurbani circa il 20% delle corse non ha la rilevazione del numero di saliti)
(2) costi parzialmente ancora da certificare
(3) bus di presenziamento calcolati in ore di servizio e non inclusi

Il consuntivo annuale del servizio si completa con i servizi ferroviari (non destinati a studenti) svolti nel periodo di luglio e agosto:

Provincia	km	saliti (1)	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
servizi ferroviari	1654,4	12.729	88	€ 27.049,44	€ 29.754,38

Il totale dei servizi di potenziamento attivati in Piemonte nell'anno solare 2021 è pertanto il seguente:

Tabella 11 - Consuntivo servizi di potenziamento anno 2021

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	529800,0	nd	nd	€ 2.558.532,38	€ 2.814.385,62
Città Metropolitana	542945,6	398.237	25.484	€ 3.098.380,62	€ 3.408.218,68
Alessandria	111235,8	87.335	5.144	€ 602.288,84	€ 662.517,72
Asti	94746,0	45.895	4.422	€ 538.434,47	€ 592.277,91
Biella	111247,9	84.544	7.061	€ 885.432,34	€ 973.975,58
Cuneo	317597,1	164.723	15.426	€ 2.082.886,00	€ 2.291.174,60
Novara	209006,5	167.025	15.029	€ 1.155.593,91	€ 1.271.153,30
Vercelli	145372,7	59.451	5.869	€ 615.716,61	€ 677.288,28
VCO	70054,2	60.546	3.023	€ 423.959,09	€ 466.355,00
servizi ferroviari	19457,6	57.422	2.322	€ 1.124.236,62	€ 1.236.660,28
Totale complessivo	**2.151.463,5**	**1.125.178**	**83.780**	**€ 13.085.460,88**	**€ 14.394.006,97**

3.3.5. Misure di accompagnamento

Oltre al potenziamento del servizio ottenuto con l'introduzione di veicoli aggiuntivi, nei Piani Operativi sono state individuate alcune misure di accompagnamento volte a intervenire sulle criticità potenziali che potrebbero creare assembramenti.

In particolare, con la collaborazione di Aziende e Comuni, si è provveduto ad individuare le fermate in cui sono state segnalate possibili criticità dovute alla presenza di rilevanti flussi di studenti. Ulteriori segnalazioni sono pervenute nel corso dell'anno scolastico. In alcune situazioni specifiche si è provveduto a introdurre nuovi stalli di fermata, anche provvisori, per distribuire l'utenza su aree di attesa più ampie ed evitare gli assembramenti in salita e discesa dai veicoli.

Ulteriori interventi volti a diminuire le criticità derivanti dagli assembramenti sono stati attuati dalle aziende modificando l'esercizio delle corse utilizzate dagli studenti: laddove esistono Istituti scolastici decentrati rispetto ai nodi di interscambio, abitualmente raggiunti dall'utenza con corse extraurbane seguite da un trasbordo sulla rete urbana, si è provveduto a prolungare le corse extraurbane fino alla destinazione ultima del plesso scolastico (ove possibile senza compromettere il funzionamento della rete di TPL), così da ridurre gli interscambi e limitare il numero di contatti tra utenti.

Un passo ulteriore nella direzione della limitazione dei contatti nello spostamento casa-scuola potrebbe essere la costituzione di gruppi omogenei di studenti con orari e origini/destinazioni comuni a cui attribuire un bus dedicato (il cosiddetto "bollabus"). Tale intervento è stato sperimentato su alcune direttrici minori nel corso dello scorso anno, ma comporta notevoli difficoltà organizzative, specie in presenza di didattica mista in cui gli studenti si alternano in presenza, perché risulta difficile mantenere un gruppo stabile con numeri adeguati all'introduzione di un bus dedicato.

Tutti le misure elencate sono state verificate attraverso un continuo monitoraggio, da parte dei tavoli provinciali di coordinamento, con il coinvolgimento di Comuni, Istituti Scolastici, Aziende di TPL e Agenzia, al fine di affrontare le criticità eventualmente ancora esistenti e definire interventi puntuali di mitigazione.

In modo complementare a tali interventi, le Aziende di TPL nello svolgimento del servizio erano tenute ad adottare diverse disposizioni e raccomandazioni generali previste dalle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico" adottate in data 30/08/2021 con ordinanza ministeriale.

L'Agenzia in sede di autorizzazione dei servizi di potenziamento dal 13/09/2021 ha avviato una ricognizione delle attività messe in campo per adempiere alle disposizioni di tutela della salute previste dalle normative vigenti, evidenziando anche le azioni programmate e preventivate in materia di informazione ai cittadini e di controllo.

3.3.5.1. Piattaforme a supporto dell'attività di pianificazione del TPL

Nel periodo di emergenza COVID, il sistema di trasporti ha intrapreso alcune attività volte a ricostruire il quadro della domanda di mobilità e ottenere dati aggiornati utili per la pianificazione del trasporto pubblico, vista l'indisponibilità dei dati storici a causa degli scostamenti troppo significativi tra gli anni precedenti e la situazione in corso, che per le misure di contenimento aveva comportato una riduzione quasi totale degli spostamenti, cambiando sostanzialmente le abitudini dell'utenza.

Dopo la predisposizione e la somministrazione, tra giugno e dicembre 2020, di un questionario per la lettura delle esigenze di trasporto e degli effetti pandemici sulla mobilità rivolto a tutti i datori di lavoro pubblici e privati e, successivamente, ai loro lavoratori, un'iniziativa analoga ha interessato il mondo scolastico: a fine luglio 2020 è stato attivato il questionario denominato "Ricostruzione domanda/offerta nel Trasporto pubblico locale a fronte della riorganizzazione scolastica post Covid", distribuito a tutti gli Istituti Scolastici secondari di Secondo grado, agli Istituti Formativi regionali e ai loro studenti.

Nel settembre 2020 la fondazione Links, incaricata della indagine, ha presentato il risultato, costituito da una analisi dei dati aggregati e dalla predisposizione di un Web-Gis Tool, in grado di rappresentare geograficamente ed interattivamente l'incrocio dei dati raccolti attraverso i questionari somministrati con quelli del servizio di trasporto pubblico ferro e gomma. Tale piattaforma è stata resa accessibile ai decisori pubblici, agli istituti scolastici e alle aziende di TPL, a seguito di specifici incontri di presentazione/formazione.

Nell'ottobre 2020, poi, la Regione Piemonte, in collaborazione con l'AMP, ha dato avvio alla progettazione di una applicazione web denominata "Piattaforma Orari-Scuole", connessa allo sviluppo della Piattaforma regionale per il Mobility management e destinata agli Istituti scolastici secondari di secondo grado e agli Istituti formativi regionali. Tale strumento, entrato a regime ad inizio gennaio 2021, ha consentito ai dirigenti scolastici di poter comunicare, attraverso una soluzione semplice ed immediata, gli orari di ingresso ed uscita degli studenti ed il numero di essi coinvolto in ogni singolo orario, per venir incontro alla necessita di mutevolezza di tali scenari a causa delle situazioni originate dall'emergenza Covid-19. Le suddette informazioni e relative modifiche sono state rese visibili sia agli organi di governo del TPL che agli operatori del trasporto pubblico, al fine di poter riorganizzare l'offerta di servizio nel minor tempo possibile.

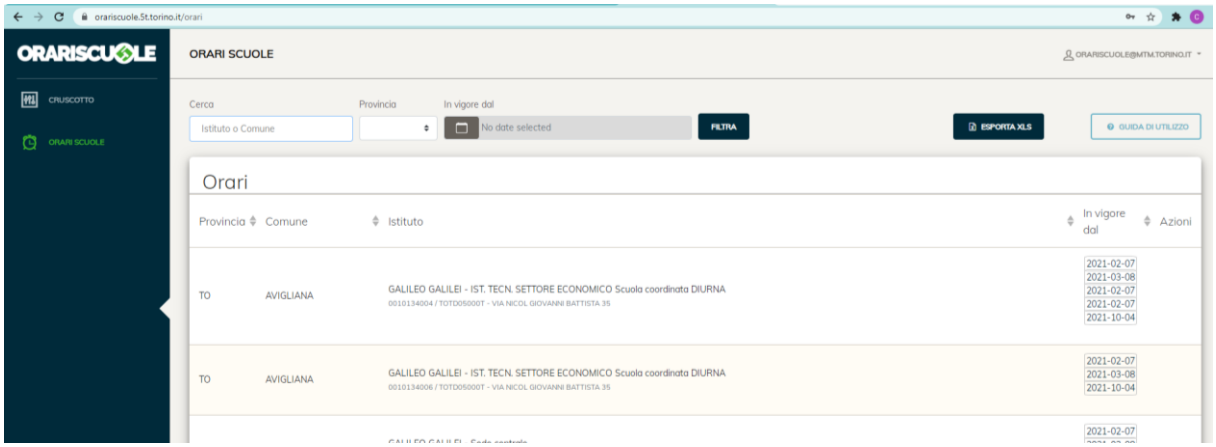


Figura 16 - Piattaforma Orari scuole – selezione degli Istituti

La Piattaforma Orari-Scuole, anche con il riavvio dell'anno scolastico 2021-22, si è consolidata quale canale ufficiale di scambio di informazioni sulla domanda tra scuole e servizi TPL ed ora necessita di una evoluzione nei termini di implementazione informativa sulle provenienze domiciliari degli studenti in fase di preiscrizione o iscrizione definitiva, in modo da poter configurare, prima dell'inizio dell'anno scolastico, la corretta matrice origini/destinazioni dell'utenza scolastica per ottenere una programmazione dei servizi di trasporto del TPL più vicina alle effettive esigenze fin dalle prime settimane.

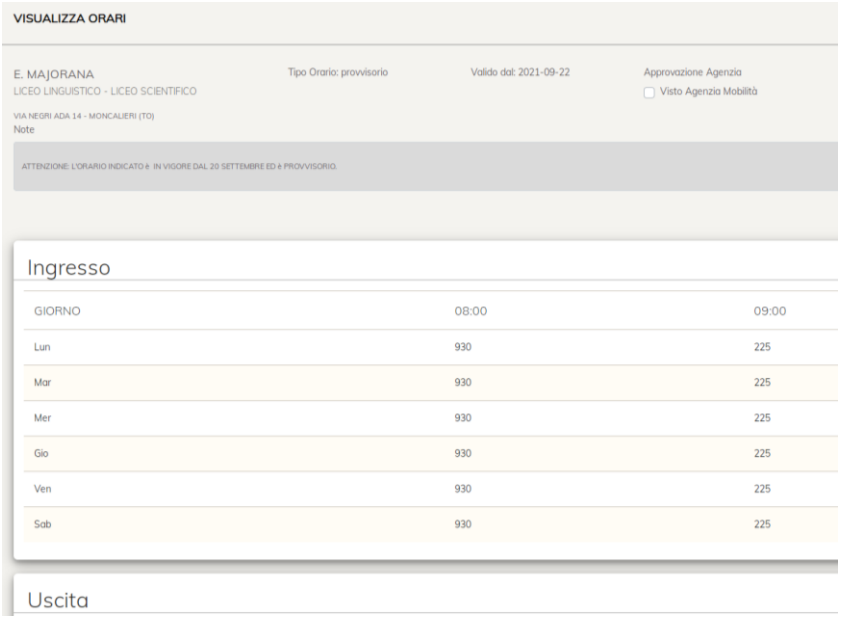


Figura 17 - Piattaforma Orari scuole – visualizzazione orari caricati

La Regione Piemonte, oltre alla suddetta evoluzione della Piattaforma Orari-Scuole, ha attivato una iniziativa di adozione di politiche di Mobility management presso le Scuole superiori tra cui la promozione della figura del Mobility manager scolastico e la sua formazione tramite corsi specifici che partiranno a fine ottobre 2021, parallelamente al lancio della Piattaforma Regionale del Mobility Management "EMMA".

3.3.5.2. Interventi relativi alla comunicazione

Nei tavoli prefettizi è emerso come la quasi totalità delle criticità segnalate rispetto al tema degli affollamenti a bordo degli autobus sia in realtà relativa a situazioni in cui non sono state rilevate violazioni dei carichi massimi ammessi sui mezzi.

Come riscontrato nel corso di tutte le fasi di emergenza, è emersa la sostanziale differenza tra l'assembramento percepito (cioè la sensazione di insicurezza dell'utente del trasporto pubblico dovuta alla presenza di altri viaggiatori nello stesso mezzo) e l'assembramento reale (cioè il superamento dei limiti imposti dalla normativa).

Si propone pertanto di migliorare la comunicazione ai cittadini rispetto a tale differenza.

La Figura 18 illustra le differenti capacità ammesse su un mezzo extraurbano nelle diverse fasi della pandemia. La limitazione al 50% e all'80% della capacità massima del mezzo costituisce una deroga al distanziamento sociale di un metro, normalmente percepito dall'utenza come sicuro. Tale deroga è stata concessa dal CTS (Comitato Tecnico Scientifico) in relazione ai tempi di permanenza a bordo del mezzo e alle modalità di ricambio dell'aria interna.

La Figura 19 illustra in modo analogo la disponibilità di posti su un bus urbano.

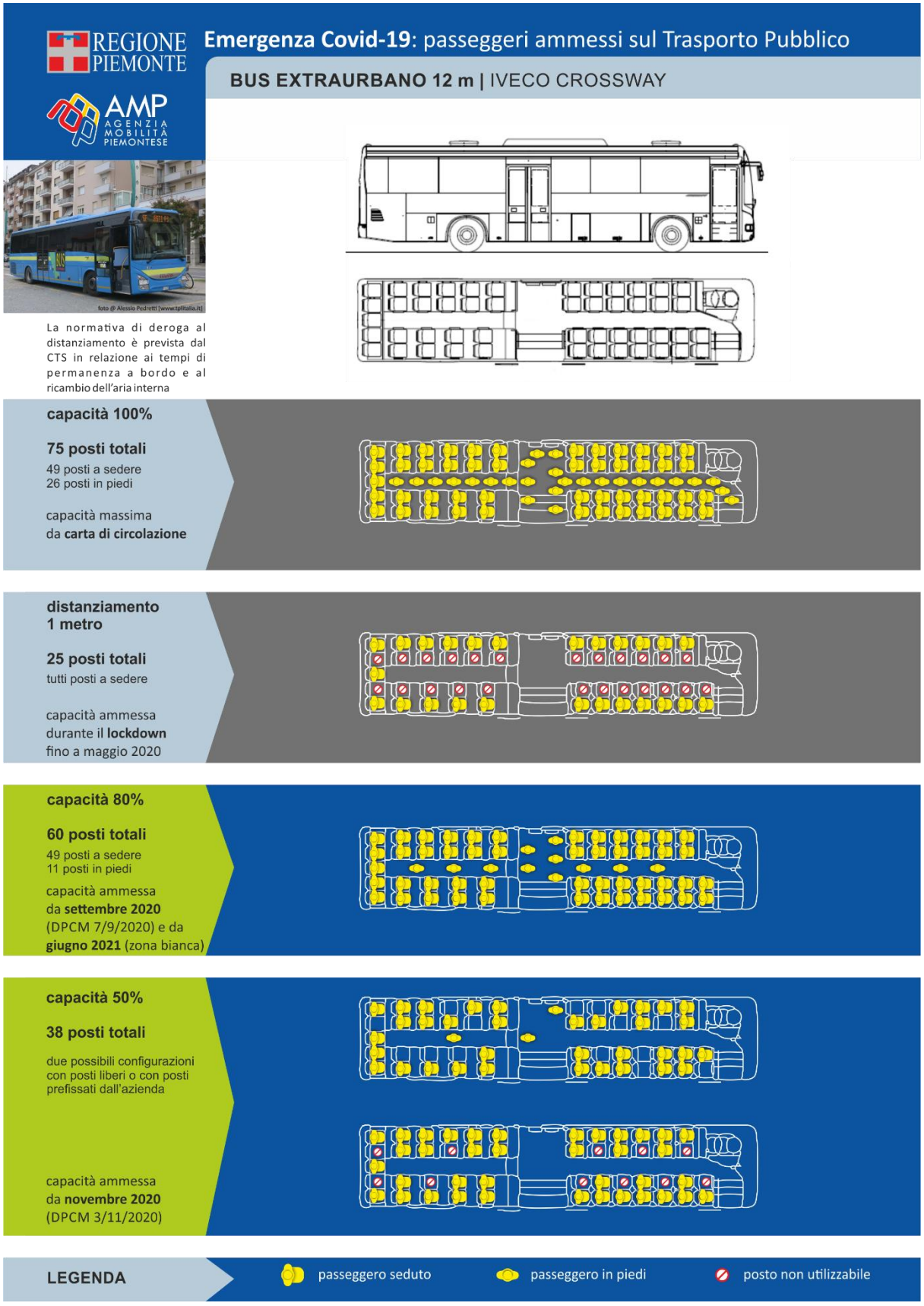


Figura 18 - Passeggeri ammessi sul trasporto pubblico locale (esempio di bus extraurbano)

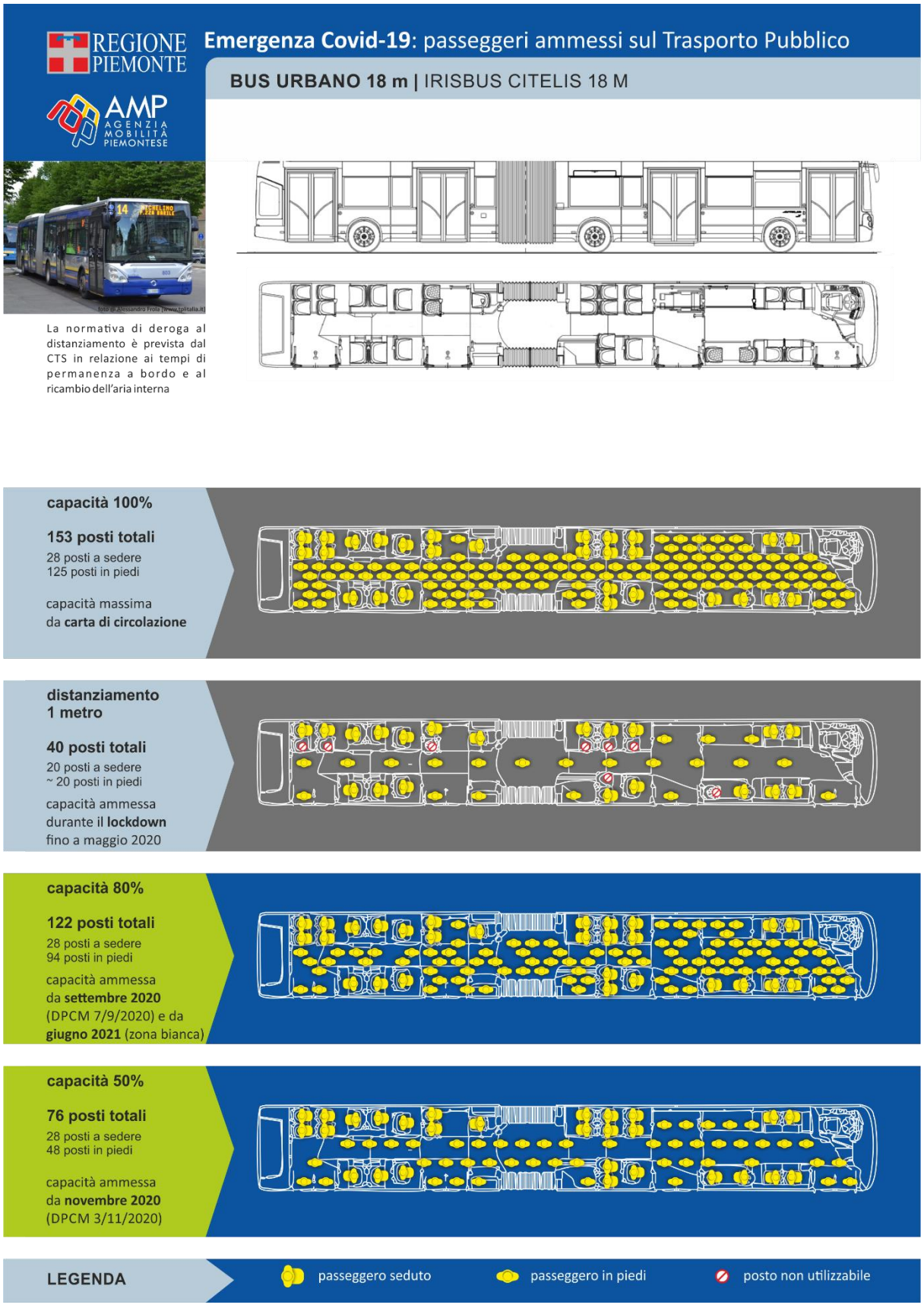


Figura 19 - Passeggeri ammessi sul trasporto pubblico locale (esempio di bus urbano)

E' emersa in modo significativo, in particolare per i servizi urbani, la necessità che il sistema di TPL fornisca all'utenza gli strumenti per utilizzare al meglio i servizi disponibili con la migliore distribuzione

dei passeggeri sui mezzi. Questo può essere favorito dall'utilizzo da parte delle aziende di sistemi tecnologici in buona parte già disponibili che permettano, ad esempio, la stima dei passeggeri a bordo e della capacità residua, l'indicazione agli utenti delle corse piene e delle alternative, la distribuzione dei passeggeri sulle corse disponibili, l'ottimizzazione degli intervalli tra le corse.



Figura 20 - Esempio di indicazione automatica dei posti disponibili

3.3.5.3. Andamento della domanda di mobilità

L'Agenzia ha effettuato una prima analisi per verificare l'andamento della domanda di mobilità, utilizzando i dati delle validazioni del Consorzio Granda Bus[5] (aziende nel CCA di Cuneo – escluse linee GTT – dati estratti dalla B.O. del Consorzio) per le annualità dal 2018 ad oggi.

In particolare, è stata effettuata la media mensile di saliti sull'intera rete cuneese tra gli anni 2018 e 2019, pre pandemia, mettendola a confronto con i dati mensili di saliti dell'attuale anno 2021 (comprensivi anche dei saliti rilevati sui servizi di potenziamento). Si rimanda al paragrafo 9.6.7 per le risultanze.

[5] L'analisi è stata inizialmente condotta su tutti i servizi della Regione Piemonte, utilizzando i dati pervenuti al CSR BIP, ma i risultati emersi non possono essere considerati significativi, a causa dell'inconsistenza dei dati raccolti. Si è pertanto effettuata una seconda analisi sui dati estratti dal CCA Granda Bus, che invece sono completi.

4. Servizi e contratti

L'Agenzia gestisce 29 contratti di servizio tra trasporto pubblico locale ferroviario, automobilistico urbano, extraurbano e di navigazione lacustre. L'elenco dei contratti è riportato in Appendice al punto 10.

- Sanzioni

A seguito della pandemia causata dal virus COVID-19 nel corso dell'anno 2020 e dell'anno 2021 sono state introdotte diverse disposizioni di sostegno, non solo economico, agli operatori pubblici e privati del settore che hanno ricadute sul TPL.

Il decreto-legge n.18 del 2020 (art. 92, comma 4-bis) prevede il divieto di decurtare il corrispettivo, o di irrogare sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico a seguito delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020 prorogato di fatto fino al 31 dicembre 2021 dal decreto-legge n. 183 del 2020.

4.1. La gestione dei contratti ferroviari

L'Agenzia amministra quattro affidamenti/Contratti di Servizio ferroviario per l'esercizio sull'intero territorio del Piemonte e sulla tratta frontaliera Domodossola – Iselle.

4.1.1. Contratto di Servizio con Trenitalia

4.1.1.1. Gestione del servizio

- **Concessione del Servizio Ferroviario Metropolitano**

Con la determinazione dirigenziale n. 530 del 27/10/2017 l'Agenzia ha dato atto delle manifestazioni di interesse ricevute da Trenitalia e dal Consorzio Rail.To (composto da GTT S.p.A. a da Arriva Italia S.r.l.) per l'affidamento del servizio ferroviario metropolitano relativo al SFM mediante una procedura di confronto competitivo, trasparente e non discriminatorio.

La procedura si è conclusa con la determinazione n. 524 del 18/09/2019 con la quale il Direttore Generale dell'Agenzia ha aggiudicato definitivamente la concessione del servizio ferroviario SFM Torino - "bacino metropolitano" (CIG 763101619E) a TRENITALIA S.p.A. per una durata di 15 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi €.1.941.368.657,90 oltre IVA di cui € 1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

In data 09/10/2020 sono stati sottoscritti fra le Parti:

- il "Contratto di Servizio Concessione del Servizio Metropolitano Regionale – periodo 1 gennaio 2021 – 31 dicembre 2035", Rep. Contr. 236 del 09/10/2020;
- l'Addendum al "Contratto di Servizio Concessione del Servizio Metropolitano Regionale – periodo 1 gennaio 2021 – 31 dicembre 2035", Rep. 237 del 09/10/2020.

L'art. 41.2 del Contratto di servizio prevede una compensazione economica complessiva degli OSP calcolata annualmente e determinata sulla base del PEA approvato per l'anno di competenza, valorizzando il totale della produzione di servizi programmato con il valore unitario (€/treno-km) proposto dall'OE, riportato nell'Allegato 6 "Proposte economiche".

In data 01/01/2021 è stato avviato il servizio del nuovo Contratto; Trenitalia è subentrata a GTT nell'esercizio sulla linea Sfm1 (Canavesana). Viceversa, con l'Addendum al Contratto di Servizio, il subentro di Trenitalia sulla linea SfmA (Torino-Ceres) è stato posticipato al 01/01/2023.

PRECONSUNTIVI

Allo stato non si dispone di dati consolidati sia per quanto riguarda la produzione erogata sia per quanto riguarda le compensazioni spettanti a Trenitalia al netto delle detrazioni per servizi non resi e per sanzioni. I dati di preconsuntivo della produzione sono frutto di elaborazioni dell'Agenzia sul portale PIC.

Tabella 12 - Preconsuntivo 2021 Trenitalia SFM

PROGRAMMAZIONE TRENI X KM	**5.709.904**
CONSUNTIVO TRENI X KM	5.423.569

COMPENSAZIONI

In attesa della definizione del consuntivo economico l'Agenzia:

- ha impegnato € 68.777.433,06 oltre iva al 10%, pari a € 6.877.743,31, complessivamente pari a € 75.655.176,37;
- ha liquidato € 60.320.174,00 oltre iva al 10%, pari a € 6.032.017,40, complessivamente pari a € 66.352.191,40.

PROGRAMMA DI INVESTIMENTI

In anticipo di oltre un anno rispetto ai tempi definiti nel contratto SFM, nel corso del 2021 Trenitalia ha completato l'immissione in servizio della flotta di n. 9 convogli POP. La consegna dei nuovi treni è stata avviata nel mese di novembre 2020.

Il nuovo treno mono piano, tutto Made in Piemonte, è composto da 4 carrozze, con 4 motori di trazione, velocità massima di 160 km/h, può trasportare fino a circa 530 persone, con oltre 300 posti a sedere, finestrini più grandi di ampia luminosità, portale intranet, area passeggini, illuminazione a led, nuovo sistema di climatizzazione, prese usb e di corrente a 220V per ricaricare tablet e smartphone.



Figura 21 - Convoglio ferroviario POP (Trenitalia)

- **Affidamento SFR**

In data 29/09/2017 è stato sottoscritto l' "Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020", rubricato dall'Agenzia al rep. N. 206 del 29/09/2017.

Con nota prot. n.11642/2018 del 31/12/2018 l'Agenzia ha comunicato a Trenitalia S.p.A. la cessazione dell'Atto di Rinnovo del Contratto di servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di interesse Regionale e Locale per il periodo 2017-2020, con specifico riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci ai fini della successiva stipula di nuovo Contratto di servizio di lunga durata con decorrenza 2019, in accordo all'art. 3, comma 2, dell'Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020 e nel rispetto della tempistica ivi prevista.

La comunicazione di cessazione del Contratto aveva come finalità la conclusione dell'affidamento del Sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci dei Servizi RV e SFR e l'avvio di un nuovo contratto di lunga durata con validità dal 2019.

Per quanto innanzi rappresentato, nelle more della conclusione del procedimento di affidamento diretto dei servizi ferroviari regionali veloci e di adduzione e distribuzione ai treni regionali, in via d'emergenza, al fine di garantire senza soluzione di continuità l'esercizio dei servizi ferroviari regionali veloci e di adduzione e distribuzione ai treni regionali, l'Agenzia:

Con Determinazione Dirigenziale n.848 del 31/12/2019 ha adottato a carico di Trenitalia S.p.A. un provvedimento di emergenza ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007 consistente nell'imposizione degli obblighi di servizio con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario di interesse locale e regionale - lotto SFR Piemonte di cui alla nota prot. n. 11642/2018 del 31/12/2018, per il periodo 1/1/2020 – 30/6/2020.

Con successivi atti dirigenziali l'Agenzia la individuato la data del termine finale del provvedimento di emergenza nella data di avvio del servizio dello stipulando Contratto di concessione del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario di interesse locale e regionale denominato SFR Piemonte e comunque nel limite di cui al citato art. 5, paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007.

Allo stato è ancora in corso la revisione della documentazione e le Amministrazioni sono in attesa del piano dei servizi rivisitato in forma corrispondente alle risorse regionali disponibili; negli ultimi incontri nel mese di dicembre si è affrontato il tema del Piano Economico Finanziario senza però individuare ancora una adeguata rappresentazione del Contratto di Servizio da attivare.

Non essendosi concluso l'iter amministrativo per la definizione del Contratto di Servizio con specifico riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci, al fine di garantire la continuità del servizio, al 01/101/2022, nelle more dell'adozione del suddetto Contratto di servizio che si auspica sia definito nel primo semestre 2022, l'Agenzia ha confermato l'applicazione degli Obblighi di Servizio Pubblico locale ferroviario lotto SFR Piemonte di cui alla citata D.D. 848/2019.

PRECONSUNTIVI

Allo stato non si dispone di dati consolidati sia per quanto riguarda la produzione erogata sia per quanto riguarda le compensazioni spettanti a Trenitalia al netto delle detrazioni per servizi non resi e per sanzioni. I dati di preconsuntivo della produzione sono frutto di elaborazioni dell'Agenzia sul portale PIC

Tabella 13 – Preconsuntivo 2021 Trenitalia SFR

	Servizio SFR	Servizio RV	totale
PROGRAMMAZIONE TRENI X KM	5.505.737	6.185.379	11.691.116
CONSUNTIVO TRENI X KM	5.450.580	6.179.586	11.630.166

COMPENSAZIONI

In attesa della definizione del consuntivo economico l'Agenzia:

- ha impegnato € 106.681.818,20 oltre iva al 10%, pari a € 10.668.181,82, complessivamente pari a € 117.350.000,02;
- ha liquidato € 104.500.000,00 oltre iva al 10%, pari a 10.450.000,02, complessivamente pari a € 114.950.000,02.

4.1.1.2. Esercizio e fasi emergenziali della programmazione ferroviaria

L'esercizio ferroviario 2020 è stato influenzato dall'emergenza pandemica causata dal virus covid19.

Fatto 100 il volume del numero dei treni programmati nel giorno medio feriale 2019, nel 2020 ne sono circolati da circa il 30% nel mese di marzo a circa il 55% nel mese di maggio, al 82% nel mese di giugno, fino a circa l'86% nel mese di settembre.

Dal 1^ gennaio 2021, con l'entrata in vigore del nuovo contratto del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM], Trenitalia ha programmato un ulteriore incremento dell'offerta ferroviaria in regione Piemonte, elevando al 89% rispetto all'orario 2019 il numero dei treni programmati.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano SFM gestito da Trenitalia (compresa la linea sfm1 per la cui gestione è subentrata Trenitalia a GTT), è stato ripristinato al servizio precedente all'emergenza sanitaria con l'inserimento di 21 treni aggiuntivi nei giorni feriali dal lunedì al venerdì ed il completamento del servizio nelle giornate del sabato e festive rispetto ai provvedimenti di sospensione.

A far data dal mese di aprile, a seguito del cd "Decreto riaperture" e alla conseguente più intensa mobilità ferroviaria attesa, sono state variate le composizioni di alcuni convogli in finzione della domanda stimata per ciascuna relazione di traffico.

Fra i provvedimenti rilevanti per l'esercizio si citano:

- Sospensione dei collegamenti ferroviari con la stazione di Modane sulla linea Sfm3 (in territorio francese) dal momento che la domanda di trasporto era ancora fortemente ridotta e per le restrizioni da applicare al flusso dei passeggeri nei collegamenti con l'estero.
- Riduzione di 2 carrozze nelle composizioni da 8 rotabili sui treni RV della linea Torino – Savona, nel periodo invernale gennaio – marzo, per recuperare lo scostamento negativo sia in termini di regolarità sia in termini di puntualità, determinato dalle condizioni meteorologiche invernali a cui si aggiungono le caratteristiche infrastrutturali della tratta montana, da Savona a Ceva, con pendenze variabili del 25/30‰.
- Nel mese di febbraio sono state effettuate con esito positivo corse prova sulla linea Settimo T.se – Rivarolo C.se (Sfm1) dei nuovi rotabili di Trenitalia ETR 425, denominati *Jazz*, con capacità 194 posti a sedere e 2 posti attrezzati per i passeggeri disabili con carrozzina, al fine della loro immissione in servizio su detta linea.
- Completamento nel mese di febbraio della flotta di 9 nuovi treni denominati *Pop* offerti da Trenitalia in seno al procedimento di affidamento della Concessione SFM, con capacità 300 posti a sedere, finestrini più grandi per ammirare il paesaggio, portale Intranet, area

passeggini, illuminazione a led, nuovo sistema di climatizzazione, prese usb e di corrente a 220V per ricaricare tablet e smartphone, 32 videocamere a circuito chiuso con riprese live, 2 postazioni dedicate ai passeggeri disabili, facilitazione nei movimenti di salita e discesa delle persone a ridotta mobilità, 6 posti bici, con prese elettriche per ricaricare i modelli e-bike.

- A seguito del D.M. che consentiva lo spostamento di passeggeri fra regioni, a far data dal 26/04/2021, fatta salva la riduzione della la capacità offerta dai rotabili per il servizio di trasporto pubblico, è stato concordato con l'IF un programma di potenziamenti del servizio da Torino alle stazioni della riviera del ponente ligure. Dal 01/05 al 12/09/2022, nelle giornate del venerdì, sabato e festive, sono state aggiunte complessivamente 9 coppie di servizi per Savona, Albenga e Imperia. Trenitalia ha contingentato sperimentalmente sui sistemi di vendita il numero di posti acquistabili su detti treni.

Per tutto il periodo gennaio-giugno 2021 è stato predisposto un servizio di bus di presenziamento nei principali nodi. Tali bus sono stati in sosta presso le stazioni e a disposizione della centrale operativa per offrire servizi in appoggio al servizio ferroviario ogni volta che ce ne fosse stato bisogno. Nella fase iniziale era stata anche programmata la realizzazione di corse bus di supporto in concomitanza con alcuni treni studenti in modo da garantire una offerta maggiore di posti per servire i viaggiatori che non avessero trovare posto sul treno.

L'attività di monitoraggio del numero di utenti sui treni, svolta giorno per giorno dal personale di bordo, e dell'uso dei bus ha permesso di rimodulare il piano nel corso della sua attuazione, in particolare:

- il piano dei bus di presenziamento è stato più volte calibrato sulla base dell'effettivo utilizzo.
- Il servizio di bus di supporto è stato sospeso dopo le prime settimane

Sulla base dei dati di carico registrata, sulla attuale disponibilità di posti si ritiene che la didattica in presenza al 100% sia compatibile con l'offerta programmata a settembre 2020[6], adottando le seguenti misure.

- Particolare attenzione nella programmazione dei rotabili, garantendo la disponibilità di treni con alta capacità di posti nei servizi scolastici;
- Mantenimento, almeno nella prima fase, del presenziamento bus nei principali nodi, in modo da garantire tempi rapidi di intervento in caso di criticità.

Tabella 14 Presenziamento con bus di supporto (maggio 2021)

PROV	PROV	LOCALITA	ORARIO DI ATTIVAZIONE	BUS/ GIORNO	ORE/ GIORNO	BUS/ SETTIMANA	ORE/ SETTIMANA	direttrici di intervento
CMT	CMT	RIVAROLO CANAVESE	6.00-16.00	2	10	10	100	sfm1
CMT	CMT	SETTIMO TORINESE	7.00-21.00	2	14	10	140	sfm1, sfm2
CMT	CMT	TROFARELLO	6.30-20.30	2	14	10	140	sfm1, sfm2, sfm4, sfm7, RV Torino-SV/CN
CN	CMT	BUSSOLENO	6.00-16.00	1	10	5	50	sfm3
AL e AT	AL	ALESSANDRIA	6.00-16.00	1	10	5	50	R Asti-Alessandria, R Alessandria-Mortara-Novara, R Alessandria-Voghera
CN	CN	FOSSANO	6.00-16.00	1	10	5	50	sfm7, RV Torino-CN/SV,R Fossano-Cuneo-Limone, R Fossano-S.Giuseppe
NO VCO	NO	NOVARA	6.00-16.00	1	10	5	50	R Biella-Novara, R Domodossola-Novara, R Arona-Novara, R Alessandria-Mortara-Novara
NO VCO	VCO	DOMODOSSOLA	6.00-16.00	1	10	5	50	R Domodossola-Novara, R Domodossola-Arona-Milano
BI VC	BI	BIELLA	6.00-12:00	1	6	5	30	R Biella-Santhià, R Biella-Novara
BI VC	VC	SANTHIA	12:00-16.00	1	4	5	20	R Biella-Santhià, R Ivrea-Chivasso-Novara
		TOTALE		**12**	**98**	**65**	**680**	

I bus di presenziamento sono previsti dalle 6 alle 16 in modo da coprire gli orari interessati dalla mobilità degli studenti. Nelle località della linea sfm1 Chieri-Torino-Rivarolo il presenziamento è più ampio, fino alle ore 20, per rispondere a possibili criticità nella fascia pomeridiana.

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 52.360,00 Euro (IVA inclusa).

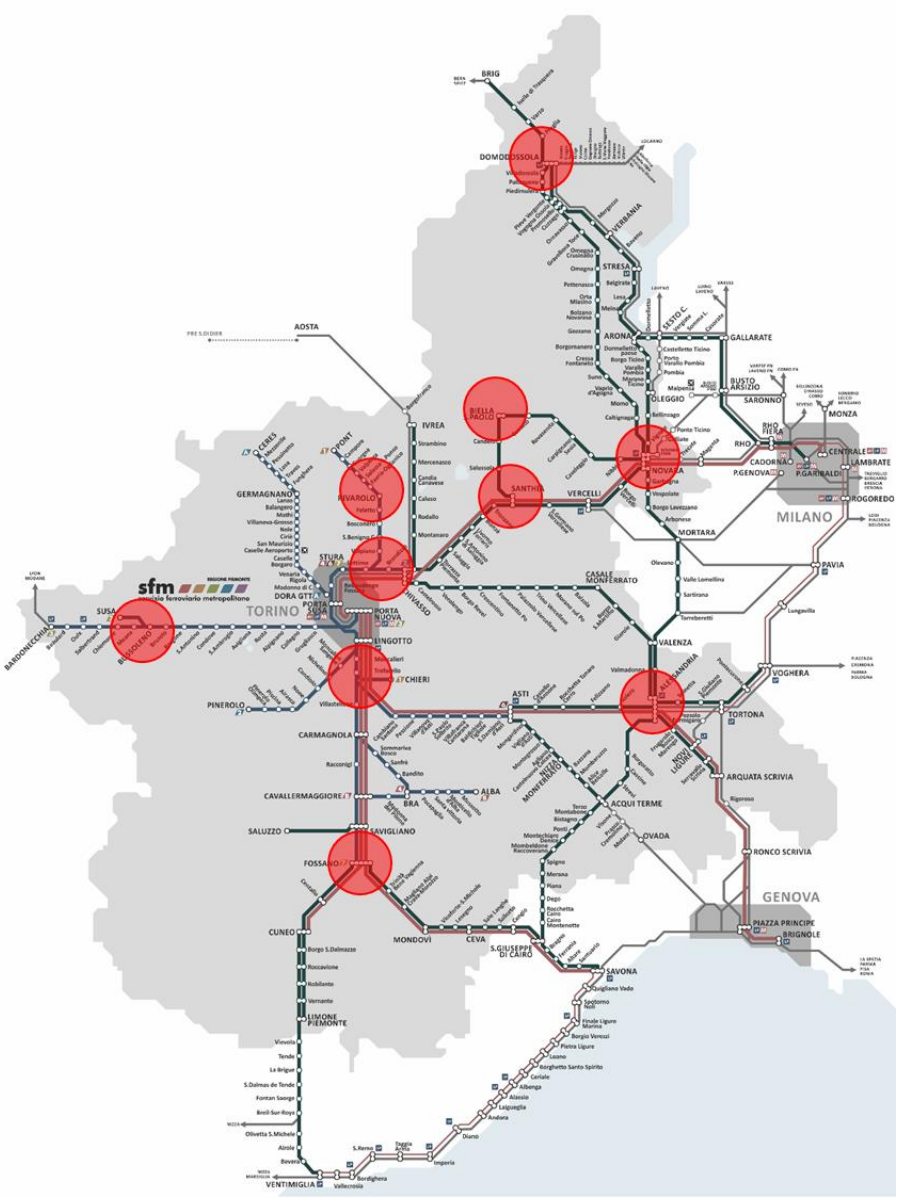


Figura 22 Localizzazione dei bus di supporto

Qualora le condizioni lo rendessero necessario le aziende attiveranno, come già fatto nei primi mesi del 2021, dei presidi aggiuntivi di assistenza alla clientela con proprio personale nei principali nodi ferroviari piemontesi o nelle località in cui dovessero essere registrate delle criticità. La misura, oltre ad offrire un servizio ai viaggiatori soprattutto in caso di circolazione ferroviaria perturbata, serve anche a gestire gli affollamenti nelle stazioni, in particolare sulle banchine in attesa dei treni.

4.1.2. Contratto di Servizio con GTT

4.1.2.1. Gestione del servizio

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la Società G.T.T. S.p.A. hanno stipulato il Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006, 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 diretto 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.

Dal 2021 è stato avviato il subentro in alcune delle attività in concessione regionale a G.T.T. da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato attraverso proprie Società.

In particolare:

- per quanto riguarda il servizio ferroviario, Trenitalia è subentrata a G.T.T. S.p.A. nel servizio sulla linea 1 del SFM;
- per quanto riguarda la rete infrastrutturale, R.F.I. S.p.A. ha già assunto le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112 relativamente alla ferrovia Canavesana.

Le attività diverse da quelle sopra elencate rimangono in capo a GTT nelle more del completamento di singoli e specifici procedimenti di acquisizione delle attività da parte delle società del Gruppo FS con cronoprogrammi differenziati per singola attività.

Non ritenendo ancora applicabile il suddetto Contratto di servizio ferroviario Rep. N. 79 del 14/12/2006, in quanto indivisibile nelle singole attività in concessione e con una compensazione a corpo, l'Agenzia con la Determinazione Dirigenziale n. 796 del 31/12/2020:

1. Ha approvato il documento "Obblighi di servizio per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres, e per la manutenzione e gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e "Torino-Ceres", che costituisce l'Allegato 1 al provvedimento e ne costituisce parte integrante e sostanziale;
2. ha adottato un provvedimento d'emergenza con l'imposizione a G.T.T. S.p.A. degli obblighi di servizio di cui all'Allegato 1 innanzi citato in virtù dell'art. 5 par. 5 del regolamento CE 1370/97 per i servizi ferroviari in concessione sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres;
3. ha istituito un Gruppo tecnico9, in coerenza con il disposto della D.G.R. 12-8165 del 20/12/2018, con la partecipazione dei rappresentanti della Regione Piemonte, di GTT e di AMP, per dettagliare il programma di attività e relativo budget di spesa 2021 nonché, conseguentemente, definire le compensazioni economiche relativamente agli obblighi di servizio di cui all'Allegato 1 innanzi citato;
4. ha impegnato provvisoriamente a favore di G.T.T. S.p.A., con sede in C.so Turati, 19/6 cap 10128 Torino (C.F. 08555280018 – Partita I.V.A. n. 08559940013) la somma di 12.000.000,00 euro oltre IVA al 10%, pari ad 1.200.000,00 euro, per complessivi 13.200.000,00 euro per il finanziamento nell'esercizio 2021 dei servizi minimi ferroviari e di corse sostitutive a mezzo autobus previste da orario sulla tratta Venaria – Germagnano – Ceres nonché per la manutenzione programmata ed accidentale dell'infrastruttura delle linee ferroviarie Canavesana e "Torino – Ceres", con applicazione della spesa sul codice macroaggregato n. 10011103 del bilancio 2020, 2021, 2022, annualità 2021 – (cap. 530/73) "Contratti di servizio di trasporto pubblico ferroviario AMP – GTT" – Piano Finanziario U.1.03.02.15.001.

Il Gruppo Tecnico di cui al n.3 delle Decisioni della D.D. n.796 del 31/12/2020 ha come obiettivo "l'Analisi del programma Attività e Budget per l'esercizio del servizio di tpl ferroviario sulla linea Torino - Ceres e per la manutenzione e gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e Torino-Ceres", con i rappresentanti di GTT, Agenzia e Regione Piemonte.

Il Gruppo Tecnico si è riunito periodicamente per esaminare i prospetti contabili mensili del conto economico del settore Ferrovie, chiedendo la modifica di alcune voci di ricavo e di costi quali:

- gli introiti da vendita biglietti
- la riduzione degli FTE della hoding assegnati alle Ferrovie;
- i ribaltamenti economici verso l'Area ferrovia.

La Società non ha ancora rilasciato il consuntivo direzionale. Nondimeno il preconsuntivo 2021 esaminato dal GTTecnico è pari a € 13.612.868,49 oltre iva, calcolato al netto della definizione dei ricavi dovuta alla quantificazione dei viaggiatori trasportati a titolo gratuito e alla modifica dei driver di

ripartizione e al netto della spesa per i servizi aggiuntivi programmati a causa della riduzione virtuale della capacità dei rotabili richiesta dalle norme di contrasto alla diffusione del virus covid19.

L'Agenzia ha liquidato compensazioni pari a € 13.316.000,00 oltre iva al 10%, pari a € 1.331.600,00, complessivamente pari a € 14.647.600,00.

CONTROLLERIA A BORDO DEI ROTABILI FERROVIARI

Nel mese di novembre 2022 GTT ha riorganizzato l'attività di verifica a bordo dei treni mediante la cooperazione con l'equivalente settore del TPL e con l'avvalimento delle Forze dell'Ordine finalizzato al controllo del GreenPass degli utenti.

Inoltre il personale di verifica qualora impegnato nel terminale di Borgaro ha effettuato il controllo a terra del possesso del titolo di viaggio di tutti i passeggeri in partenza da tale stazione e degli utilizzatori delle navette SF2.

MATERIALE ROTABILE CLASSE ETR Y0530 E CLASSE ALN668

Essendo subentrata Trenitalia nella gestione del servizio sulla Sfm1 dal 1° gennaio 2021, su disposizione della Direzione Trasporti della Regione, GTT ha alienato n.7 elettrotreni ETR Y0530 ed n. 2 automotrici ALn668 in quanto inutilizzabili per il servizio nel nodo di Torino.

4.1.2.2. Esercizio e fasi emergenziali della programmazione ferroviaria

GTT in qualità di Impresa ferroviaria ha effettuato per tutto il 2021 il servizio di trasporto passeggeri sulla linea SFMA.

Per consentire l'avanzamento dei lavori di interconnessione della linea SFMA con il passante ferroviario torinese, è in opera il cantiere che si estende fino alla stazione di Venaria (esclusa) e il servizio è stato svolto interamente sulla tratta isolata Venaria – Ceres.

Tuttavia, a seguito della progressiva esposizione delle sottofondazioni del ponte sul torrente Stura, in attesa dei lavori di consolidamento, il capolinea del servizio ferroviario è stato arretrato a Borgaro. Pertanto, in via emergenziale, è stato necessario istituire un nuovo collegamento SF2 con autobus in partenza dalla stazione di Torino Porta Susa ed arrivo nella stazione di Borgaro e fermate intermedie nelle stazioni metropolitane di Madonna di campagna e Venaria.

La linea ferroviaria è stata ripristinata a Venaria nel mese di gennaio 2022.

Al fine di effettuare lavori interferenti con l'esercizio ferroviario è stato concordato di sospendere il servizio dal 31 luglio al 22 agosto assicurando nel contempo la mobilità dei cittadini con autobus sostitutivi diretti provenienti da Torino e senza rottura di carico a Borgaro.

In materia di produzione di rinvia al seguente riquadro:

Tabella 15 – Esercizio GTT sulla linea sfmA nelle fasi emergenziali

Anno 2021	Percorrenze treni x km	Percorrenze treni x km	Percorrenze bus x km	Percorrenze bus x km
Periodo	Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo
1^ trimestre	68.892	67.849	14.421	14.359
2^ trimestre	70.130	69.017	14.131	14.007
3^ trimestre	64.728	53.766	18.015	18.015
4^ trimestre	69.064	67.477	16.130	15.955
Totale	**272.814**	**258.109**	**62.697**	**62.336**

4.1.3. Contratto di Servizio con BLS AG

4.1.3.1. Gestione del servizio

Le compensazioni contrattuali a favore di BLS per l'annualità 2021, al netto dell'iva, ammontano a:

Tabella 16 – Prospetto economico BLS 2021

1	**Compensazioni contrattuali**	**€ 287.757,72**
2	Compensazioni servizi aggiuntivi concordati con l'Agenzia	€ 157.921,88
3	Compensazioni per servizi aggiuntivi eserciti per norme anti covid	€ 109.734,66
4	**Totale**	€ 555.414,26
5	Ristori 2020 per mancati ricavi da traffico	€ 688.287,41
6	Penali contrattuali	----------

- Alla riga 1 sono riportate le compensazioni contrattualmente previste per il 2021 comprensive della rivalutazione ISTAT.

- Alla riga 2 sono riportate le compensazioni per i seguenti treni aggiuntivi rispetto al programma base: 4253 e 4258 nelle giornate del sabato e festive, 4281, 4287, 4286 e 4292, il cui volume di produzione è valorizzato con l'importo di 5,03 euro x km o.f.e. come previsto all'Appendice 1 del 08/09/2020 del Contratto di servizio.

- Alla riga 3 sono riportate le compensazioni per i treni aggiuntivi programmati a causa della riduzione virtuale della capacità offerta dai treni per le norme anti covid.

- Alla riga 5 sono riportati i trasferimenti per compensare[7] la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri, a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica, a favore delle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico, riconosciuti sulla base dei dati istruttori trasmessi da BLS (titolare del contratto per la linea Domodossola-Iselle) all'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale.

- Alla riga 6 è stata riportata la valorizzazione nulla delle penali poiché l'indice di affidabilità calcolato a consuntivo risulta superiore al livello minimo contrattualmente previsto. Infatti l'Indice[8] annuale di affidabilità di sistema, così come stabilito nel Contratto di servizio, è pari a 99,89% rispetto allo standard minimo previsto pari a 99,5%.

[7] Il decreto del Ministro e delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 541 del 3/12/2020 ha disciplinato la ripartizione delle risorse stanziate dall'articolo 44 comma 1 del decreto legge n. 104/2020, convertito con modificazione dalla legge n. 126/2020 e destinate alla compensazione dei mancati ricavi da traffico ed ai servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale e regionale.

La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 20-2069 del 9 ottobre 2020, ha individuato l'Agenzia della mobilità piemontese quale soggetto erogatore delle risorse nazionali destinate alle aziende di trasporto pubblico locale per compensare la riduzione dei ricavi tariffari, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, per effetto delle restrizioni imposte dalle Autorità nel periodo di emergenza sanitaria da COVID-19.

[8] Indice di affidabilità: numero di treni partiti dall' origine ed arrivati alla destinazione programmata rispetto al totale dei servizi programmati = 99.5%. Non concorrono al calcolo dell'indice di affidabilità le corse cancellate per cause non dipendenti dall'IF, nel senso che dette corse sono conteggiate nel numeratore del rapporto.

4.1.3.2. Emergenza Covid-19 - Fasi emergenziali e programmazione ferroviaria

L'esercizio operato da BLS sulla tratta Domodossola – Briga nel 2021 è stato caratterizzato dalle seguenti due fattispecie:

A) La prima, determinata da lavori all'infrastruttura di RFI, ha causato la sospensione nelle giornate del lune4dì e del martedì di una coppia di servizi, precisamente in partenza da partenza da Iselle alle ore 11:36 e da Domodossola alle ore alle ore 11:58

B) La seconda, determinata dalla sospensione dei collegamenti IC fra Svizzera ed Italia, operati da SBB, per le norme di ammissione a bordo richieste dallo Stato italiano ma applicabili con difficoltà dall'IF, ha veicolato verso il servizio frontaliero operato da BLS l'intera domanda di mobilità ferroviaria.

Nel merito dell'informativa di cui alla precedente lettera A), RFI ha comunicato a BLS di sospendere l'esercizio sulla tratta Domodossola – Iselle nelle seguenti fasce orarie: lunedì 10:30 – 12.30 ca, martedì 11:10 – 12.50 ca. Le conseguenze sul programma di servizio sono state la soppressione della coppia di treni 4265 – 4270 negli orari innanzi evidenziati.

Considerato che le suddette giornate della settimana sono quelle in cui si registrano i dati minimi di frequentazione (circa 50 passeggeri/giorno sul treno 4270 e ca 90 passeggeri/giorno sul treno 4265), tenuto conto che i tempi di viaggio con autobus sostitutivo fra le località estreme della tratta sono particolarmente durevoli, in sede di Comitato Tecnico del 18/02/2020 i rappresentanti dell'Agenzia e di BLS hanno concordato di inserire tutte le informazioni relative all'interruzione nell'orario ufficiale annuale ma, di contro, non programmare alcun servizio sostitutivo.

Al fine di fronteggiare con maggiore efficacia la diffusione del virus covid19, senza soluzione di continuità dal 2020, con Decreto Ministeriale la capacità offerta dai rotabili per il servizio di trasporto pubblico è stata ridotta virtualmente al 50% dei posti complessivamente disponibili (a_sedere + in_piedi). Contemporaneamente, sia per la ripresa dell'attività delle ditte di costruzione dopo il periodo invernale, sia per la riapertura dei ristoranti in territorio elvetico e finanche per la sospensione dei collegamenti IC fra Svizzera ed Italia, operati da SBB, a fronte di un'attesa di aumento della domanda, è stato concordato con BLS l'introduzione dei treni aggiuntivi:

- 31477 a partire dal 01/03/2021, nelle giornate dal lunedì al venerdì in partenza da Briga alle ore 17:02 e diretto a Domodossola senza fermate intermedie, utilizzato per la capacità massima consentita;
- 31478 a partire dal 31/05/2021, nelle giornate dal lunedì al venerdì in partenza da Domodossola alle ore 17:51 e diretto a Briga senza fermate intermedie, utilizzato fino a ca il 50% della capacità massima consentita.

A causa della scadenza dei certificati di sicurezza, a far data dal cambio orario il 12 dicembre 2021 è terminata la disponibilità di BLS del materiale rotabile "EWIII" per operare la coppia di treno supplementare Brig-Domodossola-Brig (treno 31477 e 31488). Pertanto, su richiesta dell'IF, con determinazione dirigenziale, l'Agenzia ha autorizzato la Società BLS AG al subappalto all'operatore economico SBB AG dell'esercizio dei treni 3031 (ex treno 31477) e 3034 (ex treno 31478) nella tratta Iselle – Domodossola, nelle giornate dal lunedì al venerdì del periodo 13 – 23 dicembre 2021.

Per l'esercizio dei treni SBB ha utilizzato una composizione di EW IV con carrozze più recenti delle EWIII di BLS, con 617 posti a sedere di cui 396 in seconda, classe, 166 in prima classe e 55 nel vagone ristorante; pertanto il subappalto non ha portato detrimento alla qualità erogata del servizio.

Nel riquadro seguente si sintetizzano i volumi di produzione:

Tabella 17 - Produzione 2021 Domodossola-Iselle

	PERCORRENZE PROGRAMMATE	di cui PRODUZIONE AGGIUNTIVA RISPETTO CONTRATTO	PERCORRENZE CANCELLATE Non Imputabili a BLS	PERCORRENZE CANCELLATEE Imputabili a BLS	PERCORRENZE CANCELLATE Lavori all'infrastruttura	PERCORRENZE EFFETTIVE
TRATTA DOMODOSSOLA - ISELLE	*[TrenixKm]*	*[TrenixKm]*	*[TrenixKm]*	*[TrenixKm]*	*[TrenixKm]*	*[TrenixKm]*
dicembre-21	13.711,40	3.271,20	0,0	37,6	194,2	13.479,60
novembre-21	13.373,10	3.384,00	0,0	6,3	56,4	13.310,40
ottobre-21	13.711,40	3.496,80	18,8	25,0	225,6	13.442,00
settembre-21	13.457,00	3.384,00	52,6	37,6	282,0	13.084,80
agosto-21	13.761,60	3.496,80	0,0	0,0	169,2	13.592,40
luglio-21	13.821,80	3.496,80	135,4	0,0	169,2	13.517,20
giugno-21	13.398,00	3.384,00	25,0	25,0	169,2	13.178,80
maggio-21	13.160,00	3.008,00	37,6	0,0	225,6	12.896,80
aprile-21	12.859,00	3.008,00	68,8	0,0	81,4	12.708,80
marzo-21	13.442,00	3.064,40	0,0	0,0	225,6	13.216,40
febbraio-21	11.731,20	2.406,40	0,0	0,0	169,2	11.562,00
gennaio-21	12.859,20	2.744,80	94,0	0,0	169,2	12.596,00
	159.285,70	**38.145,20**	**432,2**	**131,5**	**2136,8**	**156.585,20**

4.1.4. Consuntivi della gestione contrattuale

Nelle tabelle seguenti si riportano i consuntivi delle gestioni dei contratti di servizio in capo ad AMP. Laddove i rendiconti consuntivo non siano ancora chiusi si sono utilizzati i dati tratti dall'Osservatorio Nazionale TPL. Inoltre, nell'anno 2020 in luogo della rilevazione standard denominata "Dati sintetici" è stata avviata dal Ministero la rilevazione "MRC Mancati ricavi Covid-19" il cui set di dati comprende i consuntivi annui delle percorrenze chilometriche e dei corrispettivi.

4.1.4.1. Trenitalia (SFM linee 2,3,4,6,7,B e SFR)

	2017	2018	2019	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	17.900.639	18.154.230	18.433.977	15.527.569
Compensazioni economiche (Milioni € - IVA esclusa) al lordo delle penali	205,18	203	202,7	221,0
Servizi non resi, detrazioni, sanzioni, mitigazioni (Milioni €)	5,882	7,177	Non disp.	Non disp.

Vi è un'istruttoria in atto per la definizione del consuntivo dal 2017 in poi.

4.1.4.2. GTT (SFM linee sfm1 e sfmA)

	2017	2018	2019	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	932.753	948.732	945.422	685.586

Compensazioni economiche (IVA esclusa)	16.806.816,38	17.454.545,00		16.985.000

4.1.4.3. BLS AG (Domodossola-Iselle)

	2017	**2018**	**2019**	**2020 Ril. MRC**
Percorrenze a consuntivo	86.202	148.516	163.506	129.769
Compensazioni economiche (IVA esclusa)	304.698,00	453.512	510.741	355.477

4.2. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi

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

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

Per tutti i Territori i cui servizi non sono ancora stati conferiti all'Agenzia il monitoraggio avviene ad oggi attraverso la Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL i cui dati sono riportati al paragrafo 9.3.

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

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

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

nel quadro finanziario dato dalle previsioni del Programma Triennale dei Servizi Regionale, secondo gli indirizzi forniti dalla Regione Piemonte e dall'Assemblea e mediante la predisposizione di opportuni e specifici Progetti di Riorganizzazione dei Servizi di Trasporto Pubblico nei vari ambiti di competenza.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si tiene in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, delle indicazioni di sistema tra le quali si ricordano, in particolare:

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

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

Tali obiettivi sono stati sospesi a causa dell'insorgenza della pandemia da Covid-19 e degli impatti che essa ha avuto sulla mobilità.

4.2.1. Contratti di servizio - Bacino Metropolitano di Torino

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Metropolitano sono quelli relativi ai servizi urbani e suburbani di Torino, extraurbano ex. Ambito metropolitano ed extraurbani trasferiti dalla Città Metropolitana di Torino.

Per quanto concerne il 2021, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Si segnala in particolare la rilocalizzazione delle attività produttive della Società FCA Italy Mopar presso il sito produttivo di Rivalta T.se. a seguito della dismissione dei siti di None e Volvera, che ha comportato le seguenti modifiche:

- Linea n. 277: modifica delle corse appartenenti ai percorsi denominati "B" ed "E" che, mantenendo invariata l'attuale circolazione in Torino, si attestano al sito Mopar di Rivalta, con eliminazione del prolungamento verso i siti di Volvera e None, attivo durante la fase di attività contemporanea in tutti i poli di produzione, e conseguente ricalibrazione degli orari;
- Linea n. 275: ripristino della corsa n. 070A, modificata durante la fase "transitoria" per esigenze di esercizio, nella configurazione di percorso preesistente con partenza dal capolinea di Volvera (Strada Piossasco) alle ore 08.12 ed arrivo al capolinea di Pinerolo (Movicentro) alle ore 08.42.

Inoltre, le variazioni autorizzate per la fase "transitoria" con benestare prot. Agenzia n. 323 del 12/01/2021, fatta eccezione per le integrazioni sopra riportate, sono state confermate, in quanto idonee, anche per la fase "a regime".

Per quanto concerne l'area metropolitana torinese, si segnalano in particolare le attività svolte in previsione dell'estensione della Linea 1 di Metropolitana di Torino, con l'apertura delle stazioni Italia 61 e Bengasi (capolinea) avvenuta il 23 aprile 2021.

In particolare si segnala l'istituzione della linea urbana/suburbana 8 di Torino da San Mauro T.se (P.zza Mochino) a Via Ventimiglia, le linee SM1 e SM2 afferenti i comuni di Settimo T.se e San Mauro, le variazioni alle linee 14, 74 e 81, lo spostamento del capolinea della linea 35 in via Artom e la soppressione della linea 1 in ragione dello spostamento di capolinea della linea 35.

Nel secondo semestre 2021 sono state autorizzate alcune variazioni dei Programmi di Esercizio per l'attuazione della Nuova rete 2021 tra cui si segnalano le Linee 40, 43 e 62.

Ad esse si aggiungono i provvedimenti emergenziali adottati conseguentemente alle varie fasi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, in particolare per quanto concerne l'autorizzazione dei servizi aggiuntivi.

4.2.1.1. Potenziamento dei Servizi della rete urbana/suburbana di Torino operata da GTT (autobus urbani-suburbani, tram e metropolitana)

Il servizio valutato con GTT dal 26 aprile per il trasporto del 75% degli allievi ha previsto un potenziamento del servizio di trasporto pubblico di superficie pari a 355 corse/giorno, utilizzando 48 veicoli aggiuntivi. I potenziamenti individuati, distinti per linea, sono riportati nella tabella che segue. Ad essi si aggiungono la metropolitana e le linee 4 e ex-18, già potenziate dal dicembre 2020.

Tabella 18 Corse potenziamento servizio urbano GTT da settembre 2021 (il numero della linea fa riferimento alla rete prima della riorganizzazione in fase di attuazione nell'estate 2021)

LINEA	VETTORE	NUMERO BUS	NUMERO CORSE	KM GIORNO	CORSE SETTIMANA	KM SETTIMANA
11	GTT	1	8	103,7	40	518,5
14	GIACHINO	1	8	102,0	40	510,2
17	GIACHINO	2	10	184,4	50	922,0
30	GIACHINO	1	5	93,2	25	466,1
30	V.I.T.A.	1	5	93,2	25	466,1
35	CANOVA	1	13	107,3	65	536,4
36	MICCOLIS	2	26	213,9	130	1.069,4
45	A.S.P.	2	18	276,3	90	1.381,3
46	BOGGETTO	2	14	213,1	70	1.065,4
49	GTT	2	14	208,8	70	1.043,9
50	BUS COMPANY	9	17	1.476,2	85	7.380,8
52	V.I.T.A.	1	9	101,2	45	506,0
57	CANOVA	1	8	111,5	40	557,7
59	DE STEFANI	1	7	98,3	35	491,7
61	CANOVA	1	8	100,1	40	500,4
62	V.I.T.A.	1	6	107,7	30	538,7
67	NUOVA BENESE	2	16	210,2	80	1.051,0

69	GIACHINO	2	32	210,9	160	1.054,5
72	GTT	1	8	102,1	40	510,3
74	CAVOURESE	1	8	101,2	40	506,0
75	GTT	1	8	104,6	40	523,0
81	A.S.P.	1	12	112,2	60	560,8
81	NUOVA BENESE	1	11	102,2	55	510,8
36N	CAVOURESE	1	7	86,6	35	433,0
59B	DE STEFANI	1	15	141,0	75	705,2
CP1	DE STEFANI	1	11	106,0	55	530,2
RV2	GIACHINO	1	16	97,7	80	488,5
SE1	GTT	1	8	63,2	40	316,1
SE2	GTT	1	8	63,3	40	316,5
SF2	BOGGETTO	2	10	150,1	50	750,6
SF2	GTT	1	1	14,0	5	70,1
VE1	BOGGETTO	1	8	98,8	40	493,9
	Totale complessivo	**48**	**355**	**5.355,0**	**1775**	**26.775,0**

4.2.1.2. Potenziamento dei Servizi Extraurbani e dei servizi Urbani di Settimo Torinese, Ivrea e Carmagnola

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti). Sono compresi anche i potenziamenti del servizio urbano di Settimo Torinese, Ivrea e di Carmagnola.

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 19 - Corse potenziamento servizi extraurbani e urbani altri comuni bacino metropolitano

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
ARRIVA	265 - PONT-CAREMA-IVREA-TORINO	5	278,8	25	1.394,0
ARRIVA	267 - TORINO-VINOVO-PIOBESI-CARIGNANO	1	27,6	5	138,0
ARRIVA	268 - TORINO-CASELLE AEROPORTO	2	33,3	10	166,5
ARRIVA	275 - SESTRIERE-PEROSA A.-TORINO	3	63,8	15	319,0
ARRIVA	278 - PINEROLO-VIGONE-CERCENASCO CON PROL.	1	23,5	5	117,5
ARRIVA	279 - BOBBIO PELLICE-PINEROLO	4	100,5	21	528,3
ARRIVA	281 - LINEE SCOLASTICHE DEL PINEROLESE	7	140,1	35	700,5
ARRIVA	282 - PEROSA ARG.-PINEROLO-TORINO	2	83,8	10	419,0

ARRIVA	283 - PINEROLO-CANTALUPA	1	12,3	5	61,5
ARRIVA	431 - PIOBESI-VINOVO-LA LOGGIA-MONCALIERI	6	95,4	22	349,8
ARRIVA	901 - TORINO-PINEROLO-TORRE PELLICE	4	71,4	20	357,0
ATAP	348 - CIGLIANO - VESTIGNE' - IVREA	1	38,2	5	191,1
ATAP	358 - CAVAGLIA' - PIVERONE - IVREA	4	106,4	20	531,9
BELLANDO	194 - BUSSOLENO-BORGONE-AVIGLIANA-FERRIERE	2	75,8	10	379,0
BELLANDO	436 - CASELETTE-ALMESE-CONDOVE-BUSSOLENO-SUSA	4	174,8	20	874,0
BUS COMPANY	226 - VARISELLA-CAFASSE-TORINO	5	100,4	25	502,0
BUS COMPANY	229 - VARISELLA-FIANO-CIRIE	5	49,8	25	249,0
BUS COMPANY	230 - ROBASSOMERO-CAFASSE-LANZO	2	31,4	10	157,0
BUS COMPANY	259 - TORINO-LA LOGGIA-CARIGNANO-CARMAGNOLA	6	101,1	30	505,5
BUS COMPANY	299 - CARDE-TORINO	6	124,1	30	620,5
CA.NOVA	224 - BUSSOLENO - AVIGLIANA - RIVOLI	2	33,0	10	165,0
CA.NOVA	354 - CARIGNANO - SANTENA - CAMBIANO	4	35,3	20	176,5
CAVOURESE	125 - CHIERI-MARENTINO-VERNONE-SCIOLZE	2	34,9	12	209,4
CAVOURESE	175 - TORINO-SUPERGA-BALDISSERO-CHIERI	4	61,0	20	305,0
CAVOURESE	179 - TORINO-S.LUCA-EREMO-PECETTO-CHIERI	8	106,7	46	628,7
CAVOURESE	180 - CHIERI-TORINO GRONDA SUD	1	17,4	6	104,4
CAVOURESE	184 - POIRINO-PESSIONE-CHIERI	2	35,3	10	176,5
CAVOURESE	185 - CHIERI-CAMBIANO-SANTENA-CARIGNANO	5	94,1	26	482,8
CAVOURESE	220 - BARGE-CAVOUR-PINEROLO-TORINO	4	73,9	22	400,0
CAVOURESE	253 - COAZZE-AVIGLIANA-FERRIERE	8	107,5	38	520,1
CAVOURESE	298 - BARGE-BAGNOLO-PINEROLO CON PROL.	5	120,7	25	603,5
CAVOURESE	353 - CASELETTE-ALPIGNANO-AVIGLIANA CON PROL.	2	33,4	10	167,0
CHIESA	70 - CARMAGNOLA - BRA E DIRAMAZIONE RACCONIGI	3	81,0	15	405,0
CHIESA	241 - CARMAGNOLA - PRALORMO - POIRINO	5	119,6	25	598,0
CHIESA	242 - CARMAGNOLA - POIRINO	1	42,2	5	211,0
CHIESA	244 - CANDIOLO-VINOVO-CARMAGNOLA	3	77,6	12	316,0
CHIESA	600 - URBANO CARMAGNOLA - LINEA A	2	28,2	10	141,0
CHIESA	602 - URBANO CARMAGNOLA - LINEA C	2	21,4	10	107,0
DEMARCHI	2 - urbana Settimo	1	14,6	5	73,0
DEMARCHI	3 - urbana Settimo	2	43,0	10	215,0
GHERRA	209 - GIAVENO – S.GIORIO	2	59,0	10	295,0
GHERRA	246 - LA CASSA-GIVOLETTO-S.GILLIO-PIANEZZA-FERMI	14	239,7	70	1.198,5
GHERRA	248 - MOLINO-CASELETTE-ALPIGNANO-RIVOLI-FERMI	14	239,9	70	1.199,5
GTT	68 - COLLEGNO/FERMI-ALPIGNANO-CONDOVE	1	36,0	5	180,0

GTT	108 - IVREA-VISCHE-CHIVASSO	3	59,1	15	295,5
GTT	132 - RIVAROLO-CASTELLAMONTE	1	8,7	5	43,5
GTT	133 - TORINO-IVREA	3	73,7	15	368,5
GTT	137 - CERESOLE-PONT-RIVAROLO	8	108,6	31	431,0
GTT	143 - CUORGNE'-CASTELLAMONTE-IVREA	4	127,0	18	579,2
GTT	145 - RIVAROLO-IVREA	2	68,8	10	344,0
GTT	154 - S.BERNARDO-IVREA-ALBIANO	1	10,8	5	54,0
GTT	165 - TORINO-CIRIE'	7	243,8	35	1.219,0
GTT	321 - MONTALENGHE-FOGLIZZO-CHIVASSO	4	73,7	16	301,7
GTT	502 - SAN MAURIZIO - CASTELLAMONTE	2	50,2	10	251,0
GTT	510 - TORINO-CUMIANA-GIAVENO (Pinerolo)	10	223,2	50	1.116,0
GTT	511 - TORINO-CUMIANA-GIAVENO (SUSA)	4	67,2	20	336,0
MARLETTI	232 - Cocconato-Torino	5	124,5	25	622,5
ROSSATTO	160 - Lanzo Viù Usseglio	3	39,3	15	196,5
ROSSATTO	400 - Balme Lanzo Ciriè	2	33,0	10	165,0
ROSSATTO	402 - Forno Alpi Graie - Groscavallo - Ciriè	2	28,8	10	144,0
S.T.A.A.V.	308 - Locana - CALUSO	1	50,5	3	151,5
VI-MU	132 - RIVAROLO - CASTELLAMONTE	1	8,7	5	43,5
VI-MU	137 - RIVAROLO PONT CERESOLE	1	12,6	5	63,0
VOTTERO	525 - Ceres – Pianezza	2	56,0	10	280,0
	Totale complessivo	**234**	**4.956,1**	**1153**	**24.444,3**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 190.273,27 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.1.3. Consuntivi Contratto per il servizio urbano e suburbano di Torino (rep. 686 Sez II e Sez III)

Laddove i rendiconti consuntivo non siano ancora chiusi si sono utilizzati i dati tratti dall'Osservatorio Nazionale TPL. Inoltre, nell'anno 2020 in luogo della rilevazione standard denominata "Dati sintetici" è stata avviata dal Ministero la rilevazione "MRC Mancati ricavi Covid-19" il cui set di dati comprende i consuntivi annui delle percorrenze chilometriche e dei corrispettivi.

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	36.103.777 Bus 5.477.098 Tram 2.512.784,5 Metro	31.385.249 Bus 5.320.381 Tram 2.456.707 Metro	29.306.274 Bus 5.555.598 Tram 2.446.753 Metro	26.366.477 Bus 4.651.863 Tram 2.088.652 Metro
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	137.270.485,07 Bus+Tram 16.852.188,84 Metro	133.579.803 Bus+Tram 20.012.914 Metro	133.714.272 Bus+Tram 19.402.789 Metro	135.100.000 Bus+Tram 19.402.400 Metro

4.2.1.4. Consuntivi Contratto per il servizio extraurbano nell'area metropolitana di Torino (rep. 174)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	4.143.189,33	4.347.165,73	4.360.797,87	3.849.486,55
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	5.118.029,09	5.173.970,57	5.280.486,48	5.129.913,06

4.2.1.5. Consuntivi Contratto per il servizio extraurbano della Città metropolitana (rep. 13689)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	18.948.240	19.811.780	19.709.561	16.922.118
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	29.893.111,26	29.389.673,42	29.223.704,51	29.078.434,52

4.2.1.6. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Ivrea (rep. 8875)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	1.143.446	1.294.895	1.243.719	1.125.170
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	1.861.530,09	1.858.380,00	1.843.896,87	1.907.672,38

4.2.1.7. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Pinerolo (rep. 902)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	204.137	244.235	246.901	253.782
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	402.149,89	409.228	424.359	426.734

4.2.1.8. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Carmagnola (rep. 7447)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO		151.179	154.129	124.118

COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL) COMPRESE AGEVOLAZIONI TARIFFARIE COMUNALI	Vedi nota [9]	434.405	440.593	438.908

4.2.1.9. Consuntivi Contratto per il servizio urbano della Città di Settimo T.se (rep. 190)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	181.483	179.884	180.392	178.352
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	347.744,60	345.379,03	347.737	339.737

4.2.1.10. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2021, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

N°	REGISTRO GENERALE	DATA DETERMINA	OGGETTO
1	00000211/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio degli ascensori di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione BENGASI, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.
2	00000212/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio degli ascensori di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione ITALIA 61, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.
3	00000210/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio delle scale mobili di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione ITALIA 61, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.
4	00000209/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio delle scale mobili di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione Bengasi, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.

[9] Contratto trasferito ad AMP a far data dal 01/01/2018 come da Convenzione sottoscritta tra AMP e il Comune di Carmagnola e approvata con Delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 39 del 22/12/2017.

5	00000229/2021	03/05/2021	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino – Rilocalizzazione delle attività produttive della Società FCA Italy MOPAR presso il sito di Rivalta: autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio delle Autolinee n.275 "Sestriere-Perosa A.-Torino" e n.277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" e conferma delle altre soluzioni già adottate durante la fase transitoria
6	00000327/2021	14/06/2021	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autolinee n. 226 "Varisella-Cafasse-Torino" e n. 259 "Torino-La Loggia-Carignano-Carmagnola"- Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
7	00000352/2021	23/06/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Prima fase attuazione Nuova Rete 2021 - Autorizzazione alla variazione dei Programmi di Esercizio.
8	00000359/2021	25/06/2021	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio dell'Autolinea n.253 "Coazze-Avigliana-Ferriere".
9	00000362/2021	29/06/2021	Rete tranviaria GTT - Linea 15 - Lavori di rinnovo e parziale modifica dell'impianto fisso tranviario sito all'incrocio C.so Re Umberto- C.so Matteotti – Autorizzazione all'esecuzione dei lavori.
10	00000404/2021	27/07/2021	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino e nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio delle Linee n.125 "Chieri-Marentino-Vernone-Sciolze", n.175 "Torino-Superga-Baldissero-Chieri", n.179 "Torino-San Luca-Eremo-Pecetto-Chieri", n.180 "Chieri-Torino Gronda sud", n.184 "Poirino-Pessione-Chieri", n.185 "Chieri-Cambiano-Santena-Carignano", n.188 "Ceres-Balme-Pian della Mussa", n.213 "Cumiana-Piscina (Navetta)", n.214 "Prarostino-S.Secondo-Fiat Rivalta", n.216 "Barge-Bagnolo-Luserna S.Giovanni-Torre Pellice", n.220 "Barge-Cavour-Pinerolo-Torino", n.253 "Coazze-Avigliana-Ferriere-Sacra San Michele", n.296 "Torre Pellice-Luserna-Pinerolo", n.298 "Barge-Bagnolo-Pinerolo", n.386 "Ponte Pietra-Coazze-Giaveno-Pinerolo", n.438 "Torre Pellice-Luserna S.Giovanni-San Secondo-Osasco", n.446 "Torre Pellice-Cavour (Saluzzo)", n.704 "Area vasta di Pinerolo-Linea 1", n.705 "Area vasta di Pinerolo-Linea 2 (Osasco-San Secondo-Pinerolo)" e n.707 "Area vasta di Pinerolo-Linea 5" e n.901 "Torino-Pinerolo-Torre Pellice.
11	00000409/2021	28/07/2021	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio delle Linee n.260 "Pancalieri-Torino", n.264 "Castagnole P.te-Osasio-Carignano", n.299 "Cardè-Torino" e n.302 "Cardè-None".
12	00000435/2021	06/08/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Citta' di Settimo Torinese - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
13	00000468/2021	30/08/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Citta' di Settimo Torinese - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
14	00000501/2021	07/09/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area metropolitana di Torino – Prima fase attuazione Nuova Rete 2021 – Autorizzazione alla variazione dei Programmi di Esercizio delle Linee 40, 43 e 62
15	00000513/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Consorzio Extra.To
16	00000516/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - GTT - GRUPPO TORINESE TRASPORTI - URBANO TORINO
17	00000534/2021	24/09/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Prima fase attuazione Nuova Rete 2021 - Autorizzazione alla variazione dei Programmi di Esercizio.

18	00000593/2021	11/10/2021	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla temporanea gestione di un Servizio di TPL integrativo di collegamento tra i plessi scolastici di Avigliana.
19	00000614/2021	15/10/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio della Linea scolastica suburbana 86 e all'istituzione della Linea scolastica suburbana 86B.
20	00000691/2021	18/11/2021	Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Citta' di Settimo Torinese - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
21	00000705/2021	24/11/2021	Collegamento della linea ferroviaria Torino-Ceres (SFMA) con la rete R.F.I. (passante ferroviario) lungo la direttrice di c. Grosseto - Autorizzazione all'attivazione del nuovo impianto tranviario di Corso Potenza\ Largo Grosseto\ via Stampini per il solo transito, non in servizio pubblico, da e per il deposito d Venaria.
22	00000753/2021	14/12/2021	Contratto di Servizio per il TPL Urbano nel Comune di Carmagnola - Integrazione impegno e Autorizzazione alla variazione sperimentale dei Programmi di Esercizio (U.I. € 86.320,68).

Attività ex. D.P.R. 753/1980 relativamente a scale mobili ed ascensori in servizio pubblico.

N°	REGISTRO GENERALE	DATA DETERMINA	OGGETTO
1	00000209/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio delle scale mobili di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione Bengasi, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.
2	00000210/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio delle scale mobili di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione ITALIA 61, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.
3	00000211/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio degli ascensori di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione BENGASI, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.
4	00000212/2021	20/04/2021	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi. Autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio degli ascensori di fabbricazione SCHINDLER presenti nella stazione ITALIA 61, approvazione del Regolamento di Esercizio e assenso alla nomina del Responsabile d'Esercizio.

Tabella 20 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano

4.2.2. Contratti di servizio - Bacino Sud

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Sud sono quelli relativi ai servizi extraurbani della Provincia di Cuneo, nonché i servizi urbani di Alba, Bra, Cuneo, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano.

Nel periodo gennaio-giugno 2021, oltre ai provvedimenti emergenziali adottati conseguentemente alle varie fasi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, si è intervenuti identificando le variazioni da apportare ai programmi di esercizio al fine di allineare la produzione chilometrica complessiva a quanto previsto all'art.4.1 e all'Allegato 2 dell'Atto di Proroga Rep. contratti n.224 del 05/08/2019.

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

Tabella 21 - Produzione annua servizi Bacino Sud

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

L'operazione di razionalizzazione prevede in particolare un'ottimizzazione del servizio della rete extraurbana: fin dai primi mesi del 2019, l'Agenzia ha analizzato la rete dei servizi extraurbani per identificare possibili interventi tali da ridurre le percorrenze senza compromettere la fruizione del servizio da parte dell'utenza e senza aggravi di costi per il Consorzio. Le proposte trasmesse al Consorzio sono state oggetto di approfondimenti congiunti successivi dagli ultimi mesi del 2019, pervenendo ad un quadro indicativo nel febbraio 2020.

Dal marzo 2020, l'adozione di misure urgenti per il contenimento e la gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-2019 ha comportato una forte riduzione del servizio di TPL su tutta la rete regionale, di entità molto maggiore su base annua rispetto agli interventi attesi per ripristinare l'equilibrio contrattuale. Pertanto, l'Agenzia ha concordato con il Consorzio Granda Bus di rimandare l'adozione delle riorganizzazioni all'anno successivo.

Nel mese di marzo 2021, l'Agenzia trasmetteva al Consorzio Granda Bus il preventivo aggiornato dei servizi autorizzati e ammessi a compensazione per l'anno 2021, pari a 14.031.533 vett-km/annui. Tale valore comprendeva, oltre ai servizi già previsti dalla proroga (pari a 13.850.000 v*km), alcune variazioni intercorse nell'ultimo anno per le quali erano previste risorse aggiuntive, in particolare il potenziamento del servizio di Mondovì a carico del Comune (per complessivi 58.157 v*km) e l'inserimento nel contratto dei servizi della Val Varaita, precedentemente gestiti dall'Unione Montana (75.185 v*km). La produzione complessiva prevista era invece pari a 14.454.244 vett-km/annui, comprendendo le percorrenze oggetto di riorganizzazione e i potenziamenti sulle linee urbane di Alba e Bra per l'ospedale di Verduno.

L'Agenzia, nel rimanere a disposizione per definire congiuntamente le possibili azioni per riallineare la produzione complessiva alle previsioni contrattuali, richiedeva al Consorzio di trasmettere una proposta aggiornata di interventi da attuare, in fase di definizione l'anno precedente prima dell'avvento della pandemia.

Il quadro condiviso di riduzioni, a seguito degli approfondimenti svolti nei mesi successivi, prevede un insieme di riduzioni e di percorrenze non compensate in quanto offerte dal Consorzio, riportato nella tabella seguente:

Tabella 22 - Quadro delle riduzioni delle percorrenze

AZIENDA	TARGET RIDUZIONE	RIDUZIONE SERVIZI KM	KM OFFERTI NON CONTRIBUITI
A.C.T.P.	5.864,5	3.438,0	2.426,5
STP	8.562,2	13.230,0	
RT PIEMONTE	32.188,2	33.280,0	
BUS COMPANY	87.912,4	92.822,0	
GUNETTO AUTOLINEE	25.281,9	20.384,0	4.897,9
AUTOLINEE ALLASIA	23.631,0	22.770,6	860,4
GTT	44.973,3	44.346,0	627,3
NUOVA BENESE	50.881,4	52.582,0	
NUOVA S.A.A.R.	33.073,3	21.741,0	
S.A.C.	5.404,4	19.072,0	
AUTOLINEE GIORS	2.459,9		2.459,9
AUTOLINEE VALLE PESIO	9.228,2		9.228,2
GELOSOBUS	16.520,2	869,0	15.651,2
S.A.V. AUTOLINEE	4.019,2		4.019,2
	350.000,0	**324.534,6**	**40.170,6**

L'insieme degli interventi, dettagliati con le variazioni apportate ad ogni linea, sarà autorizzato nel secondo semestre del 2021.

4.2.2.1. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Cuneo)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti). Sono compresi anche i potenziamenti del servizio urbano di Cuneo e di Mondovì.

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 23 - Corse potenziamento servizi Bacino Sud

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
ALLASIA	21 - SALUZZO - SAVIGLIANO - BRA	2	37,2	10	186,0
BUS COMPANY	45 - ASTI - CASTAGNOLE - ALBA	4	73,4	20	367,0
BUS COMPANY	80 - CUNEO - BRA - ALBA	1	21,9	5	109,5

BUS COMPANY	90 - SALUZZO - CUNEO	13	204,7	65	1.023,5
BUS COMPANY	91 - TORINO - SALUZZO	5	97,2	25	486,0
BUS COMPANY	92 - CUNEO - DRONERO - ROCCABRUNA	12	258,9	60	1.294,5
BUS COMPANY	93 - CUNEO-DEMONTE-VINADIO	7	164,0	35	820,0
BUS COMPANY	99 - MONDOVI' - LURISIA / FRABOSA	6	61,7	30	308,5
BUS COMPANY	100 - MONDOVI' - S. MICHELE M.VI' - NIELLA T. - CEVA	2	54,0	10	270,0
BUS COMPANY	104 - SALUZZO - PAESANA	2	39,6	10	198,0
BUS COMPANY	105 - SALUZZO - BAGNOLO	7	155,0	35	775,0
BUS COMPANY	106 - SALUZZO - VENASCA - PONTECHIANALE	1	36,3	5	181,5
BUS COMPANY	108 - ALBA - CARMAGNOLA - TORINO	2	51,2	10	256,0
BUS COMPANY	112 - CAVOUR - SALUZZO	2	38,0	10	190,0
BUS COMPANY	145 - VILLAFRANCA-CAVALLERLEONE-MURELLO-RACCONIGI	2	47,9	10	239,5
BUS COMPANY	176 - CUNEO - MONDOVI'	7	160,6	35	803,0
BUS COMPANY	183 - CANALE - ALBA - FOSSANO ITIS	2	99,4	10	497,0
BUS COMPANY	704 - urbano Mondovì	5	42,5	25	212,5
BUS COMPANY	GB001 - urbano Cuneo	6	59,0	30	295,0
GELOSO	162 - CORTEMILIA - ALBA	2	62,4	10	312,0
GELOSO	195 - BERGOLO-PRUNETTO-MONESIGLIO-CAMERANA-CEVA	2	15,8	10	79,0
GELOSO	213 - CANELLI - ALBA	2	68,2	10	341,0
GIORS	71 - ALBARETTO TORRE - LEQUIO BERRIA - ALBA	2	48,7	10	243,5
GIORS	174 - ALBA - GRINZANE CAVOUR	2	18,8	10	94,0
GTT	14 - TORINO - POIRINO - ALBA	6	210,3	30	1.051,5
GTT	172 - DELLE LANGHE: ALBA-MONFORTE-DOGLIANI	2	47,2	10	236,0
GUNETTO	30 - FOSSANO - ROATA CHIUSANI - CUNEO	1	43,2	5	216,0
GUNETTO	35 - BRA - FOSSANO - CUNEO	2	42,0	10	210,0
GUNETTO	169 - FOSSANO - GENOLA - SAVIGLIANO	2	33,2	10	166,0
NUOVA BENESE	75 - CUNEO - BERNEZZO - PRADLEVES	2	57,9	10	289,5
NUOVA BENESE	76 - CUNEO - BOVES - BORGO S. DALMAZZO	3	40,3	15	201,5
NUOVA BENESE	77 - CUNEO - VALDIERI - ENTRACQUE	2	51,2	10	256,0

NUOVA BENESE	79 - CARRU' - FOSSANO - NARZOLE CON PROL. MONCHIERO	2	24,2	10	121,0
NUOVA BENESE	80 - CUNEO - BRA - ALBA	5	135,2	25	676,0
NUOVA BENESE	83 - BENE VAGIENNA - CHERASCO - SALMOUR - FOSSANO	2	50,3	10	251,5
SAC	183 - CANALE - ALBA - FOSSANO ITIS	2	92,0	10	460,0
SAC	415 - CARMAGNOLA - BRA - CEVA	2	55,0	10	275,0
SAV	136 - VOTTIGNASCO - VILLAFALLETTO - CUNEO	2	47,0	10	235,0
STP	GB004 - urbano Cuneo	2	25,0	10	125,0
STP	GB005 - urbano Cuneo	1	8,8	5	44,0
STP	GB007 - urbano Cuneo	2	23,7	10	118,5
STP	GB008 - urbano Cuneo	3	42,5	15	212,5
STP	GB009 - urbano Cuneo	2	33,6	10	167,9
VALLE PESIO	43 - CERTOSA DI PESIO - CUNEO F.S.	4	71,2	20	356,0
	Totale complessivo	**147**	**3050,2**	**735**	**15250,9**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 130.240,00 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.2.2. Consuntivi contratto di servizio Tpl extraurbano ed urbano

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	14.296.441	14.768.114,84	14.928.048,05	12.698.860,58
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	22.350.615	22.253.552,37	22.475.615,79	22.212.027,18

4.2.2.3. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2021, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Tabella 24 - Elenco provvedimenti Bacino Sud

N°	REGISTRO GENERALE	DATA DETERMINA	OGGETTO
1	00000421/2021	29/07/2021	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. Autorizzazione alla soppressione della linea n.410 "Fossano-Mondovì-Ceva-S.Giuseppe" della Consorziata Riviera Trasporti Piemonte
2	00000422/2021	29/07/2021	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. Autorizzazione alla rimodulazione del servizio sulla linea urbana di Cuneo n.3 "Cuneo-Bernezzo" della Consorziata STP

3	00000434/2021	06/08/2021	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. TPL urbano della Conurbazione di Bra. Autorizzazione alla rimodulazione del servizio sulle linee della rete urbana.
4	00000514/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Consorzio Granda Bus

4.2.3. Contratti di servizio - Bacino Sud-Est

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Sud-Est sono quelli relativi ai servizi extraurbani delle Provincie di Alessandria e Asti, ai servizi urbani di Alessandria e Novi Ligure, nonché i contratti per i servizi urbani di Asti e Casale Monferrato, trasferiti all'Agenzia solo a inizio 2022.

4.2.3.1. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Alessandria)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti). Sono compresi anche i potenziamenti del servizio urbano di Alessandria.

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 25 - Corse potenziamento servizi Provincia di Alessandria

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
AMAG	2 - Urbano di Alessandria	2	40,7	10	203,5
AMAG	13 - Urbano di Alessandria	1	33,0	5	165,0
AMAG	14 - Urbano di Alessandria	2	59,8	10	299,0
AMAG	Alessandria - Valenza	8	165,0	40	825,0
AUTOSTRADALE	31 - REFRANCORE - QUATTORDIO - ALESSANDRIA	2	46,8	10	234,0
AUTOSTRADALE	32 - ACQUI-ALESSANDRIA FS	6	216,4	30	1.082,0
AUTOSTRADALE	52 - ALTAVILLA M.TO - ALESSANDRIA F.S	1	22,1	5	110,5
AUTOSTRADALE	72 - ALESSANDRIA FS-SAN SALVATORE-CASALE FS	2	62,9	10	314,5
AUTOSTRADALE	156 - ALESSANDRIA-NOVI LIGURE-OVADA-ACQUI TERME	1	8,4	5	42,0
AUTOSTRADALE	170 - ALESSANDRIA F.S.-SALE-CASTELNUOVO S.-VOGHERA	1	26,1	5	130,5
CIT	136 - GAVI-ARQUATA-SERRAVALLE-NOVI	1	14,0	5	70,0

CIT	141 - GAVI-ARQUATA-SERRAVALLE-NOVI	1	15,2	5	76,0
GTT	6 - CASALE-TORINO	2	96,0	10	480,0
MAESTRI	95 - VALENZA-BOZZOLE-TICINETO-FRASSINETO-CASALE	2	25,4	10	127,0
S.T.A.C.	406 - MORTARA - CASALE M.TO - ASTI	2	45,0	10	225,0
VALBORBERA	76 - CABELLA-NOVI	2	33,8	10	169,0
	Totale complessivo	**36**	**910,6**	**180**	**4553,0**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 29.296,74 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.3.2. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Asti)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti). La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 26 – Corse potenziamento servizi Provincia di Asti

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
ASP	20 - ASTI-BALDICHIERI B.-PRATOMORONE	4	76,8	20	384,0
ASP	21 - MOMBERCELLI-VINCHIO-NIZZA M.TO	2	20,6	10	103,0
ATAV VIGO	34 - CASTELNUOVO D.B.-ASTI	6	244,4	30	1.222,0
AUTOSTRADALE	66 - VIARIGI-ASTI F.S.	1	23,0	5	115,0
GELOSO	39 - CORTEMILIA-ACQUI TERME	2	68,8	10	344,0
GELOSO	41 - CORTEMILIA-CANELLI-ASTI	2	54,4	10	272,0
GELOSO	43 - CANELLI-NIZZA MONFERRATO	3	30,0	15	150,0
GELOSO	152 - CANELLI Ospedale-NIZZA MONFERRATO Ospedale	1	10,0	5	50,0
GIACHINO	45 - TORINO-VILLANOVA-DUSINO-FERRERE-ASTI	9	194,0	45	970,0
GIACHINO	46 - BIANCHI-VILLANOVA-DUSINO-CHIERI	8	154,9	40	774,5
GIACHINO	47 - ALBA-VILLANOVA-TORINO CON DIRAM.	6	177,3	30	886,5
GIACHINO	49 - ASTI-GOVONE-ALBA DEV E DIRAM.	2	15,4	10	77,0
GIACHINO	50 - ASTI-CINAGLIO-VILLANOVA CON DEV.	4	146,7	20	733,5
GTT	27 - CANALE-ASTI	2	25,8	10	129,0
	Totale complessivo	**52**	**1242,1**	**260**	**6210,5**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 45.760,00 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.3.3. Consuntivi Contratto servizi extraurbani della Provincia di Alessandria (rep. 2625)

	2017	2018 RIL. MRC	2019 RIL. MRC	2020 RIL. MRC
PERCORRENZE A CONSUNTIVO	5.747.567	5.990.340	6.040.112	4.845.559
COMPENSAZIONI ECONOMICHE (IVA ESCL)	8.602.333	8.671.088	8.251.173	8.419.338

4.2.3.4. Consuntivi Contratto servizi urbani della Città di Alessandria

	2017	2018 Ril. MRC	2019 Ril. MRC	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	Vedi nota [10]	2.032.883	1.939.822	1.406.588
Compensazioni economiche (IVA escl)		3.841.444	3.841.444	3.841.444

4.2.3.5. Consuntivi Contratto servizi urbani della Città di Novi Ligure

	2017	2018 Ril MRC	2019 Ril. MRC	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	Vedi nota [11]	109.500	114.170	98.728
Compensazioni economiche (IVA escl)		271.909	271.909	271.825

4.2.3.6. Consuntivi Contratto servizi extraurbani della Provincia di Asti (rep. 10509)

	2017	2018 Ril MRC	2019 Ril. MRC	2020 Ril. MRC

[10] Contratto trasferito all'Agenzia a far data dal 1 gennaio 2018 con deliberazione del Consiglio Comunale di Alessandria del 30/01/2018 n. 7/321/480/16110 di approvazione dello schema di Convenzione; - vista la Delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia del 22/12/2017 n.38di approvazione dello schema di Convenzione.

[11] Contratto trasferito all'Agenzia a far data dal 1 gennaio 2019 con delibera della Giunta del Comune di Novi Ligure, n. 274 del 27/12/2018.

Percorrenze a consuntivo	3.978.773	4.148.533	4.193.652	3.636.936
Compensazioni economiche (IVA escl)	5.815.418,04	5.751.021	5.878.423	6.027.301

4.2.3.7. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2021, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Tabella 27 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est

N°	REGISTRO GENERALE	DATA DETERMINA	OGGETTO
1	00000508/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Società AMAG Mobilità S.p.A.
2	00000509/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Consorzio S.C.A.T.
3	00000510/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - ASP
4	00000511/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Consorzio COAS
5	00000592/2021	08/10/2021	Contratti di Servizio per il TPL extraurbano nella Città Metropolitana di Torino e nella Provincia di Asti – Miglioramento del servizio a beneficio dell'Utenza diretta all'istituto I.I.S. Andriano di Castelnuovo Don Bosco - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio.
6	00000707/2021	26/11/2021	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nella Provincia di Asti – Manifestazione "Il Magico Paese di Natale nelle Terre Unesco" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio della Linea n.49 "Asti-Govone-Alba".

4.2.4. Contratti di servizio - Bacino Nord-Est

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Nord-Est sono quelli relativi alle Province di Vercelli, Novara, Biella e Verbano-Cusio-Ossola. Per quanto concerne i servizi urbani, sono stati trasferiti all'Agenzia i contratti relativi ai servizi urbani di Verbania, Novara, Vercelli e Biella.

4.2.4.1. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Biella)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti).

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 28 – Corse potenziamento servizi Provincia di Biella

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
ATAP	300 - BIELLA - COSSATO - VALDILANA	19	331,0	95	1.655,1
ATAP	310 - ZIMONE - BIELLA - VALDENGO - VALLE MOSSO	2	26,2	10	131,2
ATAP	331 - DONATO - GRAGLIA - BIELLA	3	27,4	15	137,0
ATAP	332 - BIELLA THES - SAN PAOLO - VAGLIO	4	32,8	20	163,8
ATAP	333 - BIELLA VAGLIO - PETTINENGO - MOSSO	1	6,0	5	30,0
ATAP	340 - BIELLA - ANDORNO - PIEDICAVALLO	4	34,1	20	170,6
ATAP	350 - SORDEVOLO - BIELLA - PRALUNGO	1	25,3	5	126,5
ATAP	381 - IVREA - MAGNANO - MONGRANDO	2	39,9	10	199,3
ATAP	382 - MONGRANDO - BIELLA - VERRONE	2	28,4	10	141,9
ATAP	390 - BIELLA - CAVAGLIA' - VIVERONE	2	36,8	10	184,1
ATAP	400 - COSSATO - MASSERANO - GATTINARA	6	161,3	30	806,3
ATAP	551 - BIELLA - COSSATO - VARALLO	2	116,4	10	582,2
ATAP	552 - PRAY - COSSATO - VERCELLI	1	67,2	5	335,9
ATAP	599 - BIELLA - GIRI SCUOLE	14	47,7	70	238,3
	Totale complessivo	**63**	**980,4**	**315**	**4901,9**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 58.960,00 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.4.2. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Novara)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti). Sono compresi anche i potenziamenti del servizio urbano di Novara.

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 29 – Corse potenziamento servizi Provincia di Novara

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
BARANZELLI	1 - NOVARA - VARALLO	28	547,4	140	2.737,0
BARANZELLI	6 - ROMAGNANO SESIA - BOCA - BORGOMANERO	2	73,1	10	365,5
COMAZZI	3 - BORGOMANERO-SESTO	2	45,1	10	225,5
COMAZZI	4 - BORGOMANERO-ALZO-OMEGNA	5	91,1	25	455,3
COMAZZI	5 - ARONA-BORGOMANERO-OMEGNA	8	168,7	40	843,3
COMAZZI	7 - BORGOMANERO - GARGALLO	1	16,9	5	84,3
COMAZZI	9 - BORGOMANERO-STRESA	1	19,0	5	94,8
COMAZZI	54 - ROMAGNANO - ARONA	2	28,4	10	142,0
SAF	14 - NOVARA-BORGOMANERO	20	105,9	100	529,3
STN	11 - NOVARA - VERCELLI	8	285,6	40	1.428,0
STN	15 - NOVARA - ARONA - DOMODOSSOLA	12	282,5	60	1.412,5
STN	16 - NOVARA - SESTO CALENDE - VERGIATE	2	65,8	10	329,1
STN	18 - NOVARA - CILAVEGNA	2	51,6	10	257,8
STN	20 - NOVARA - ROBBIO MORTARA	4	176,0	20	880,0
SUN	5 - urbano Novara	1	5,7	5	28,5
SUN	10 - urbano Novara	2	11,6	10	57,9
SUN	13 - urbano Novara	1	13,2	5	66,2
SUN	40 - urbano Novara	1	16,3	5	81,5
SUN	45 - urbano Novara	1	13,5	5	67,5
SUN	80 - urbano Novara	2	43,5	10	217,7
SUN	4s - urbano Novara	1	28,6	5	143,0
SUN	85s - urbano Novara	1	41,1	5	205,5
	Totale complessivo	**107**	**2130,4**	**535**	**10651,8**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 86.472,78 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.4.3. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia del Verbano-Cusio-Ossola)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti).

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 30 – Corse potenziamento servizi Provincia del VCO

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
COMAZZI	1 - DOMODOSSOLA-CASCATA DEL TOCE	2	32,7	10	163,5
COMAZZI	2 - DOMODOSSOLA-VERBANIA	2	96,8	10	484,0
COMAZZI	5 - DOMODOSSOLA-OMEGNA	7	137,2	35	686,0
COMAZZI	7 - DOMODOSSOLA-ALTOGGIO	1	12,1	5	60,5
COMAZZI	11 - DOMODOSSOLA-ISELLE	1	17,2	5	86,0
SAF	12 - VERBANIA-ARONA	5	86,2	25	431,0
SAF	31 - ARONA-STRESA-OMEGNA	4	73,3	20	366,7
VCO TRASPORTI	1 - OMEGNA-VERBANIA-OMEGNA	2	47,8	10	239,0
VCO TRASPORTI	3 - VERBANIA-CANNOBIO-BRISSAGO	3	91,4	15	456,8
VCO TRASPORTI	5 - VERBANIA-DOMODOSSOLA	1	18,5	5	92,5
	Totale complessivo	**28**	**613,2**	**140**	**3066,0**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 22.176,00 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.4.4. Potenziamento dei Servizi di TPL (Provincia di Vercelli)

Nei mesi da gennaio a giugno è stato predisposto il servizio analizzando in modo puntuale le situazioni che necessitavano di potenziamenti e prevedendo veicoli aggiuntivi in numero sufficiente a trasportare gli studenti in presenza (programmati per circa il 70% del totale degli iscritti), pur con il 50% di capienza a bordo di ogni singolo veicolo utilizzato.

Nella tabella seguente si riportano in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti sulla base di quanto attuato da aprile 2021, in termini di corse aggiuntive da effettuare e con l'indicazione dei corrispondenti km previsti (al netto dei riposizionamenti). Sono compresi anche i potenziamenti del servizio urbano di Vercelli.

La programmazione delle corse aggiuntive potrà comunque subire variazione a seguito dell'attività di monitoraggio dei carichi, che permetterà di rimodulare il servizio svolto in relazione alla effettiva domanda di trasporto che si registrerà.

Tabella 31 – Corse potenziamento servizi Provincia di Vercelli

AZIENDA	LINEA	CORSE AGGIUNTIVE GIORNO	KM GIORNO	CORSE AGGIUNTIVE SETTIMANA	KM SETTIMANA
ATAP	6 - VERCELLI - CIGLIANO	2	72,6	10	362,9
ATAP	128 - BORGOSESIA - PRAY - VALLE MOSSO	3	94,1	15	470,3
ATAP	164 - VERCELLI - VARALLO - ALAGNA	13	721,8	65	3.609,2
ATAP	801 - VERCELLI LINEA 1 - CARESANABLOT - CAPPUCCINI	11	107,9	55	539,5
ATAP	802 - VERCELLI LINEA 2 - PIAZZA ROMA - CONCORDIA	5	37,0	25	185,0
ATAP	803 - VERCELLI LINEA 3 - ISOLA - ARAVECCHIA	5	36,1	25	180,5
ATAP	804 - VERCELLI LINEA 4 - ANELLO CENTRO STORICO	6	39,6	30	198,0

BARANZELLI	901 - BORGOSESIA-BORGOMANERO	2	73,8	10	369,0
BARANZELLI	903 - MILANO - ALAGNA	2	202,3	10	1.011,5
S.T.A.C.	54 - CASALE-VERCELLI	1	30,0	5	150,0
S.T.A.C.	804 - CASALE MONFERRATO - TORINO	2	37,4	10	187,0
	Totale complessivo	**52**	**1452,6**	**260**	**7262,9**

Il costo settimanale per tale potenziamento è stimato in 39.171,44 Euro (IVA inclusa), risorse attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia. Il servizio sarà attuato in funzione delle risorse messe a disposizione dai fondi ministeriali.

4.2.4.5. Consuntivi Contratto servizi urbani ed extraurbani della Città e della Provincia di Biella (rep.908 e 574)

	2017	2018	2019	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	1.730.962 (Extra) 251.789 (Urbano) 8.610 (Funicolare) 29.421 (sost Funic.)	1.740.737 (Extra) 266.066 (Urbano)	1.754.615 (Extra) 267.483 (Urbano)	1.976.183
Compensazioni economiche (IVA escl)	3.759.449,03 (U+E) 185.846,79 (Funicolare+sost)	3.668.535,70	3.695.409,25	3.714.669

4.2.4.6. Consuntivi Contratto servizi extraurbani della Provincia di Novara (rep. 22239)

	2017	2018	2019	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	3.926.896	4.401.206	4.320.967	3.343.214
Compensazioni economiche (IVA escl)	5.473.187,86	5.385.538	5.447.798	5.445.815

4.2.4.7. Consuntivi Contratto servizi della Conurbazione di Novara (rep. 17491)

	2017	2018	2019	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	2.320.911	2.330.525	2.354.148	2.564.952

Compensazioni economiche (IVA escl)	5.796.706,81	5.871.758,00	5.992.013,29	6.013.329

4.2.4.8. Consuntivi Contratto servizi urbani del Comune di Vercelli (rep. 181)

	2017	**2018 Ril MRC**	**2019 Ril. MRC**	**2020 Ril. MRC**
Percorrenze a consuntivo	367.058	368.481	374.149	337.606
Compensazioni economiche (IVA escl) (contratto gross-cost)	1.325.079,02 1.232.546,84 (netto ricavi)	1.330.220,00 1.231.817,02 (netto ricavi)	1.350.678,36 1.258.190,45 (netto ricavi)	134.860,47 1.293.673,41 (netto ricavi)

4.2.4.9. Consuntivi Contratti servizi extraurbani della Provincia di Vercelli

ATAP	**2017**	**2018 Ril MRC**	**2019 Ril. MRC**	**2020 Ril. MRC**
Percorrenze a consuntivo	1.937.260	2.270.659	2.312.388	1.805.815
Compensazioni economiche (IVA escl)	2.844.547,43	2.772.108	2.804.953	2.827.460

BARANZELLI NATUR	**2017**	**2018 Ril MRC**	**2019 Ril. MRC**	**2020 Ril. MRC**
Percorrenze a consuntivo	545.261	601.386	601.972	463.644
Compensazioni economiche (IVA escl)	801.531	785.439	798.370	800.930

STAC	**2017**	**2018 Ril MRC**	**2019 Ril. MRC**	**2020 Ril. MRC**
Percorrenze a consuntivo	711.813	813.656	807.812	659.032
Compensazioni economiche (IVA escl)	1.036.112,89	1.007.291	1.008.907	1.091.173

4.2.4.10. Consuntivi Contratti servizi extraurbani della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola

AUTOSERVIZI COMAZZI	2017	2018 Ril MRC	2019 Ril. MRC	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	1.563.479	1.490.894	1.500.687	1.324.237
Compensazioni economiche (IVA escl)	1.923.183,70	1.818.971	1.836.722	1.830.332

SAF	2017	2018 Ril MRC	2019 Ril. MRC	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	444.011	490.156	503.663	446.582
Compensazioni economiche (IVA escl)	542.907,33	525.428	527.810	527.491

VCO TRASPORTI	2017	2018 Ril MRC	2019 Ril. MRC	2020 Ril. MRC
Percorrenze a consuntivo	1.643.871	1.610.490	1.620.996	1.324.554
Compensazioni economiche (IVA escl)	2.572.357,43	2.427.490	2.477.264	2.423.005

4.2.4.11. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2021, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Tabella 32 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est

N°	REGISTRO GENERALE	DATA DETERMINA	OGGETTO
1	00000198/2021	15/04/2021	Contratto di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Società Autoservizi Comazzi S.r.l. - Autorizzazione alla variazione dei Programmi di Esercizio di alcune Linee afferenti al Comune di Domodossola.
2	00000512/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Azienda ATAP
3	00000515/2021	10/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - R.T.I. di Novara
4	00000517/2021	13/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Società Autoservizi FONTANETO (SAF) nel territorio del VCO

5	00000518/2021	13/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Società COMAZZI nel territorio del VCO
6	00000519/2021	13/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Società STAC in Provincia di Vercelli
7	00000520/2021	13/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Società VCO Trasporti
8	00000551/2021	28/09/2021	Emergenza COVID-19 - Autorizzazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'anno scolastico 2021/22 - Società SUN

4.3. Navigazione

4.3.1.1. Consuntivo Contratto di servizio per la navigazione del Lago d'Orta

Per quanto attiene il servizio di navigazione sul Lago d'Orta nel 2020 si è conclusa la procedura di affidamento della concessione della durata di 6 anni (vedi paragrafo 3.1.5 Servizi di navigazione sul lago d'Orta per la descrizione dei fatti salienti dell'esercizio).

	2017	**2018 Ril MRC**	**2019 Ril. MRC**	**2020 Ril. MRC**
Percorrenze a consuntivo (miglia)	23.886	26.431	24.279	14.305
Compensazioni economiche (IVA escl)	137.164,86	156.814,00	162.676	153.178

4.4. Accordi di programma

4.4.1. Bacino Metropolitano di Torino

Per quanto concerne i servizi di trasporto in area a domanda debole nel territorio della Città Metropolitana, già nel 2019 era stato approvato lo schema dell'Accordo di Programma tra l'Agenzia della mobilità piemontese e l'Unione montana delle Valli Chisone e Germanasca per il servizio di Trasporto Pubblico Locale in Val Chisone e in Val Germanasca per il periodo dal 01/01/2020 al 31/12/2021.

Nel 2020 l'Agenzia ha lavorato alla predisposizione degli schemi di Accordo di programma per l'esercizio dei servizi di TPL dei Comuni di Bardonecchia, Giaveno, Chivasso e Sestriere e le Unioni Montane del Pinerolese e dei comuni delle Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone. Nel dettaglio, gli Enti beneficiari hanno manifestato la volontà, in accordo con l'Agenzia, di continuare ad organizzare e gestire direttamente il servizio di trasporto pubblico locale, anche per il biennio 2020/2021, con le seguenti risorse:

Tabella 33 -Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Metropolitano

N.	ENTE BENEFICIARIO	contributo anno 2019	decorrenza	termine	c.d.a. numero	contributo anno 2020	contributo anno 2021
1	**UNIONE MONTANA DELLE VALLI CHISONE E GERMANASCA**	**40.433,21 €**	01/01/2020	31/12/2021	42/2019	**125.000,00 €**	**125.000,00 €**
2	**UNIONE MONTANA VALLE SUSA**	**8.567,68 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**8.567,68 €**	**8.567,68 €**
3	**UNIONE MONTANA DEL PINEROLESE**	**30.939,68 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**30.939,68 €**	**30.939,68 €**
4	**UNIONE MONTANA DEI COMUNI DELLE VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE**	**47.110,23 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**47.110,23 €**	**47.110,23 €**
5	**COMUNE DI BARDONECCHIA**	**112.654,57 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**112.654,57 €**	**112.654,57 €**
6	**COMUNE DI GIAVENO**	**14.565,87 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**14.565,87 €**	**14.565,87 €**
7	**COMUNE DI CHIVASSO**	**4.919,31 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**4.919,31 €**	**4.919,31 €**
8	**COMUNE DI SESTRIERE**	**4.613,24 €**	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	**4.613,24 €**	**4.613,24 €**
TOTALE		**263.803,79 €**		**TOTALE**		**348.370,58 €**	**348.370,58 €**

4.4.2. Bacino Sud

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

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

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

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

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

Tabella 34 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud

N.O.	ENTE CREDITORE	CONTRIBUTO ANNO 2019	decorrenza	termine	C.D.A. numero	CONTRIBUTO ANNO 2020	CONTRIBUTO ANNO 2021
1	COMUNE DI BROSSASCO	**€ 2.330,52**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 2.330,52**	**€ 2.330,52**
2	COMUNE DI MANGO	**€ 32.210,92**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 31.552,51**	**€ 31.552,51**
3	COMUNE DI VILLANOVA MONDOVI' (UNIONE MONTANA MONDOLE')	**€ 6.275,50**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 6.275,50**	**€ 6.275,50**
4	UNIONE MONTANA ALTA LANGA	**€ 42.513,64**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 42.776,17**	**€ 42.776,17**
5	UNIONE MONTANA ALTA VALLE TANARO	**€ 6.650,00**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 6.650,00**	**€ 6.650,00**
6	UNIONE MONTANA DEI COMUNI DEL MONVISO	**€ 97.139,49**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 90.000,00**	**€ 90.000,00**
7	UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONGIA E CEVETTA - LANGA CEBANA - ALTA VALLE BORMIDA	**€ 19.761,50**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 20.106,56**	**€ 20.106,56**
8	UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONREGALESI	**€ 4.028,82**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 4.028,82**	**€ 4.028,82**
9	UNIONE MONTANA VALLE GRANA	**€ 24.390,00**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 24.389,15**	**€ 24.389,15**
10	UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	**€ 24.033,24**	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	**€ 23.726,03**	**€ 23.726,03**
11	UNIONE MONTANA VALLE VARAITA	**€ 96.913,04**				**€ 0,00**	**€ 0,00**
TOTALE		**€ 356.246,67**		**TOTALE**		**€ 251.835,26**	**€ 251.835,26**

La progressiva riorganizzazione della rete di TPL sul Bacino Sud ha permesso in alcuni casi di sospendere il servizio in area a domanda debole a carico dell'Unione, integrando lo stesso nel Contratto di Servizio dell'intera Provincia (trasferendo le relative risorse), laddove tale operazione

garantiva un miglioramento in termini di efficienza, economicità ed efficacia, oltre che di semplificazione amministrativa.

4.4.3. Bacino Sud-est

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

Per quanto concerne il territorio della Provincia di Asti, già nel 2019 si era proceduto all'approvazione degli schemi di accordo di programma per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse regionali degli Enti afferenti alla Provincia di Asti: Comuni di Agliano Terme, Aramengo, Calamandrana, Calliano, Castagnole Delle Lanze, Castell'Alfero, Cellarengo, Cocconato, Mombercelli, Montegrosso D'Asti e Montiglio Monferrato nonché alla Unione Montana Langa Astigiana – Val Bormida per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 31 dicembre 2021.

Tabella 35 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud-Est

PROVINCIA DI ASTI

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	CONTRIBUTO ANNO 2019	CONTRIBUTO ANNO 2020	CONTRIBUTO ANNO 2021
1	Unione Montana Langa Astigiana - Val Bormida	01/01/19	31/12/21	29/2019	23.690,00 €	23.690,00 €	23.690,00 €
2	Comune di Agliano Terme	01/01/19	31/12/21	29/2019	936,00 €	936,00 €	936,00 €
3	Comune di Aramengo	01/01/19	31/12/21	29/2019	11.960,00 €	11.960,00 €	11.960,00 €
4	Comune di Calamandrana	01/01/19	31/12/21	29/2019	2.599,00 €	2.599,00 €	0,00 €
5	Comune di Calliano	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.235,00 €	1.235,00 €	1.235,00 €
6	Comune di Castagnole delle Lanze	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.430,00 €	1.430,00 €	1.430,00 €
7	Comune di Castell'Alfero	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.950,00 €	1.950,00 €	1.950,00 €
8	Comune di Cellarengo	01/01/19	31/12/21	29/2019	12.650,00 €	12.650,00 €	12.650,00 €
9	Comune di Cocconato	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.365,00 €	1.365,00 €	1.365,00 €
10	Comune di Mombercelli	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.305,00 €	1.305,00 €	1.305,00 €
11	Comune di Montegrosso d'Asti	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.781,00 €	1.781,00 €	1.781,00 €

12	Comune di Montiglio Monferrato	01/01/19	31/12/21	29/2019	3.360,00 €	3.360,00 €	3.360,00 €
	TOTALE				**64.261,00 €**	**64.261,00 €**	**61.662,00 €**

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	CONTRIBUTO ANNO 2019	CONTRIBUTO ANNO 2020	CONTRIBUTO ANNO 2021
1	Comune di Pareto	01/01/19	31/12/21	28/2019	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
	TOTALE				**10.000,00 €**	**10.000,00 €**	**10.000,00 €**

4.4.4. Bacino Nord-est

Nella tabella seguente si riportano gli accordi di programma in vigore nei territori delle Province del VCO e di Vercelli.

Per quanto riguarda la Provincia del VCO, i primi sei accordi riguardano servizi gestiti dagli Enti territoriali finanziati dagli AdP. Per quanto riguarda invece le righe da 7 a 17 si tratta di Enti che compartecipano alla spesa del TPL provinciale con proprie risorse.

Gli accordi contrassegnati con l'asterisco sono accordi già in vigore in precedenza per i quali non vi è scadenza e il rinnovo è automatico.

Nella seconda parte della tabella sono riportati i 3 AdP in vigore nel territorio della Provincia di Vercelli.

Tabella 36 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Nord-Est

PROVINCIA DEL VCO

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	CONTRIBUTO ANNO 2019	CONTRIBUTO ANNO 2020	CONTRIBUTO ANNO 2021
1	**COMUNE DI DRUOGNO**	01/07/2019	31/12/2021	23/2019	**138.747,60 €**	**138.747,60 €**	**138.747,60 €**
2	**COMUNE DI CRODO**	01/07/2019	31/12/2021	24/2019	**11.280,00 €**	**11.280,00 €**	**11.280,00 €**
3	**COMUNE DI PIEDIMULERA**	01/07/2019	31/12/2021	24/2019	**10.098,00 €**	**10.098,00 €**	**10.098,00 €**
4	**COMUNE DI PIEVE VERGONTE**	01/07/2019	31/12/2021	24/2019	**12.745,00 €**	**12.745,00 €**	**12.745,00 €**

5	**UNIONE MONTANA ALTA OSSOLA**	01/07/2019	31/12/2021	24/2019	**20.390,00 €**	**20.390,00 €**	**20.390,00 €**
6	**COMUNE DI MONTESCHENO**	01/07/2019	31/12/2021	26/2019	**0,00 €**	**0,00 €**	**0,00 €**
TOTALE					**193.260,60 €**	**193.260,60 €**	**193.260,60 €**
N.O.	**ENTE DEBITORE**	**decorrenza**	**termine**	**C.D.A. numero**	**RICAVI ANNO 2019**	**RICAVI ANNO 2020**	**RICAVI ANNO 2021**
7	**UNIONE MONTANA VALLE STRONA E DELLE QUARNE**	01/07/2019	31/12/2021	26/2019	**31.364,83 €**	**31.364,83 €**	**31.364,83 €**
8	**COMUNE DI STRESA**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**2.509,24 €**	**2.509,24 €**	**2.509,24 €**
9	**COMUNE DI BRISSAGO***	01/07/2019	31/12/2021		**7.125,50 €**	**7.125,50 €**	**7.125,50 €**
10	**COMUNE DI TRAREGO VIGGIONA**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**4.878,20 €**	**4.878,20 €**	**4.878,20 €**
11	**COMUNE DI VERBANIA***	01/07/2019	31/12/2021		**14.687,53 €**	**14.687,53 €**	**14.687,53 €**
12	**COMUNE DI BEE**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**692,50 €**	**692,50 €**	**692,50 €**
	COMUNE DI PREMENO	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**692,50 €**	**692,50 €**	**692,50 €**
13	**COMUNE DI VERBANIA**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**1.226,87 €**	**1.226,87 €**	**1.226,87 €**
	COMUNE DI GHIFFA	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**408,96 €**	**408,96 €**	**408,96 €**
	COMUNE DI OGGEBBIO	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**1.226,87 €**	**1.226,87 €**	**1.226,87 €**
	CANNERO RIVIERA	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**817,91 €**	**817,91 €**	**817,91 €**
	COMUNE DI CANNOBIO	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**10.689,32 €**	**10.689,32 €**	**10.689,32 €**
14	**COMUNE DI VERBANIA**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**2.198,89 €**	**2.198,89 €**	**2.198,89 €**
	COMUNE DI GRAVELLONA TOCE	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**2.298,84 €**	**2.298,84 €**	**2.298,84 €**
	COMUNE DI CASALE CORTE CERRO	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**1.599,19 €**	**1.599,19 €**	**1.599,19 €**

	COMUNE DI OMEGNA	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**3.898,03 €**	**3.898,03 €**	**3.898,03 €**
15	**UNIONE MONTANA VALGRANDE E DEL LAGO DI MERGOZZO**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**19.625,36 €**	**19.625,36 €**	**19.625,36 €**
16	**UNIONE DEL LAGO MAGGIORE**	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	**2.500,00 €**	**2.500,00 €**	**2.500,00 €**
17	**CANTONE TICINO (CH)***	01/07/2019	31/12/2021		**14.250,00 €**	**14.250,00 €**	**14.250,00 €**
TOTALE					**122.690,54 €**	**122.690,54 €**	**122.690,54 €**

* = Rinnovo automatico

PROVINCIA DI VERCELLI

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	CONTRIBUTO ANNO 2019	CONTRIBUTO ANNO 2020	CONTRIBUTO ANNO 2021
1	**COMUNE DI VARALLO**	01/07/2019	31/12/2021	27/2019	**42.500,00 €**	**42.500,00 €**	**42.500,00 €**
2	**COMUNE DI RONSECCO**	01/07/2019	31/12/2021	27/2019	**8.000,00 €**	**8.000,00 €**	**8.000,00 €**
3	**UNIONE MONTANA DEI COMUNI DELLA VALSESIA**	01/07/2018	30/06/2021	16/2018	**176.500,00 €**	**176.500,00 €**	**176.500,00 €**
TOTALE					**227.000,00 €**	**227.000,00 €**	**227.000,00 €**

4.5. Servizi in regime di concorrenza

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

Nel 2021 sono state rilasciate le seguenti autorizzazioni:

Tabella 37 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza

N°	REGISTRO GENERALE	DATA DETERMINA	OGGETTO
1	00000011/2021	18/01/2021	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee di tipologia commerciale "Torino - Breuil Cervinia" e "Torino - St. Vincent (Casinò)" - Validità: fino al 31/12/2021
2	00000013/2021	18/01/2021	Consorzio Torinese Autoservizi (CTA) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Chivasso - Verrone (Stabilimento FCA Powertrain Plant)" - Validità: fino al 30/06/2021
3	00000022/2021	20/01/2021	Arriva Italia S.r.l. – Autostradale S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Torino Autostazione - Malpensa Aeroporti" - Validità: fino al 31/12/2021
4	00000028/2021	25/01/2021	Società REZZA VIAGGI S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio trasporto maestranze stabilimento SUMIRIKO ITALY di Chivasso (TO). - Validità: fino al 31 dicembre 2021
5	00000066/2021	09/02/2021	Gruppo Torinese Trasporti (GTT) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti Maserati/AGAP sulla tratta: Torino Lingotto FS-Torino Mirafiori-Grugliasco Stabilimento AGAP (via della Libertà/ via San Paolo)-Grugliasco c. Allamano/ via Da Vinci - Validità: fino al 31/07/2021.
6	00000071/2021	10/02/2021	V.I.T.A. S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Ivrea - Arnad (Stabilimento Sicpa Italia S.p.A.)" – Validità: fino al 31/12/2021
7	00000091/2021	18/02/2021	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Chivasso - Verolengo - Saluggia (Stabilimento LivaNova)" – Validità: fino al 31/12/2021.
8	00000096/2021	19/02/2021	DEZZUTTI Ornella - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti degli stabilimenti OLSA MAGNA di Moncalieri e Santena, sulla tratta: Rivoli (via Ticino/ via F.lli Macario) - Moncalieri (stab. Magna, via Bugatti 2) - Santena (stab. Magna, via Asti 63) e ritorno - Validità: fino al 31/12/2022.
9	00000098/2021	22/02/2021	Società ATAV VIGO – Anno 2021 – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea Grugliasco-Collegno-Rivoli-Sant'Antonino di Susa – Trasporto maestranze per la Società Sogefi Filtration Italy (ex Sogefi Rejna)
10	00000113/2021	02/03/2021	Gruppo Torinese Trasporti GTT – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Navetta Università: via Pietro Giuria (Torino)-via Quarello – Validità: fino al 30/06/2021.
11	00000119/2021	03/03/2021	Società BELLANDO TOURS – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea destinata ai lavoratori della Società SITAF sulla tratta Torino-Bruere-Almese-Avigliana-Susa e ritorno – Validità: fino al 31/12/2022

12	00000122/2021	05/03/2021	Società CHIESA - Autorizzazione straordinaria al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Torino PN-Trofarello-Cavallermaggiore-Fossano (Validità: fino al 10 marzo 2021), Trofarello-Carmagnola-Bra-Alba (Validità: fino al 10 marzo 2021) e Cavallermaggiore-Bra (Validità: fino al 30 giugno 2021)
13	00000151/2021	17/03/2021	ARRIVA ITALIA S.r.l. (ex SADEM S.p.A.) – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio destinato ai dipendenti degli stabilimenti Magneti Marelli di Venaria su vari percorsi – Validità: fino al 28/02/2022.
14	00000165/2021	29/03/2021	Ditta Il Pulmino S.n.c. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti degli stabilimenti L'Oreal Saipo di Settimo T., sul percorso: Collegno-Torino-Settimo T. (str. Cebrosa 52/56 - stabilimento l'Oreal Saipo) - Validità: fino al 31/01/2024.
15	00000172/2021	02/04/2021	Società Demarchi S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea turistica stagionale: Settimo Torinese-Finale Ligure. - Validità: fino al 30/09/2025.
16	00000202/2021	20/04/2021	CA.NOVA S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Torino – Diano Marina" - Validità: dal 12/06/2021 al 12/09/2021
17	00000217/2021	21/04/2021	Società REZZA VIAGGI S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio trasporto di tipologia commerciale sulla tratta: Rivarolo-Ivrea-Chivasso-Torino Stura-Bergeggi-Finale-Alassio-Diano Marina-Imperia - Validità: dal 11 giugno al 20 settembre 2021
18	00000249/2021	10/05/2021	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea transfrontaliera "Oulx - Briançon" - Validità: fino al 31/12/2021
19	00000252/2021	12/05/2021	ARRIVA ITALIA S.r.l. - Anno 2021 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi integrativi della linea n. 277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" del Contratto di servizio della Città Metropolitana di Torino denominati: Linea atipica n. 121 Torino-None (FCA Group/ Mopar)-Rivalta (FCA Group/ Mopar).
20	00000261/2021	13/05/2021	Società Autoservizi GAROFALO - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio trasporto di tipologia commerciale sulla tratta: Oulx-Susa-Bussoleno-Albisola - Validità: nei giorni festivi dal 23 maggio al 12 settembre 2021 e dal 01 maggio al 11 settembre 2022
21	00000276/2021	20/05/2021	Società B. Motors di Botta Luigi - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio di trasporto gestito in affidamento gratuito da parte del Comune di Alagna Valsesia sulla tratta: Alagna Valsesia-Wold-Acqua Bianca - Validità: fino al 7 novembre 2021.
22	00000345/2021	18/06/2021	Società Bus Company - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Linea Cavallermaggiore FS-Cupole LIDO - Validità: fino al 5 settembre 2021
23	00000375/2021	07/07/2021	Consorzio Torinese Autoservizi (CTA) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Chivasso - Verrone (Stabilimento FCA Powertrain Plant)" - Validità: fino al 31/12/2021
24	00000403/2021	22/07/2021	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea "Glassnost 2 Castello di Rivoli" – Validità: fino al 31/12/2021
25	00000436/2021	06/08/2021	Società Autoservizi GAROFALO - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio trasporto di tipologia commerciale sulla tratta: Leinì-Albisola - Validità: nei giorni festivi dal 01 agosto al 12 settembre 2021 e dal 01 maggio al 11 settembre 2022
26	00000462/2021	23/08/2021	Società CHIESA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea sostitutiva del servizio ferroviario sulla tratta: Cavallermaggiore-Bra fino al 31 dicembre 2021

27	00000464/2021	25/08/2021	Autolinee Nuova Benese - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi di trasporto per i dipendenti del Centro Contabile Intesa-San Paolo di Moncalieri (TO) - Validità: fino al 31/12/2021.
28	00000466/2021	27/08/2021	Modifica della Determinazione Dirigenziale n. 102 del 28/02/2020 "Società FLIXBUS Italia S.r.l. – Anni 2020-2022 – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea di tipologia commerciale: Oulx - Torino - Milano - Orio al Serio - Bergamo".
29	00000488/2021	02/09/2021	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea Torino-Vicolungo The Style Outlets - Validità: fino al 30/11/2021
30	00000506/2021	10/09/2021	Società VITA – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizi di trasporto dedicati agli studenti delle scuole primarie e secondarie dei comuni di Quincinetto, Quassolo e Tavagnasco per l'anno scolastico 2021-2022
31	00000533/2021	24/09/2021	Società CHIESA - Autorizzazione straordinaria al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Torino PN-Trofarello-Cavallermaggiore-Fossano (Validità: fino al 12 ottobre 2021), Trofarello-Carmagnola-Bra-Alba (Validità: fino al 12 ottobre 2021) e Fossano-San Giuseppe di Cairo (Validità: fino al 1 ottobre 2021).
32	00000567/2021	04/10/2021	Società Bus Company – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Linea turistica circolare delle Langhe denominata "Langhe Sightseeing Tour" sul percorso: Alba-Grinzane Cavour-Serralunga d'Alba-Castiglione Falletto-Monforte d'Alba-Barolo-Vergne-La Morra-Verduno-Roddi-Alba – Validità: dal 18 settembre al 28 novembre 2021 ogni sabato, domenica e festivi.
33	00000568/2021	04/10/2021	Società Bus Company – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di trasporto a chiamata riservato ai dipendenti degli stabilimenti e degli uffici CNH Iveco siti in lungo Stura Lazio/ via Puglia - denominato: "Myshuttle" – Validità: fino al 31/08/2023.
34	00000586/2021	07/10/2021	SALSI Celestino & C. s.n.c. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio di linea su vari percorsi dedicato al trasporto degli studenti tra i comuni di Trino, Costanzana, Tricerro e Ronsecco - Validità: fino all'08/06/2022.
35	00000657/2021	29/10/2021	Società STP S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea non contribuita di tipologia commerciale sulla tratta Acqui Terme-Cassine-Alessandria-Milano Famagosta - Validità: fino al 31/12/2021
36	00000661/2021	04/11/2021	ARRIVA ITALIA S.r.l. (ex SADEM S.p.A.) – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Linea mercatale di collegamento tra la Città di Susa e le sue frazioni – Validità: fino al 31/12/2022.
37	00000662/2021	05/11/2021	Società CHIESA - Autorizzazione straordinaria al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Torino PN-Torino Lingotto-Trofarello-Carmagnola-Cavallermaggiore-Savigliano-Fossano e Trofarello-Carmagnola-Bra-Alba. - Validità: Nelle giornate 6, 7, 20 e 21 Novembre 2021.
38	00000680/2021	15/11/2021	Ditta MANO Giuseppe - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Levaldigi aeroporto - Torino Lingotto - Validità: fino al 31 ottobre 2024
39	00000681/2021	15/11/2021	Arriva Italia S.r.l. - Anno scolastico 2021/2022 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Villar Focchiardo - Vaie - Sant'Antonino (Scuola Secondaria 1° grado di Sant'Antonino)".
40	00000693/2021	19/11/2021	Arriva Italia S.r.l. - Anno scolastico 2021/2022 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Oulx – Palestre di Pra Long".

41	00000719/2021	29/11/2021	B. Motors di Botta Luigi - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai clienti del comprensorio Monterosa SKI, sul percorso: Mollia-Riva Valdobbia-Alagna Valsesia\ Funivia - Validità: fino al 25/04/2022.
42	00000755/2021	14/12/2021	Autolinee GIACHINO S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza linee Felizzano-Santena stab. Valeo e Villanova-Bardonecchia - Anno 2022
43	00000771/2021	21/12/2021	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee di tipologia commerciale "Torino - Breuil Cervinia" e "Torino - St. Vincent (Casinò)" - Validità: dal 01/01/2022 al 31/12/2022
44	00000799/2021	23/12/2021	Società Autostradale S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Navetta non contribuita, destinata ai clienti dell'Outlet di Serravalle, sulla tratta Arquata Scrivia FS-Serravalle Scrivia FS-Serravalle Designer Outlet-Novi Ligure FS-Serravalle Designer Outlet e ritorno. L'esercizio del servizio verrà gestito in subaffidamento dalla Società Autolinee Val Borbera.
45	00000800/2021	23/12/2021	Linea Azzurra S.r.l. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Torino Lingotto-Torino Porta Susa-Torino Stura-Aeroporto di Milano Malpensa – Validità: fino al 31/12/2024.
46	00000814/2021	29/12/2021	Società CHIESA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea sostitutiva del servizio ferroviario sulla tratta: Cavallermaggiore-Bra fino all' 11 giugno 2022
47	00000818/2021	29/12/2021	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea transfrontaliera "Oulx - Briançon" - Validità: fino al 31/12/2022
48	00000846/2021	30/12/2021	Arriva Italia S.r.l. – Autostradale S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Torino Autostazione - Malpensa Aeroporti" - Validità: fino al 31/12/2022

5. Monitoraggio dei servizi

Per quanto concerne il monitoraggio dei servizi previsto nel quadro degli adempimenti istituiti dalla Regione Piemonte con DGR n. 7-4621 del 6 febbraio 2017, ("Sistema Informativo Regionale Trasporti" – SIRT e "Debito Informativo Trasporti" – DIT), a seguito della grave emergenza epidemiologica da COVID-19, la Regione con DD-A18 937 del 03/04/2020 ha provveduto a disporre, per l'anno 2020, il differimento dei termini relativi all'adempimento dei debiti informativi.

Per quanto concerne i dati pubblicati nel presente rapporto, sono state disposte le seguenti proroghe:

	Termine adempimento DIT ordinario	Termine adempimento DIT a seguito di proroga
Dotazione organica aziende TPL	31/05/2020	30/11/2020
Caricamento Frequentazioni AUTUNNALE 2019	31/03/2020	30/09/2020
Esecuzione campagna Frequentazioni ESTIVA 2020	30/11/2020	Annullata

5.1. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL

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

Al fine di semplificare gli adempimenti richiesti alle Aziende TPL e considerato che la base dati necessaria per la verifica della congruenza dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende è la stessa della dotazione organica prevista dal SIRT (vedi §5.2), a partire dalla rilevazione 2016 si è deciso di richiedere in un'unica soluzione alle Aziende la fornitura dei dati sul personale per l'assolvimento del DIT (debito informativo trasporti) e la quantificazione dei contributi CCNL spettanti in funzione del n° di addetti nell'anno (consistenza media) e del parametro medio aziendale.

La modulistica Excel già utilizzata dalla Regione per la rendicontazione della dotazione organica, successivamente arricchita con un foglio per il calcolo automatico dei contributi spettanti, è in via di sostituzione già dal 2020 con una piattaforma web, denominata Dotazione Organica della Aziende TPL e sviluppata da CSI Piemonte su incarico di Regione (vedi par. 5.9.1).

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

5.2. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale

La rendicontazione degli addetti delle Aziende prevede la trasmissione con cadenza annuale degli elenchi del personale. Nell'Appendice, paragrafo 9.4, viene riportata una tabella riepilogativa contenente i dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri tra il 2010 e il 2019.

5.3. Osservatorio nazionale TPL

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

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

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

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

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

I dati a consuntivo 2012-2020 estratti dalla Piattaforma sono consultabili nel paragrafo 9.3

5.4. Carte della mobilità (e dei servizi)

Le carte della mobilità (e dei servizi) sono pubblicate sul sito dell'Agenzia per i Contratti di servizio di trasporto pubblico di cui è titolare.

5.4.1. Servizi automobilistici, urbani, extraurbani

Esse sono reperibili alla sezione Servizi e Contratti

https://mtm.torino.it/it/servizi-e-contratti/

Navigando in ciascuna sezione (Servizi ferroviari, Servizi automobilistici di linea e navigazione lacustre) è possibile scaricare le carte dei servizi aggiornate.

5.4.2. Servizi ferroviari

5.4.2.1. TRENITALIA

Al termine delle interlocuzioni con l'Impresa ferroviaria condotte fra il periodo invernale 2020 ed il periodo primaverile 2021, l'Agenzia ha approvato la Carta dei Servizi 2021 poiché sono state recepite le osservazioni e le richieste della medesima Agenzia, concordate con le Associazioni rappresentative dei consumatori e degli utenti con disabilità o a mobilità ridotta che hanno espresso il relativo parere e le proposte in merito a chiarezza, completezza e fruibilità delle informazioni rese.

Nondimeno la soluzione di alcune questioni ancora aperte, fra le quali si segnalano la "PROCEDURA DI RECUPERO DEI BAGAGLI ED OGGETTI SMARRITI e le INFORMAZIONI A BORDO DIRETTE ALLE PERSONE SORDE è stata rinviata al 2022.

L'Allegato 4 al Contratto SFM, paragrafo 4.2.e, lettera H, dispone che l'Impresa ferroviaria debba concordare con l'Ente Concedente e con le Associazioni dei consumatori e con le Associazioni delle persone disabili il testo di un estratto della Carta dei Servizi che dovrà essere reso disponibile entro 3 mesi dalla pubblicazione della Carta dei Servizi ed esposto presso le biglietterie e a bordo treno.

Tuttavia, poiché il progetto si stava sviluppando per la prima volta in Piemonte, le fasi di ricerca dei contenuti e degli accordi per il posizionamento di un codice del QR stampato in rilievo sull'estratto che rinvia al contenuto integrale della Carta, della scelta dei colori e dei caratteri del testo nonché delle zone di esposizione presso le biglietterie e a bordo dei rotabili si sono protratte nel tempo. Pertanto l'Agenzia ha ritenuto di non pubblicare l'Estratto 2021 e di utilizzare tutto il lavoro già ultimato per l'Estratto 2022.

Nel mese di novembre 2021 l'Agenzia ha avviato il procedimento finalizzato alla redazione della "Carta della Qualità dei Servizi anno 2022".

Previo ricevimento del format della Carta 2022, sulla scorta di quanto condiviso negli ultimi anni con le Associazioni dei Consumatori e delle persone con disabilità, l'Agenzia ha inviato a Trenitalia alcune richieste di approfondimento e/o modifiche al testo circa i seguenti temi: Uguali diritti dei passeggeri, Persone non udenti, Persone con disabilità e ridotta mobilità, Diritto all'indennità per biglietto singolo, Reclami, Conciliazione paritetica, Elenco Associazioni dei Consumatori.

Inoltre l'Agenzia si è riservata, appena disponibili, di condividere in ogni caso tutte le indicazioni che perverranno dalle Associazioni.

5.4.2.2. GTT

GTT in qualità di impresa ferroviaria ha effettuato per tutto il 2020 il servizio di trasporto passeggeri sulle linee:

- SFM1 - servizio svolto in parte su rete RFI (Chieri – Settimo) e in parte su rete GTT (linea Canavesana);
- SFMA - servizio svolto interamente sulla linea GTT isolata Torino – Ceres.

Tuttavia, a seguito dell'affidamento dei servizi del nodo Ferroviario di Torino (SFM) a far data dal 2021, anche le linee ferroviarie sulle quali GTT effettuava servizio come impresa ferroviaria sono state affidate alla Società Trenitalia.

Quindi dal'1 gennaio 2021 il servizio di trasporto sulla linea SFM1 è passato all'impresa Trenitalia mentre GTT Trasporto prosegue il servizio passeggeri sulla linea Torino – Ceres, limitata alla tratta Borgaro-Ceres, in quanto la tratta Torino Dora – Venaria è interrotta per i lavori di interconnessione con la rete RFI.

Per effetto di tale affidamento ad altro operatore, è cessato al 31 dicembre 2020 il contratto di sub affidamento da Trenitalia dei servizi passeggeri sulla tratta Chieri – Porta Susa e il servizio contrattualizzato con AMP sulla tratta Porta Susa – Rivarolo – (Pont).

Nondimeno l'Agenzia e GTT hanno concordato una revisione della CARTA DELLA MOBILITÀ DEI SERVIZI FERROVIARI ed. 2021, integrata con il regolamento di utilizzo del servizio.

5.4.2.3. BLS AG

L'Agenzia ha condiviso i contenuti delle informazioni dell'Impresa verso l'utenza tramite i canali attivi utilizzati quali il sito internet e le brochure periodiche distribuite a bordo e nelle stazioni ferroviarie.

Nella brochure "Profilo 2021" BLS ha illustrato gli impegni di monitoraggio e controllo del servizio, la modalità di richiesta ed erogazione dei rimborsi e la promozione dei servizi turistici interessanti la tratta Domodossola – Briga ed i territori circostanti.

In particolare l'Agenzia e BLS hanno condiviso tutti i comunicati in lingua italiana per gli utenti del servizio ferroviario inerenti l'emergenza sanitaria provocata dal virus Covid-19 e le limitazioni imposte dalle norme nazionali nonché le modalità di comportamento a bordo dei treni.



Figura 23 - Brochure BLS

5.4.3. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori

5.4.3.1. Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5^ comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.

I Contratti di servizio con Trenitalia S.p.A. prevedono, a norma di legge, un finanziamento a favore delle Associazioni dei Consumatori per l'espletamento delle attività previste alle lettere b), c), d) del comma 461 della L.244/2007, al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni.

Tra dette attività si annovera la previsione di un sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto di servizio e di quanto stabilito nelle Carte della qualità dei servizi, aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni singolo cittadino che può rivolgersi, allo scopo, sia all'Ente locale concedente i sevizi, sia ai gestori dei servizi concessionari, sia alle Associazioni dei consumatori.

In Piemonte sono stati presentati ed eseguiti progetti a cura di due raggruppamenti di Associazioni. Di seguito si descrive quanto svolto.

Progetto A: studio condotto da Associazione Consumatori Piemonte, Codacons Piemonte, Movimento Consumatori e Tutelattiva circa le modifiche alle consuetudini di mobilità dei cittadini e l'esperienza di viaggio dovute alla paura del contagio.

Per il progetto sono state espletate diverse iniziative fra le quali:

- Un'indagine di customer patrocinata dalla Regione Piemonte, con somministrazione di un questionario condiviso con l'Agenzia, per misurare il cambiamento delle abitudini all'utilizzo del tpl da parte degli utenti e per indagare sulla percezione dei viaggiatori circa la sicurezza rispetto al rischio di contagio sui mezzi pubblici, sul rispetto delle nuove norme per

contrastare la diffusione del virus, sulla conoscenza di modalità alternative di trasporto in ambito metropolitano e/o complementari ai servizi offerti dagli operatori economici.

- La promozione della mobilità nelle fasce di morbida con il patrocinio della Camera di Commercio di Torino mediante una sensibilizzazione alla rimodulazione degli orari di avvio e termine delle attività lavorative. Lo slogan "#IoCambioOrario", stampato sulla locandina riprodotta nel seguito, è stato diffuso ai cittadini attraverso i siti internet delle Associazioni e della Camera di Commercio e di GTT, attraverso la pagina fb del Movimento Consumatori e gli sportelli del Consumatore di Torino nonché presso la stazione di Torino Porta Nuova con distribuzione del seguente volantino.



- La promozione delle forme di "sharing mobility" per agevolare gli utenti del servizio ferroviario che lavorano nella città di Torino; con pubblicazione di contenuti inerenti "bike sharing", "car sharing" e micro-mobilità elettrica sui siti internet e blog delle Associazioni.
- Verifica sulla puntualità dei servizi RV delle linee Torino – Milano, Torino – Savona e Torino – Genova

Con la relazione del 22/07/2021 e relativi allegati le Associazioni hanno presentato, fra l'altro, il piano economico dettagliato delle spese sostenute sulla base del preventivo revisionato in data 03/06/2021 nonché il cronoprogramma delle attività effettuate.

In data 04/08/2021, a completamento della relazione finale del progetto e della documentazione amministrativa, l'Agenzia ha chiesto tutta la documentazione inerente e comprovante le fasi di realizzazione dell'attività.

Facendo seguito alla corrispondenza intercorsa e alle osservazioni formulate dall'Agenzia, in data 14/09/2021 le Associazioni hanno presentato la documentazione richiesta.

Gli uffici dell'Agenzia hanno verificato la documentazione custodita agli atti le cui evidenze sono sintetizzate nella tabella allegata alla presente determinazione.

Le informazioni sulle modalità delle prestazioni di coordinamento e sull'impegno in ordine al tempo di lavoro necessario risultano particolareggiate. Le due coordinatrici hanno coordinato il lavoro propedeutico all'allestimento del desk nell'area prospicente la stazione Porta Nuova, hanno formato i volontari addetti alla distribuzione face to face e alla raccolta dei questionari nel periodo 11 giugno - 30 giugno 2021, hanno effettuato il controllo quotidiano dei dati raccolti e del campione selezionato degli intervistati. Complessivamente l'attività di coordinamento è stata espletata in 53 ore al costo orario di 18,87 euro (calcolato sul valore economico del rimborso concordato con le due coordinatrici) che l'Agenzia ritiene adeguato.

Considerato che il progetto è stato portato a termine come da previsioni, nelle more dell'effettuazione dei pagamenti sospesi, l'Agenzia ha ritenuto ammissibile il consuntivo delle spese presentato dalle Associazioni.

Il 10/11/2021 le Associazioni del primo raggruppamento hanno organizzazione e condotto l'incontro pubblico con gli Enti, le Imprese e gli stakeholder per presentare le risultanze del progetto.

Con Determinazione Dirigenziale n. 558 del 29 settembre 2021 l'Agenzia ha approvato il rendiconto delle spese presentate a consuntivo dalle Associazioni dei Consumatori e ha approvato l'emissione delle note di debito per la riscossione del finanziamento a carico di Trenitalia S.p.A.

Progetto B

Trattasi di un'indagine condotta dalle Associazioni Adiconsum Piemonte, Federconsumatori Piemonte e Adoc Piemonte, con la partecipazione della Federazione tra le Associazioni Nazionali dei Disabili – FAND - richiesta dall'Agenzia, circa l'accessibilità al servizio ferroviario da parte delle persone con disabilità e ridotta mobilità nelle stazioni e fermate della regione Piemonte.

Le Associazioni hanno fornito tutte le precisazioni richieste che integrano il capitolato tecnico del 2020; in particolare le medesime hanno precisato che per la realizzazione del progetto inerente una circospezione dell'accessibilità delle stazioni ferroviarie mediante:

- coinvolgimento del progetto della FAND - Federazione tra le Associazioni Nazionali dei Disabili sia per la conoscenza delle necessità dei propri consociati sia nelle fasi di indagine;
- ricognizione da parte dei giuristi convenzionati del quadro normativo sui diritti degli utenti disabili e sulle obbligazioni in materia in capo ai gestori del servizio e dell'infrastruttura;
- campo di osservazione diretta almeno 60 stazioni piemontesi per rilevare la presenza di tecnologie, elementi ambientali e servizi che possano condizionare positivamente o negativamente l'accessibilità delle persone disabili;
- intervista di un campione significativo di utenti disabili del trasporto ferroviario, selezionati con una procedura "ragionata", sia per evidenziare la percezione dello stato e del funzionamento del servizio di assistenza sia per registrare le eventuali proposte circa le innovazioni che potrebbero migliorare il medesimo servizio;

L'emergenza epidemiologica causata dal virus "covid-19" e le conseguenti misure di contenimento sociale, adottate con decreti del Presidente del hanno sospeso lo sviluppo delle fasi preliminari del progetto.

In data 20/09/2021 le Associazioni hanno presentato agli Uffici dell'Agenzia una relazione sulle attività svolte nel periodo marzo 2020 – settembre 2021, con uno slittamento dei termini finali previsti dal cronoprogramma originario causato dall'emergenza epidemiologica e dai provvedimenti restrittivi conseguentemente emanati.

La relazione è agli atti dell'Agenzia ed è stata strutturata nei seguenti capitoli: introduzione, Analisi desk, Il punto di vista delle persone con disabilità, l'analisi dei questionari, le 60 stazioni, Conclusioni.

In data 22/10/2021 le Associazioni hanno presentato relazioni economiche-amministrative con il dettaglio e la misura delle attività effettuate fra cui ore di lavoro, costo orario dei collaboratori, lettere di incarico professionale con la specifica retribuzione e durata, copia della Convenzione del 1010/2020 fra le Associazioni di cui in Decisione e l'Istituto IRES Lucia Morosini di Torino incaricato dell'idealizzazione del progetto, dell'analisi-desk, delle indagini presso le stazioni, delle interviste e dell'analisi della documentazione, dettaglio delle spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi.

In data 26/10/2021 le Associazioni hanno presentato un'integrazione della documentazione amministrativa con il prospetto di rendiconto a consuntivo delle spese sostenute necessarie per l'esecuzione del progetto. Circa il piano economico si rileva che le attività originariamente affidate alla FAND (indagini presso le stazioni) sono state ridistribuite fra le Associazioni

Circa il cronoprogramma a consuntivo delle attività effettuate, in data 08/11/2021 le Associazioni hanno presentato un prospetto riassuntivo in cui sono state evidenziate le sospensioni dei lavori a causa dei provvedimenti restrittivi alla mobilità delle persone per il contenimento della diffusione del virus covid-19. Parimenti è stata resa nota la disponibilità da parte della Regione Piemonte di una sala per effettuare la presentazione dei risultati del progetto di monitoraggio.

Il 30/11/2021 le Associazioni hanno organizzazione e condotto l'incontro pubblico con gli Enti, le Imprese e gli stakeholder per presentare le risultanze del monitoraggio.

Con Determinazione Dirigenziale n. 694 del 19 novembre 2021 l'Agenzia ha approvato il rendiconto delle spese presentate a consuntivo dalle Associazioni dei Consumatori e ha approvato l'emissione delle note di debito per la riscossione del finanziamento a carico di Trenitalia S.p.A.

5.4.3.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori inerenti le attività alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 relative al Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino 2012 - 2027.

Il Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino 2012 -2027 fra l'Agenzia e G.T.T. S.p.A. di cui prevede l'esecuzione delle attività di cui alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 da parte delle Associazioni dei Consumatori, relative a tutti i servizi espletati.

Per la prima volta dall'avvio del suddetto Contratto, nel mese di luglio 2020, le due compagini di Associazioni già menzionate nel paragrafo 4.1.1. per Trenitalia:

- ADICONSUM Piemonte, FEDERCONSUMATORI Piemonte e ADOC Piemonte;
- TUTELATTIVA, ACP ASSOCIAZIONE CONSUMATORI PIEMONTE, CODACONS Piemonte e MOVIMENTO CONSUMATORI,

hanno proposto in forma indipendente indagini sul condizionamento che l'emergenza epidemiologica da covid-19 ha causato sull'uso del trasporti pubblico.

L'Agenzia ha condiviso dette iniziative perché, se eseguite dal fronte dei cittadini, avrebbero potuto portare ad osservazioni, informazioni sussidiarie e innovazioni per coadiuvare le scelte aziendali in tema di conoscenza di nuove norme comportamentali degli utenti, scelta dei titoli di viaggio, integrazione dei sistemi di mobilità.

Soprattutto la metodologia di indagine dei "focus group", da utilizzarsi nella Fase 2 di realizzazione del progetto, avrebbe promosso la partecipazione della cittadinanza alle attività di programmazione dei servizi di trasporto nella città di Torino.

Ai fini della certezza da parte dell'utenza del rispetto degli adempimenti del gestore in materia di sicurezza, l'Agenzia ha ritenuto parimenti interessante prevedere un monitoraggio delle operazioni sui rotabili, in stabilimento, finalizzate al contenimento del rischio di contagio e attestante la responsabilità dell'Impresa verso la collettività.

L'Agenzia inoltre ha ritenuto apprezzabile l'offerta delle Associazioni circa la gestione stragiudiziale del contenzioso al fine di ridurre, per quanto possibile, le controversie fra i cittadini e l'Impresa.

Al fine della condivisione con GTT l'Agenzia ha programmato ed effettuato nei mesi di aprile e maggio 2020 più incontri con l'Impresa e le Associazioni in call-conference ma, allo stato, si è in attesa dell'approvazione da parte di GTT.

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

5.5.1. Indagini sulla mobilità

5.5.1.1. Indagine IMQ 2021

L'Agenzia ha lavorato nel 2019 e nel 2020 per effettuare la nuova edizione dell'Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità percepita dei trasporti (IMQ) di cui l'ultima edizione risale al 2013.

L'indagine è estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine sarà effettuata con tecnica CATI, sarà però sperimentata l'estensione del campione ai recapiti di telefonia mobile.

È stata effettuata la definizione della procedura di gara e la predisposizione della relativa documentazione (bando, disciplinare, capitolato e schema di contratto) ed è stata avviata la procedura di selezione delle Ditte specializzate per l'effettuazione delle interviste sul campo dell'edizione 2021 dell'indagine (IMQ 2021).

Le innovazioni introdotte nella progettazione della IMQ 2021 sono

- separazione delle interviste sulla qualita da quelle sulla mobilità; ciò al fine di contenere la durata media delle interviste stesse e limitare i casi di abbandono;
- suddivisione dell'esecuzione delle interviste sul campo in quattro lotti: uno sulla qualità, esteso all'intera Regione, tre sulla mobilità, ciascuno dei quali esteso su una o più macro-aree nelle quali è stato suddiviso il territorio (Torino, Cintura, Resto della Città Metropolitana, Province), da affidare possibilmente a Ditte diverse; ciò al fine di eseguire "in parallelo" un maggior numero di interviste e contenere la durata complessiva dell'indagine;
- utilizzo di una quota di recapiti di telefonia mobile; ciò al fine di ridurre possibili polarizzazioni del campione verso gli individui meno mobili.

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

Nel primo semestre 2021 è stata esperita la procedura di affidamento.

Con determinazione 223 del 29/04/2021 è stata avviata una indagine di mercato mediante pubblicazione di un avviso di manifestazione d'interesse per l'affidamento del servizio di conduzione e gestione di interviste da realizzarsi con tecnica CATI per la realizzazione dell'Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei trasporti nella Regione Piemonte – edizione 2021.

Entro il termine stabilito del 20/05/2021, hanno manifestato il proprio interesse a partecipare alla procedura n. 16 Operatori economici.

All'esito dell'indagine, in data 21/05/2021 è stata avviata la procedura negoziata invitando gli Operatori Economici che avevano manifestato interesse a presentare offerta.

Il termine per la presentazione delle offerte, inizialmente fissato per le ore 17 del 11/06/2021 è stato successivamente posticipato alle ore 17:00 del 21/06/2021 con determinazione 294 del 27/05/2021. Entro la scadenza dei predetti termini hanno presentato offerta i concorrenti indicati nella seguente tabella.

Tabella 38 - Offerte pervenute indagine IMQ 2021

OPERATORE ECONOMICO	SEDE	CAP	CITTA'	PARTITA IVA	CODICE FISCALE	Lotto 1/ID Offerta	Lotto 2/ID Offerta	Lotto 3/ID Offerta	Lotto 4/ID Offerta
CENTRO STATISTICA AZIENDALE S.R.L.	VIA ATTO VANNUCCI, N. 7	50134	FIRENZE	05196740483	05196740483	1624023791517		1624023791517	1624023791517
IZI S.P.A.	VIA TIRSO, N. 90	00198	ROMA	01278311004	04062060589	1624269957403	1624269957403	1624269957403	
SCENARI S.R.L.	VIA VINCENZO TIBERIO, N. 14	80126	NAPOLI	06637800639	06637800639	1623670692973	1623670692973	1623670692973	1623670692973
RTI COSTITUENDO TRA									
DATAMINING S.R.L. (mandataria)	VIALE JONIO, N. 332	00141	ROMA	08885341001	08885341001				
QUESTLAB S.R.L. (mandante)	VIALE GARIBALDI, N. 65	30175	VENEZIA-MESTRE	03448440275	03448440275	1624281696850	1624281696850		1624281696850

Le attività di SELEZIONE PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO hanno avuto inizio il 22 giugno 2021 con la NOMINA DELLA COMMISSIONE DI GARA (Deteminazione Dirigenziale n. 348) e sono terminate il 17 settembre 2021 con la DICHIARAZIONE DI EFFICACIA DELL'AGGIUDICAZIONE (Determinazione Dirigenziale n. 526).

L'aggiudicazione definitiva dei 4 lotti previsti è illustrata nella tabella che segue.

Tabella 39 - Lotti di aggiudicazione indagine IMQ 2021

Lotto	CIG	OPERATORE ECONOMICO	SEDE	CAP	CITTA'	PARTITA IVA	CODICE FISCALE	IMPORTO AGGIUDICAZIONE (o.f.e.)
1	876599149D	IZI S.P.A.	VIA TIRSO, N. 90	00198	ROMA	01278311004	04062060589	€ 84.813,10
2	8766033745	SCENARI S.R.L.	VIA VINCENZO TIBERIO, N. 14	80126	NAPOLI	06637800639	06637800639	€ 95.500,00
3	8766068428	C.S.A. S.R.L.	VIA ATTO VANNUCCI, N. 7	50134	FIRENZE	05196740483	05196740483	€ 96.680,00
4	876609064F	IZI S.P.A.	VIA TIRSO, N. 90	00198	ROMA	01278311004	04062060589	€ 63.760,43

Le attività operative hanno avuto inizio il giorno 11 ottobre 2021 data dalla quale è stato fatto decorrere il termine per la presentazione del piano di lavoro da parte degli affidatari.

Entro la prima decade di novembre si sono svolte le attività preliminari

- revisione del questionario ed implementazione sui sistemi CATI,
- estrazione del campione principale e dei 4 campioni secondari,
- predisposizione del mailing

riguardanti tutti i lotti.

Nel mese di novembre sono seguite le attività di

- collaudo dei sistemi CATI con casi test,
- formazione degli intervistatori,
- svolgimento dei sondaggi pilota

riguardanti i lotti 1, 2, 3 (sondaggi sulla mobilità).

Le attività continuative di svolgimento delle interviste hanno avuto inizio i giorni

- 18 novembre 2021 per il lotto 1 (sondaggio sulla mobilità nel Comune di Torino e in 22 Comuni di cintura)
- 25 novembre 2021 per il lotto 2 (sondaggio sulla mobilità nelle Province di Alessandria, Asti, Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola, Vercelli)
- 09 novembre 2021 per il lotto 3 (sondaggio sulla mobilità nei rimanenti Comuni della Città Metropolitana di Torino e nella Provincia di Cuneo)

Distintamente per ciascuno dei 3 lotti, con un anticipo di qualche giorno rispetto alla data testé indicata, hanno avuto inizio le attività di mailing (invio delle lettere di sensibilizzazione).

Il giorno 4 dicembre 2021 si sono concluse le attività di intervista per il lotto 3; le attività di intervista per i lotti 1 e 2 sono state sospese il 6 dicembre 2021 e sono riprese il giorno 11 gennaio 2022.

Tra dicembre 2021 e la seconda decade di gennaio 2022 si sono svolte le attività di

- collaudo del sistema CATI con casi test,
- formazione degli intervistatori,
- svolgimento del sondaggio pilota

riguardanti il lotto 4 (sondaggio sulla qualità percepita dei trasporti nell'intera Regione Piemonte).

Il 21 gennaio 2022 sono iniziate le attività continuative di intervista per il lotto 4; con un anticipo di qualche giorno rispetto a tale data hanno avuto inizio le attività di mailing.

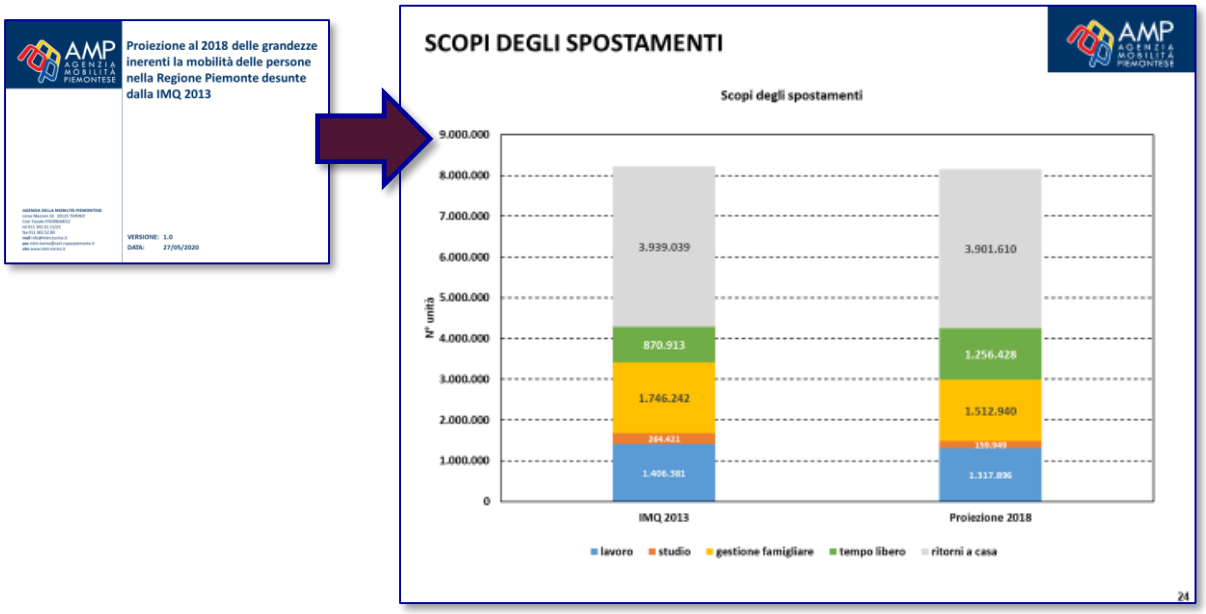
Ad oggi (9 maggio 2022)

- sono concluse le attività di intervista per il lotto 2;
- sono concluse le attività di cleaning, geocodifica e sistematizzazione dei dati raccolti e di generazione delle tabelle con le statistiche di base per il lotto 3;
- continuano le attività di intervista per i lotti 1 e 4 il cui termine è previsto per la fine di maggio 2022.

5.5.1.2. Proiezione al 2018 degli indicatori di mobilità da IMQ 2013:

L'uscita a fine novembre 2019 del "16° Rapporto sulla mobilità degli italiani", che riporta i risultati dell'edizione 2018 dell'indagine Audimob effettuata da ISFORT, ha stimolato una attività di aggiornamento parametrico al 2018 degli indicatori di mobilità ottenuti con la IMQ 2013.

I risultati di tale attività, nella quale sono state utilizzate anche le informazioni derivanti dall'Osservatorio Nazionale per le politiche del TPL istituito presso il-MIT, sono riportati nel documento "Proiezione al 2018 delle grandezze inerenti la mobilità delle persone nella Regione Piemonte desunte dalla IMQ 2013"



5.5.1.3. Indagine 2020 sulla mobilità delle persone in alcuni territori della Città Metropolitana di Torino.

Nel mese di febbraio 2020 veniva avviata un'indagine demoscopica campionaria finalizzata allo studio della mobilità dei cittadini presenti in 79 Comuni della Città Metropolitana di Torino suddivisi in due ambiti territoriali:

- Ambito territoriale 1: *Rivolese e Val Sangone, Bassa Val Susa, Pinerolese* (51 Comuni);
- Ambito territoriale 2: *Ciriacese-Lanzo, Canavese Occidentale, Eporediese* (28 Comuni).

L'iniziativa è inclusa nei progetti Interreg ALCOTRA Cuore Dinamico e Mobilab finanziati dall'Unione Europea. In tali progetti l'Agenzia della mobilità piemontese opera come soggetto attuatore incaricato dalla Città Metropolitana di Torino.

La conduzione dell'indagine, progettata dall'Agenzia in coerenza e continuità con le indagini IMQ è stata affidata in due lotti separati - corrispondenti ai due ambiti territoriali- a due distinte Ditte specializzate.

Le interviste, personali a domicilio effettuate con tecnica CAPI, iniziate a febbraio 2020 sono poi state sospese a causa dell'emergenza epidemiologica e delle misure di restrizione della mobilità per contrastare la diffusione del virus COVID-19.

L'indagine veniva ripresa nel mese di novembre 2020 e conclusa nella prima decade di dicembre riorientando parzialmente gli obiettivi per indagare anche gli effetti indotti sulla mobilità dall'emergenza epidemiologica. Veniva cambiata la modalità di intervista, opportunamente "a

distanza", adottando la conduzione telefonica con tecnica CATI ed utilizzando per la prima volta, nell'estrazione del campione, recapiti di telefonia mobile.

Sono state realizzate complessivamente 1.741 interviste telefoniche in 79 Comuni; i resoconti sulle attività espletate contenenti le elaborazioni statistiche di base sono presentati nei documenti "Indagine sulla mobilità delle persone nella Città Metropolitana di Torino 2020 – Ambito territoriale 1" e "Indagine sulla mobilità delle persone nella Città Metropolitana di Torino Anno 2020 – Ambito territoriale 2" predisposti dalle Ditte incaricate.





Nel primo semestre 2021 è stata condotta una analisi più approfondita, con confronto degli indicatori di mobilità 2020 con quelli - relativi agli stessi ambiti territoriali - ottenuti nella IMQ 2013, e con esame di dettaglio degli atteggiamenti di mobilità tendenziali per il periodo post-emergenza epidemiologica è contenuta nel documento "Indagine 2020 sulla Mobilità delle persone nella Città Metropolitana di Torino – Versione 1.4".



Uso dei modi di trasporto – Valori assoluti

Ambito territoriale 1

Modo di trasporto	Indagine 2020 N° Spostamenti/giorno Campione	Indagine 2020 N° Spostamenti/giorno Universo	IMQ 2013 N° Spostamenti/giorno Campione	IMQ 2013 N° Spostamenti/giorno Universo	Δ 2020-2013 Δ N° Spost./giorno Universo	Δ% 2020-2013 Δ% N° Spost./giorno Universo
Solo piedi	354	100.632 ± 13.443	811	80.374 ± 8.784	20.258 ± 16.059	25,2% ± 20,0%
Bicicletta	38	11.120 ± 4.872	152	15.070 ± 4.027	-3.950 ± 6.321	-26,2% ± 41,9%
Mezzo privato individuale motorizzato	704	201.286 ± 16.976	3277	320.964 ± 15.045	-119.678 ± 22.683	-37,3% ± 7,1%
Trasporto Pubblico	15	4.237 ± 2.986	427	41.788 ± 5.160	-37.552 ± 6.136	-89,9% ± 14,7%
Altro	1	257 ± 531			257 ± 531	
Totale	1.112	317.531 ± 16.342	4.667	458.197 ± 11.217	-140.665 ± 19.821	-30,7% ± 4,3%

Ambito territoriale 2

Modo di trasporto	N° Spostamenti/giorno Campione	N° Spostamenti/giorno Universo	N° Spostamenti/giorno Campione	N° Spostamenti/giorno Universo	Δ N° Spost./giorno Universo	Δ% N° Spost./giorno Universo
Solo piedi	427	55.160 ± 7.801	532	52.505 ± 6.930	2.655 ± 10.434	5,1% ± 19,9%
Bicicletta	35	4.015 ± 2.066	76	7.552 ± 2.664	-3.537 ± 3.371	-46,8% ± 44,6%
Mezzo privato individuale motorizzato	906	138.004 ± 13.166	2265	220.871 ± 13.708	-82.866 ± 19.006	-37,5% ± 8,6%
Trasporto Pubblico	17	3.430 ± 1.900	200	19.651 ± 3.741	-16.221 ± 4.196	-82,5% ± 21,4%
Altro	3	228 ± 580	1	99 ± 193	129 ± 612	131,0% ± 619,5%
Totale	1.388	200.837 ± 13.936	3.074	300.678 ± 9.681	-99.840 ± 16.969	-33,2% ± 5,6%

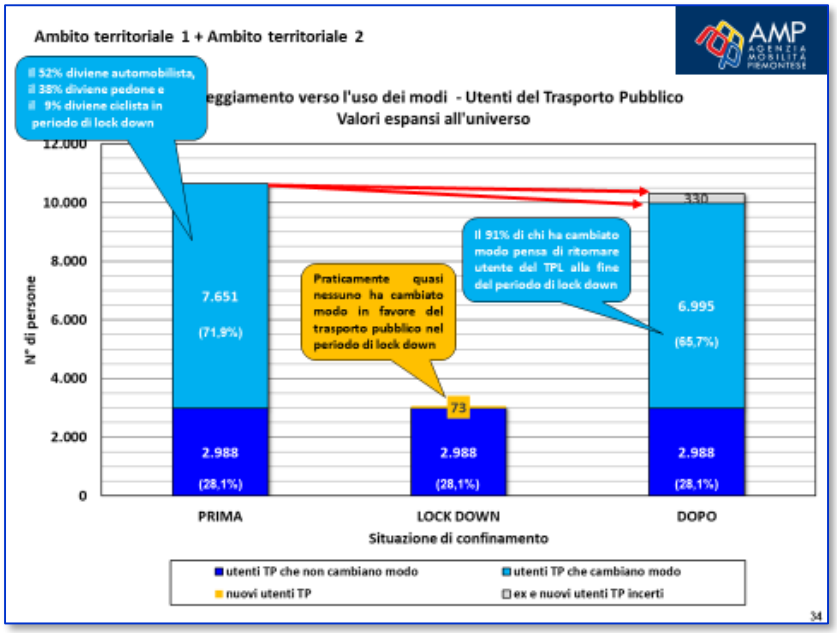
Ambiti territoriali 1+2

Modo di trasporto	N° Spostamenti/giorno Campione	N° Spostamenti/giorno Universo	N° Spostamenti/giorno Campione	N° Spostamenti/giorno Universo	Δ N° Spost./giorno Universo	Δ% N° Spost./giorno Universo
Solo piedi	781	155.792 ± 14.635	1.343	132.879 ± 11.191	22.913 ± 18.423	17,2% ± 13,9%
Bicicletta	73	15.135 ± 4.755	228	22.622 ± 4.828	-7.487 ± 6.776	-33,1% ± 30,0%
Mezzo privato individuale motorizzato	1610	339.290 ± 20.946	5542	541.834 ± 20.348	-202.544 ± 29.203	-37,4% ± 5,4%
Trasporto Pubblico	32	7.667 ± 3.394	627	61.440 ± 6.540	-53.773 ± 7.368	-87,5% ± 12,0%
Altro	4	485 ± 837	1	99 ± 193	386 ± 859	391,5% ± 870,2%
Totale	2.500	518.369 ± 21.477	7.741	758.874 ± 14.882	-240.505 ± 26.129	-31,7% ± 3,4%

In colore rosso le differenze statisticamente non significative con livello di confidenza del 95%

Intervalli di confidenza con livello di confidenza del 95%

59



5.5.2. Analisi dei Big Data

5.5.2.1. Piattaforma Big Data TIM

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

A partire dal 2019/2020 Agenzia ha utilizzato tale piattaforma per le seguenti attività, proseguite nel 2021:

- prove e test indirizzati a meglio comprendere l'uso, le potenzialità e come trattare/interpretare i risultati forniti dalla piattaforma
- predisposizione di un "osservatorio" di alcune grandezze disponibili/derivate, relativamente ad alcune specifiche zone territoriali
- analisi specifiche di osservazione della variazione di grandezze disponibili/derivate, anche per seguire gli impatti sulla mobilità delle varie fasi pandemiche

- analisi specifiche relative all'ora di punta del mattino della Regione Piemonte e del comune di Torino
- analisi relative a specifici ambiti territoriali (es. mobilità Provincia/Comune di Biella)

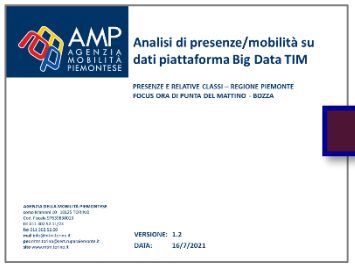
Dopo le riunioni di approfondimento e formazione di fine 2018, AMP non è stata più chiamata a partecipare ad eventuali ulteriori incontri su questo tema.

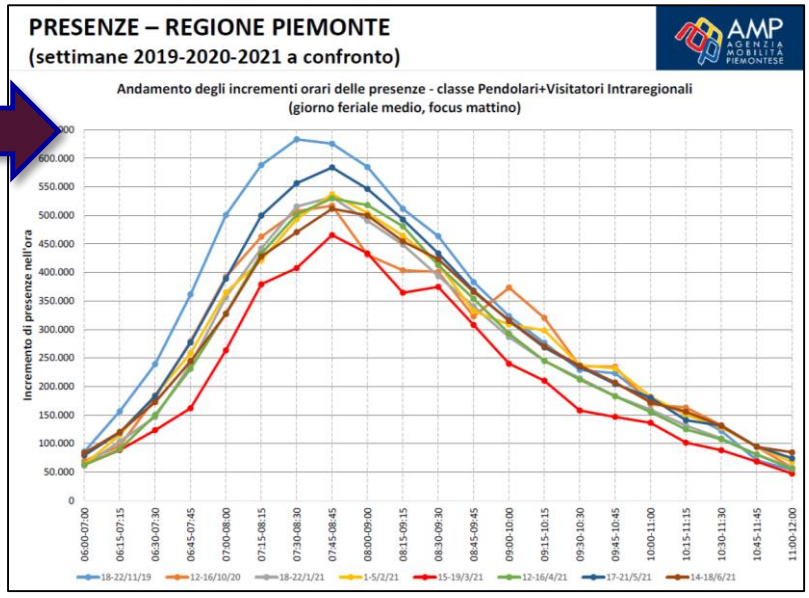
5.5.2.2. Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonia mobile

Con riferimento a quanto già riportato sopra è stato effettuato, con l'utilizzo della Piattaforma Big Data TIM, un approfondimento sulla mobilità nell'ora di punta del mattino (collocazione temporale e dimensione numerica) sia per quanto riguarda la Città di Torino sia per quanto riguarda l'intera Regione Piemonte.

L'approfondimento riguardante la Regione Piemonte è riportato nel documento "Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – REGIONE PIEMONTE, FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO".

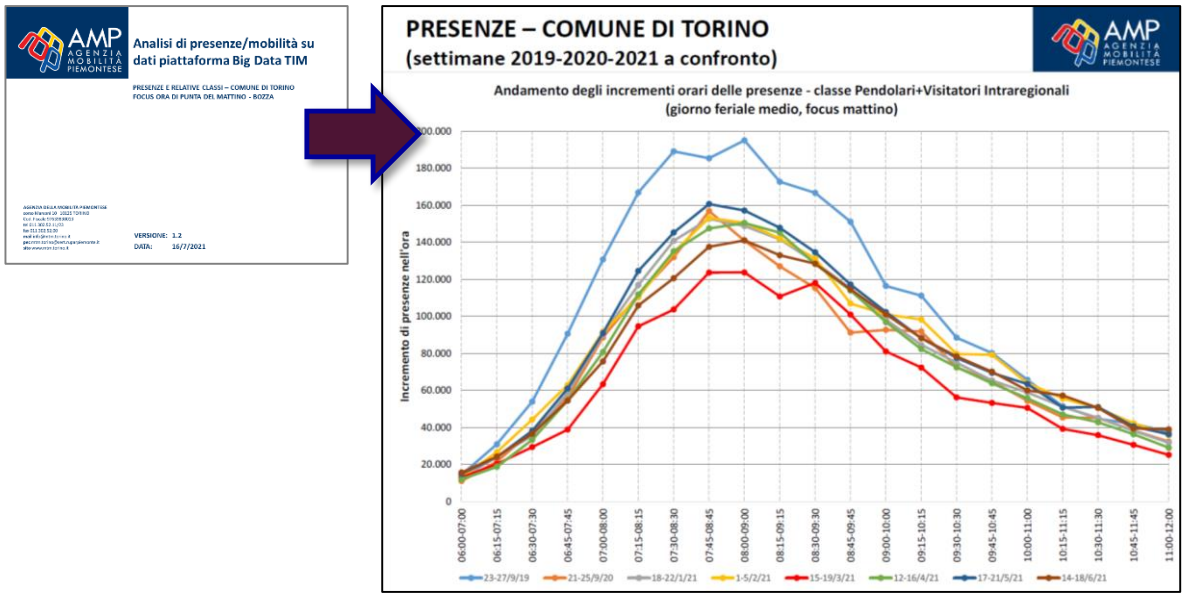
Oltre agli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di novembre 2019 e di una settimana campione di ottobre 2020, già analizzati nel 2020, si sono analizzati gli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di ciascun mese del primo semestre 2021.





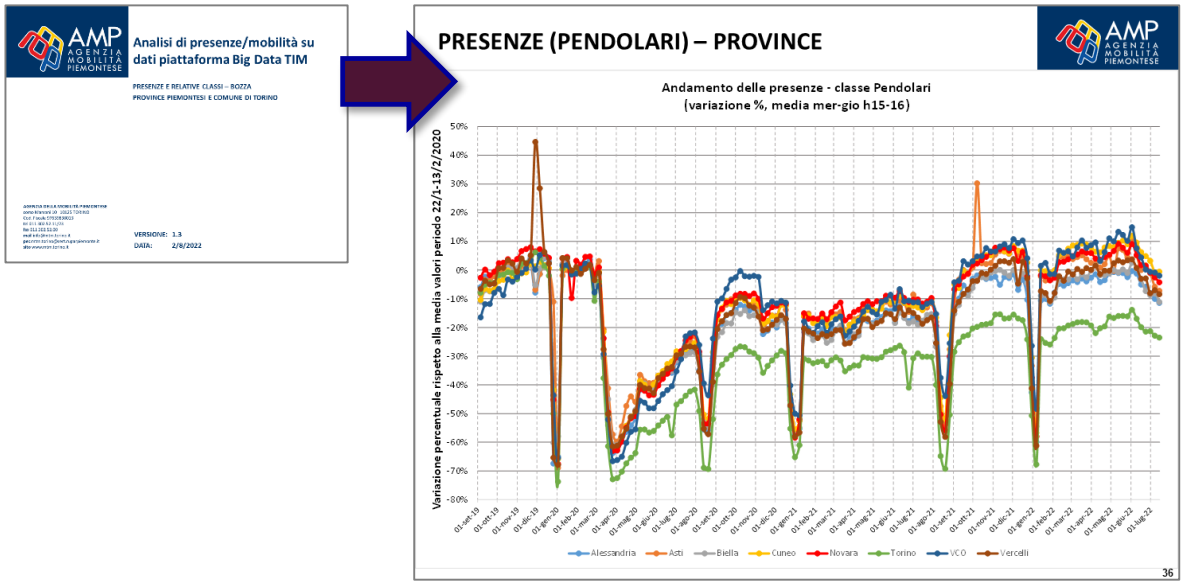
L'approfondimento riguardante la Città di Torino è riportato nel documento "Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – CITTA' DI TORINO, FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO".

Oltre agli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di settembre 2019 e di una settimana campione di settembre 2020, già analizzati nel 2020, si sono analizzati gli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di ciascun mese del primo semestre 2021.

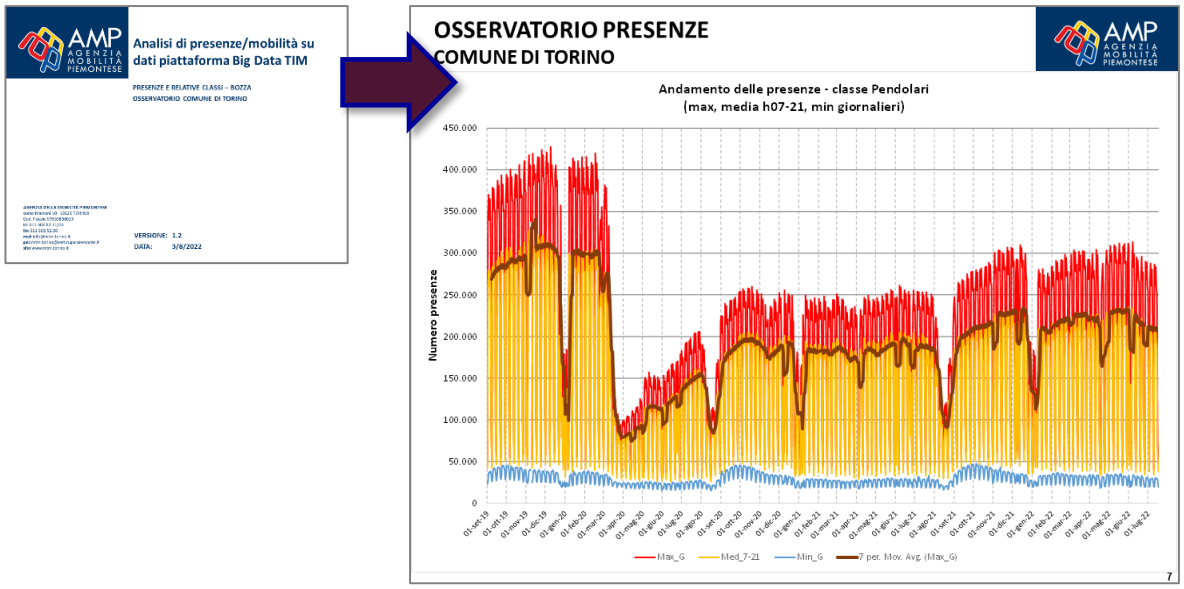


5.5.2.3. Valutazioni sulle variazioni dei flussi di mobilità nelle fasi pandemiche

È stata integrata (con nuove analisi) e perfezionata la reportistica sugli andamenti delle presenze e della mobilità nelle varie Province Piemontesi e nel Comune di Torino, a partire dal settembre 2019, così da poter osservare e confrontare i vari periodi di confinamento più o meno stretto. Tali andamenti sono raccolti e illustrati nel documento "Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM – Presenze e relative classi" (serie storiche del giorno feriale medio).



E' inoltre presente una raccolta di documenti, denominati "Osservatori", di analisi (sulle stesse aree, uno per ogni Provincia e per il Comune di Torino) delle serie storiche di alcuni dati di base giornalieri.



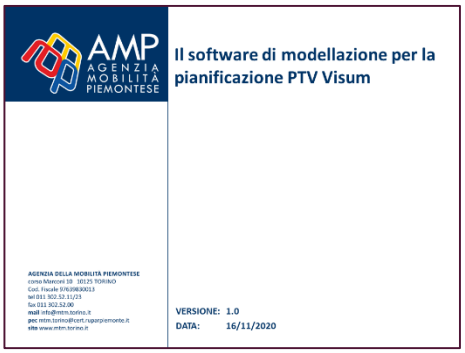
5.5.3. Il software di modellazione PTV Visum

PTV Visum è un software di modellazione per la pianificazione e la simulazione di scenari di traffico, con integrazione del trasporto pubblico e privato.

A seguito del corso di formazione dedicato al software Visum di fine 2019 durante il 2020 è proseguito il percorso conoscitivo dello strumento, in particolare andando a testare/approfondire le seguenti funzionalità.

Il software di modellazione per la pianificazione PTV Visum

16/11/2020



Le attività descritte nei paragrafi precedenti sono previste nel PEG 2020 all'obiettivo 1.III - **Iniziative per la conoscenza della mobilità.**

5.6. Monitoraggio dei servizi ferroviari

5.6.1. Monitoraggio della qualità erogata

Alla luce del nuovo Contratto di servizio SFM e delle interlocuzioni con Trenitalia per addivenire parimenti al nuovo Contratto di Servizio Regionale, nel corso del 2021 è stato puntualizzato e

circostanziato il capitolato per l'affidamento del monitoraggio della qualità dei treni SFR e dei treni SFM, la cui gara sarà attivata nel 2022.

Trattasi di misurare la pulizia delle carrozze, la fruibilità dei servizi igienici, la temperatura di bordo, l'erogazione di informazioni mediante display a messaggio variabile e/o annunci sonori, il funzionamento delle porte di accesso ed intercomunicanti fra rotabili è in fase di rinnovo attraverso l'avvio di una nuova procedura di affidamento.

L'oggetto dell'affidamento dei servizi consisterà:

a) nella progettazione e nell'effettuazione del monitoraggio del servizio ferroviario in maniera distinta per i servizi SFM e RV+SFR in materia di:

- qualità della rete di vendita a terra dei titoli di viaggio;
- della tipologia e capacità della singola corsa;
- informazione a terra ed a bordo dei treni;
- comfort di bordo durante il viaggio;
- pulizia e stato fisico degli ambienti e degli arredi per i viaggiatori;
- funzionamento efficace degli impianti,

b) nella rappresentazione numerica dei livelli di qualità erogata mediante la loro misurazione;

c) nella misura dello scostamento dei livelli di qualità erogati rispetto ai livelli attesi dall'Agenzia;

d) nella rappresentazione grafica mediante cruscotti dell'indicatore di qualità degli elementi monitorati, attraverso la media mobile dei dati rilevati negli ultimi 30 giorni di monitoraggio;

e) nella progettazione e nell'alimentazione di una banca dati presso l'Affidatario, accessibile da remoto da parte dell'Agenzia utilizzando un software nella disponibilità della medesima per effettuare consultazioni, analisi ed estrarre copie di files, eventualmente per l'invio a terzi;

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

Nello specifico le attività dell'Affidatario consisteranno:

- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio di non meno di 1.000 corse per semestre del SFM e di non meno di 500 corse per semestre del SFR+RV; dette corse selezionate (cosiddetto il "campione delle corse") dovranno rappresentare statisticamente l'universo dei treni dei programmi di servizio.

- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio delle stazioni/fermate della rete in Piemonte per non meno di 126 stazioni per semestre complessivamente fra le categorie Gold e Silver e non meno di 165 fermate per semestre della categoria Bronze.

Rete Ferroviaria Italiana – RFI ha classificato le stazioni ferroviarie nei sottogruppi Platinum, Gold, Silver e Bronze sulla base delle caratteristiche prestazionali e funzionali, valutate oggettivamente e in grado di esprimerne lo stato attuale e le potenzialità. Tuttavia l'Agenzia è entrata nel merito di questa classificazione considerando:

- L'insieme delle linee con servizi Regionali Veloci RV.
- Le stazioni con fermate dei treni RV;
- La particolarità geografica e di nodo di alcune stazioni.

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

i. le modalità per la definizione del campione dei treni che garantisca la rappresentatività dell'universo dei servizi ferroviari sulla base della numerosità dei treni circolanti tutti i giorni su tutte le direttrici della regione nonché delle frequentazioni misurate dall'OE;

ii. le modalità per selezionare il calendario delle corse da monitorare rispetto al campione dei treni prescelto;

iii. le modalità per l'estrazione del calendario del monitoraggio delle stazioni/fermate;

iv. le modalità per effettuare la ricerca, la selezione, la formazione preventiva degli Ispettori ed i de-briefing periodici nel corso dell'attività;

v. la metodologia per monitorare lo stato funzionale degli elementi, particolari tecnici, arredi, impianti che caratterizzano la corsa in osservazione ed altre informazioni di interesse per l'EC e per i cittadini;

vi. la metodologia e gli strumenti con i quali gli Ispettori registreranno i dati osservati;

vii. la metodologia per controllare, verificare, validare o annullare i dati registrati dagli Ispettori;

viii. la metodologia per inviare all'Agenzia i dati consuntivo dei livelli di qualità misurati per i diversi aspetti monitorati del sistema ferroviario;

ix. la procedura con la quale, in qualsiasi momento nel corso della validità del contratto, l'Agenzia potrà accedere da remoto alla banca dati costruita ed alimentata dall'Affidatario.

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

• la cronologia delle attività svolte;

• la descrizione di come le indicazioni contenute nella Proposta Progettuale sono state attuate;

• la segnalazione di eventuali criticità riscontrate durante lo svolgimento delle attività;

• le quantificazioni dimensionali delle attività di monitoraggio tra le quali almeno: numero complessivo, numeri dei treni e categoria distintamente per SFM e SFR+RV delle corse con risultato del monitoraggio ammissibile, numero e categoria della stazioni/fermate con risultato del monitoraggio ammissibile.

5.6.2. Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia

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

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

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

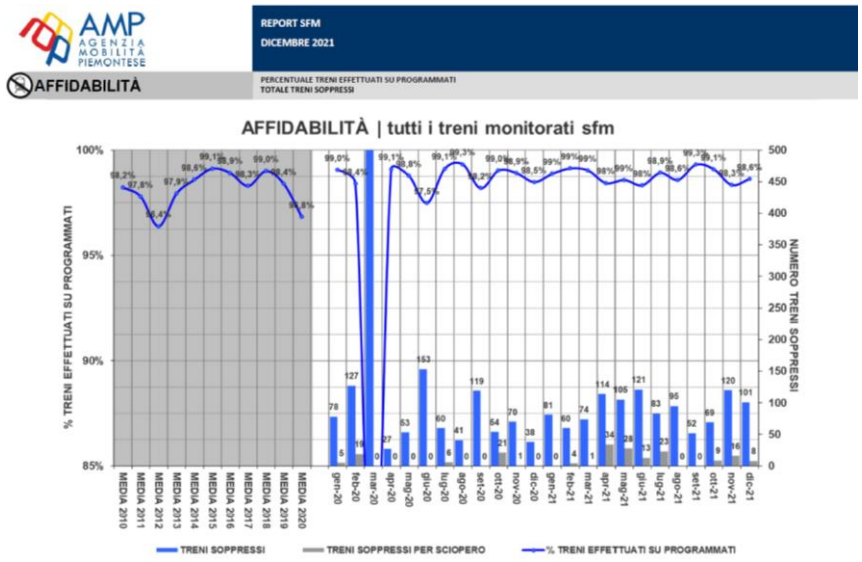
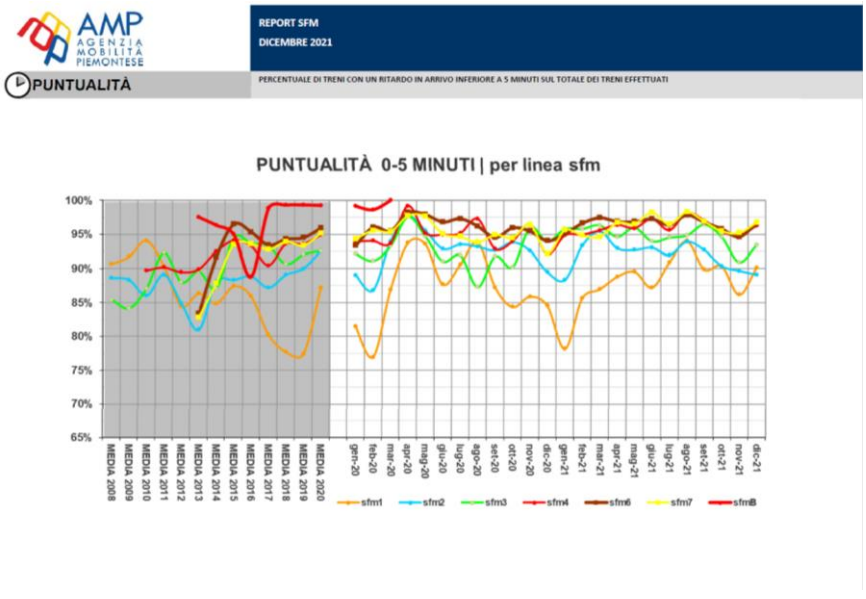
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dell'intero sistema di servizi distinto per treni SFM, RV e SFR;
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dei servizi delle ore di punta, ovvero dei treni in arrivo a destinazione nella fascia oraria 6.00-9.00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

L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano.

La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero

escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell'autorità di PS, ecc.) o a scioperi; le tavole propongono inoltre la puntualità del SFM sul nodo Porta Susa con l'elenco dei treni ordinati per ritardo in arrivo a Porta Susa e gli elenchi ordinate a partire dalla peggiore delle singole corse che hanno avuto ritardo.

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

Esempio di grafico dell'affidabilità di sistema del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2021	
Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2021	

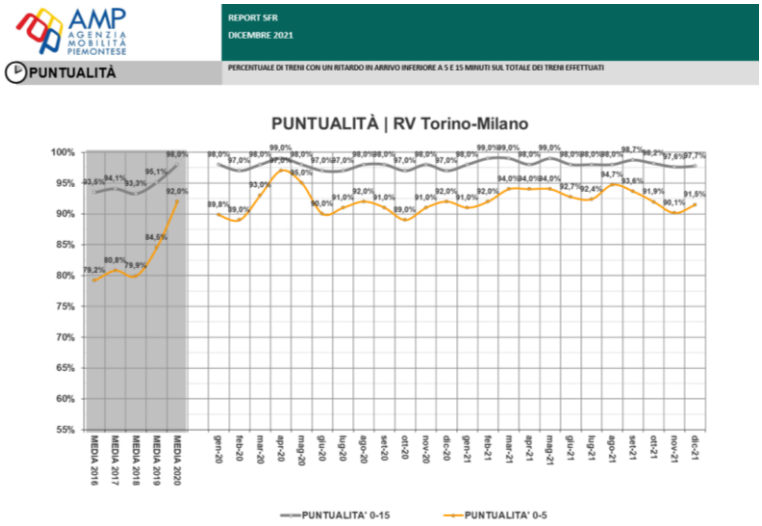
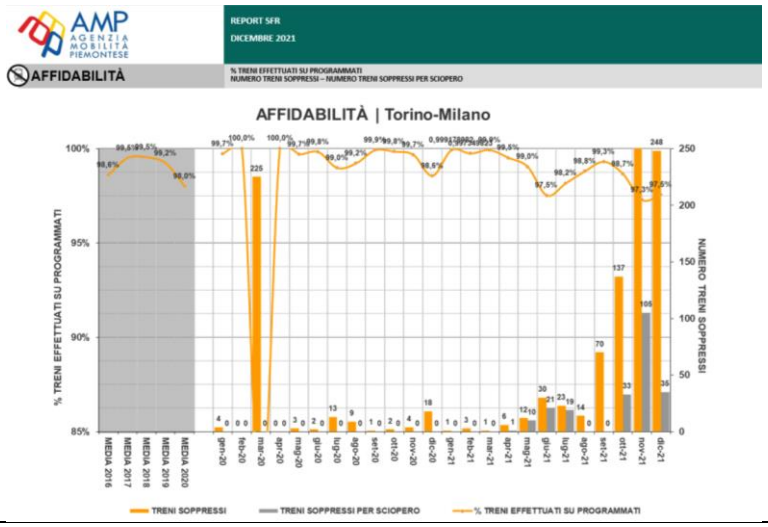
Esempio di tavola della puntualità delle linee SFR del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario Regionale" aggiornato a dicembre 2021	
Esempio di grafico dell'affidabilità delle linee SFR del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario Regionale" aggiornato a dicembre 2021	

Figura 24 – Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia

5.6.3. Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT

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

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

5.6.4. Monitoraggio dei servizi BLS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'Accordo quadro con Regione Piemonte per definire la capacità da riservare ai servizi regionali (con testo obbligatoriamente mutuato dallo schema PIR di R.F.I.) non prevede simili fattispecie;
- l'Agenzia è titolare di contratto di servizio esclusivamente con le Imprese che erogano i servizi ferroviari;
- l'Agenzia rimborsa gli oneri di pedaggio alle Imprese ferroviarie a piè di lista senza alcun accordo con R.F.I.;
- Le I.F. non ritengono di dover ribaltare a R.F.I. le eventuali sanzioni applicate da Agenzia per problemi all'infrastruttura, né ritengono di poter applicare detrazioni e penali per i disservizi nei confronti di R.F.I.,

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

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

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

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

5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino

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

A tale scopo è proseguita nel 2021 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

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

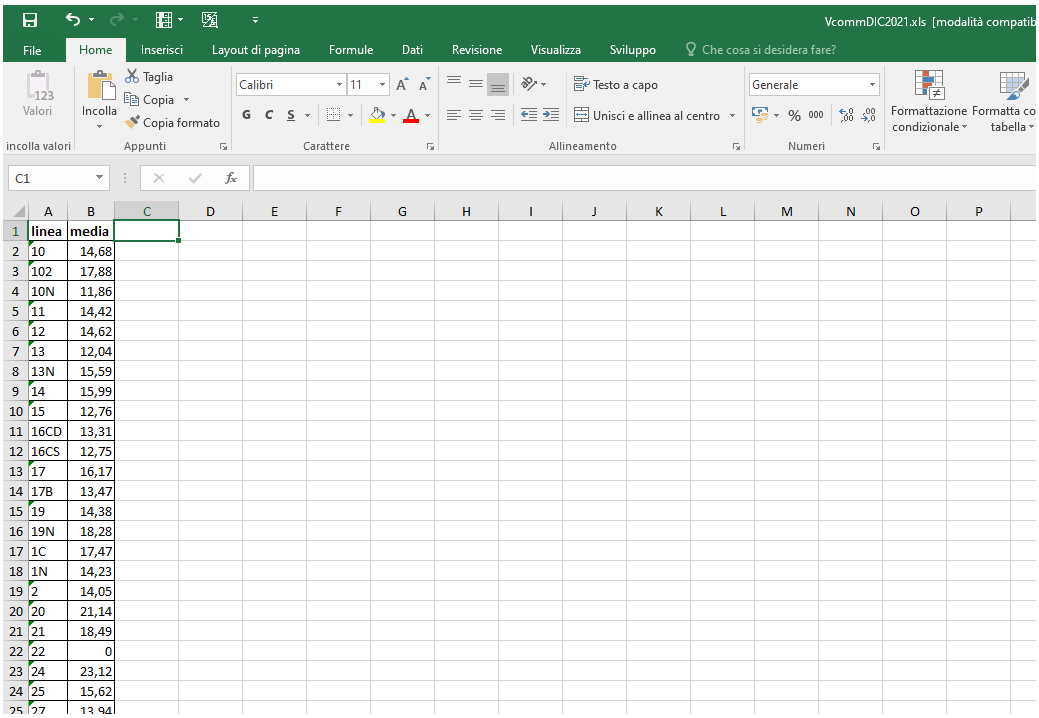
Le tabelle del data base contengono gli intertempi, i ritardi e i chilometri effettuati dai tram e dai bus.

I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi.

5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale

Nel corso del 2021 si è continuato a sviluppare la procedura di monitoraggio della velocità commerciale delle linee urbane-suburbane GTT di superficie sulla base di:

- *Estrazione mensile SIS di dati* fornito da GTT su file excel contenente, per ciascuna linea, il valore della velocità commerciale media relativa all'intero mese (in figura è riportato come esempio una *estrazione* di dicembre 2021);



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
1	linea	media														
2	10	14,68														
3	102	17,88														
4	10N	11,86														
5	11	14,42														
6	12	14,62														
7	13	12,04														
8	13N	15,59														
9	14	15,99														
10	15	12,76														
11	16CD	13,31														
12	16CS	12,75														
13	17	16,17														
14	17B	13,47														
15	19	14,38														
16	19N	18,28														
17	1C	17,47														
18	1N	14,23														
19	2	14,05														
20	20	21,14														
21	21	18,49														
22	22	0														
23	24	23,12														
24	25	15,62														

Figura 25 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2021

- *Consuntivazione mensile delle percorrenze* fornita da GTT contenente la produzione chilometrica (veicoli-km) effettivamente effettuate da ciascun linea nel mese (in figura è riportato come esempio un estratto della *Consuntivazione* di ottobre 2020).

CONTRATTO DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO

ANNO 2021

CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI DICEMBRE

LINEA 4
(gestione tranviaria)

Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	150.596	-	150.596
	0	-	0
TOTALE da CONTRATTO	*150.596*	-	*150.596*
PERCORRENZE AGGIUNTIVE			
		-	0
		-	0
TOTALE	150.596	-	150.596

Figura 26 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze

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

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

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

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

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

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

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

La tabella che segue riassume l'applicazione della procedura per ciascun mese del 2021 e per l'intero anno.

Riepilogo 2021															
		4			altri tram			18m			12m			somme totali	
	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc
gen-21	142268	10453	13,61	307584	22496	13,67	785410	44870	17,50	2034469	113604	17,91	3269731	191423	17,08
feb-21	146706	10875	13,49	307976	23318	13,21	734446	46056	15,95	1914041	108209	17,69	3103169	188459	16,47
mar-21	168050	15004	11,20	341853	30023	11,39	808772	58643	13,79	1500970	83229	18,03	2819645	186899	15,09
apr-21	152453	11268	13,53	302146	22400	13,49	747141	46937	15,92	1033756	54623	18,93	2235496	135228	16,53
mag-21	151205	11394	13,27	326100	24847	13,12	822501	50207	16,38	1773442	98364	18,03	3073248	184812	16,63
giu-21	137648	10047	13,70	271861	21103	12,88	646273	40579	15,93	1654958	95216	17,38	2710740	166945	16,24
lug-21	132296	10240	12,92	275763	21059	13,09	583523	32082	18,19	1738395	96187	18,07	2729977	159567	17,11
ago-21	112978	8615	13,11	226919	16280	13,94	487829	28217	17,29	1495171	78869	18,96	2322897	131981	17,60
set-21	141647	11180	12,67	287856	22251	12,94	508865	31761	16,02	1780014	97654	18,23	2718382	162846	16,69
ott-21	151842	12061	12,59	292385	22507	12,99	504867	31121	16,22	1785087	99343	17,97	2734180,51	165032	16,57
nov-21	152983	12268	12,47	296314	23071	12,84	505134	24573	20,56	1138407	68321	16,66	2092838	128233	16,32
dic-21	150596	12145	12,40	283225	21840	12,97	503329	33200	15,16	1563161	91430	17,10	2500311	158614	15,76
anno 2021	1740672	135550	12,84	3519982	271195	12,98	7638090	468246	16,31	19411871	1085049	17,89	32310614,51	1960040	16,48

Tabella 40 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2021

Le tabelle che seguono riportano i valori relativi al 2021 della velocità commerciale media come sopra calcolata.

Riepilogo 2021					
	velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tram	linee bus 18m	linee bus 12 m	totale rete
gen-21	13,61	13,67	17,50	17,91	17,08
feb-21	13,49	13,21	15,95	17,69	16,47
mar-21	11,20	11,39	13,79	18,03	15,09
apr-21	13,53	13,49	15,92	18,93	16,53
mag-21	13,27	13,12	16,38	18,03	16,63
giu-21	13,70	12,88	15,93	17,38	16,24
lug-21	12,92	13,09	18,19	18,07	17,11
ago-21	13,11	13,94	17,29	18,96	17,60
set-21	12,67	12,94	16,02	18,23	16,69
ott-21	12,59	12,99	16,22	17,97	16,57
nov-21	12,47	12,84	20,56	16,66	16,32
dic-21	12,40	12,97	15,16	17,10	15,76
anno 2021	12,84	12,98	16,31	17,89	16,48

Tabella 18 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2021

La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2018 a dicembre 2021.

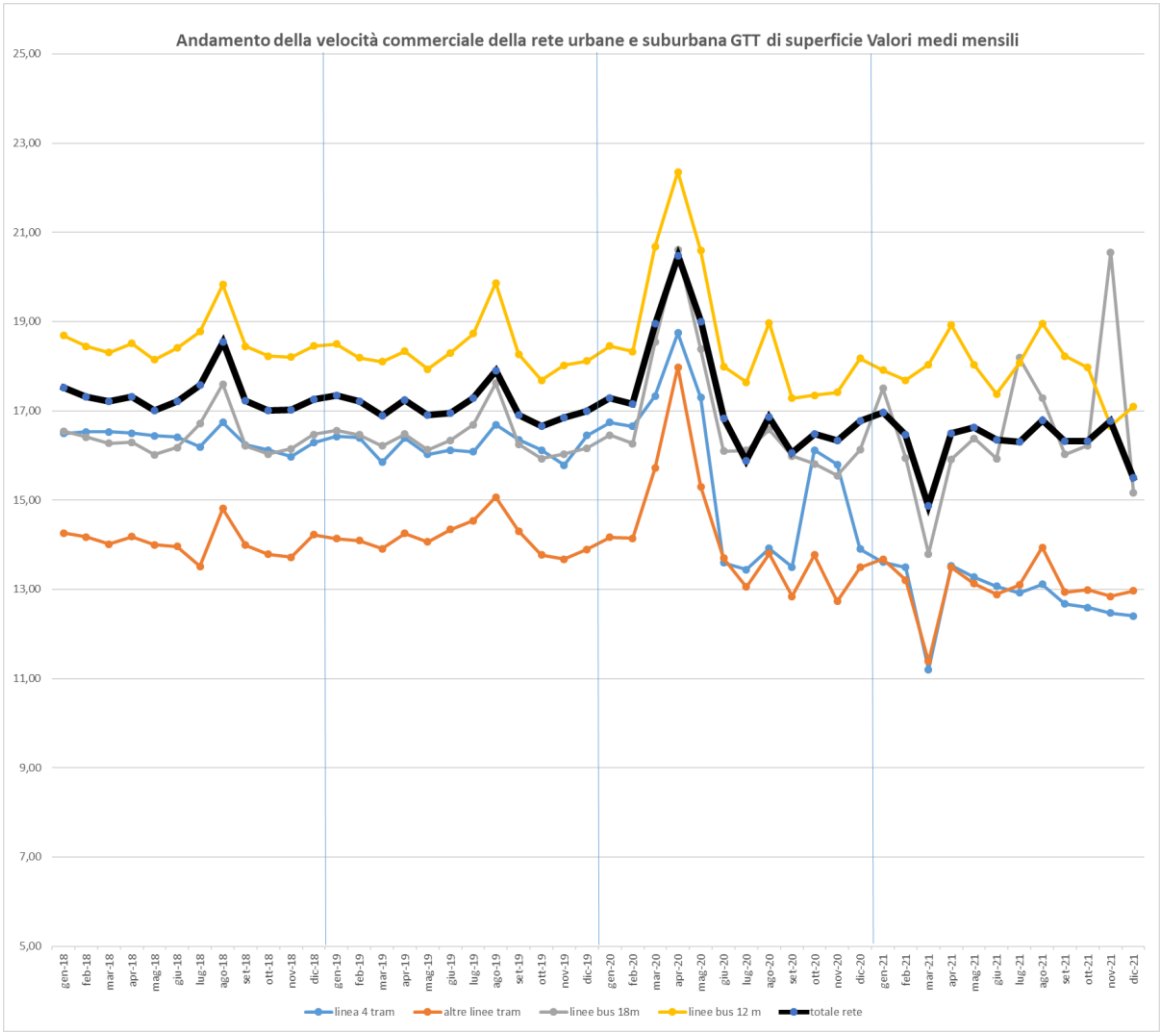


Figura 27 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili

Si osserva quanto segue:

- si nota che a marzo del 2020 abbiamo un picco della velocità commerciale dovuto in generale alla mancanza di utenti alle fermate per la pandemia con conseguente prosecuzione del mezzo senza effettuazione dello stop alle fermate e derivante aumento della velocità
- la velocità commerciale della linea tranviaria 4 e quella delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si colloca nella fascia tra 13 e 17 km/h;
- la velocità commerciale media delle altre linee tranviarie si colloca, in genere, nella fascia tra 13 e 15 km/h;
- la velocità commerciale media delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore si colloca nella fascia tra 18 e 19 km/h;
- la velocità commerciale media della rete oscilla attorno al valore di 17 km/h;
- esiste un picco di innalzamento della velocità media in corrispondenza del mese di agosto sia nell'andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell'andamento dei valori medi relativi ai sottoinsiemi "contrattuali";
- una notevole eccezione si riscontra per le "altre" linee tranviarie per le quali esiste un picco di notevole abbassamento della velocità commerciale media in corrispondenza dell'estate 2019 2020 2021 (inferiore a 10 km/h in agosto).

La Figura seguente illustra l'andamento della media mobile su 12 mesi (1 anno) della velocità commerciale da gennaio 2018 a giugno 2021.

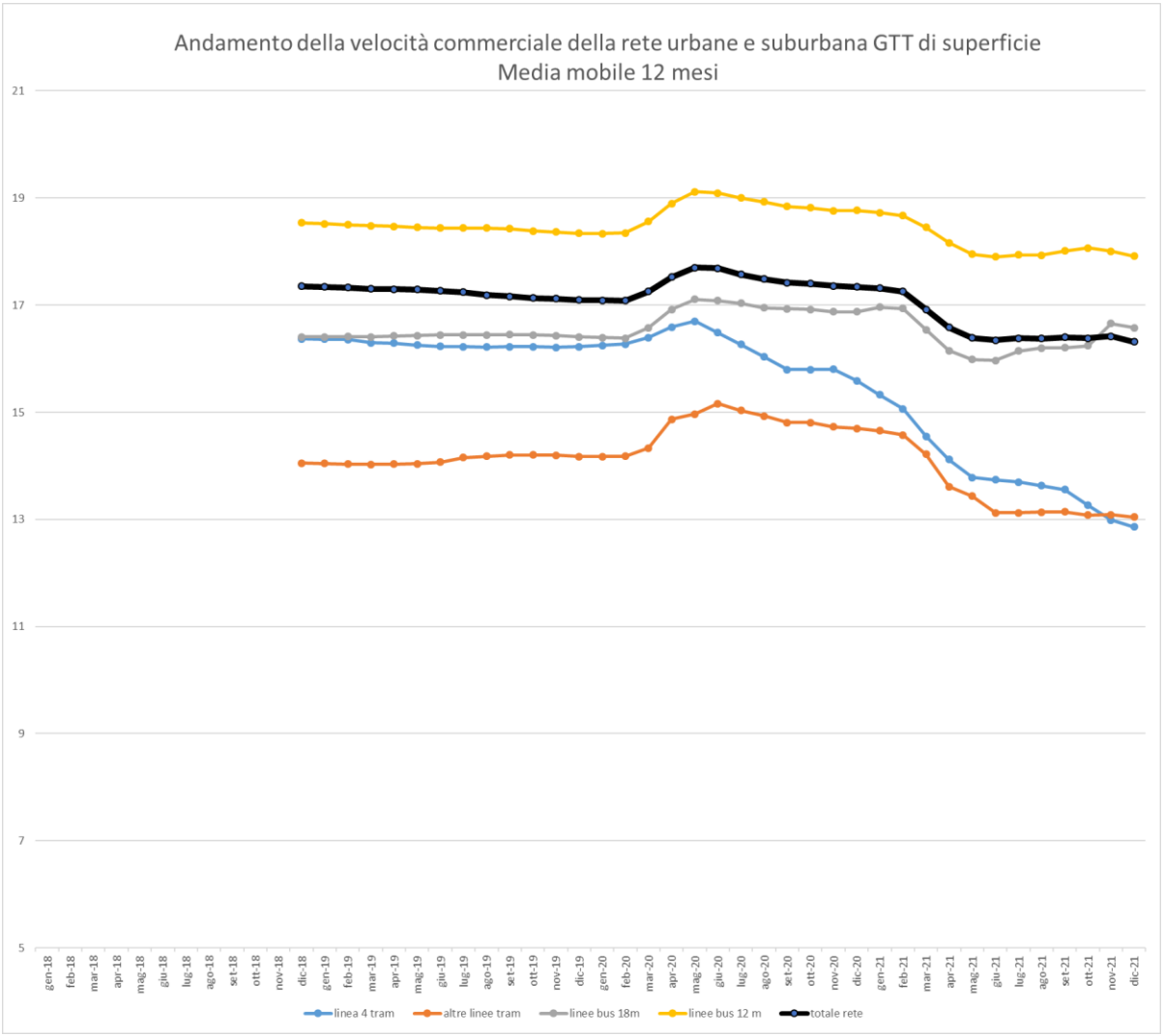


Figura 28 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi

Si osserva quanto segue:

- la velocità commerciale media su 12 mesi della linea tranviaria 4 è quasi stabile fino ad agosto 2020 poi registra a cadenza mensile una diminuzione media del 2%/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle altre linee tranviarie mostra una evidente diminuzione del 3%/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si mantiene stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media dello 0,1 per mille/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore mostra anch'essa una tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,10%/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi della rete mostra una modesta ma costante tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,12%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è dell'1,43%.

La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2020 a dicembre 2021 della linea 3 - linea 9 - linea 15 - linea 13 - linea 10 - linea 16

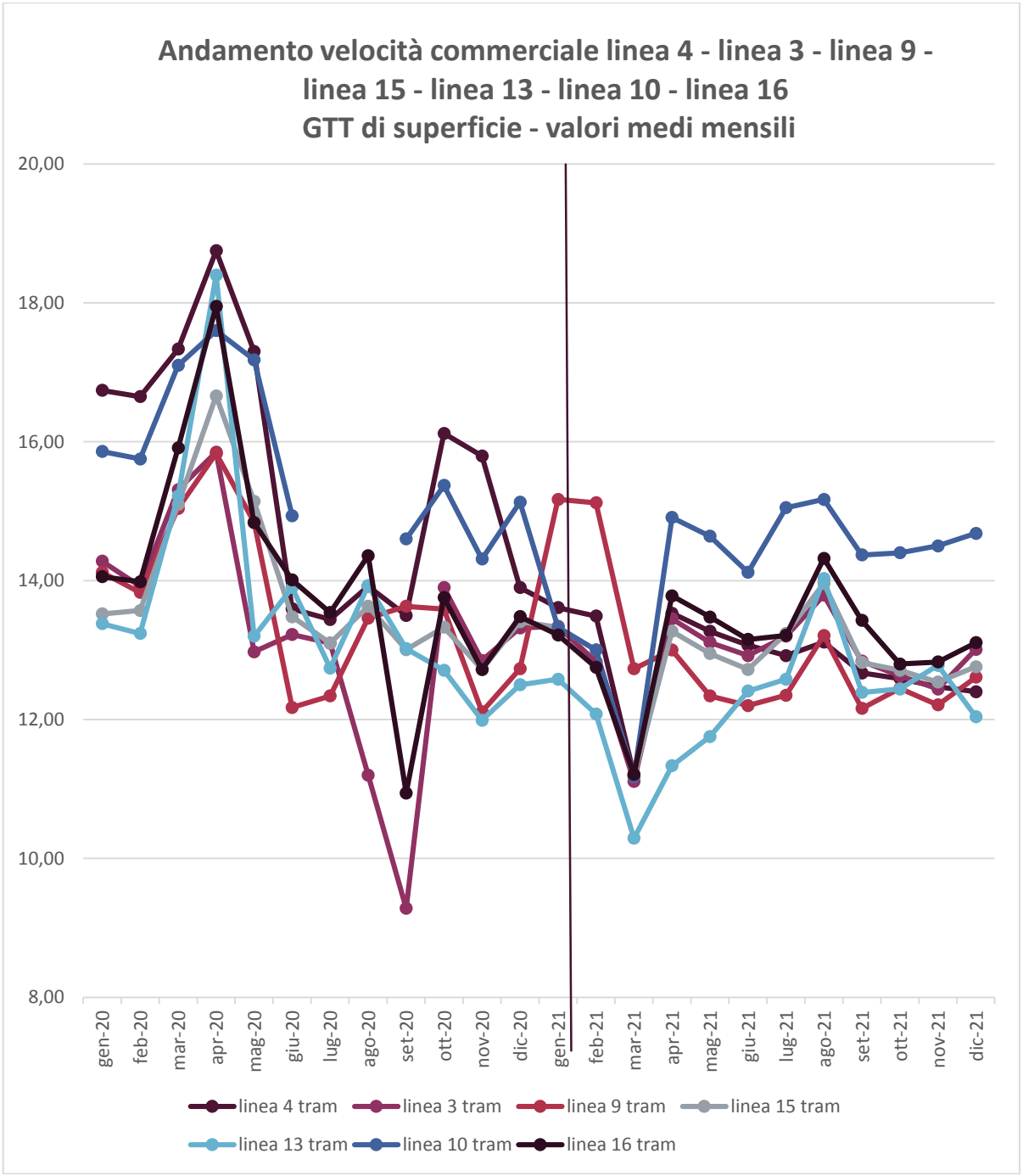


Figura 15 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana di superficie – Valori medi mensili delle linee 4 -3 - 9 -15-13-10-16

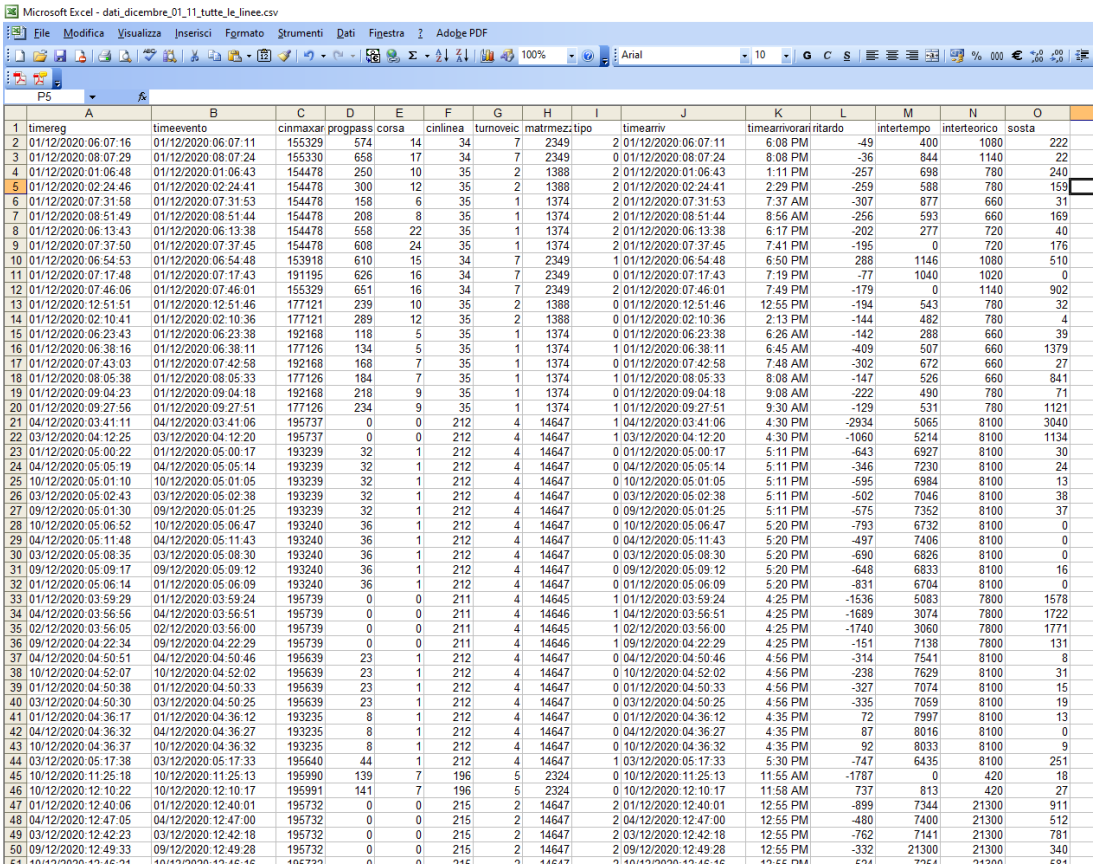
Si osserva quanto segue:

- si nota che a marzo del 2020 abbiamo un picco della velocità commerciale dovuto in generale alla mancanza di utenti alle fermate per la pandemia con conseguente prosecuzione del mezzo senza effettuazione dello stop alle fermate e derivante aumento della velocità
- si notano dei picchi negativi a settembre 2020 per la linea 3 e linea 16 dovuti ai lavori eseguiti sulle strade durante la pandemia
- la velocità commerciale della linea tranviaria 3 si colloca nella fascia tra 9 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 9 si colloca nella fascia tra 12 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 15 si colloca nella fascia tra 11 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 13 si colloca nella fascia tra 9 e 15 km/h;

- la velocità commerciale della linea tranviaria 10 si colloca nella fascia tra 11 e 18 km/h e i mesi luglio e agosto 2020 si nota il vuoto perché non hanno circolato;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 16 si colloca nella fascia tra 11 e 18 km/h.
- esiste un picco di abbassamento della velocità media in corrispondenza del mese di marzo 2021 sia nell'andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell'andamento dei valori medi relativi alle linee osservate;

5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino

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



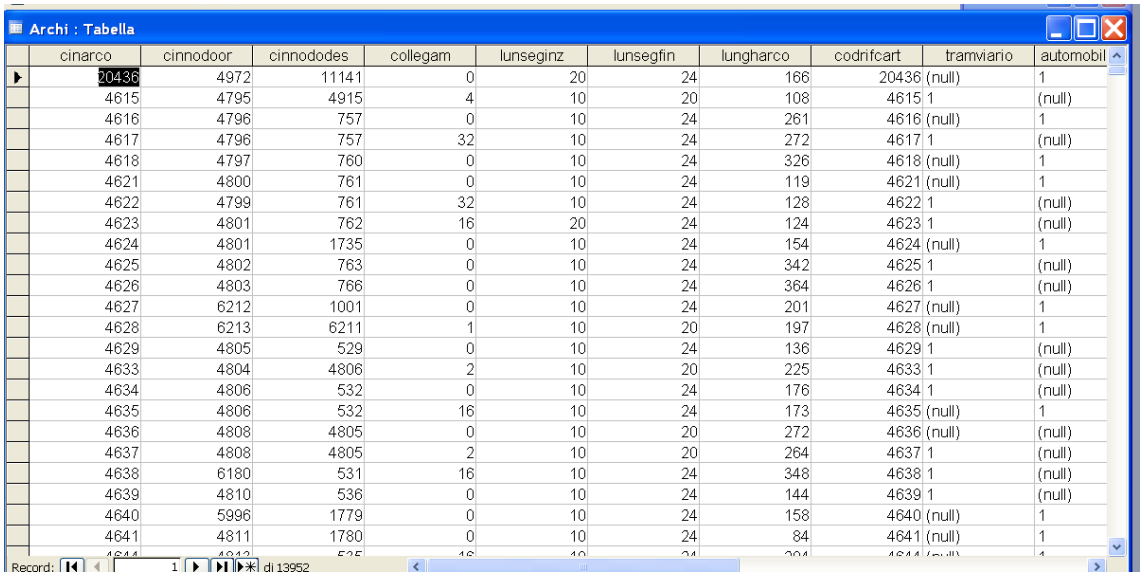
Microsoft Excel - dati_dicembre_01_11_tutte_le_linee.csv

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1	timereg	timeevento	cinmaxar	progpass	corsa	cinlinea	turnoveic	matrmezz	tipo	timearriv	timearrivorari	ritardo	intertempo	interteorico	sosta
2	01/12/2020:06:07:16	01/12/2020:06:07:11	155329	574	14	34	7	2349	2	01/12/2020:06:07:11	6:08 PM	-49	400	1080	222
3	01/12/2020:08:07:29	01/12/2020:08:07:24	155330	658	17	34	7	2349	0	01/12/2020:08:07:24	8:08 PM	-36	844	1140	22
4	01/12/2020:01:06:48	01/12/2020:01:06:43	154478	250	10	35	2	1388	2	01/12/2020:01:06:43	1:11 PM	-257	698	780	240
5	01/12/2020:02:24:46	01/12/2020:02:24:41	154478	300	12	35	2	1388	2	01/12/2020:02:24:41	2:29 PM	-259	588	780	159
6	01/12/2020:07:31:58	01/12/2020:07:31:53	154478	158	6	35	1	1374	2	01/12/2020:07:31:53	7:37 AM	-307	877	660	31
7	01/12/2020:08:51:49	01/12/2020:08:51:44	154478	208	8	35	1	1374	2	01/12/2020:08:51:44	8:56 AM	-256	593	660	169
8	01/12/2020:06:13:43	01/12/2020:06:13:38	154478	558	22	35	1	1374	2	01/12/2020:06:13:38	6:17 PM	-202	277	720	40
9	01/12/2020:07:37:50	01/12/2020:07:37:45	154478	608	24	35	1	1374	2	01/12/2020:07:37:45	7:41 PM	-195	0	720	176
10	01/12/2020:06:54:53	01/12/2020:06:54:48	153918	610	15	34	7	2349	1	01/12/2020:06:54:48	6:50 PM	288	1146	1080	510
11	01/12/2020:07:17:48	01/12/2020:07:17:43	191195	626	16	34	7	2349	0	01/12/2020:07:17:43	7:19 PM	-77	1040	1020	0
12	01/12/2020:07:46:06	01/12/2020:07:46:01	155329	651	16	34	7	2349	2	01/12/2020:07:46:01	7:49 PM	-179	0	1140	902
13	01/12/2020:12:51:51	01/12/2020:12:51:46	177121	239	10	35	2	1388	0	01/12/2020:12:51:46	12:55 PM	-194	543	780	32
14	01/12/2020:02:10:41	01/12/2020:02:10:36	177121	289	12	35	2	1388	0	01/12/2020:02:10:36	2:13 PM	-144	482	780	4
15	01/12/2020:06:23:43	01/12/2020:06:23:38	192168	118	5	35	1	1374	0	01/12/2020:06:23:38	6:26 AM	-142	288	660	39
16	01/12/2020:06:38:16	01/12/2020:06:38:11	177126	134	5	35	1	1374	1	01/12/2020:06:38:11	6:45 AM	-409	507	660	1379
17	01/12/2020:07:43:03	01/12/2020:07:42:58	192168	168	7	35	1	1374	0	01/12/2020:07:42:58	7:48 AM	-302	672	660	27
18	01/12/2020:08:05:38	01/12/2020:08:05:33	177126	184	7	35	1	1374	1	01/12/2020:08:05:33	8:08 AM	-147	526	660	841
19	01/12/2020:09:04:23	01/12/2020:09:04:18	192168	218	9	35	1	1374	0	01/12/2020:09:04:18	9:08 AM	-222	490	780	71
20	01/12/2020:09:27:56	01/12/2020:09:27:51	177126	234	9	35	1	1374	1	01/12/2020:09:27:51	9:30 AM	-129	531	780	1121
21	04/12/2020:03:41:11	04/12/2020:03:41:06	195737	0	0	212	4	14647	1	04/12/2020:03:41:06	4:30 PM	-2934	5065	8100	3040
22	03/12/2020:04:12:25	03/12/2020:04:12:20	195737	0	0	212	4	14647	1	03/12/2020:04:12:20	4:30 PM	-1060	5214	8100	1134
23	01/12/2020:05:00:22	01/12/2020:05:00:17	193239	32	1	212	4	14647	0	01/12/2020:05:00:17	5:11 PM	-643	6927	8100	30
24	04/12/2020:05:05:19	04/12/2020:05:05:14	193239	32	1	212	4	14647	0	04/12/2020:05:05:14	5:11 PM	-346	7230	8100	24
25	10/12/2020:05:01:10	10/12/2020:05:01:05	193239	32	1	212	4	14647	0	10/12/2020:05:01:05	5:11 PM	-595	6984	8100	13
26	03/12/2020:05:02:43	03/12/2020:05:02:38	193239	32	1	212	4	14647	0	03/12/2020:05:02:38	5:11 PM	-502	7046	8100	38
27	09/12/2020:05:01:30	09/12/2020:05:01:25	193239	32	1	212	4	14647	0	09/12/2020:05:01:25	5:11 PM	-575	7352	8100	37
28	10/12/2020:05:06:52	10/12/2020:05:06:47	193240	36	1	212	4	14647	0	10/12/2020:05:06:47	5:20 PM	-793	6732	8100	0
29	04/12/2020:05:11:48	04/12/2020:05:11:43	193240	36	1	212	4	14647	0	04/12/2020:05:11:43	5:20 PM	-497	7406	8100	0
30	03/12/2020:05:08:35	03/12/2020:05:08:30	193240	36	1	212	4	14647	0	03/12/2020:05:08:30	5:20 PM	-690	6826	8100	0
31	09/12/2020:05:09:17	09/12/2020:05:09:12	193240	36	1	212	4	14647	0	09/12/2020:05:09:12	5:20 PM	-648	6833	8100	16
32	01/12/2020:05:06:14	01/12/2020:05:06:09	193240	36	1	212	4	14647	0	01/12/2020:05:06:09	5:20 PM	-831	6704	8100	0
33	01/12/2020:03:59:29	01/12/2020:03:59:24	195739	0	0	211	4	14645	1	01/12/2020:03:59:24	4:25 PM	-1536	5083	7800	1578
34	04/12/2020:03:56:56	04/12/2020:03:56:51	195739	0	0	211	4	14646	1	04/12/2020:03:56:51	4:25 PM	-1689	3074	7800	1722
35	02/12/2020:03:56:05	02/12/2020:03:56:00	195739	0	0	211	4	14645	1	02/12/2020:03:56:00	4:25 PM	-1740	3060	7800	1771
36	09/12/2020:04:22:34	09/12/2020:04:22:29	195739	0	0	211	4	14646	1	09/12/2020:04:22:29	4:25 PM	-151	7138	7800	131
37	04/12/2020:04:50:51	04/12/2020:04:50:46	195639	23	1	212	4	14647	0	04/12/2020:04:50:46	4:56 PM	-314	7541	8100	8
38	10/12/2020:04:52:07	10/12/2020:04:52:02	195639	23	1	212	4	14647	0	10/12/2020:04:52:02	4:56 PM	-238	7629	8100	31
39	01/12/2020:04:50:38	01/12/2020:04:50:33	195639	23	1	212	4	14647	0	01/12/2020:04:50:33	4:56 PM	-327	7074	8100	15
40	03/12/2020:04:50:30	03/12/2020:04:50:25	195639	23	1	212	4	14647	0	03/12/2020:04:50:25	4:56 PM	-335	7059	8100	19
41	01/12/2020:04:36:17	01/12/2020:04:36:12	193235	8	1	212	4	14647	0	01/12/2020:04:36:12	4:35 PM	72	7997	8100	13
42	04/12/2020:04:36:32	04/12/2020:04:36:27	193235	8	1	212	4	14647	0	04/12/2020:04:36:27	4:35 PM	87	8016	8100	0
43	10/12/2020:04:36:37	10/12/2020:04:36:32	193235	8	1	212	4	14647	0	10/12/2020:04:36:32	4:35 PM	92	8033	8100	9
44	03/12/2020:05:17:38	03/12/2020:05:17:33	195640	44	1	212	4	14647	1	03/12/2020:05:17:33	5:30 PM	-747	6435	8100	251
45	10/12/2020:11:25:18	10/12/2020:11:25:13	195990	139	7	196	5	2324	0	10/12/2020:11:25:13	11:55 AM	-1787	0	420	18
46	10/12/2020:12:10:22	10/12/2020:12:10:17	195991	141	7	196	5	2324	0	10/12/2020:12:10:17	11:58 AM	737	813	420	27
47	01/12/2020:12:40:06	01/12/2020:12:40:01	195732	0	0	215	2	14647	2	01/12/2020:12:40:01	12:55 PM	-899	7344	21300	911
48	04/12/2020:12:47:05	04/12/2020:12:47:00	195732	0	0	215	2	14647	2	04/12/2020:12:47:00	12:55 PM	-480	7400	21300	512
49	03/12/2020:12:42:23	03/12/2020:12:42:18	195732	0	0	215	2	14647	2	03/12/2020:12:42:18	12:55 PM	-762	7141	21300	781
50	09/12/2020:12:49:33	09/12/2020:12:49:28	195732	0	0	215	2	14647	2	09/12/2020:12:49:28	12:55 PM	-332	21300	21300	340

Figura 29 - Esempio di eventi di dicembre

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

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



Archi : Tabella

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

Record: 1 di 13952

Figura 30 - Esempio di tabella archi dell'anno 2021

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

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

Figura 31 - Esempio di pivot di maggio 2021 delle linee TRAM

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

CONTRATTO DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO

ANNO 2021

CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI DICEMBRE

LINEA 4
(gestione tranviaria)

Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	150.596	-	150.596
	0	-	0
TOTALE da CONTRATTO	***150.596***	-	***150.596***
PERCORRENZE AGGIUNTIVE			
		-	0
		-	0
TOTALE	150.596	-	150.596

Figura 32 - percorrenza dicembre 2021 linea 4 dichiarata da GTT

inizia la nostra analisi:

si producono delle tabelle con indicatori sui chilometri percorsi che si confrontano con i dati dichiarati da GTT per le linee Bus 12 metri, Bus 18 metri, linee tram, segue esempio di febbraio 2021

feb-21							
dichiarate			viste SIS				
12m	18m	tram	12m	18m	tram	%SIS vs. dich.	
							linee tram
0	47.153	0	0	0	38835	82,36%	3
0	0	41.954	0	0	37758	90,00%	9
0	0	51.028	96	5001	59792	127,16%	10
0	0	69.810	0	0	58282	83,49%	15
0	0	35.607	0	0	0	0,00%	13B
0	17.816	16.792	0	0	23764		16CD
0	17.816	10.000	0	0	22521		16CS
0	35.632	26.792	0	0	46.285	74,15%	16
0	392	146314	0	0	121127	82,56%	4
0	0	0	0	0	12983		
0	83.177	371.505	96	5.001	362.079	80,75%	
0	82.785	225.191					

Figura 33 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di febbraio 2021

feb-21			
dichiarate		viste SIS	
12m	18m	12m	18m
27.805	0	0	0
0	102.448	11.500	90.053
0	64.724	9.263	50.235
0	8.478	4.551	9.374
0	23.407	1.754	19.272
0	69.576	2.603	59.674
0	0	650	4.133
9.891	23.358	4.395	21.491
0	105.774	1.212	77.455
0	38.878	898	29.430
0	37.993	6.778	37.231
10.049	25.450	20.304	21.686
13.687	40.927	4.102	35.534
0	23.031	6.740	19.563
5.734	55.920	20.103	42.536
0	29.608	1.444	30.484
0	30.000	255	20.106
12.703	0	31.513	31.513
2.810	0	0	0
0	0	0	0
82.679	679.572	128.065	599.770

Figura 34 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di febbraio 2021

Si effettuano infine anche verifiche puntuali su segnalazione di difformità da parte di utenti del servizio TPL o di verifica dell'attuazione effettiva del potenziamento delle corse programmate per l'avvio dell'anno scolastico 21-22.

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

Nel caso specifico ad esempio, di una segnalazione effettuata da un utente della rete di "non effettuazione di alcune corse sulla linea 4 il giorno martedì 2/11/2021 Ore 18-19, si procede alla verifica visualizzando l'orario grafico della linea:

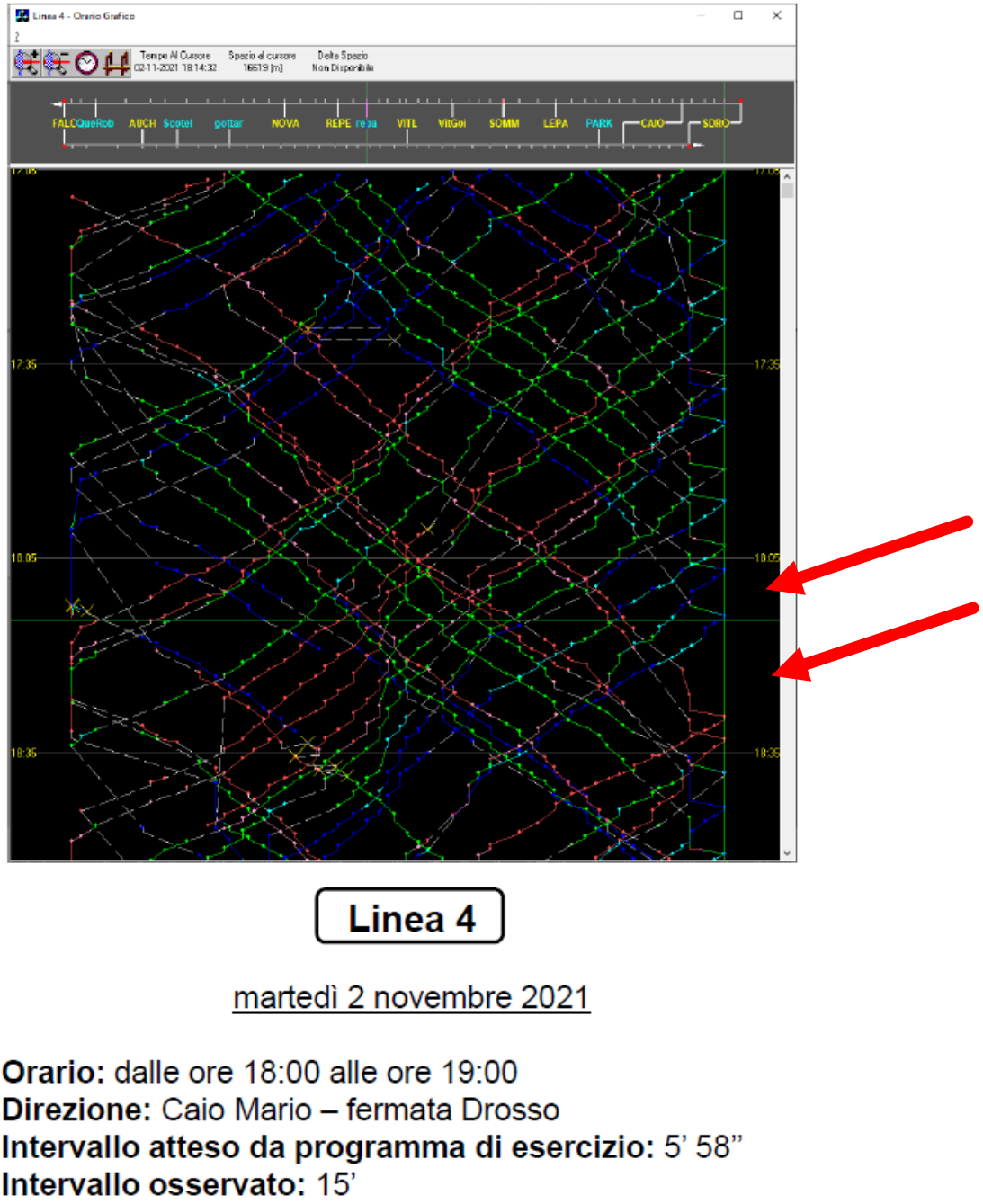


Figura 35 - esempio orario grafico linea

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

5.7.3. Controlli in seguito a segnalazioni utenza

A seguito delle segnalazioni pervenute da parte dell'utenza relative a disservizi riscontrati in determinate giornate, AMP ha effettuato dei controlli tramite il sistema SIS sulla regolarità dei passaggi delle linee, estesi ai periodi precedente e successivo alle date in cui è occorso il disservizio. In particolare si segnalano i seguenti controlli:

- Linea urbana 2: verifiche nei giorni 16, 17 e 18 novembre 2021
- Linea urbana 9: verifiche nei giorni 16, 17 e 18 novembre 2021
- Linea urbana/suburbana 17: verifiche nei giorni 25 e 26 novembre 2021

- Linea suburbana 30: verifiche nei giorni dal 13 al 20 dicembre 2021
- Linea suburbana 38: verifiche nei giorni 9, 13, 16, 23 e 30 novembre 2021;
- Linea urbana 4: verifiche nei giorni 2, 16 e 23 novembre 2021
- Linea suburbana 43: verifiche nel giorno 12 novembre 2021;
- Linea suburbana 76: verifiche nel giorno 27 novembre 2021.

Dopo aver verificato la fondatezza delle segnalazioni tramite i sistemi di monitoraggio dell'esercizio, AMP ha provveduto a segnalare il fatto per iscritto all'Azienda esercente sottolineando come tale difformità rappresentasse una violazione degli obblighi di servizio del contratto in essere.

5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano

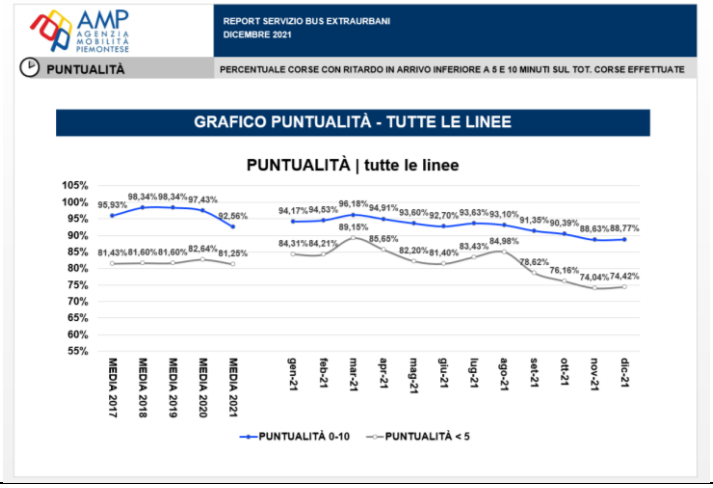
Per il monitoraggio del Servizio extraurbano Agenzia e Città metropolitana impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l'intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli).

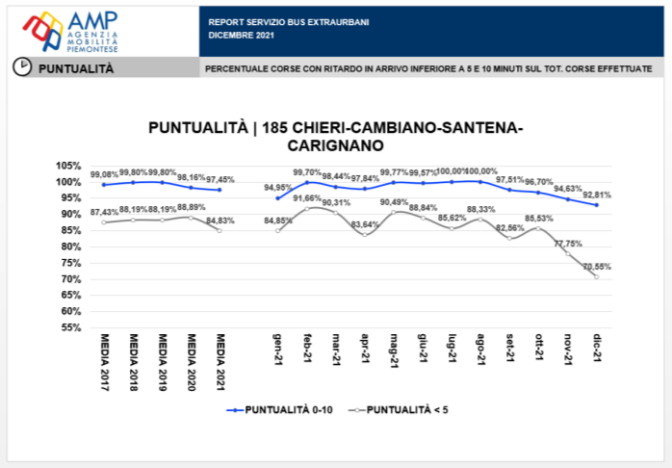
Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

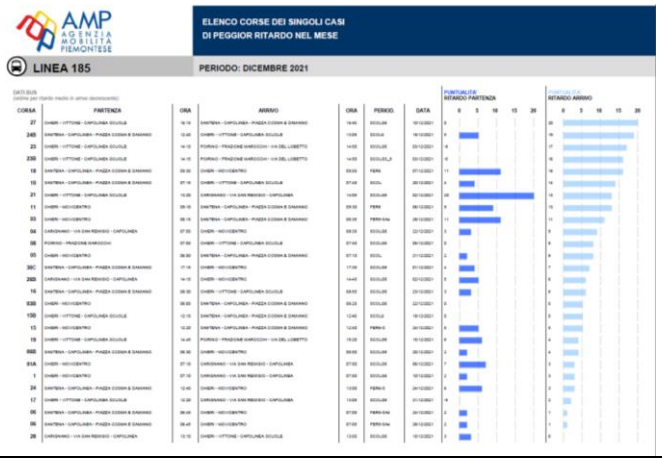
L'Agenzia, in particolare, impiega da alcuni anni il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni, attraverso specifici supporti di analisi periodica ("Cruscotto OTX") e reportistica,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

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

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

Esempio di grafico puntualità corse tutte le linee nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2021	

Esempio di grafico puntualità corse di una linea nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2021	

Esempio di elenco puntualità corse dei singoli casi di peggior ritardo nel mese aggiornato a dicembre 2021	

5.8.1. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)

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

- l'aggiornamento del quadro del parco veicoli autorizzato e equipaggiato con gli appositi dispositivi

- l'analisi delle prestazioni del sistema, confrontando il servizio osservato sulle diverse linee con gli standard definiti a livello contrattuale e approfondendo le cause degli eventuali disallineamenti al fine di intervenire nella risoluzione dei problemi

- definizione di report e indici per misurare il livello di efficienza del sistema.

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

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

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

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

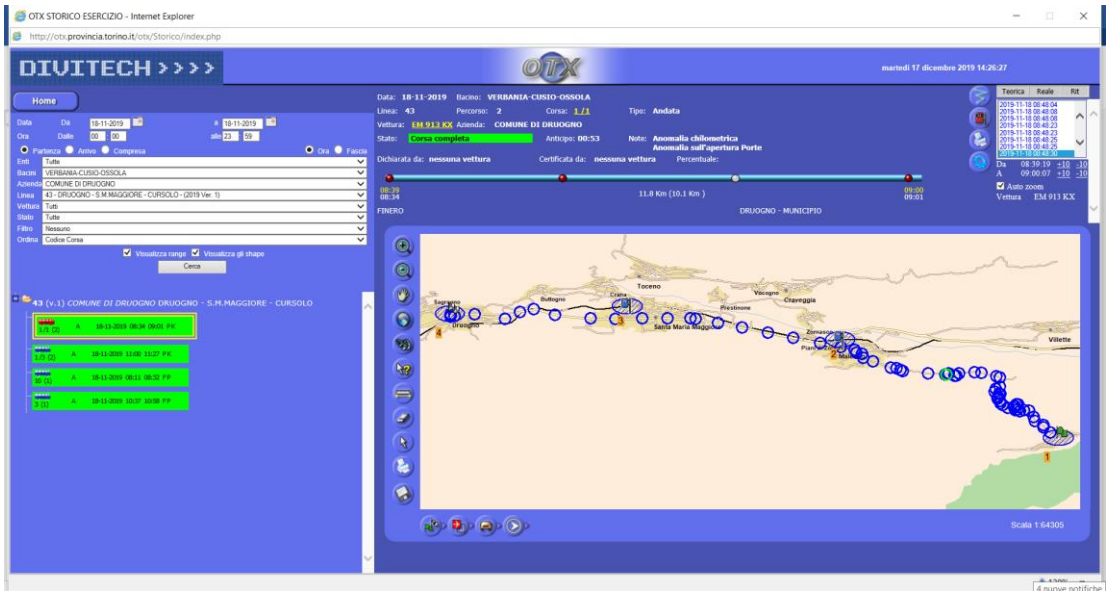


Figura 36 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigezzo

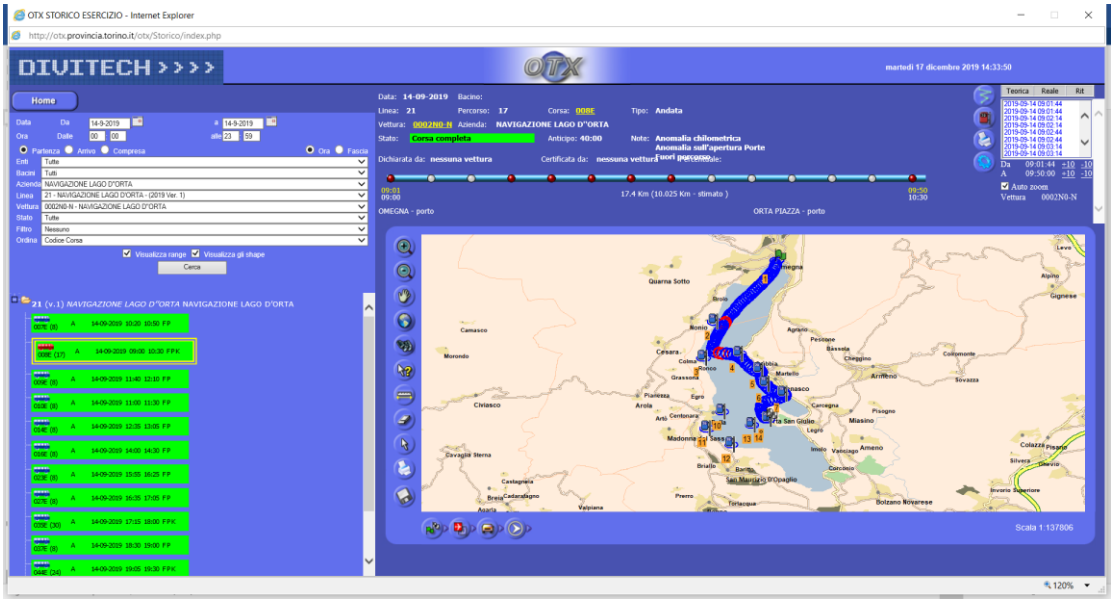


Figura 37 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d'Orta.

Nel corso della pandemia i servizi sono stati ridotti ma il monitoraggio è continuato.

5.8.2. Controlli in seguito a segnalazioni utenza

A seguito delle segnalazioni pervenute da parte dell'utenza relative a disservizi riscontrati in determinate giornate, AMP ha effettuato dei controlli tramite il sistema OTX sulla regolarità dei passaggi delle linee, estesi ai periodi precedente e successivo alle date in cui è occorso il disservizio. In particolare si segnalano i seguenti controlli:

- Linea extraurbana 432 "Alpignano-None": verifiche nel periodo ottobre-novembre 2021

Preso atto che per talune corse non risultavano dati presenti nel sistema OTX, AMP ha comunicato al Concessionario che non sarebbe stato possibile ammettere a compensazione la produzione effettuata con autobus non dotati di sistema OTX se non preventivamente segnalati e motivati.

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

Nel corso del 2021 è continuata la fornitura di collaborazione alla Regione Piemonte per la realizzazione di progetti e piattaforme applicative web denominati rispettivamente:

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

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

5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL.

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

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

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

- l'anagrafica Soggetti (Aziende, RTI, Consorzi). Per la popolazione della tabella il lavoro è consistito nell'individuare le fonti di alimentazione del dato. Le fonti selezionate sono: la banca dati AAEP (Anagrafe delle Attività Economiche Produttive) già presente in Sistemapiemonte e costantemente aggiornata, la tabella Aziende di Omnibus, l'anagrafica Aziende dell'Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT.
- L'Anagrafica Contratti: essa viene alimentata, per quanto di competenza di AMP, dal censimento dei contratti di servizio TPL che l'Ente ha attivato e aggiorna via via che vengono trasferiti i contratti precedentemente in capo a Province e Comuni dopo l'ampliamento dell'area di competenza di AMP all'intera Regione. Per quanto riguarda invece gli affidamenti gestiti dalle Unioni Montane e dai Comuni che effettuano servizi TPL in aree a domanda debole a seguito della stipula di Accordi di Programma con AMP per il trasferimento delle risorse regionali, la costruzione della base dati è piuttosto complessa per il fatto che molti di essi sono affidamenti di breve durata e spesso a cavallo dell'anno solare, mentre altri servizi vengono svolti in economia dalle Unioni Montane e dai Comuni avvalendosi di proprio personale e/o di

propri veicoli. L'elenco contratti comprensivo degli affidamenti di AMP e delle aree a domanda debole è stato confrontato con quello presente nell'Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT al fine di integrarne le informazioni.

- L'Anagrafica Addetti: essa viene alimentata a partire dagli elenchi degli addetti che annualmente le Aziende trasmettono a Regione e AMP ai fini del calcolo della consistenza media e della conseguente liquidazione dei contributi CCNL a cura dell'Agenzia. A tali elenchi, per effetto delle disposizioni regionali sul Debito Informativo Trasporti (DIT), dal 2017 in poi si affiancano gli elenchi addetti delle Aziende che svolgono servizi TPL contribuiti avvalendosi di personale inquadrato con Contratti collettivi diversi da quello Autoferrotranvieri, per i quali non è prevista l'erogazione dei contributi CCNL.

L'**Anagrafica Soggetti** è stata popolata da CSI Piemonte allineando i dati a quelli in suo possesso per l'anagrafica delle attività economico-produttive con quelli presenti nell'anagrafica aziende dell'Osservatorio Nazionale TPL.

L'**Anagrafica Contratti** è stata popolata a cura di Regione Piemonte e di AMP sulla base delle informazioni già in loro possesso. Nel mese di agosto 2020 l'Agenzia ha completato l'aggiornamento delle proroghe sui contratti di competenza di AMP.

L'Anagrafica Soggetti e l'Anagrafica Contratti sono consultabili attraverso l'applicativo web "**Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte**".

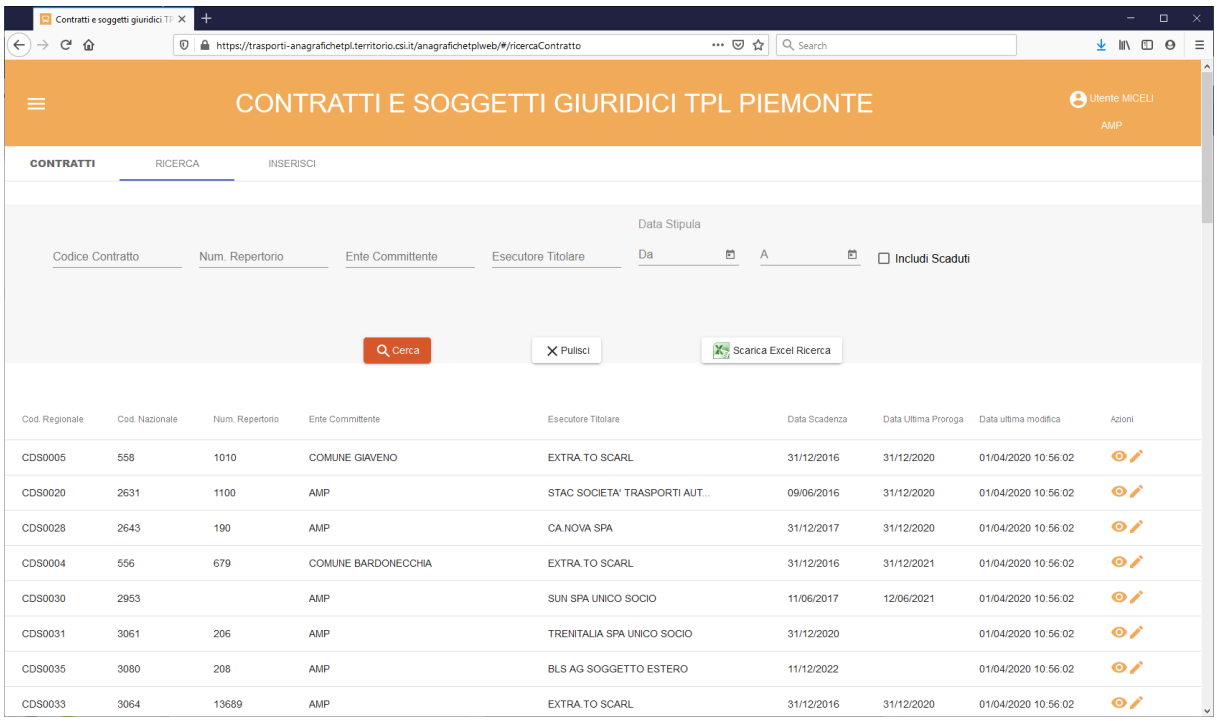


Figura 38 – Applicativo web Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte

L'**Anagrafica Addetti** è stata popolata da CSI Piemonte sulla base degli elenchi del personale dipendente delle Aziende TPL al 2018, ribaltato al 2019 e messo a disposizione delle Aziende stesse ai fini dell'aggiornamento dei dati.

Nei primi mesi del 2021 l'attività ha comportato la partecipazione ad alcune riunioni, svolte in videoconferenza, che hanno visto la partecipazione di funzionari regionali, dell'Agenzia e i responsabili del progetto nel Consorzio CSI. Gli incontri hanno avuto come oggetto la gestione di casi particolari relativi alla base dati Contratti e soggetti giuridici (subentri e subaffidamenti).

L'Anagrafica Addetti e le schede CCNL sono accessibili attraverso l'applicativo web "**Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte**".

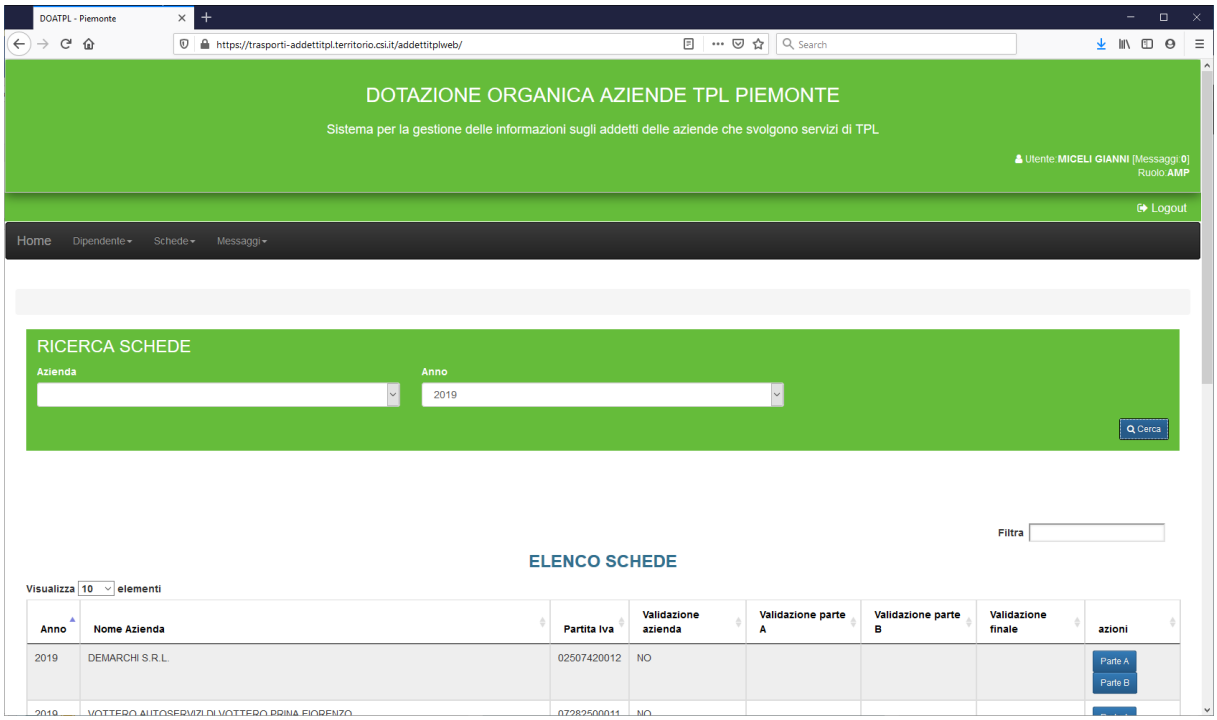


Figura 39 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL)

Dal punto di vista delle funzionalità, l'applicativo ha permesso, a partire dal mese di ottobre 2020, alle Aziende e agli altri Soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale di mantenere aggiornato l'elenco degli addetti impiegati nei servizi di TPL. Attraverso l'interfaccia utente è possibile inserire, modificare e cancellare dati, effettuare ricerche ed esportare set di dati in formato digitale editabile. Inoltre è presente un sistema di messaggistica, analogo a quello presente nella Banca dati Parco mezzi TPL, per comunicare con l'Ente nelle fasi di compilazione delle dichiarazioni CCNL.

Nel secondo semestre 2021 si è svolta la rilevazione dotazione organica anno 2020. In particolare, la piattaforma web "Dotazione Organica delle Aziende del Trasporto Pubblico Locale" è stata attivata a partire dal 08 novembre 2021 presentando la scheda del 2020 precaricata con i dati che i soggetti esercenti i servizi di TPL avevano già fornito a Regione Piemonte ed all'AMP, per la rilevazione anno 2019.

5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL

Fin dall'autunno 2016 l'Agenzia ha proposto alla Regione la realizzazione di una piattaforma per il Rilascio Autorizzazioni e Rendicontazione Piano Investimenti congiuntamente all'avvio del Programma di Investimenti per il rinnovo del Parco Autobus, contestualmente formalizzata nella Convenzione per l'attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019; fin dal settembre 2017 l'Agenzia ha supportato la Regione, ed il CSI, per definire le specifiche e le procedure operative da informatizzare; inoltre ha sviluppato numerosi test di funzionamento fornendo le indicazioni per il funzionamento degli applicativi.

Al dicembre 2021 risultava operativa solo la piattaforma che ospita i dati relativi all'anagrafica di tutti gli autobus impiegati per l'effettuazione di servizi TPL in Piemonte, alimentata principalmente dalle Aziende, ma impostata in modo che sia l'Agenzia a compilare i campi "conteggiato nel MIV", "Verificato AMP", "Nota AMP".

Nell'arco del triennio 2019-2021 AMP ha partecipato, con i rappresentanti della Regione Piemonte e del CSI, ad incontri con cadenza inizialmente quasi mensile aventi l'obiettivo di incrementare progressivamente le funzionalità della piattaforma tramite la realizzazione di moduli finalizzati a mettere a disposizione delle aziende una procedura semplice e informatizzata per richiedere i Nulla osta per l'immatricolazione, l'alienazione, la sostituzione o la re-immatricolazione dei propri veicoli e le autorizzazioni all'impiego in linea sui servizi di competenza e all'impiego fuori linea degli autobus immatricolati per il servizio pubblico di linea. Al termine delle riunioni generalmente è stato redatto un verbale riportante le principali informazioni, considerazioni, decisioni e scelte emerse e ogni incontro è stato preceduto e seguito da scambi di documentazioni e dati, che hanno portato alla progettazione e alla definizione delle caratteristiche specifiche dei nuovi moduli della piattaforma.

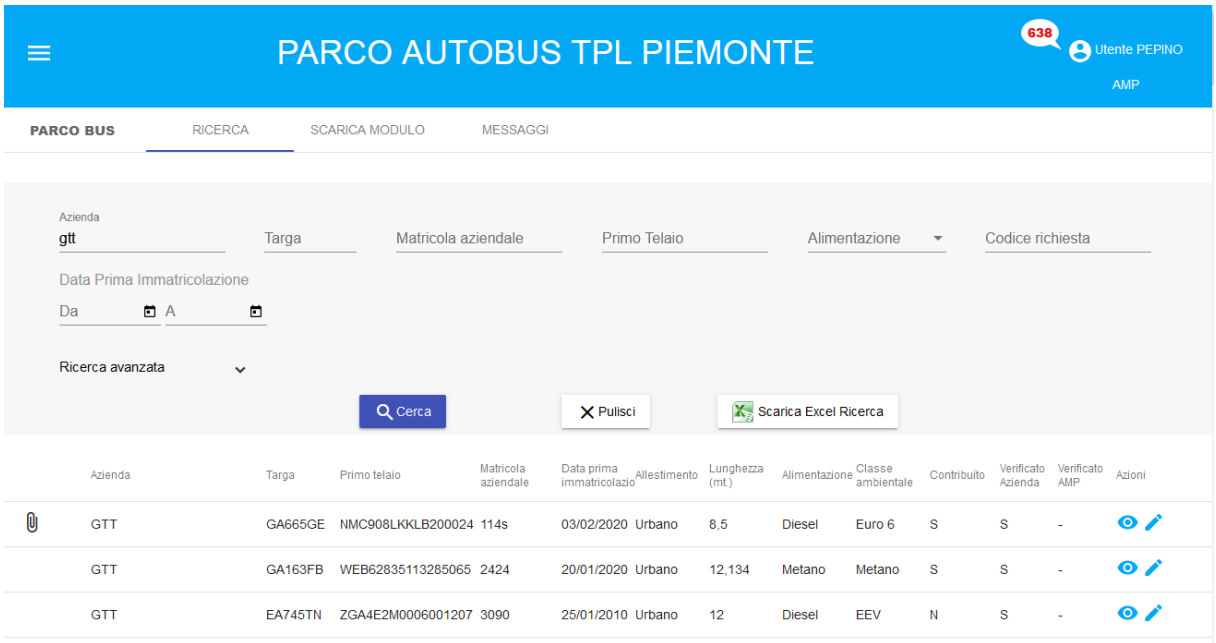
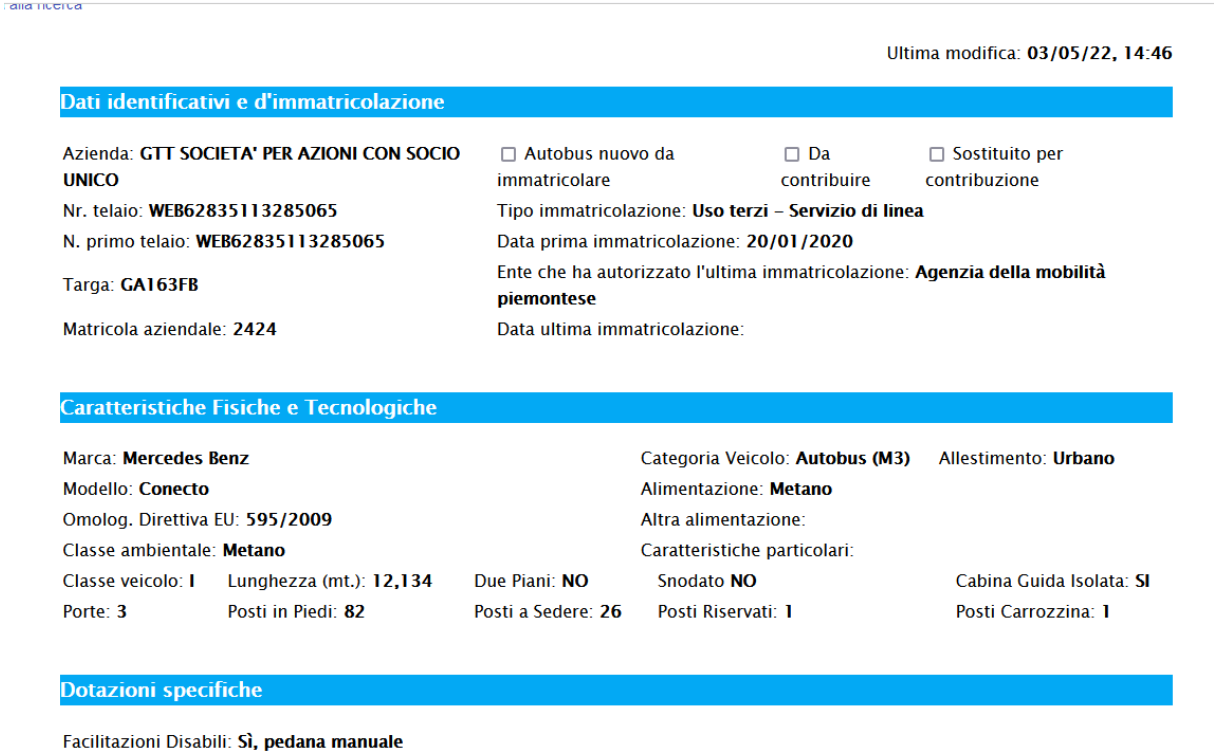


Figura 40 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Schermata iniziale

Con la collaborazione e il supporto di AMP il CSI ha redatto nel maggio 2019 il documento: "Parco autobus TPL: anagrafiche e procedimenti Autorizzativi Allegato1 - VISTA D'INSIEME", in cui si descrivono i procedimenti per la richiesta dei Nulla Osta all'immatricolazione, all'alienazione, alla sostituzione e alla re-immatricolazione e di autorizzazione all'impiego in linea e fuori linea. In tale documento si delineano le caratteristiche progettuali generali dei moduli destinati a consentire alle aziende o ai consorzi titolari di contratto di inoltrare le richieste ad AMP e agli altri enti competenti e, in caso di accoglimento delle domande, a consentire ad AMP e agli altri enti competenti di rilasciare i nulla osta e le autorizzazioni, tramite la generazione semi-automatica di un documento di Nulla Osta o autorizzativo in formato PDF, predisposto per essere stampato e firmato manualmente o firmato digitalmente e trasmesso alla Società destinataria tramite PEC protocollata. Nel documento si evidenzia la necessità/opportunità di disporre, per poter rendere operativi i moduli di richiesta e rilascio delle Autorizzazioni, anche delle anagrafiche "Aziende" (compresi i Consorzi e i Raggruppamenti Temporanei d'Imprese) e "Contratti", descritte nel precedente paragrafo e "Linee TPL" (presenti nell'applicativo Transit Cafè, realizzato da 5T). Nel documento sono riportate anche le caratteristiche generali della funzionalità "messaggistica" progettata per la segnalazione ad AMP di tutti gli aggiornamenti effettuati sul parco autobus dalle aziende e per consentire all'ente, in caso di riscontro di errori nell'inserimento dei dati, di lasciare una nota che verrà visualizzata dall'azienda destinataria alla riapertura della piattaforma, affinché provveda alle necessarie correzioni/ aggiornamenti.


alla ricerca

Ultima modifica: **03/05/22, 14:46**

Dati identificativi e d'immatricolazione

Azienda: **GTT SOCIETA' PER AZIONI CON SOCIO UNICO**
☐ Autobus nuovo da immatricolare ☐ Da contribuire ☐ Sostituito per contribuzione
Nr. telaio: **WEB62835113285065**
Tipo immatricolazione: **Uso terzi – Servizio di linea**
N. primo telaio: **WEB62835113285065**
Data prima immatricolazione: **20/01/2020**
Targa: **GA163FB**
Ente che ha autorizzato l'ultima immatricolazione: **Agenzia della mobilità piemontese**
Matricola aziendale: **2424**
Data ultima immatricolazione:

Caratteristiche Fisiche e Tecnologiche

Marca: **Mercedes Benz**
Categoria Veicolo: **Autobus (M3)**
Allestimento: **Urbano**
Modello: **Conecto**
Alimentazione: **Metano**
Omolog. Direttiva EU: **595/2009**
Altra alimentazione:
Classe ambientale: **Metano**
Caratteristiche particolari:
Classe veicolo: **I** Lunghezza (mt.): **12,134** Due Piani: **NO** Snodato **NO** Cabina Guida Isolata: **SI**
Porte: **3** Posti in Piedi: **82** Posti a Sedere: **26** Posti Riservati: **1** Posti Carrozzina: **1**

Dotazioni specifiche

Facilitazioni Disabili: **Sì, pedana manuale**

Figura 41 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Particolare anagrafica veicolo GTT targa GA163FB

Nel corso del 2019 e del 2020 è stata approfondita la funzionalità di messaggistica legata alla gestione dell'anagrafica degli autobus e al procedimento per il rilascio alle imprese dei *nulla osta* destinati agli uffici provinciali della Motorizzazione Civile. Inoltre, sono state definite in dettaglio le procedure per il rilascio dei nulla osta all'alienazione, alla sostituzione e alla re-immatricolazione dei veicoli, e sono state conseguentemente definite e riportate in documenti dedicati, sempre redatti a cura del CSI, le caratteristiche specifiche dei nuovi moduli della piattaforma. L'utilizzo da parte delle aziende dei moduli rilascio nulla osta e rilascio autorizzazioni è stato concepito per comportare l'aggiornamento automatico dei dati della Piattaforma autobus TPL.

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

Come già anticipato nel precedente paragrafo, nel corso del 2020 sono stati attivati i moduli anagrafica contratti e aziende. Inoltre, in collaborazione con la Regione Piemonte, si è provveduto ad una puntuale revisione di dettaglio dei dati relativi al parco autobus regionale contenuti nella piattaforma, e sono stati indicati al CSI alcuni correttivi da apportare ai propri applicativi.

Si è poi provveduto a compilare, per centinaia degli autobus presenti sul Database, il campo "validato AMP" che certifica la bontà dei dati caricati dalle aziende, e il campo MIV (Massimo impegno veicoli, con cui si specifica se il veicolo faccia o meno parte di quelli essenziali per il servizio e, conseguentemente, potenzialmente soggetti a contributo pubblico in caso di sostituzione).

Per consentire l'attivazione del modulo "autorizzazione impiego in linea" l'Agenzia ha inoltre trasmesso alla Regione e al CSI l'indicazione, per ogni autobus, di tutti i contratti di servizio su cui il

mezzo è utilizzato come titolare (T), Riserva (R) o Scavalco (S. Caso in cui un autobus venga sistematicamente impiegato su più di un contratto di servizio).

Al completamento della redazione dei documenti progettuali, generalmente sono occorsi vari mesi al CSI per la realizzazione delle implementazioni software della piattaforma, e così anche per recepire eventuali osservazioni e migliorie e/o correzioni, per cui le progressive fasi di espansione del DB "Parco autobus TPl Piemonte" hanno comportato tempi lunghi.

Nel mese di giugno 2020 il CSI ha attivato una connessione VPN ai propri server test per consentire all'Agenzia di collaudare le nuove funzionalità per il rilascio dei nulla osta e per l'autorizzazione all'impiego in linea. A conclusione dei test, effettuati sia impersonando il proprio ruolo di Ente concedente, sia le imprese TPL, l'Agenzia ha elaborato il documento "*Problemi riscontrati durante le prove del nuovo applicativo Parco bus - Moduli "Nulla Osta" e "Uso in linea""*, trasmesso al CSI lo scorso 7 luglio, dal quale si evinceva la sussistenza di importanti criticità da risolversi necessariamente prima di poter invitare le aziende all'utilizzo delle nuove funzionalità.

Nel corso del 2020 l'Agenzia ha inoltre definito, in collaborazione con il CSI e la Regione Piemonte, e raccolto in un documento elaborato dal CSI, le specifiche necessarie all'implementazione del modulo per il rilascio delle autorizzazioni alla distrazione fuori linea degli autobus TPL.

Nella primavera del 2021 la sperimentazione del modulo relativo al rilascio dei nulla osta (immatricolazione, alienazione, sostituzione, re-immatricolazione), nella nuova versione rivista a seguito delle osservazioni emerse durante i test effettuati da AMP è stata aperta anche ad alcune aziende campione (Bus Company, Gelosobus, Giachino, GTT, e i consorzi Grandabus e COAS) con esito abbastanza positivo, nonostante si sia dovuto ricorrere più volte all'assistenza CSI per la trasmissione dei dati da azienda a AMP e viceversa.

Alla fine del 2021 la fase di collaudo delle nuove funzionalità per il rilascio dei Nulla Osta per l'immatricolazione, l'alienazione, la re-immatricolazione e la sostituzione degli autobus si è conclusa con l'individuazione di alcune correzioni/aggiornamenti/migliorie da apportare all'applicativo comunicate al CSI e opportunamente verbalizzate. Dopo aver posto mano alle necessarie correzioni, è stato concordato per l'inizio del 2022 un incontro (tenutosi il 4 febbraio) con le aziende per l'avvio della fase di utilizzo dell'applicativo come strumento per inoltrare all'Agenzia, direttamente o tramite il titolare del contratto quando i servizi vengono svolti in subaffidamento o nell'ambito di consorzi o Raggruppamenti d'Imprese, le richieste di Nulla Osta all'Agenzia. La possibilità da parte dell'Agenzia di rilascio dei Nulla Osta direttamente da Piattaforma è stata implementata ma richiede ancora alcuni interventi di registrazione che, auspicabilmente, verranno messi in opera nel corso del 2022.

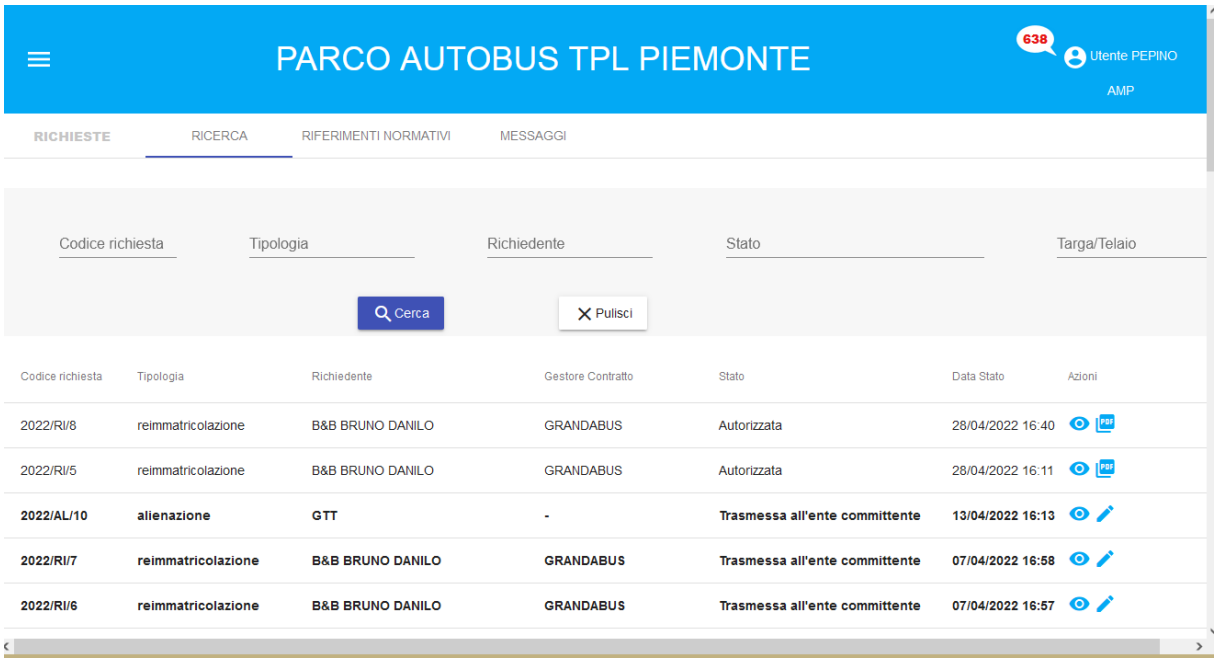


Figura 42 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Particolare della sezione relativa alle richieste di Nulla osta pervenute dalla aziende.

Al dicembre 2021, risulta non ancora matura la realizzazione dei moduli per il rilascio degli impieghi in linea e dei fuori linea, perché non è stato implementato il collegamento tra il DB 5T "Transit Cafè" e il DB CSI "Parco autobus TPL Piemonte" e sono inoltre emerse delle difficoltà a collegare correttamente i vari Database CSI (Parco bus, aziende, contratti), risolvibili soltanto reimpostando alcuni dei campi dei database stessi. oltre a questo, non risulta che siano gestiti correttamente i subaffidamenti e i diversi bacini di servizio raccolti in un unico contratto (ad esempio, i servizi urbani inseriti in contratti più ampi).

Per quanto riguarda il modulo per la rendicontazione del piano investimenti, piano oramai giunto nella sua fase terminale (al dicembre 2021 sono già stati erogati 45,3 milioni di euro su 55 disponibili), nella bozza già disponibile è stato concepito in modo da rappresentare più un aggravio/appesantimento dell'attività degli uffici piuttosto che un ausilio e non verrà più realizzato. Verrà invece implementato, a cura di Regione Piemonte un ulteriore modulo destinato alla rendicontazione delle spese del nuovo Piano autobus Regionale 2019-2023, definito dalle D.G.R. 5-2912 del 26/02/2021 e n. 78-4445 del 22/12/2021.

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

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

L'attività ha portato, nel 2019, ad una prima definizione dello strumento che è stato oggetto di collaudo e presentazione ai potenziali utenti degli Enti interessati, con relativo corso di formazione.

Durante il 2020 è proseguita l'attività di supporto di AMP per la messa in esercizio di Transit Cafè, con la relativa migrazione dei DB Omnibus degli Enti verso il nuovo tool, processo che è stato rallentato dall'emergenza Covid ma che si è compiuto entro la fine dell'anno.

Contestualmente, AMP ha concluso a novembre 2020 il processo per lo sviluppo della nuova interfaccia che va ad alimentare OTX con i dati esposti da Transit Cafè.

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

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

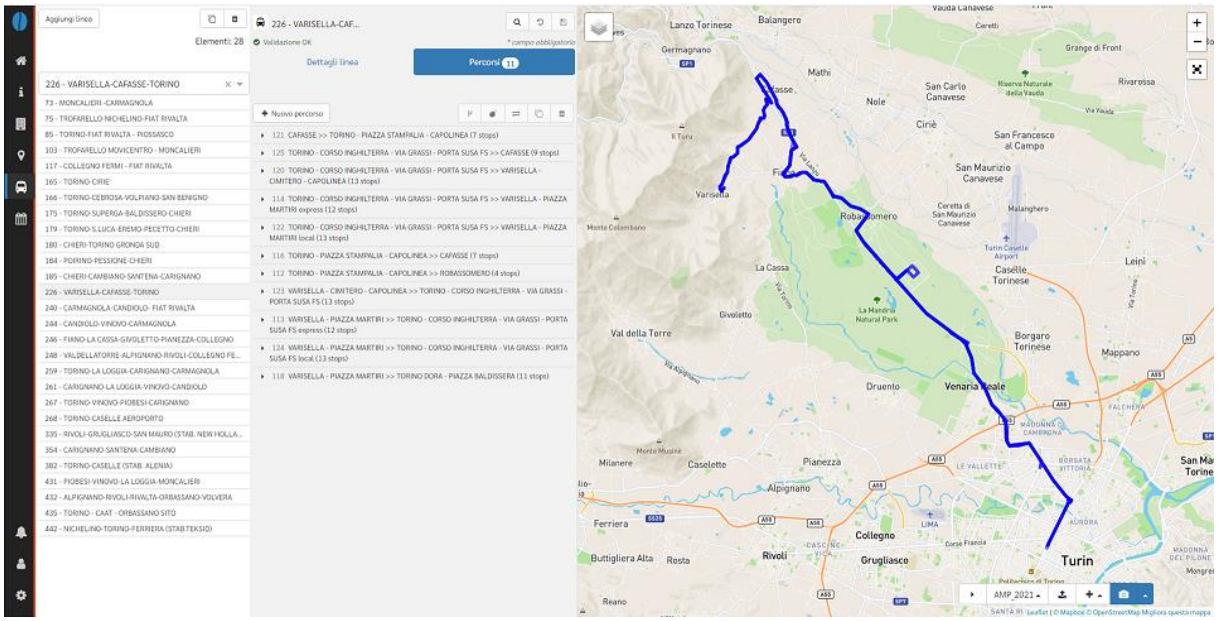


Figura 43 - Interfaccia utente dell'applicativo Transit Cafè

Transit Cafè viene quindi ora utilizzato nell'attività ordinaria di programmazione e gestione dei PEA dei contratti di servizio caricati, andando man mano a perfezionare (date alcune differenze strutturali rispetto ad Omnibus) la descrizione del servizio sia dal punto di vista dei dati alfanumerici che di quelli "geografici" (geometrie, percorsi, shape…), grazie alle nuove potenzialità dello strumento.

Agenzia, inoltre, continua a seguire le implementazioni/calibrazioni delle funzionalità previste post-collaudi, emerse dai test e dall'uso di Transit Cafè:

- completamento delle funzionalità necessarie/previste
- calibrazione dei report web, PDF e dell'esportazione in CSV e GTFS
- attività di test e debug, suggerimenti di correttivi
- condivisione con Regione e 5T dei futuri sviluppi e delle relative priorità.

Successivamente non vi sono stati particolari sviluppi "strutturali", ma con l'entrata in esercizio dello strumento Agenzia segnala le problematiche nell'utilizzo e le necessità di affinamento e calibrazione a 5T, a cui spetta la manutenzione tecnica dello strumento.

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

5.9.4. CSR-BIP e cruscotti BIPEx

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

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

L'architettura del sistema prevede un "collettore" dei dati inviati dalle Aziende (in formato BIPEx, secondo gli obblighi previsti da Regione con il DIT) denominato CSR-BIP, che è il centro deputato a implementare i servizi, i cruscotti e i report per gli Enti per le attività descritte in precedenza. Regione, servendosi del supporto di 5T e talvolta della partecipazione di AMP, periodicamente verifica lo stato di attuazione e completamento di tali flussi BIPEx, concedendo alle Aziende eventuali proroghe giustificate.

Dal 2020, in particolare, l'Agenzia è stata coinvolta da Regione Piemonte e 5T nelle seguenti attività:

- partecipare a svariati incontri sui temi che riguardano il SIRT e il sistema BIP, con condivisione delle osservazioni/proposte, in quanto gli aspetti di base di questi sistemi sono tra loro interconnessi e, oltre ad essere propedeutici agli sviluppi futuri dei progetti regionali (SmartBIP, BIPforMaaS e Pay-per-use), hanno anche impatto sugli strumenti attuali (e futuri) utili alle attività di programmazione, gestione, monitoraggio e controllo del servizio di TPL.
Si sono affrontati temi relativi al consolidamento/evoluzione del sistema, tra i quali (per citarne alcuni proposti e/o di specifico interesse per l'Agenzia) la Codifica univoca regionale dei servizi di TPL, l'invio dei dati dei contapasseggeri installati sui mezzi al CSR-BIP, l'aggiornamento delle Anagrafiche regionali (ad esempio delle fermate, con relativi scenari di passaggio delle descrizioni da nodi Omnibus a fermate regionali, anche in Transit Cafè), la predisposizione di strumenti automatici di "valutazione" dei flussi BIPEx, la trasmissione di alcuni set di dati in tempo reale che (oltre a completare i flussi BIPEx abilitando gli sviluppi per i progetti futuri) se storicizzati permetterebbero di ottenere dati utili per le attività di monitoraggio e controllo.

- partecipare ad una serie di riunioni con i CCA/Aziende di TPL per risolvere specifiche esigenze relative agli aspetti sopracitati e/o come aggiornamento sullo stato dell'arte dei flussi BIPEx, conoscenza propedeutica anche allo sviluppo dei progetti di Pay-per-use, SmartBIP e BIPforMaaS e necessaria a Regione per pianificare eventuali proroghe.

- collaborare alla stesura di evoluzioni DIT e BIPEx (versione 2.x), in cui sono stati inclusi contributi e proposte di Agenzia, ritenuti importanti non solo, ovviamente, per il buon funzionamento del sistema BIP stesso, ma anche per l'integrazione dei dati utili all'attività di AMP (specifiche, regole e dati per servizio programmato / esercito / validazioni, codifica univoca del servizio, dati da contapasseggeri, ecc.).

Per citare alcune delle più significative attività legate a questi temi, iniziando da fine 2020, si è collaborato alla elaborazione del documento di "Specifiche tecniche per la temporanea alimentazione del SIRT alternativa al protocollo BIPEx".

Nel corso del 2021 si è giunti ad una stesura definitiva del documento di Specifiche tecniche "Codifiche regionali univoche delle entità chiave nella definizione del servizio di Trasporto Pubblico Locale", che è stato approvato e formalizzato da parte di Regione nell'aggiornamento della Documentazione Tecnica del Sistema Informativo Regionale Trasporti (SIRT) con la Determinazione Dirigenziale 2779/A1800A/2021.
Questo documento congiunto riprende la proposta di Agenzia (condivisa da Regione e 5T) per una codifica univoca regionale del servizio, che ha l'obiettivo di permettere l'associazione, e quindi la comprensione, tra i dati dei PEA (su Transit Cafè) e i corrispettivi dati aziendali inviati in BIPEx (ricevuti dal CSR-BIP).

Per alcuni degli altri temi trattati si sono condivisi ulteriori documenti tecnici, in particolare relativamente all'"Evoluzione del protocollo BIPEx alla versione BIPEX 2.0" e all'"Utilizzo del protocollo SIRI per trasmissione di dati del servizio TPL in tempo reale" (anch'essi finalizzati come allegati della

sopracitata DD regionale), e poi alla “Trasmissione dei dati dei contapasseggeri al CSR” (nel transitorio in attesa della trasmissione in BIPEx).

Questi documenti, e i relativi obblighi/indicazioni/sperimentazioni, sono stati comunicati alle aziende in appositi incontri organizzati da Regione.

Specifiche Tecniche

Codifiche regionali univoche delle entità chiave nella definizione del servizio di Trasporto Pubblico Locale



- è stata attivata un'utenza AMP per accedere al CSR-BIP, con cui si è potuto iniziare il lavoro di esplorazione dei report esistenti e del loro potenziale utilizzo per le necessità di Agenzia. L’attività è proseguita analizzando quindi tali report sui dati presenti nel CSR, inizialmente provenienti soprattutto dai CCA di GTT, Grandabus e di alcune aziende del bacino nord-est. Tali analisi hanno permesso di evidenziare alcune criticità che sono state segnalate a 5T (e quindi condivise con Regione), la cui risoluzione permetterà un utilizzo dei dati presenti (al momento poco attendibili).

- proseguire l'attività legata ai report proposti da Agenzia a 5T a fine 2019 con il documento "Cruscotto BIPEx report AMP" (e successive interlocuzioni e integrazioni). Dopo la condivisione con Regione Piemonte è stata iniziata una implementazione di una parte dei report proposti, ma ulteriori sviluppi sono da concordare con Regione e 5T e seguiranno le attività di manutenzione ed evoluzione di cui sopra.

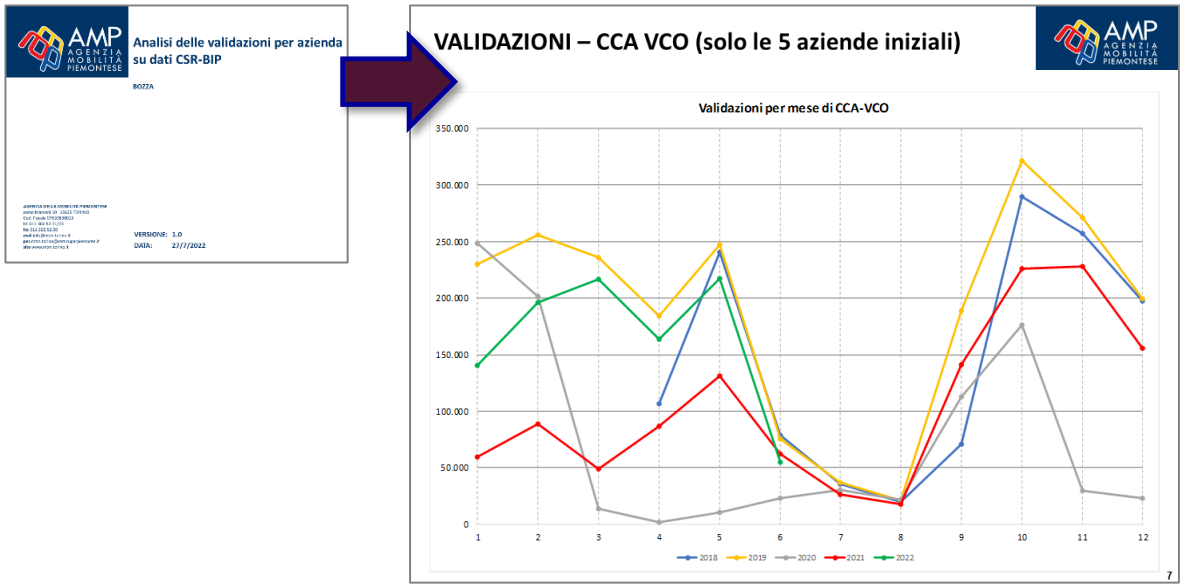
- data la situazione, precedentemente descritta, dei cruscotti/report del CSR-BIP, si è proceduto ad esplorare una via alternativa per poter avere a disposizione dati relativi al servizio e alle validazioni da poter valutare e analizzare, in primis per capire quanto possano essere utilizzabili per le attività di Agenzia.

Con la collaborazione di 5T si è quindi concordato un insieme di interrogazioni “manuali” per andare a estrarre alcuni set di dati, in particolare si è partiti dalle validazioni (legate al servizio svolto, a partire dal 2019, a diversi livelli di dettaglio) delle aziende presenti nel CCA del VCO/Novara.

È stata poi avviata una ulteriore linea di analisi sui dati delle validazioni per azienda/CCA, su tutto il Piemonte, per costruire serie storiche (a partire dal 2018) di dati, ad esempio mensili, generando un report dedicato e periodicamente aggiornato.

Secondo necessità vengono inoltre svolte anche indagini più mirate, ad esempio estrazione delle validazioni relative a specifiche corse di specifiche Aziende, quando disponibili i dati nel CSR-BIP.

Con successive iterazioni e analisi dei dati ricevuti, confrontandosi con 5T, sono emerse alcune problematiche che saranno utili per il lavoro di miglioramento della completezza e qualità dei flussi BIPEx.
Grazie a queste analisi la qualità dei set di dati ricevuti è in corso di miglioramento, ma non potrà comunque superare i limiti posti dalla completezza e qualità dei dati originali inviati dalle aziende (che ancora scontano problemi), e questi dati dovranno essere utilizzati con la consapevolezza acquisita.



Come si può quindi desumere dai punti precedenti, il sistema nel suo insieme non è ancora arrivato a livelli tali da consentire analisi dei dati sostanzialmente esaustive ed affidabili (“certificabili”), sia per quanto riguarda la completezza del dato, sia per quanto riguarda la qualità del dato e la sua leggibilità e comprensione, per le parti relative al servizio programmato ed esercito (corse, percorrenze, puntualità, ecc.) e al suo utilizzo (frequentazioni, validazioni da bigliettazione elettronica, ecc.).

5.9.5. Cabina di regia dell'infomobilità regionale

La Regione Piemonte con la DD 879/A18000 del 22/03/2019 ha rinnovato la Composizione della Cabina di Regia dell'infomobilità regionale, coinvolgendo anche AMP, e sono stati individuati membri effettivi o supplenti per le rispettive rappresentanze.

Lo scopo della Cabina di Regia è essenzialmente quello di tenersi reciprocamente informati, in qualità di soggetti che a vario titolo lavorano sul tema dell'infomobilità e degli Intelligent Transport System, sulle rispettive azioni in corso al fine di sviluppare sinergie ed occasioni di riuso. La Cabina ha anche lo scopo di orientare la programmazione generale sulla materia, monitorando quanto sviluppato complessivamente e proponendo azioni correttive per le programmazioni successive.

Il giorno 17/4/2020 dopo aver ricevuto il giorno precedente il documento 5T di "Rendicontazione delle attività e dei costi di Gestione dei Servizi della Centrale Regionale della Mobilità", AMP ha inviato, come richiesto, il proprio parere a Regione Piemonte.

Nel 2021 non si sono presentate attività legate a questo tema.

5.9.6. Cabina di regia emergenza Covid-19

L'Agenzia partecipa attivamente da maggio 2020 alla cabina di regia regionale sulla gestione delle esigenze di mobilità nell'emergenza COVID, con auspicata evoluzione a una più "ordinaria" Cabina di regia TPL.

Alla cabina partecipano, oltre alla Regione e all'Agenzia, le società 5T e talvolta Links, e a seconda delle tematiche affrontate la Città Metropolitana di Torino e la Città di Torino. Le tematiche principali affrontate sono il trasporto scolastico e il trasporto pendolare (mobility management), nonché i progetti innovativi e in particolare il Mobility as a service. Dalla cabina di regia sono scaturiti numerosi incontri tematici con le scuole e con le aziende. Grazie al lavoro interno alla cabina sono stati progettati questionari online per la raccolta delle esigenze di mobilità, realizzati strumenti informatici per la raccolta, selezione e rappresentazione dei dati sulla numerosità e la distribuzione territoriale della popolazione scolastica, nonché sulla distribuzione oraria degli ingressi e delle uscite degli studenti dai diversi plessi scolastici. Tali informazioni sono utilizzate per una più efficace programmazione del servizio.

Queste riunioni settimanali sono spesso occasione di condivisione, allineamento e coordinamento anche sui temi dei progetti regionali di innovazione (in particolare SmartBIP, BIPforMaaS e Pay-per-use) che, soprattutto a partire dai primi mesi del 2021, hanno avuto un incremento nelle attività, anche dovuto alla serie di riunioni organizzate da Regione e 5T (con la partecipazione di AMP) con le Aziende di TPL per condividere tali progetti.

Negli ultimi mesi del 2021 si è aggiunto anche il tema della presentazione, da parte della Città di Torino con il supporto del gruppo di lavoro sopracitato, della Manifestazione di interesse al progetto MaaS for Italy (bando nazionale ministeriale).

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

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

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

1. **Euro 20.633.817** assegnate alla regione Piemonte con il Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016;
2. **Euro 10.452.200,40** di risorse assegnate con D.M. 25/2017 derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);
3. **Euro 5.164.000** derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016;

Ulteriori **Euro 10.286.318,98**, assegnati alla Regione Piemonte con il D.M. n. 223 del 29/05/2020 per le annualità 2018-2019-2020 e 2021 sono stati destinati al rinnovo del materiale rotabile con la D.G.R. 18-2067 dello scorso 9 ottobre, per cui le risorse effettivamente disponibili per l'attuazione del Piano autobus 2017-2019 corrispondono ad Euro 55.536.336,38.

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

- l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;

- la ripartizione delle risorse assegnatele fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione del piano autobus 2017-2019;
- Nel caso in cui i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria l'ulteriore riparto delle risorse nell'ambito di ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento d'imprese, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- l'acquisizione dalle imprese beneficiarie, per ciascun autobus, di uno specifico atto d'obbligo, redatto secondo lo schema approvato dalla Regione Piemonte con D.D.R. n. 198/A1811A del 25/01/2018;
- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Tali risorse sono state ad oggi impegnate in favore dell'Agenzia da parte della Regione, con la D.D. n. 2942/A1811A del 19/09/2017, per **Euro 20.633.817,00**, con la D.D. n. 2943/A1811A del 20/09/2017, per **Euro 9.000.000,00**; con la D.D. n. 4327/A1811A del 18/12/2019 sono state impegnate le risorse di cui al D.M. 25/2017 (per acquisti da effettuarsi tramite convenzioni CONSIP), per **Euro 10.452.200,00**, con la D.D. 4368/A1811A del 11/12/2019 le risorse statali derivanti dal fondo FSC, per **Euro 5.164.000**, con la D.D. n. 3410/A1811B/2020 è stata invece impegnata in favore dell'Agenzia la somma di **Euro 10.286.318.98**, assegnata alla Regione Piemonte con il D.M. n. 223 del 29/05/2020.

Per l'attuazione del Piano autobus la Regione Piemonte - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, Montagne, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e l'Agenzia hanno stipulato una apposita convenzione (Convenzione Regione-Agenzia), operativa dal gennaio 2018, il cui testo è consultabile al seguente indirizzo:

https://www.mtm.torino.it/wp-content/uploads/attachments/convenzione-amp-versione-finale_.pdf

Con una successiva convenzione, denominata: "Atto integrativo alla Convenzione rep. 1/2018 per l'attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017–2019", firmata nell'ottobre 2019, gli articoli 6 e 7 della Convenzione Regione-Agenzia sono stati aggiornati con lievi modifiche per rendere più agevole ed efficace l'attuazione del Piano autobus regionale.

https://www.mtm.torino.it/wp-content/uploads/agenzia/convenzioni/add-convenzione-rp-amp_02.pdf

5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)

In attuazione di quanto disposto dalla Regione con la D.G.R. 40-5004/2017, con le D.D. n. 273 del 21/06/2017 e n. 517 del 25/10/2017 l'Agenzia ha approvato il documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali, ad ogni singolo contratto di servizio e, per ogni contratto di servizio, ad ognuna delle aziende.

Gli autobus necessari ad effettuare i servizi di trasporto pubblico locale di linea in Piemonte sono complessivamente risultati 2680, distribuiti fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 come riportato nella figura seguente.

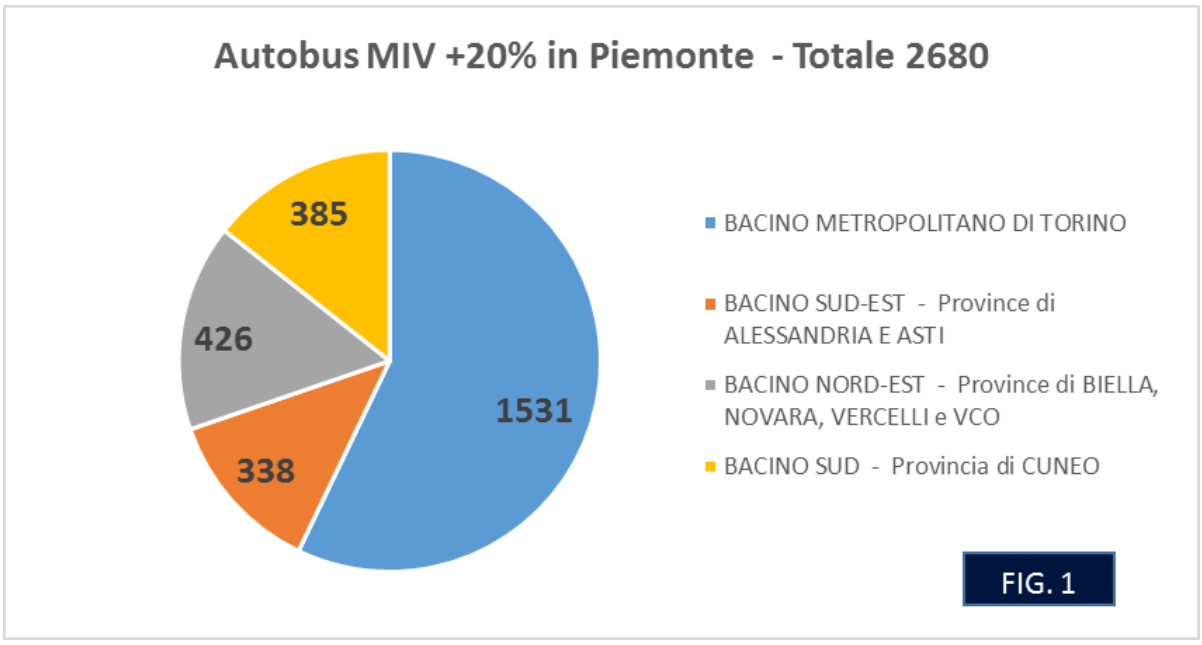


Figura 44 - Autobus MIV + 20% in Piemonte

Tenuto conto del massimo impegno di veicoli in ora di punta, i principali operatori nel settore del trasporto pubblico locale in Piemonte, con un impegno in ora di punta di almeno 100 veicoli (≈4% del valore MIV regionale), risultano nell'ordine GTT, Bus Company, Atap, Sadem (a partire dal gennaio 2021: Arriva Italia) e Cavourese, come evidenziato in Figura.

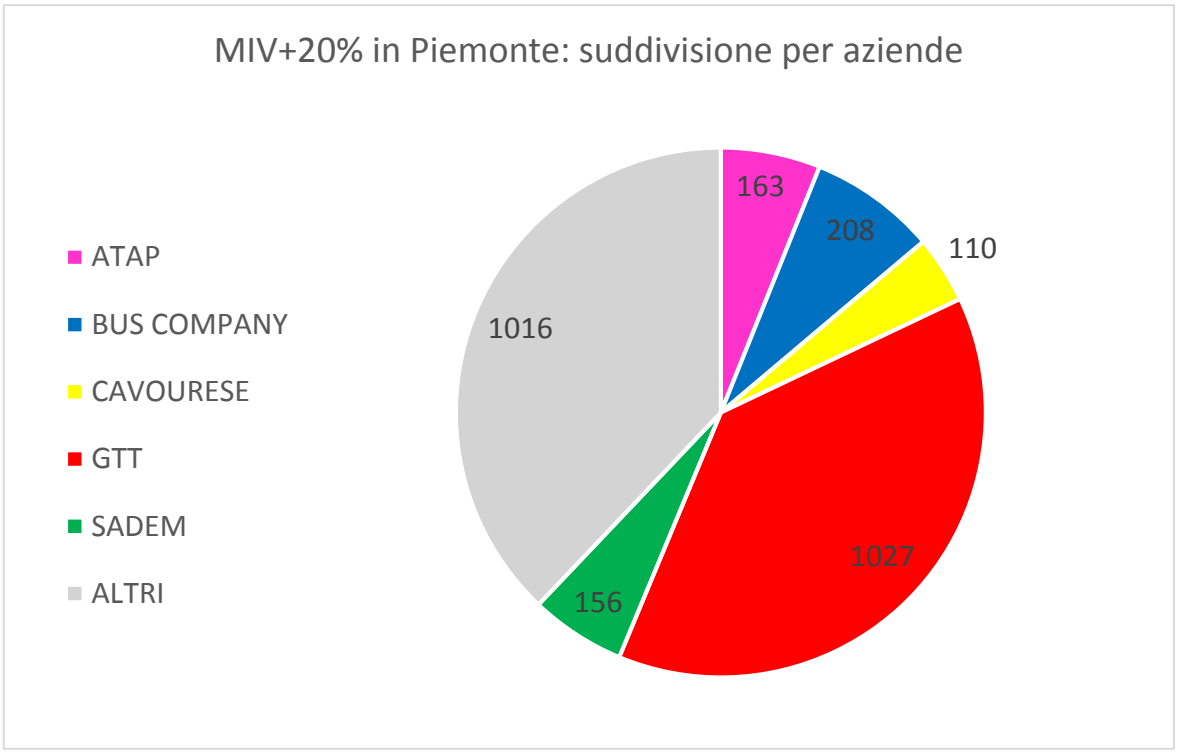


Figura 45 - Autobus MIV + 20% per azienda

Emerge come una consistente quantità dei servizi di TPL della regione, pari al 38%, siano effettuati di imprese di medie o piccole dimensioni.

Gli autobus MIV di tipologia urbana o suburbana sono 1270, gli altri sono di tipo interurbano. Per l'effettuazione dei servizi extraurbani vengono adoperati anche alcuni noleggi, come raffigurato nelle figure seguenti nelle quali è riportato il numero di autobus di tipologia urbano/suburbano o interurbano suddivisi sui 4 ambiti ottimali.

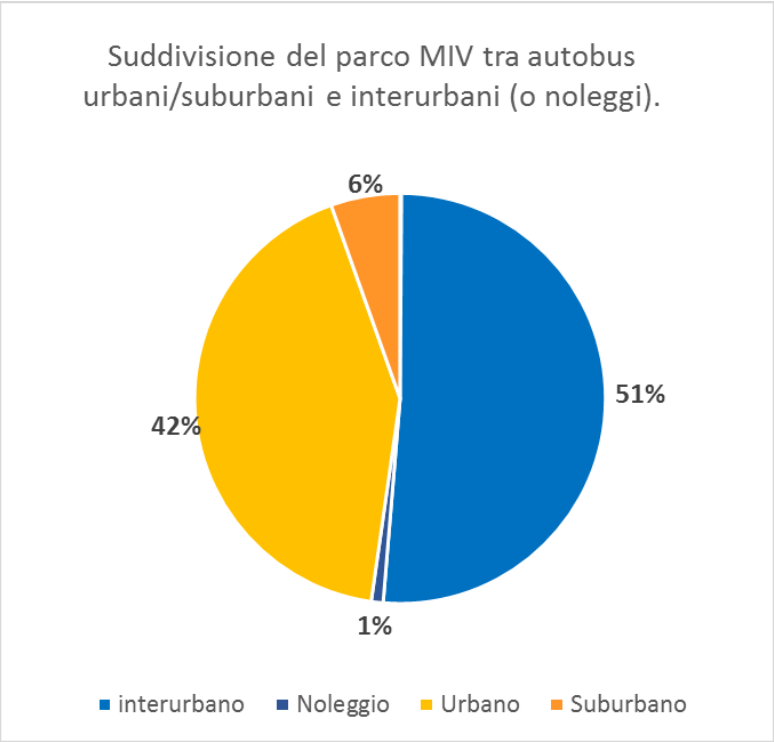


Figura 46 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio)

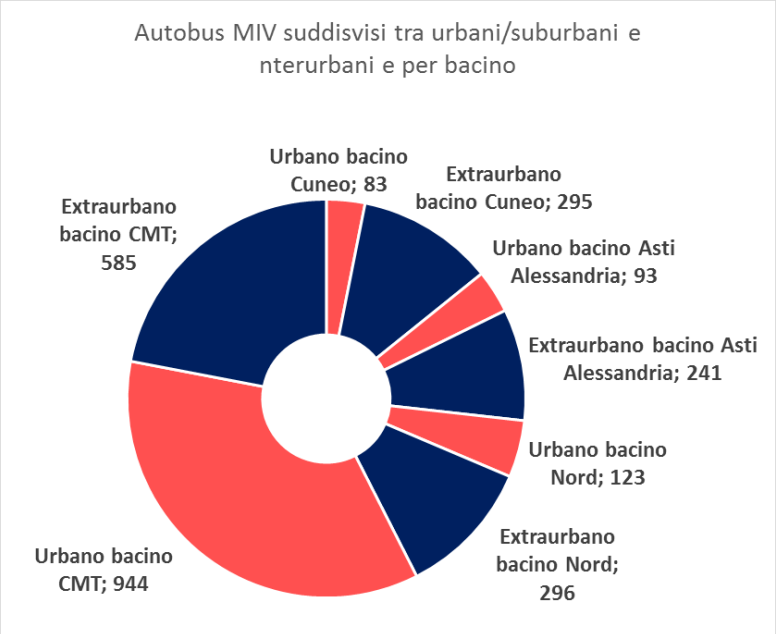


Figura 47 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino

Nella tabella seguente è invece riportato il numero di autobus MIV suddivisi per bacino di servizio:

Tabella 41 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio

Servizio	Autobus urbani/suburbani	Autobus interurbani/noleggi	Totale	Totale Bacino
Città e conurbazione di Cuneo	45	1	46	
Urbano Alba	10		10	
Urbano Bra	6		6	
Urbano Mondovì (con servizi scuola)	13	3	16	
Urbano Fossano	2		2	
Urbano Saluzzo		1	1	
Urbano Savigliano	2		2	83
Extraurbano Cuneo	16	279	295	**295**
Urbano Alessandria e Valenza Po	44	4	48	
Urbano Asti	32		32	
Urbano Casale Monferrato	7		7	
Urbano Novi Ligure	6		6	93
Extraurbano Alessandria	9	132	141	
Extraurbano Asti		100	100	**241**
Urbano Novara	72	1	73	
Urbano Biella	20		20	
Urbano Vercelli	7	1	8	
Urbano Verbania	22		22	123
Extraurbano Biella		60	60	
Extraurbano Novara		105	105	
Extraurbano Vercelli	3	85	88	
Extraurbano VCO	43		43	**296**
Urbano Bardonecchia	6		6	
Urbano di Carmagnola	6		6	
Urbano di Giaveno		1	1	
Urbano Ivrea	23	4	27	
Urbano Pinerolo	2	2	4	
Urbano Settimo	3	2	5	
Urbano Torino con subaffidamenti	890	5	895	944
Extraurbano AMP	16	100	116	
Extraurbano CMT	10	459	469	**585**
Altri servizi comunali o di Comunità montana			20	20
Totale	**1315**	**1345**	**2680**	**2680**

5.10.2. Ripartizione delle risorse

Dopo aver effettuato il calcolo del MIV l'Agenzia ha proceduto al riparto delle risorse del piano autobus regionale 2017-2019 le quali, si richiama, ammontano ad € 45.250.017,40. Le quote e gli importi risultanti da tale riparto, suddivisi per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda, sono stati pubblicati nella D.D. n. 642 del 19/12/2017 e nei relativi allegati. Nel provvedimento è anche illustrata nel dettaglio la metodologia adottata per operare il riparto che, come previsto dalla D.G.R. 40-5004/2017, è stato effettuato, per ogni bacino oggetto di contratto di servizio per il 50% secondo il criterio della vetustà del parco autobus MIV e per il 50% in misura proporzionale alla produzione di servizi.

La suddivisione delle risorse sui differenti contratti di servizio è illustrata in Figura

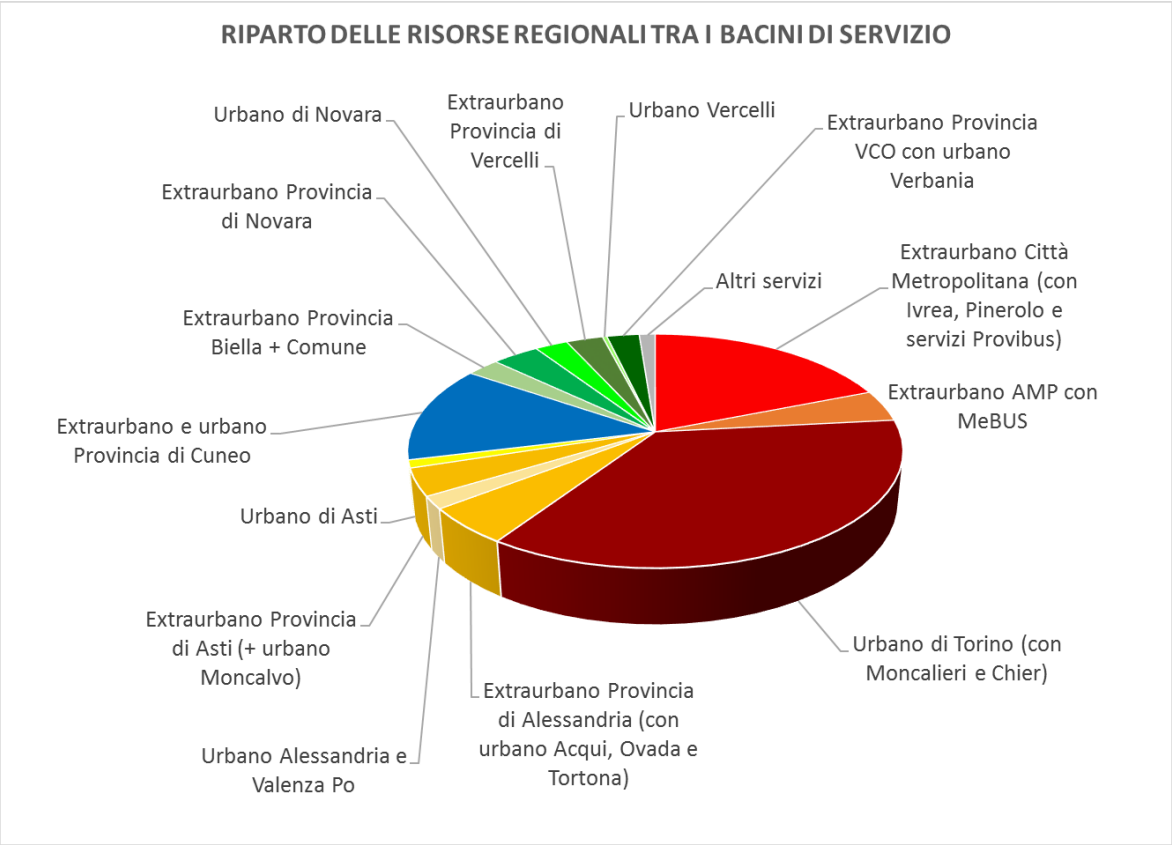


Figura 48 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio

A partire dal settembre 2018 la Regione ha incominciato a liquidare all'Agenzia le risorse destinate all'attuazione del piano autobus e questa ha progressivamente provveduto ad erogarle alle aziende richiedenti entro i limiti del riparto definito in precedenza e dopo aver verificato, per ognuno dei nuovi autobus acquistati, che fossero soddisfatti tutti requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d'immagine previsti dalla D.G.R. 40-5004/2017. Tra il dicembre 2018 e il dicembre 2019 sono state erogate alle aziende, a titolo di co-finanziamento nel limite del 50% dei costi effettivamente sostenuti risorse per complessivi Euro 20.539.937,25, per l'acquisto di n. 184 nuovi autobus.

Nel corso del 2020 si è provveduto alla liquidazione dei contributi di ulteriori n. 74 autobus, acquistati dalle Società GTT (56 bus), SUN (7), Autostradale (2), Autolinee Giachino (2), AMC di Casale (1), Arriva Italia (6), per complessivi Euro 8.908.864,61.
La somma complessivamente erogata dall'Agenzia per investimenti effettuati nel rinnovo delle flotte aziendali risultava pertanto alla fine del 2020 pari ad **Euro 29.448.801,86**, a fronte dell'acquisto di n. 258 nuovi autobus.

L'erogazione dei fondi del Piano Autobus Regionale 2017-2019 è proseguita nel corso del 2021 con la contribuzione di ulteriori n. 130 autobus, contribuiti per complessivi Euro 15.808.117,80.

Alla fine del 2021 nell'ambito del Piano bus 2017-2019 erano stati pertanto erogati Euro 45.256.919,66, a fronte dell'acquisto di n. 388 nuovi autobus.

Gli atti di liquidazione adottati dall'Agenzia per l'attuazione del Piano autobus sono schematicamente richiamati nella tabella seguente e nel sottostante grafico:

Tabella 42 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019

Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Numero di autobus contribuiti	Contributi erogati alle aziende
Lotto I	D.D. 629 del 06/12/2018	41	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	€ 1.884.590,84
Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	€ 2.166.005,84
Lotto VII	D.D. 757 del 11/12/2019	38	€ 4.720.350,00
Lotto VIII	D.D. 789 del 20/12/2019	26	€ 3.997.850,00
Lotto IX	D.D. 92 del 27/02/2020	24	€ 2.968.326,11
Lotto X	D.D. 242 del 30/04/2020	2	€ 246.869,25
Lotto XI	D.D. 428 del 15/07/2020	8	€ 944.969,25
Lotto XII	D.D. 430 del 15/07/2020	33	€ 4.039.200,00
Lotto XIII	D.D. 745 del 22/12/2020	7	€ 709.500,00
Lotto XIV	D.D. 224 del 12/02/2021	10	€ 867.440,00
Lotto XV	D.D. 388 del 15/07/2021	23	€ 2.339.330,00
Lotto XVI	D.D. 400 del 19/07/2021	27	€ 3.548.205,00
Lotto XVII	D.D. 529 del 17/09/2021	59	€ 7.674.291,12
Lotto XVIII	D.D. 754 del 14/12/2021	11	€ 1.378.851,68
	TOTALE	**388**	**€ 45.256.919,66**

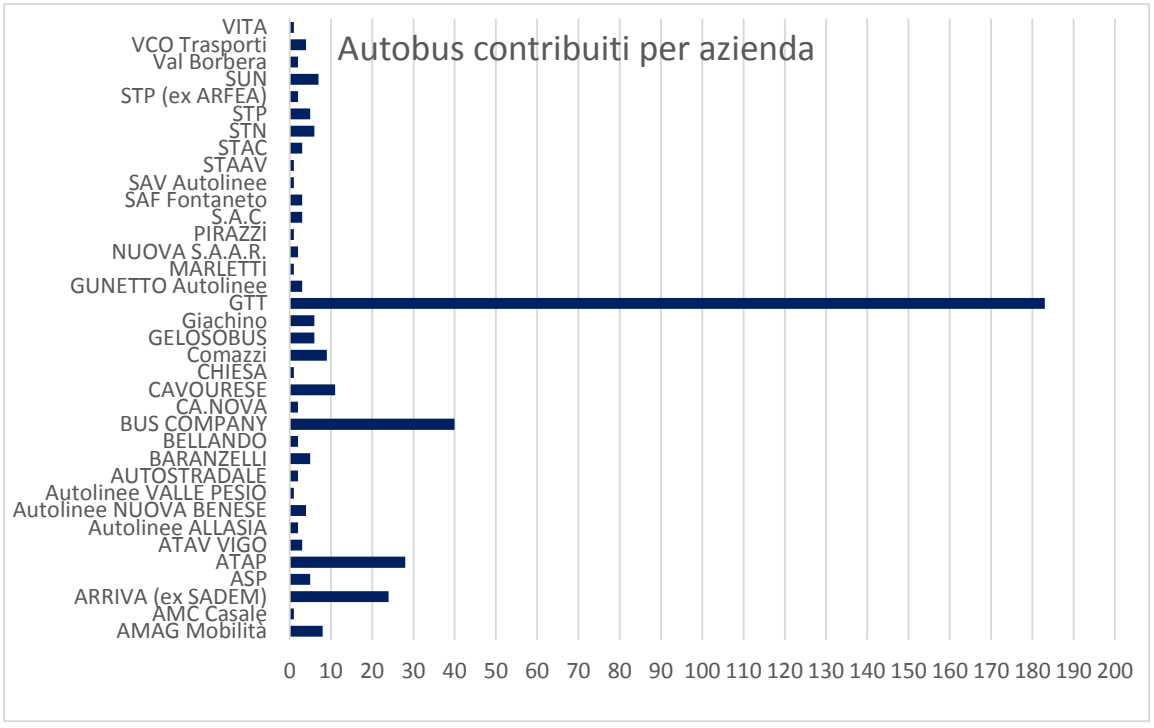


Figura 49 – Autobus contribuiti per azienda al 31 dicembre 2021

Le Società che hanno maggiormente beneficiato dei contributi sono anche quelle che effettuano le maggiori percorrenze, ossia GTT, Bus Company e Arriva Italia (ex Sadem). Occorre però anche evidenziare come alcune aziende, nonostante nel riparto effettuato dall'Agenzia fossero state loro assegnate risorse per la contribuzione, non hanno fatto investimenti, o li hanno effettuati ma hanno poi tardato a trasmettere la documentazione richiesta o a soddisfare i requisiti di amministrativi o di allestimento previsti dalla delibera regionale, in particolare per quanto riguarda l'installazione degli apparati contapasseggeri, che sono stati resi obbligatori in attuazione del Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016.

Nel corso del primo semestre 2021 l'Agenzia ha portato avanti l'attuazione del Piano autobus Regionale 2017-2019 attraverso le verifiche dei requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d'immagine degli autobus progressivamente immatricolati dalle aziende TPL, mentre l'erogazione delle risorse alle aziende ha avuto un rallentamento dovuto ai mancati trasferimenti dei fondi da parte della Regione. I contributi dovuti alle aziende sono stati liquidati con le D.D. nn. 388 e 400 del luglio 2021 e, a partire dall'autunno, con le D.D. n. 529 del settembre 2021 e n. 754 del dicembre 2021.

In considerazione del termine del 30 luglio 2021 fissato dal ministero per l'utilizzo dei fondi ex D.M. 25/2017 (vincolati ad acquisti tramite piattaforma CONSIP), preso atto di quanto stabilito dalla Regione Piemonte con la D.G.R. 5-3064 del 9 aprile 2021 e, in particolare, dell'innalzamento dal 50% al 60% della percentuale di co-finanziamento prevista per le aziende che avessero fatto ricorso a tale forma di contribuzione l'Agenzia, avendo già in precedenza fissato al 30 novembre 2020 il termine ultimo per le aziende per la comunicazione degli ordini di nuovi autobus effettuati tramite la piattaforma, ha poi richiesto a quelle tra loro che avevano operato acquisti fino al tetto delle risorse loro assegnate l'eventuale disponibilità a procedere ad ulteriori ordini, ed ha poi provveduto ad autorizzare l'effettuazione di ulteriori acquisti di materiale rotabile, oltre i limiti di spesa già stabiliti in precedenza, fino ad esaurimento della disponibilità regionale di risorse ex D.M. 25/2017 fissata, come illustrato in precedenza, ad **Euro 10.452.200,64**.

La Regione Piemonte, con D.G.R. 5-2912 del 26 febbraio 2021 ha approvato il programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma per gli anni 2019-2023, destinandovi preliminarmente, nel triennio 2021-2023, **Euro 111.909.965,03** derivanti per:

- **Euro 24.000.000,00** dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), periodo 2014-2020, per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;
- **Euro 36.000.000,00** dal Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del MATTM;
- **Euro 4.515.634,03** dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 - annualità 2022-2023;
- **Euro 47.394.331,00** dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360 - annualità 2019-2023.

Visti i contenuti del provvedimento, l'Agenzia ha predisposto i principali elementi per porre in atto la prevista ripartizione delle risorse tra le aziende, ma ha anche redatto un documento in cui ha elencato tutte le questioni lasciate aperte dalla Delibera ed evidenziato tutti i contenuti che presentano equivocità o contraddizioni. Ha altresì elaborato un analogo documento in cui ha dato evidenza di tutte le problematiche presentate dalla bozza di convenzione propostale dalla Regione per regolare i rispettivi ambiti di competenza nella gestione e attuazione del piano.

Chiarita la propria posizione, su espressa richiesta proveniente dall'Assessorato, l'Agenzia ha pubblicato il riparto delle risorse del Piano Autobus Regionale 2019-2023, distintamente per ogni fonte di contribuzione, come segue:

- Con D.D. n. 491 del 03/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione le risorse dep Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017 per complessivi **Euro 24.000.000,00**;
- Con D.D. n. 494 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione le risorse del Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al Decreto RINDEC-2019-207 del 27/12/2019 del MATTM, per complessivi **Euro 36.000.000,00**;
- Con D.D. n. 495 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione i fondi assegnati alla Regione Piemonte con Decreto Ministeriale MIT n. 223 del 29 maggio 2020\ annualità 2022-2023, per complessivi **Euro 4.515.634,03**;
- Con D.D. n. 496 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione i fondi del Decreto Interministeriale n. 81 del 14 febbraio 2020, di attuazione del piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) ex DPCM n. 1360 del 24 aprile 2019. Annualità 2019-2023, per complessivi **Euro 47.394.331,00**;

Con D.D. n. 3372/A1811B del 17/11/2021 e Atti di liquidazione n. 12322 e 12324 del 17/11/2021 la Regione ha emesso il provvedimento di liquidazione di ulteriori Euro 5 milioni all'Agenzia in attuazione della D.G.R. 40-5004/2017, in considerazione del fatto che l'Ente con le D.D. n. 224, 388, 400 e 529/2021 aveva liquidato alle aziende quasi tutte le risorse messe a sua disposizione e manteneva una disponibilità di poche centinaia di migliaia di Euro, di gran lunga inferiore alla soglia dei 5 milioni di Euro sotto la quale la Convenzione Regione/AMP prevedeva da parte l'erogazione di una ulteriore quota di risorse;

Tuttavia, ai provvedimenti di liquidazione non ha fatto seguito, nel corso del 2021, l'effettiva erogazione delle risorse.

Alla fine dell'anno l'Agenzia, con la D.D. 754 del 14/12/2021, ha provveduto ad erogare alle aziende le ultime risorse disponibili, integrandole anche con Euro 623.102,66 residue del Piano autobus 2011 e ancora nella sua disponibilità, con cui ha contribuito complessivamente n. 11 autobus.

Non disponendo di alcuna ulteriore capacità di spesa sul piano autobus 2017-2019 per il completo esaurimento dei fondi che le erano stati liquidati, nonché di quasi tutti i circa 700.000 euro residui del Piano autobus 2011, l'Agenzia ha comunque provveduto ad impegnare, con la D.D n. 845 del 30/12/2021 Euro 1.014.219,00 per la contribuzione di ulteriori n. 9 nuovi autobus, per i quali risultavano concluse o pressoché concluse le verifiche amministrative, tecniche, di allestimento e dì immagine previste dalla D.G.R. 40-5004/2017.

Con la D.G.R. 78-4445 del 22/12/2021 la Regione, preso atto che la gestione del nuovo Piano Autobus 2019-2023, così come delineata dalla D.G.R. 5-2912 del 26/02/2021 presentava alcuni aspetti di parziale incompatibilità con le regole di gestione e rendicontazione previste dalle varie fonti di finanziamento statali ed europee, ne ha parzialmente modificato e integrato il contenuto, elevando per altro l'ammontare delle risorse disponibili ad **Euro 114.002.031,15**.

Con D.D.R. 3945/A1811B/2021 la Regione ha poi preso atto dei riparti effettuati dall'Agenzia e ne ha pubblicato una versione aggiornata secondo quanto indicato dalla nuova D.G.R. 78-4445/2021, escludendo fin dall'origine dalla ripartizione le aziende subaffidatarie e tenendo conto dell'intera somma messa a disposizione delle aziende, elevata ad **Euro 114.002.031,15** in considerazione dell'indicazione recepita dal Ministero di gestire su base triennale (e non biennale) i fondi ex D.M. n. 223 del 29/05/2020 a valere sulle annualità successive al 2021.

Per quanto riguarda il ruolo che l'Agenzia assumerà nella gestione del nuovo Piano Autobus 2019-2023, la nuova D.G.R. 78-4445 del 22/12/2021, diversamente dalle precedenti D.G.R. 40-5004/2017 (Piano bus 2017-2019) e D.G.R. 5-2912/2021 non prevede che venga stipulata tra Regione ed AMP una Convenzione, ma che l'Agenzia gestisca i piani attuativi di investimento della regione secondo modalità

definite da un apposito disciplinare predisposto a cura della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica.

L'Agenzia è pertanto in attesa di poter visionare la bozza del previsto disciplinare in modo che il suo ruolo nella gestione del nuovo Piano autobus venga chiarito, fermo restando che la Regione Piemonte dovrà assumersi precisi obblighi in merito al puntuale versamento delle risorse necessarie, anche in considerazione del fatto che i "Criteri Generali" approvati con la D.G.R. 78-4445/2021 prevedono l'erogazione delle risorse alle aziende, nella misura dell'80% prima che venga completato il pagamento delle fatture d'acquisto. La Regione dovrà inoltre gestire con i ministeri competenti la rendicontazione delle spese come previsto dalle diverse fonti di finanziamento.

5.10.3. Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte

La DGR 40-5004/2017, al fine di non penalizzare quelle aziende che avevano provveduto al rinnovo del proprio materiale rotabile anche in assenza di un piano regionale dedicato, ha previsto la possibilità di cofinanziamento anche per le spese sostenute a fronte dei contratti d'acquisto di nuovi autobus stipulati a partire dal 1° gennaio 2015.

Parte delle richieste di contribuzione hanno pertanto riguardato autobus che erano già circolanti anche da 2-3 anni. L'anno di immatricolazione dei veicoli oggetto di co-finanziamento è riportato in Figura, nella quale si evidenzia anche se si tratta di autobus di tipologia "urbano/suburbano" o "interurbano".

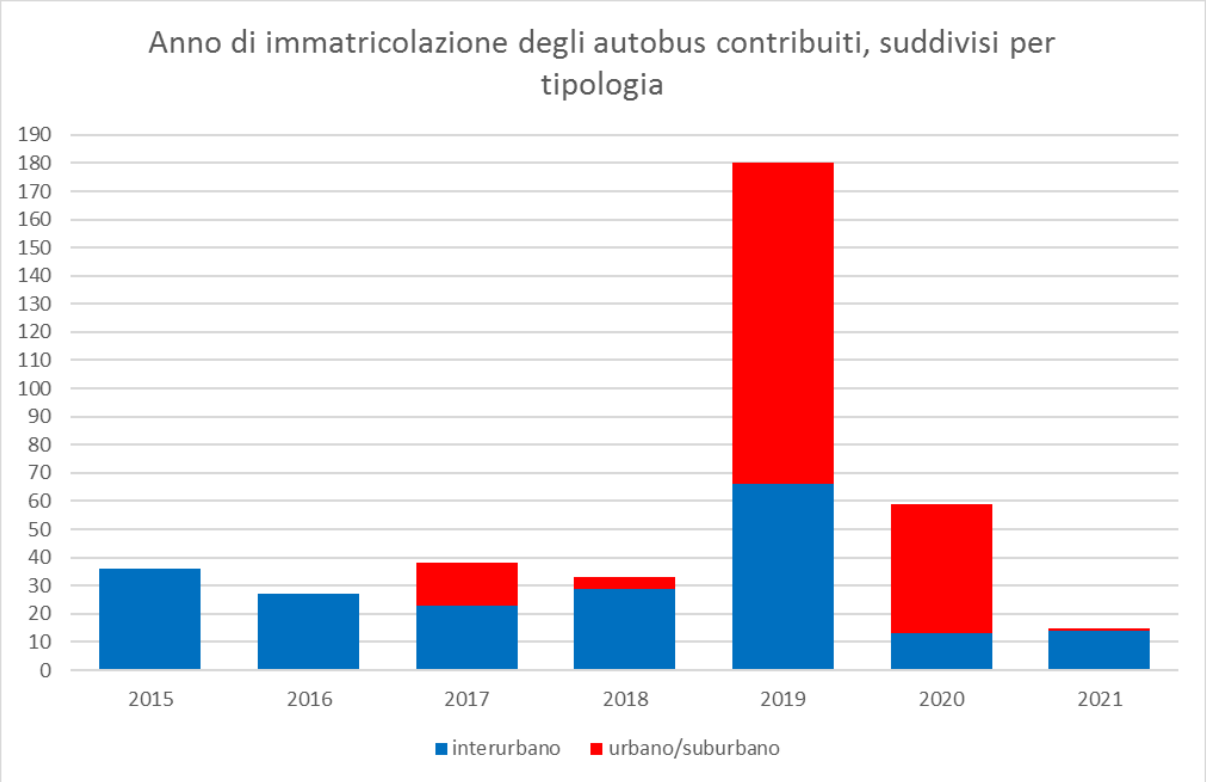


Figura 50 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia

In generale, anche le aziende che si sono fatte contribuire autobus già acquistati in precedenza hanno comunque utilizzato le risorse trasferite per procedere all'acquisto di ulteriori nuovi veicoli, per cui la scelta di estendere il piano autobus anche ai mezzi già circolanti non ha avuto effetti negativi sul rinnovo del materiale rotabile TPL della regione.

Occorre evidenziare inoltre che le aziende hanno effettuato, in molti casi, investimenti in proprio anche in eccedenza rispetto alle risorse loro assegnate e, in particolare, le Società Bus Company e Sadem

hanno acquistato rispettivamente n. 33 e n. 36 autobus in più rispetto a quelli già contribuiti o di prossima contribuzione.

Tali autobus sono destinati a ricevere il contributo regionale nell'ambito del nuovo Piano autobus 2019-2023.

L'età media della flotta MIV, composta da 2660 autobus (esclusi quelli impiegati per l'effettuazione di alcuni servizi di singoli comuni o di comunità montane), è passata da **11,9 anni** al 31/12/2018 a **11,1 anni** al 31/12/2019. L'effetto del Piano autobus sull'età del parco non può quindi che valutarsi positivamente, in quanto nell'arco di un anno l'età media della flotta è scesa di circa 9 mesi. Tuttavia occorre sottolineare che il valore di 11,9 anni risulta ancora molto elevato in quanto, tenuto conto della vita utile dei mezzi TPL, e dei parametri previsti dai contratti di esercizio, l'età media del parco veicolare dovrebbe mantenersi non superiore ai 9 anni.

inoltre, l'età media è ritornata pari a circa 11,1 anni alla fine del 2021 anche grazie alla sostituzione di numerosi autobus obsoleti con veicoli usati, ma comunque significativamente più giovani.

L'età media era invece leggermente risalita nel 2020, soprattutto per l'incertezza causata dalla pandemia da Covid-19.

La mancata riduzione dell'età media tra il 2019 e il 2021 può essere imputata principalmente a n. 4 fattori:

1) L'incertezza dovuta alla situazione emergenziale dovuta alla pandemia da Covid-19 ha ridotto drasticamente il numero di spostamenti individuali e, in particolare, gli utenti TPL, e ha spinto le aziende a rinviare gli investimenti non urgenti;
2) le aziende più grandi, non avendo più la possibilità di operare acquisti sul Paino autobus 2017-2019, hanno preferito attendere che fossero espressi i criteri per la contribuzione e gestione degli acquisti nell'ambito del nuovo piano autobus;
3) I ritardi nel versamento dei fondi del piano autobus 2017-2019 all'Agenzia ha spinto molte aziende, ancora in attesa della contribuzione di autobus già acquistati, a differire l'acquisizione di ulteriori nuovi mezzi;
4) il regime di proroga degli affidamenti con imposizione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007 in conseguenza dello stato di emergenza da Covid-19, esteso da ultimo alla fine del 2021 fino al 31/12/2023 per la maggior parte dei contratti di servizio, ha anche limitato la propensione delle aziende ad investire, dal momento che la scadenza ravvicinata della concessione profila tempi stretti per l'ammortamento degli investimenti.

L'evoluzione della flotta dal punto di vista della classe Euro di motorizzazione è raffigurata in Figura

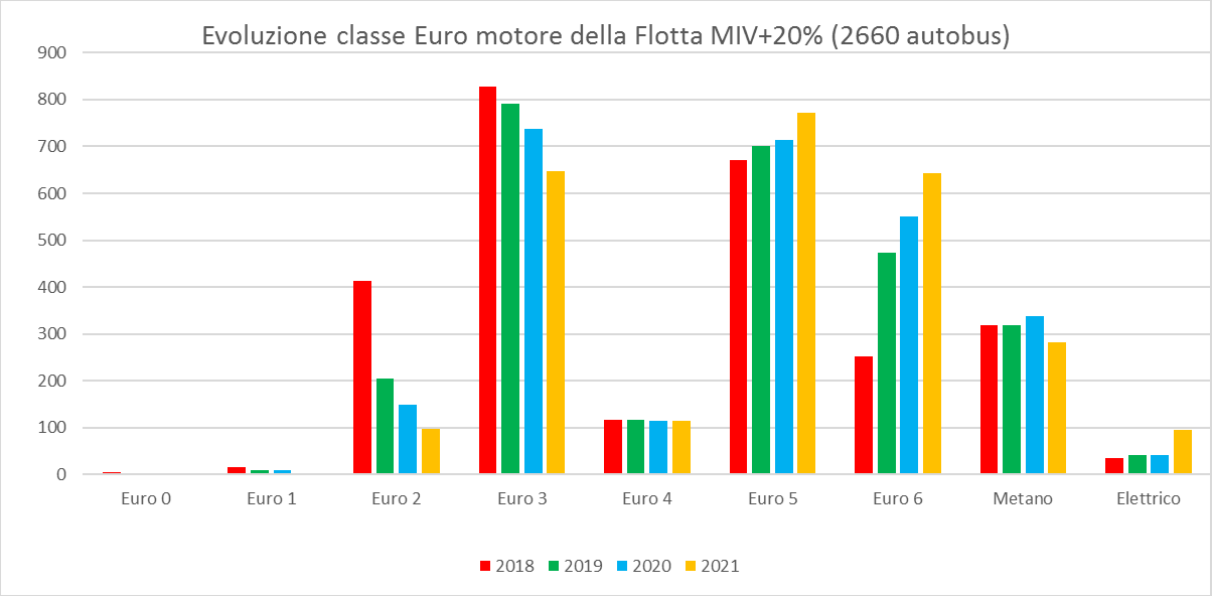


Figura 51 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2021

Si nota in particolare che il numero di autobus con motore diesel Euro 2 si è dimezzato tra il 2018 e il 2019 e si è ulteriormente dimezzato tra il 2019 e il 2021, mentre gli autobus con motorizzazione Euro 6 sono passati da 253 a 642 (+253%). Una parte dell'effetto di ringiovanimento della flotta, per quanto riguarda i servizi urbani, è dovuto al fatto che GTT ha proceduto al subaffidamento di alcune linee secondarie e le aziende che si sono aggiudicate la gara utilizzano oggi per la loro gestione autobus nuovi o comunque con motorizzazione non inferiore a Euro 5.

La significativa riduzione del numero degli autobus a metano tra il 2018 e il 2021 è invece dovuta al fatto che la flotta metano GTT è ormai obsoleta, e nel 20129 comprendeva ancora ~~con~~ oltre 130 autobus, di cui circa 40 snodati, immatricolati prima del 2004. Al riguardo, occorre anche tener conto del fatto che i motori adattati per funzionare a metano hanno una vita utile inferiore rispetto ai motori diesel tradizionali, a differenza dei veicoli elettrici che invece hanno una durata superiore, generalmente stimata di almeno 20 anni. La Società GTT ha in ogni caso acquistato 48 nuovi autobus a metano 12m tra la fine del 2019 e il 2020, mentre nel 2021 molti dei nuovi autobus elettrici sono stati inseriti nella flotta in sostituzione di quelli a metano.

I grafici sottostanti danno evidenza dei progressi della flotta autobus in campo ambientale.

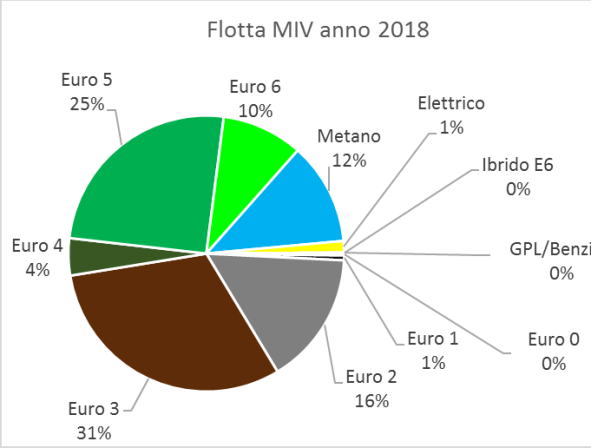


Figura 52 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018

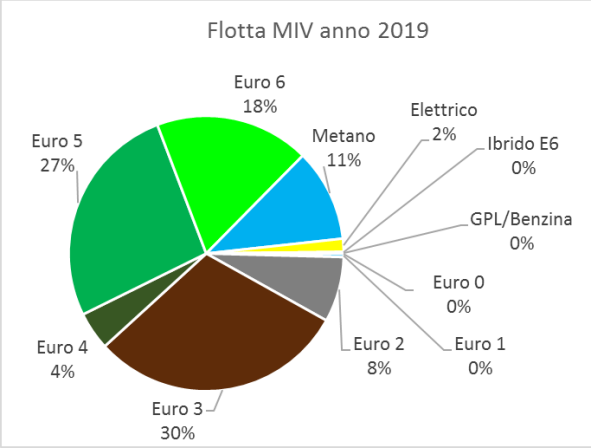


Figura 53 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019

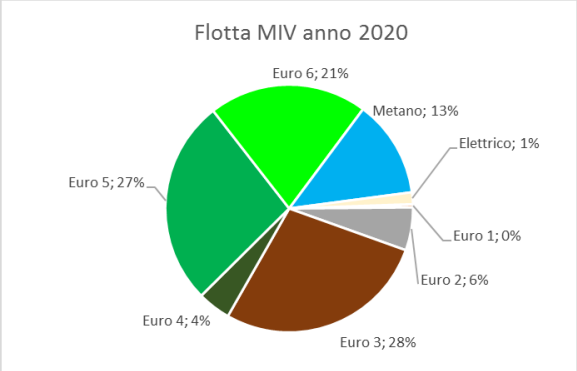


Figura 54-- Flotta MIV per classe Euro nel 2020

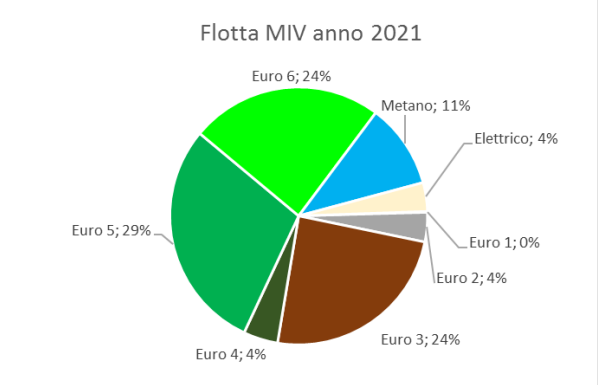


Figura 55 - Flotta MIV per classe Euro nel 2021

Nella figura seguente il parco autobus MIV al 31/12/2018 è confrontato con quelli al 31/12/2019, al 31/12/2020 e al 31/12/2021 sulla base dell'età degli autobus: è evidente in particolare dal numero di veicoli di meno di un anno d'età, che tra il 2018 e il 2019 passa da un valore di poche decine a 221, quale sia stato l'effetto positivo sulla composizione della flotta del nuovo piano autobus regionale. Il numero di autobus che sono stati immatricolati nel 2018 è comunque basso in maniera anomala e può essere indicativo del fatto che le aziende hanno atteso di conoscere gli aspetti attuativi del piano, e in particolare il riparto delle risorse, pubblicato alla fine del 2017, ma le procedure di acquisto e successiva consegna e immatricolazione degli autobus hanno richiesto comunque all'incirca un anno di tempo. Nel 2020 i nuovi acquisti procedono a ritmo più lento, anche a causa dell'incertezza generata dall'emergenza sanitaria da Covid-10. In ogni caso, il numero di autobus con oltre 20 anni d'età risulta in progressivo aumento.

Nel 2021 gli autobus nuovi sono tornati a crescere rispetto al 2020. Gli autobus tra i 15 e i 20 anni sono diminuiti in modo significativo rispetto agli anni precedenti, mentre quelli con più di 20 anni sono significativamente aumentati. Questo dato segnala il disagio di alcune realtà più piccole, che non riescono a sostenere gli investimenti per il rinnovo del proprio parco rotabile.

Il fatto che almeno una parte delle realtà più piccole manifestano segni di crisi emerge anche dalla progressiva riduzione dei vettori TPL operanti in Piemonte, a seguito di procedure di fusioni e acquisizioni tra le aziende. Ciò vale in particolare per quelle aziende operanti su territori vasti e poco densamente popolati, che operano pertanto con bacini d'utenza ridotti.

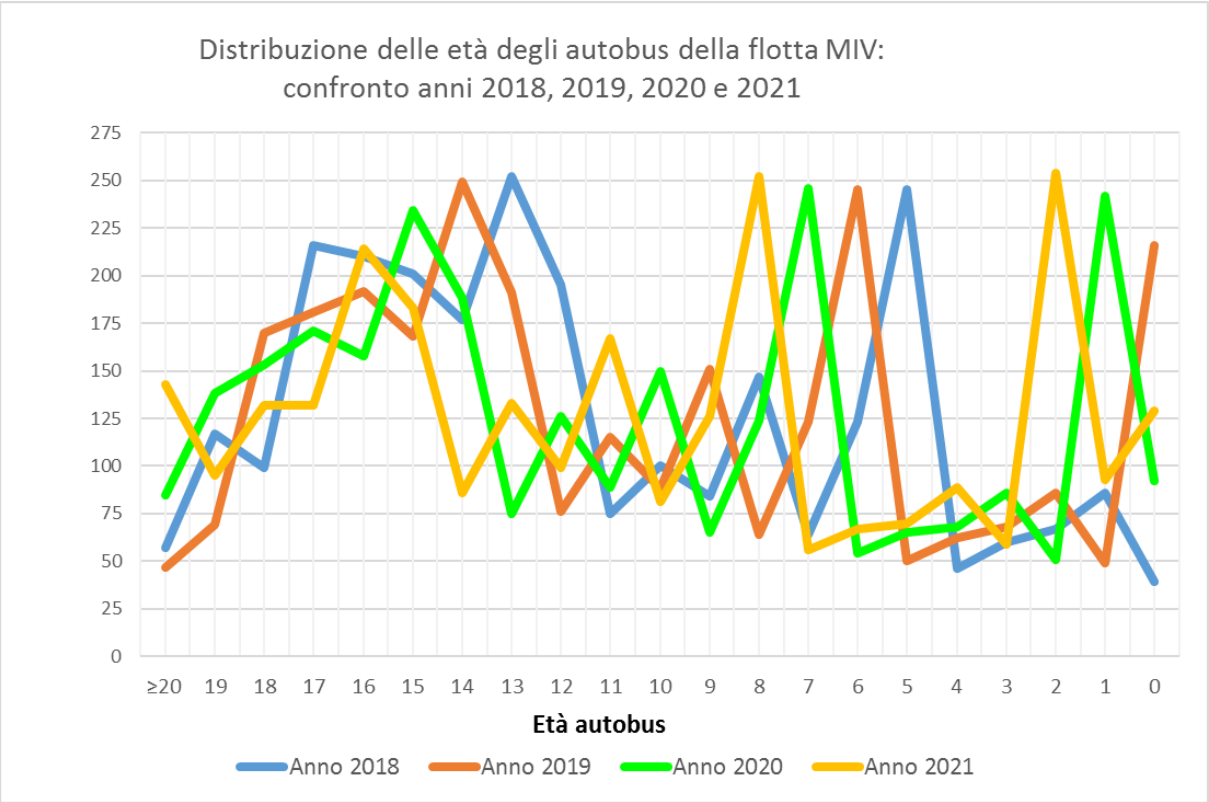


Figura 56 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 - 2021

Infine si riporta l'età media calcolata, per gli anni 2018, 2019 e 2020 sui Bacini di servizio relativi ambiti territoriali. Per "Altri servizi urbani CMT" s'intendono i servizi urbani di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea, Pinerolo e Settimo Torinese; per "Urbani prov. Cuneo" i servizi urbani delle città di Cuneo, Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo, Savigliano; infine, nell'ambito del servizio di trasporto pubblico "Extraurbano Alessandria" sono compresi anche i servizi urbani di Acqui Terme, Ovada e Tortona.

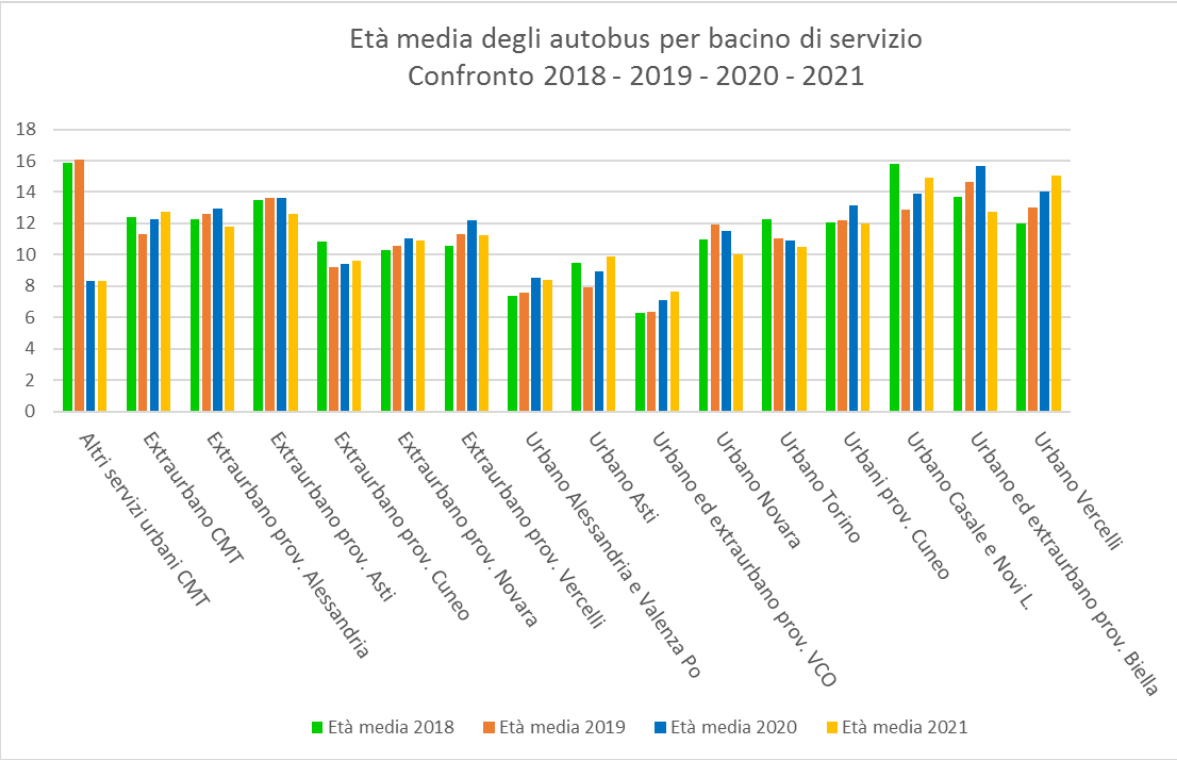


Figura 57 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 - 2021

Nel corso del 2020, a causa dell'emergenza sanitaria Covid-19 gli acquisti di nuovi veicoli da parte delle aziende TPL, com'era da attendersi, hanno subito un forte rallentamento. In ogni caso, gli autobus nuovi di fabbrica immatricolati in corso d'anno (quasi tutti a gennaio 2020) sono n. 48, di cui n. 26 della Società GTT e n. 16 della Società SADEM.

L'età media dell'intera flotta MIV+20% scende da 11,86 a 11,13 anni tra il 2018 e il 2019, per poi risalire a 11,36 nel 2020.

5.10.4. Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta

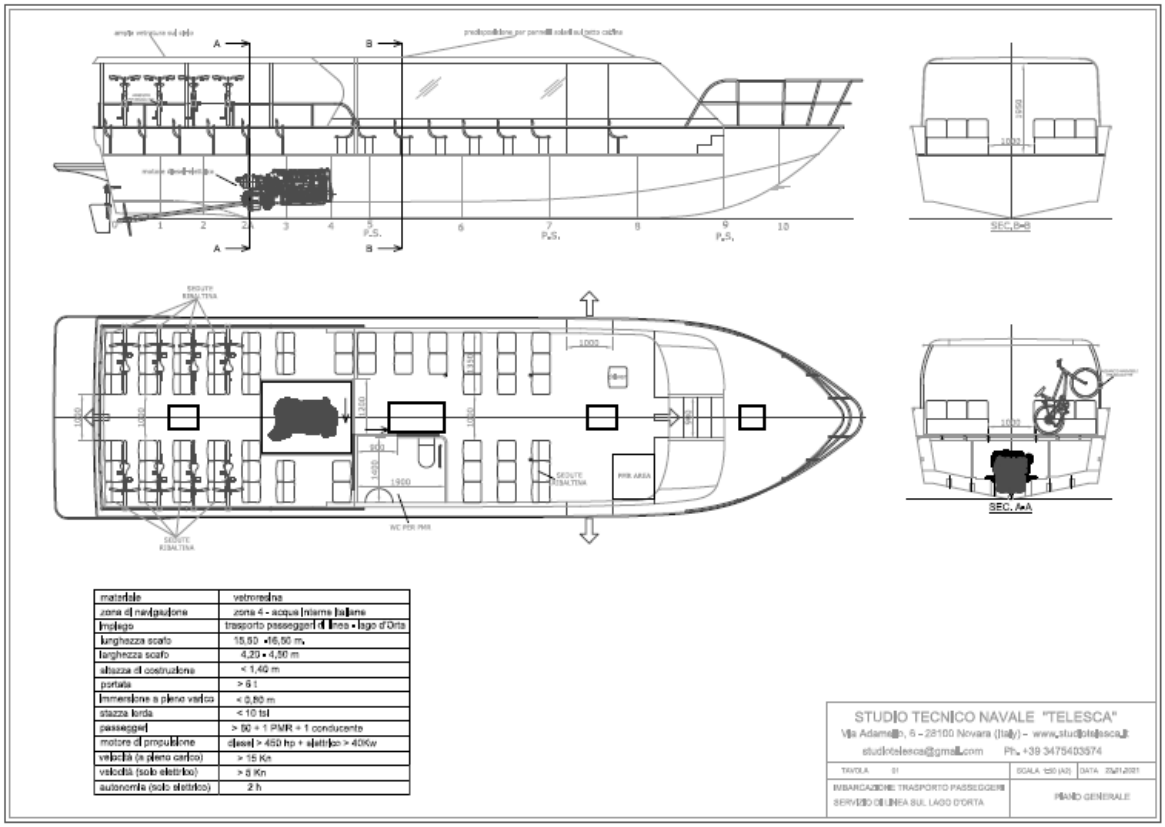
Si sta procedendo alla progettazione a successivo acquisto di una nuova imbarcazione, tramite l'utilizzo di fondi ministeriali ex L. 232/2016 e dell'Agenzia. Tale investimento permetterà di avere un servizio più efficiente, sostenibile, veloce ed attrattivo per l'utenza.

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

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

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

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



materiale	vetroresina
zona di navigazione	zona 4 - acque interne italiane
impiego	trasporto passeggeri nel tratto Pesa - lago d'Orta
lunghezza scafo	15,80 - 16,50 m.
larghezza scafo	4,20 - 4,50 m
altezza di costruzione	< 1,40 m
portata	> 8 t
immersione a pieno carico	< 0,80 m
stazza lorda	< 10 tsl
passeggeri	> 80 + 1 PMR + 1 conducente
motore di propulsione	diesel > 450 hp + elettrico > 40Kw
velocità (a pieno carico)	> 15 Kn
velocità (solo elettrico)	> 8 Kn
autonomia (solo elettrico)	2 h

Figura 58 – Piano generale progetto nuova imbarcazione

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

Si prevede di mettere in esercizio la nuova imbarcazione entro il secondo semestre del 2023.

Tali attività sono previste nel PEG 2021 all'obiettivo **1.V - Programma degli investimenti** e in particolare all'**Attività 2** - Programma degli investimenti per imbarcazioni navigazione acque interne.

6. *Il sistema tariffario e la comunicazione ai cittadini*

6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata

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

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

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

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

Il valore del TIP ha visto un modesto incremento tra il 2014 e il 2016 che, se applicato, avrebbe comportato un incremento solo nelle fasce tariffarie superiori e negli abbonamenti di lunga durata.

Nel 2017 e nel 2018, invece, l'incremento del TIP è stato invece più consistente e pertanto l'applicazione cumulata del TIP tra il 2015 e il 2019 ha prodotto un adeguamento del 2,82%. L'effetto di detta applicazione sull'intera gamma tariffaria, prevista dalla D.G.R. 13-6608, ha comportato un aumento medio delle tariffe del 2,86% con un minimo dello 0% e un massimo del 5,26% sui singoli importi per effetto degli arrotondamenti. Con Deliberazione n. 34 del 17/09/2019 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha proposto all'Assemblea consortile l'approvazione di questo primo adeguamento tariffario all'inflazione programmata. La proposta di adeguamento è stata approvata dall'Assemblea consortile con Deliberazione n. 6 del 23/10/2019 ed è entrata in vigore il 1 dicembre 2019.

Nel corso del 2020 e del 2021 AMP ha proseguito a monitorare l'andamento dell'inflazione programmata. Con Deliberazione n. 2 del 31 gennaio 2020, il Consiglio d'Amministrazione ha approvato la proposta all'Assemblea per l'applicazione dell'adeguamento automatico all'inflazione programmata ex. D.G.R. 13-6608 del 04/11/2013 per l'anno 2020 nella misura dell'1,2%. Tale adeguamento non è stato portato all'approvazione dell'Assemblea, tenendo conto della fase pandemica in atto.

Nel corso del 2021 un nuovo adeguamento è stato proposto all'Assemblea dal CdA con Deliberazione n. 6 del 28/06/2021 e successivamente approvato con Deliberazione dell'Assemblea n. 6 del 20/07/2021 a far data dal 1 gennaio 2022. Esso ha comportato un aumento medio percentuale delle tariffe pari all'1,51% rispetto a quanto in vigore dal 1 dicembre 2019 con un minimo dello 0% e un massimo del 6,67%.

6.2. Biglietto integrato metropolitano

6.2.1. Caratteristiche

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

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

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



Figura 59 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

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

6.2.2. Rendicontazione delle vendite

Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di dicembre 2021 sono stati venduti 2 milioni 977 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 8 milioni 11 mila IVA inclusa. La somma di € 528.308 IVA inclusa stanziata a ripiano per i minori ricavi conseguenti all'integrazione ha garantito una copertura finanziaria dell'iniziativa fino a tutto giugno 2015. Preso atto dell'aumento della domanda complessiva sui servizi ferroviari in ambito metropolitano superiore al 10%, il biglietto integrato è risultato essere in grado di auto-sostenersi senza ripiano da parte degli Enti a partire da luglio 2015.

I grafici sotto riportati mostrano l'andamento delle vendite mese per mese.

Tabella 43 - Vendite Biglietto Integrato

Riepilogo per anno	Biglietti venduti per tipologia e per mese			
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE BIGLIETTI VENDUTI
2013 (da ottobre)	1.712	20.806	18.369	40.887
2014	11.368	191.501	146.639	349.508
2015	16.639	244.529	171.989	433.157
2016	18.925	256.766	166.353	442.044
2017	20.096	270.655	170.736	461.487
2018	21.114	258.668	167.043	446.825
2019	20.861	243.488	170.992	435.341
2020	5.973	83.021	54.945	143.939
2021	14.652	134.883	74.478	224.013

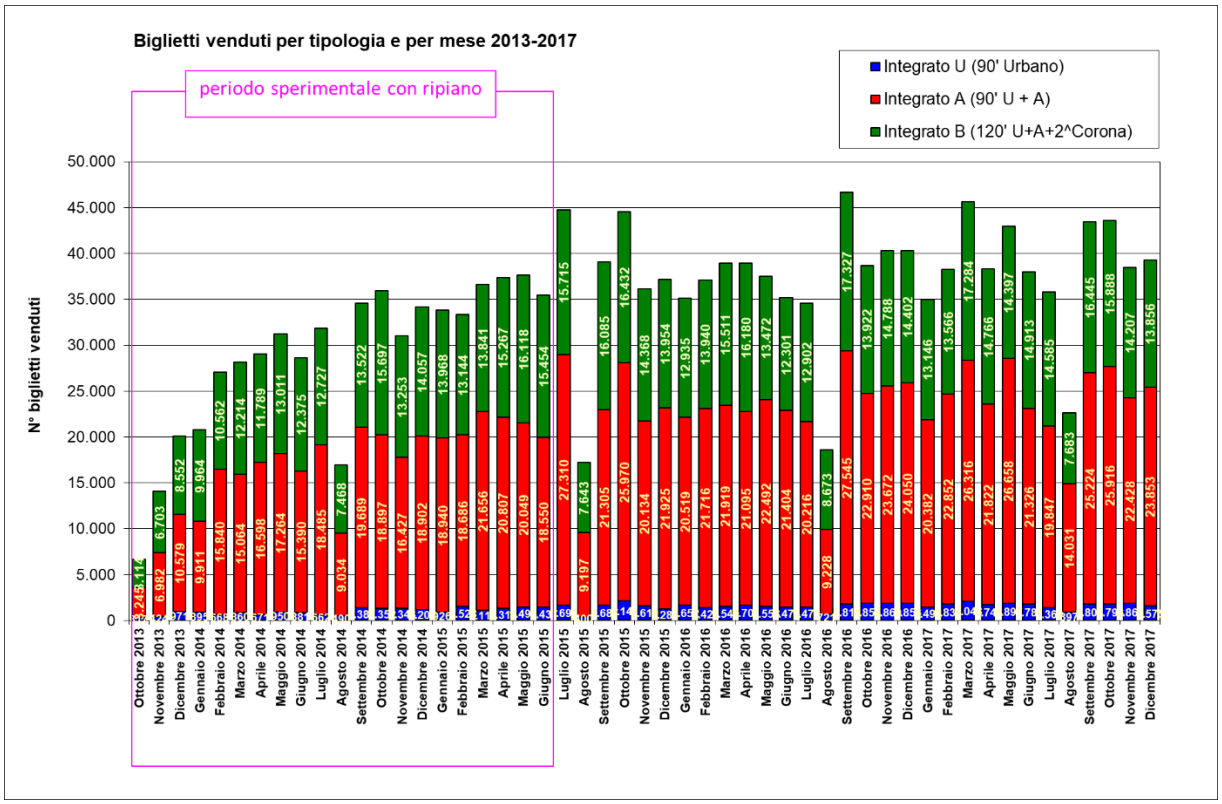


Figura 60 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2017

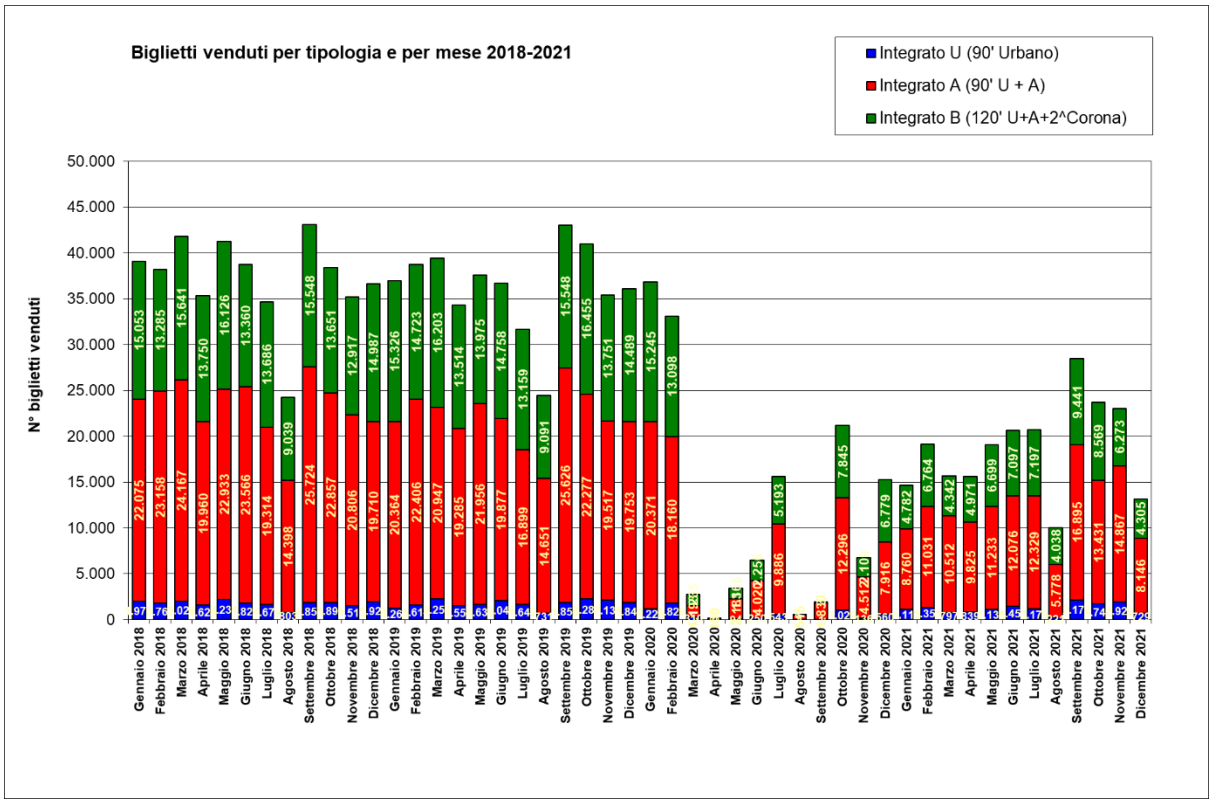


Figura 61 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2018-2021

I dati di vendita del 2020 riflettono la forte contrazione nell'uso del trasporto pubblico a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19. Tale riduzione ha portato ad un calo del 63% nei ricavi di vendita dei biglietti integrati rispetto al 2019. Il 2021 ha segnato una ripresa del 41% rispetto al 2020. I dati di vendita del 2021, confrontati alla media 2018-2019 segnano un calo del 48%.

6.2.3. Passaggio al supporto elettronico

A seguito dell'entrata a regime del sistema di validazione elettronica sulla rete urbana e suburbana di GTT, si è reso necessario migrare il BIM dal supporto cartaceo con banda magnetica a quello elettronico.

Il percorso di aggiornamento tecnologico del supporto è iniziato nel 2018 con l'avvio di una fase di interlocuzione con 5T e le Aziende esercenti (GTT, Trenitalia, EXTRA.TO) per individuare la migliore tecnologia disponibile al fine di migrare su bigliettazione elettronica il biglietto integrato metropolitano.

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

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

- adeguare il livello tariffario del Biglietto Integrato A al prezzo di € 2,70 confermando la validità temporale a 100 minuti dalla prima validazione;
- adeguare il livello tariffario del Biglietto Integrato B al prezzo di € 3,20 confermando la validità temporale a 120 minuti dalla prima validazione;
- introdurre un Biglietto Integrato A multicorse al prezzo di € 15,00 valido per 6 corse con la medesima validità temporale del biglietto singolo (100 minuti dalla prima validazione);

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

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

BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

MODIFICA DELLA GAMMA E PASSAGGIO AL SUPPORTO CHIP ON PAPER



Il biglietto integrato è stato trasferito su supporto *chip-on-paper* a partire dal 1 gennaio 2022, contestualmente all'applicazione dei sopra citati livelli tariffari per i biglietti singoli a tempo. Il biglietto multicorse non è stato introdotto.

6.3. Sperimentazioni tariffarie regionali

6.3.1. Progetto BIPforMaaS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In particolare un punto dibattuto, dove si sono presentate visioni differenti, è l'utilizzo del QR code passivo per la validazione a bordo mezzo. A seconda della soluzione proposta si possono avere impatti diversi sul sistema, dall'esperienza utente fino all'implementazione tecnica della soluzione scelta. Un altro punto dove si sono analizzati diversi scenari è quello legato alle modalità di vendita dei titoli, che possono essere più o meno "spostate" verso la piattaforma SmartBIP o verso i sistemi aziendali.

A fine percorso è stato previsto un documento, per ognuno dei due tavoli, conclusivo e riepilogativo del lavoro svolto.
Le aziende hanno richiesto, tramite le loro associazioni di categoria, la possibilità di poter eventualmente presentare una proposta di soluzione tecnica alternativa a quella discussa nei tavoli.

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

Negli ultimi mesi del 2021 le stesse parti coinvolte in questi progetti hanno collaborato alla presentazione, da parte della Città di Torino, della Manifestazione di interesse a entrare a far parte dei primi tre progetti pilota di servizi MaaS for Italy.
Il MaaS rientra nella Misura 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nella cui attuazione sono impegnati il Ministero per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD) – Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS).
Anche l'Agenzia ha quindi partecipato a più incontri sul tema come possibile supporto, ma senza un significativo coinvolgimento in ulteriori attività rispetto a quanto già svolto in precedenza.

6.4. Iniziative tariffarie specifiche

6.4.1. Abbonamento scontato Trenitalia under 26

Con D.G.R. n. 61-4534 del 29/12/2016 la Regione Piemonte ha deliberato di autorizzare la sperimentazione di nuove tariffe ferroviarie regionali a favore degli utenti under 26 residenti in regione, stanziando a favore dell'Agenzia risorse economiche pari a 350.000 euro a copertura dei mancati introiti per Trenitalia.

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

Essendo ancora disponibile una frazione consistente delle risorse regionali Trenitalia ha applicato detta agevolazione anche nell'annualità 2021.

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente.

Tabella 44 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 al 2021

ABBONAMENTO 40/13 UNDER 26 SMARTCARD	QUANTITÀ	SCONTO DA COMPENSARE (IVA inclusa)
DA OTTOBRE A DICEMBRE 2017	**40**	**€ 2.615,50**
1° QUADRIMESTRE 2018	11	€ 546,50
2° QUADRIMESTRE 2018	22	€ 1.141,50
3° QUADRIMESTRE 2018	276	€ 14.618,00
TOTALE ANNO 2018	**309**	**€ 16.306,00**
1°,2°,3° QUADRIMESTRE 2019	369	€ 20.138,85
TOTALE DA OTT 2017 AL 2019	**718**	**€ 39.060,35**
TOTALE 1 GEN – 31 DIC 2020	46	€ 2.493,50
TOTALE DA OTT 2017 AL 2020	**764**	**41.553,85**
TOTALE 1 GEN – 31 DIC 2021	65	3.883,50
TOTALE DA OTT 2017 AL 2021	**829**	**45.437,35**

6.4.2. Libero accesso sui servizi di TPL verso i centri vaccinali

la Regione ha chiesto alle Imprese di consentire il libero accesso sui Servizi di TPL di rispettiva competenza agli Utenti in possesso di regolare prenotazione vaccinale da esibire al Personale preposto per il controllo per i viaggi di andata e ritorno verso il centro vaccinale di riferimento.

L'iniziativa si è posta fra le azioni finalizzate alla necessità comune di contribuire a ridurre la diffusione dell'epidemia e del ruolo chiave che il TPL ha ricoperto nel raggiungimento di tale obiettivo.

6.4.3. Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca

Grazie al particolare finanziamento regionale anche nel 2021 è proseguita la vendita della Carta Tutto Treno e la relativa contribuzione economica da parte dell'Agenzia, nonché l'estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca.

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

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

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

L'accordo innanzi citato prevede altresì che gli utenti possessori di abbonamenti mensili FB ed IC possano viaggiare sui treni regionali nell'ambito dei confini tariffari (comprese le estensioni tariffarie) della regione Piemonte e da questa verso le regioni limitrofe, acquistando l'abbonamento mensile FB ed IC con "estensione regionale", previa corresponsione di un incremento di prezzo del 5% sul prezzo dell'abbonamento stesso.

L'accordo innanzi citato prevede altresì che gli utenti possessori di abbonamenti mensili FB ed IC possano viaggiare sui treni regionali nell'ambito dei confini tariffari (comprese le estensioni tariffarie) della regione Piemonte e da questa verso le regioni limitrofe, acquistando l'abbonamento mensile FB ed IC con "estensione regionale", previa corresponsione di un incremento di prezzo del 5% sul prezzo dell'abbonamento stesso.

In data 17/06/2021 è stato sottoscritto l'Accordo tra Agenzia della mobilità piemontese e Trenitalia. S.p.A. per il mantenimento della Carta Tutto Treno Piemonte e per l'estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti IC e FB dal 01.01.2021 al 31.12.2021 (rep. contr. 243 del 17/06/2021).

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente:

Tabella 45 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2021

CARTA TUTTO TRENO	SOMMA CARTE VENDUTE	QUANTITÀ
2016	€ 1.064.149,55	1.980
2017	€ 430.881,40	877
2018	€ 407.480,54	763
2019	€ 451.403,65	816
2020	€ 214.401,25	387
2021	€ 145,642,50	268

6.4.4. Bonus a favore degli utenti abbonati.

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

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

In particolare, per l'anno 2020, sono stati riconosciuti € 233.484,90 lordo IVA. Gli abbonamenti interessati sono: Trenitalia Regionale e Trenitalia Sovraregionale, Formula comprensiva della zona PIN, Formula con tratte Trenitalia nonché Piemonte Integrato. La sintesi degli sconti applicati è rilevata dalla seguente tabella.

Tabella 46 – rendicontazione Bonus 2018

DATI CONSUNTIVO BONUS 2018 (valori con IVA)

	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA FORMULA	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
ZONA PIN (con zone e tratte)	27	728,10	3%	2	38,8	3%	286	824,50	3%	315	1.591,40
ZONE E TRATTE	696	32.402,70	5%	32	1103,3	5%	9.535	47.220,50	5%	10.263	80.726,50

	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA PIEMONTE e SOVRAREGIONALI	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
TOTALE	285	11.481,00	5%				11.649	100.908,20	10%	11.934	112.389,20

	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA ALTRE REGIONI con O/D PIEM.	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
LOMBARDIA	14	577,40	5%				2.773	22.373,00	10%	2.787	22.950,40
LIGURIA	37	1.377,90	5%				1.537	12.240,50	10%	1.574	13.618,40
VALLE D'AOSTA	-	-	5%				116	887,50	10%	116	887,50

	ANNUALI			PLURIMENSILI			MENSILI			TOTALE	
TARIFFA PIEMONTE INTEGRATO	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus	sconto	q.tà	totale bonus
TOTALE							196	1.321,50	10%	196	1.321,50

TOTALE GENERALE	
q.tà	totale bonus
27.185	233.484,90

6.4.5. Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20

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

Promozione Over 65

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

Tabella 47 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Titoli annuali	1.605	2.469	2.718	2.542	1.377
Titoli trimestrali	585	--	--	-	
Passeggeri trasportati	255.559	334.712	375.506	212.733	190.817

Promozione Under 20

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

Tabella 48 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Titoli	2.057	2.330	2.594	-	1.697
Passeggeri trasportati	60.978	68.457	73.050	-	46.279

6.5. Disposizioni a sostegno dei mancati ricavi tariffari per l'emergenza COVID-19

Il Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34 all'art. 200 ha stabilito delle misure al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. A tale scopo è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Il Fondo è destinato, nei limiti delle risorse disponibili, anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 del medesimo decreto (Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL – prolungamento durata abbonamento o emissione di voucher).

IL DM 340 dell'11/08/2020 riporta la tabella di riparto tra le Regioni e le Province autonome delle somme previste dall'art. 200 del DL n.34. Al Piemonte viene riconosciuto il 6,792% delle risorse totali, pari a € 27.592.514,09.

L'Agenzia, sulla base dei ricavi certificati dalle Aziende nella Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL, ha provveduto ad effettuare le elaborazioni necessarie alla successiva liquidazione delle somme spettanti a ciascuna Azienda, una volta accertati i trasferimenti dalla Regione.

Dette risorse sono state IMPEGNATE e contestualmente LIQUIDATE dall'Agenzia con l'emissione dei relativi mandati di pagamento con le Determinazioni Dirigenziali 599 del 21 ottobre 2020 e 617 del 03 novembre 2020.

L'articolo 44, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 incrementa di 400.000.000 di euro, per l'anno 2020, la dotazione del fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto legge n. 34 del 2020.

Esso prevede la possibilità di utilizzare dette risorse anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo ante Covid abbiano avuto un riempimento superiore all'80% della capacità.

Il relativo decreto interministeriale n. 541 del 03.12.2020 del MIT, di concerto con il MEF:

All'Art.1 ha determinato la quota per la compensazione dei "minori ricavi" in € 100.000.000 di cui 98.485.768,70 a favore delle Regioni e delle Province autonome e la quota restante di € 1.514.231,30 alle autolinee di competenza statale. La quota parte per compensazione dei minori ricavi della Regione Piemonte, secondo i medesimi criteri del precedente DM 340 (6,792%), è pari a € 6.689.659,79.

All'Art.2 ha determinato l'anticipazione della quota per i servizi aggiuntivi di € 150.000.000. La quota parte della Regione Piemonte, secondo i medesimi criteri del precedente D.I. 340 (6,792%), è pari a € 10.188.771,26. Di questi, AMP ha utilizzato per i servizi aggiuntivi € 3.544.066,06 (vedi nota Prot. 9878 a Regione Piemonte del 19/11/2020), pertanto la quota a compensazione dei mancati ricavi è di € 6.644.705,20.

Dette somme sono state liquidate con la Determinazione Dirigenziale 81 del 18 febbraio 2021.

Restavano da erogare le risorse residue della dotazione iniziale del "Fondo" per € 87.534.868,22 di cui € 86.209.387,84 per il TPL regionale e locale e il resto per le autolinee di competenza nazionale. La quota spettante al Piemonte è di € 5.855.784,88.

Il DL 104 ha rifinanziato la dotazione del "Fondo" per l'importo di € 400 milioni per l'anno 2020, prevedendo un limite di 300 milioni di euro per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto

pubblico locale e regionale. Lo stesso prevede che ciascuna regione e provincia autonoma è autorizzata ad attivare servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa di 300 milioni di euro le stesse percentuali di ripartizione previste dal D.I. 340. Il D.I. 541 ha ripartito € 100 milioni per mancati ricavi (di cui € 1.514.231,30 per le autolinee di competenza statale) e € 150 milioni per servizi aggiuntivi. Dalla documentazione pervenuta al Ministero risultano attivati tra tutte le regioni servizi aggiuntivi fino al 31/12/2020 per € 62.826.818,76. Dei 300 milioni risultano pertanto destinabili ai mancati ricavi € 237.173.181,24.

La quota spettante alla Regione Piemonte per i mancati ricavi è di € 9.221.373,75 che sommata al residuo ex D.I. 340 porta il totale da accertare a titolo di copertura dei Mancati ricavi così come previsto dal D.I. n. 33 a € 15.077.158,67 (tabella 4 colonna C del Decreto).

Con il D.I. 61 vengono stanziati, per i mancati ricavi:

il 50% (100 milioni) delle risorse (200 milioni) stanziate dall'art. 22 – ter, comma 2, della Legge 18 dicembre 2020 n. 176. Di questi, € 98.485.766,15 vengono destinati al trasporto pubblico regionale e locale e € 1.514.233,85 vengono destinati alle autolinee di competenza statale. Al Piemonte spetta la percentuale di cui al D.I. 340 (6,792%) per un importo di € 6.689.659,62.

Tabella 49 - quadro risorse accertate negli anni 2020 e 2021 per mancati ricavi e per servizi aggiuntivi da emergenza Covid-19

Provvedimento	Data	Importo	Descrizione
DT - 599 - 21/10/2020 - EE	21/10/2020	34.282.173,88	FINANZIAMENTO STATALE DESTINATO A COMPENSARE LA RIDUZIONE DEI RICAVI TARIFFARI DEL SETTORE TPL NEL PERIODO DELL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID 19 - ANNO 2020
DT - 784 - 31/12/2020 - EE	31/12/2020	6.644.705,20	FINANZIAMENTO STATALE DESTINATO A COMPENSARE LA RIDUZIONE DEI RICAVI TARIFFARI DEL SETTORE TPL AI SENSI DELL'ART.2 COMMA 2 D.M. 541/2020 - ANNO 2020
DT - 784 - 31/12/2020 - EE	31/12/2020	3.544.066,06	FINANZIAMENTO STATALE DESTINATO AI SERVIZI AGGIUNTIVI TPL AI SENSI DELL'ART.2 COMMA 1 D.M. 541/2020 - ANNO 2020
DT - 286 - 25/05/2021 - EE	26/05/2021	35.012.220,92	RISORSE STATALI DESTINATE A COMPENSARE LA RIDUZIONE DEI RICAVI TARIFFARI NEL SETTORE DEL TPL E I SERVIZI AGGIUNTIVI AUTORIZZATI NEL 2021 DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA DA COVID 19 (D.M. MIT-MEF N. 33/2021 E N. 61/2021)
DT - 804 - 28/12/2021 - EE	28/12/2021	11.456.225,92	RISORSE STATALI DESTINATE A FINANZIARE I SERVIZI AGGIUNTIVI DI TPL AUTORIZZATI NEL 2021 DURANTE IL PERIODO DELL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19EX D.I. MIMS-MEF N. 335/2021
TOTALE		90.939.391,98	

Tabella 50 - quadro anticipazioni risorse per mancati ricavi da emergenza Covid-19

Elenco provvedimenti e stanziamenti	Nazionale (servizi ferro e tpl)	Assegnazione a Regione Piemonte	Riferimenti normativi	Liquidato da Regione ad AMP e liquidato da AMP a Aziende	Estremi liquidazione AMP ad Aziende
DI 340 - 11/08/2020 anticipazione mancati ricavi	406.219.455,67 €	27.592.514,09 €	Articolo 2 tabella in colonna B	27.592.514,09 €	DD 599 DD 617 del 2020

DI 541 art .1 - mancati ricavi	98.485.768,70 €	6.689.659,79 €	Articolo 1 tabella in comma 2	6.689.659,79 €	DD 81/2021
DI 541 art .2	50.000.000,00 €	10.188.771,26 €	Articolo 2 tabella in comma 1		
-- DI 541 art. 2 mancati ricavi		6.644.705,20 €		6.644.705,20 €	DD 81/2021
-- DI 541 art. 2 servizi aggiuntivi		3.544.066,06 €	D.l. 33 art.1 tabella 1		nota Prot. 9878 a Regione Piemonte del 19/11/2020
DI 33 > residuo DI 340 - 11 agosto 2020	86.209.387,84 €	5.855.784,88 €	D.l. 33 art. 3 tabella 3	1.831.756,00 €	DD 424/2021 (liquidata a saldo di quanto dovuto ex DI 33 e già liquidato in parte con DD 302/2021)
DL 104 -> D.l. 33 mancati ricavi	142.449.857,22 €	9.221.373,75 €	D.l. 33 art. 3 tabella 4		
D.l. 61 servizi aggiuntivi	95.000.000,00 €	6.452.888,46 €	D.l. 61 art. 1 tabella 1	6.452.888,46 €	DD 302/2021 (liquidata ad Aziende come acconto mancati ricavi ex DI33)
D.l. 61 servizi aggiuntivi	100.000.000,00 €	6.792.514,17 €	D.l. 61 art. 1 tabella 2	6.792.514,17 €	DD 302/2021 (liquidata ad Aziende come acconto mancati ricavi ex DI33)
D.l. 61 mancati ricavi	98.485.766,15 €	6.689.659,62 €	D.l. 61 art. 3 tabella 3	6.689.659,62 €	DD 302/2021
TOTALI	1.176.850.235,58 €	79.483.166,02 €		62.693.697,33 €	

L'articolo 29 del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, ha incrementato la dotazione del fondo di cui al predetto articolo 200, comma 1, del decreto-legge n. 34/2020, destinando 800 milioni di euro a compensare la riduzione dei ricavi tariffari subita nel 2020 e 2021 con priorità per il periodo che va dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020.

Il decreto MIMS-MEF n. 489 del 2 dicembre 2021, visto il verbale del Comitato paritetico dell'Osservatorio per le politiche del trasporto pubblico locale n. 28 del 27 gennaio 2021, con il quale, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto MIMS-MEF 11 agosto 2020, n. 340, sono stati individuati in modo analitico i dati aziendali da utilizzare per l'istruttoria necessaria alla determinazione del contributo da riconoscere a ciascuna azienda, ripartisce i contributi assegnati alle singole Regioni, alle Province autonome ed alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale per la compensazione minori ricavi da traffico al 31 dicembre 2020.

Al Piemonte spetta l'importo di € 98.543.484,40 di mancati ricavi 2020 che, dedotte le anticipazioni già riconosciute per € 62.693.697,34 genera un saldo di € 35.849.787,06 a titolo di saldo mancati ricavi 2020 (art. 2 tabella 2 colonna d) mentre si registrano € 77.731,06 di "valori positivi" ovvero casi in cui dai dati rendicontati dall'Azienda titolare del contratto è emerso un saldo positivo (maggiori ricavi) per l'anno 2020.

Il decreto del MIMS-MEF n. 381 del 28 dicembre 2021 autorizza l'impegno ed il contemporaneo pagamento dei contributi che residuano in capo alla competenza statale per la compensazione minori ricavi da traffico al 31 dicembre 2020 nonché per l'anticipazione mancati ricavi 2021. Al Piemonte spetta l'importo di € 35.849.787,06 a titolo saldo compensazione 2020 e € 4.770.297,11 a titolo anticipazione compensazione mancati ricavi 2021. Dal momento che il termine per la trasmissione dei

dati istruttori all'Osservatorio era stato fissato al 30 settembre 2021 ma che a quella data risultavano assenti i dati relativi ad alcune Aziende titolari di contratto, mentre altri dati necessitavano di correzioni, con successivo decreto MIMS-MEF, n.546 del 31 dicembre 2021 si è tenuto conto di queste integrazioni e correzioni. Per il Piemonte si sono aggiunti € 26.508,35 di minori ricavi (tabella 1 art. 1), mentre non si sono registrati né correzioni ai valori precedentemente dichiarati né ulteriori "valori positivi". Alla luce di queste integrazioni, al Piemonte spetta l'importo di € 98.569.992,75 di mancati ricavi 2020 che, dedotte le anticipazioni già riconosciute per € 62.693.697,34 genera un saldo di € 35.876.295,41 a titolo saldo compensazione 2020.

Dette somme sono state liquidate nel primo trimestre 2022.

6.6. La comunicazione del trasporto pubblico

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

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

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



Figura 62 - Home Page del sito SFM

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



Figura 63 - Home Page del sito SFR

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

Social Network

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

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

Rinnovo e migrazione del Sito istituzionale dell'Agenzia

Il sito istituzionale già dal 2017 risultava confacente agli standard di navigazione multi-dispositivo con particolare attenzione alla fruibilità dei contenuti attraverso gli schermi di ridotte dimensioni (smartphone e tablet).



Figura 64 - Sito mtm.torino.it nella veste grafica dal 2017 al 2021

Nel corso del 2021 l'Agenzia ha avviato una riprogettazione del sito web istituzionale migrando verso una nuova piattaforma di gestione dei contenuti e adeguando il layout grafico ad uno standard più coerente con le nuove Linee guida di design per i servizi web della Pubblica Amministrazione, così come definite dal progetto Designers Italia a cura del Dipartimento per la Trasformazione Digitale in collaborazione con l'Agenzia per l'Italia Digitale (AGID).

Tale attività si è conclusa nel secondo semestre 2021 ed è prevista nell'**Obiettivo PEG 3.III Rinnovo e migrazione sito internet istituzionale, potenziamento reti dati**.

Nel primo semestre 2021 è stato attivato il sito di sviluppo che costituisce target per l'ATTIVITÀ 1 *Attivazione di un sito di sviluppo*. È inoltre iniziato il processo di migrazione dei dati verso il sito di sviluppo. Con Determinazione Dirigenziale n. 303 del 03/06/2021 è stato affidato il servizio di migrazione.

Nel secondo semestre 2021 è proseguita la migrazione che costituisce target per l'ATTIVITÀ 1 *Migrazione dei contenuti dal sito precedente a quello nuovo.*



Figura 65 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica nell'autunno 2021

7. Piano esecutivo di gestione 2021

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

Il DUP si compone di sezione strategica e sezione operativa. Nella sezione strategica, il cui orizzonte di riferimento è pari a quello del mandato amministrativo, sono sviluppate le linee programmatiche dell'ente. Si ricorda che il D.lgs. 126/2014 ha abrogato il piano generale di sviluppo, per cui le linee programmatiche (articolo 46 del D.lgs. 267/2000) sono l'unico documento di indirizzo strategico su cui costruire il DUP.

Nella sezione strategica trovano definizione gli obiettivi declinati per missione. La definizione delle linee programmatiche non può prescindere da valutazioni economico-giuridiche riferite al contesto esterno (europeo, nazionale e regionale) e alle condizioni del territorio amministrato. In particolare, dovranno essere definiti gli indirizzi generali dei soggetti controllati e partecipati. Trovano inoltre collocazione in questa sede i programmi di spesa, la gestione del patrimonio, la definizione degli equilibri economico-finanziari e di cassa, e le valutazioni di coerenza e compatibilità con i vincoli di finanza pubblica. Deve poi essere posta attenzione all'assetto organizzativo e alla gestione del personale.

Nella sezione operativa (Seo) sono individuati per ogni missione i programmi che l'ente intende realizzare per conseguire gli obiettivi definiti nella sezione strategica.

Il Piano Esecutivo di Gestione individua gli obiettivi per l'anno in corso coerentemente con le indicazioni del sopra citato DUP e in continuità con quanto avviato nel corso dell'anno precedente.

La declinazione degli obiettivi strategici in obiettivi operativi è effettuata nel PEG 2021.

Nella parte 2 del PEG sono indicati gli obiettivi assegnati ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

La relazione PEG 2021 è suddivisa in tre parti:

a) Parte 1. - Gestione ordinaria del progetto

b) Parte 2. - Obiettivi specifici

c) Parte 3. - Graduazione delle risorse finanziarie

Per una descrizione esaustiva e analitica si rimanda alle schede nelle quali vengono riportati gli obiettivi della gestione.

7.1. La struttura organizzativa

In relazione agli atti organizzativi già adottati ed alle necessità organizzative derivanti dal PEG è stata assegnata agli obiettivi generali dei tre progetti la dotazione organica, individuando inoltre le risorse umane coinvolte in più centri funzionali (di seguito indicate con *); si riporta l'organizzazione funzionale, prevista dal regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi, che potrà essere rivista nel corso dell'esercizio alla luce dei progetti obiettivo individuati e dagli approfondimenti che ne deriveranno; tale strutturazione non prescinde da una necessaria flessibilità operativa che vede coinvolta tutta la struttura nella gestione in condivisione dei programmi di attività specifica.

Personale

Pianificazione e controllo

Pianificazione e marketing
Bason Enzo Corrado
Amerio Daniele
Bracco Elisa
Stanghellini Andrea

Strategia e qualità
Miceli Gianni

Servizi alla Mobilità
Richiardi Giuseppe
Solito Alessandro
Borgna Stefania Maria
Cavargna Bontosi Chiara
Kopajtic Giuliano
Pellegrino Flavio (*)
Pepino Stefano
Perricone Fabio

Servizi alla Mobilità (personale comandato)
Banaudi Stefano
Mosca Eugenia
Vernaci Valentina

Istituzionale

Segreteria Generale
Borgarello Annalisa (*)

Bilancio e Ragioneria
Camposeo Antonio (*)
Caglioti Stefania
Garigliano Annamaria
Moraca Laura (*)

Giuridico, contratti e personale
Camposeo Antonio (*)
Bellotto Silvia
Moraca Laura (*)

Bilancio e Ragioneria
Chiesa Roberta (**)
Tibaldi Valerio

Direzione generale

Servizi Generali
Borgarello Annalisa (*)
Pellegrino Flavio (*)

Sistema Informativo
Pellegrino Flavio (*)

Comunicazioni esterne
Borgarello Annalisa (*)

(*): Risorse umane coinvolte in più centri funzionali.

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

7.2. Ciclo della performance

Nel corso del 2021 l'Agenzia ha continuato ad adottare gli atti di pianificazione strategica, programmazione gestionale e rendicontazione del raggiungimento obiettivi necessari alla realizzazione del ciclo della performance e al coordinamento tra questo e l'attività di programmazione economico-finanziaria.

L'Agenzia della mobilità piemontese adotta il Piano della performance ai sensi degli articoli 10 e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 al fine di assicurare la qualità, comprensibilità ed attendibilità dei documenti di rappresentazione della performance.

Il Piano della performance, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto 150/2009:

- è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi entro il 31 gennaio di ogni anno;
- è adottato in coerenza con i contenuti e il ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio;
- dà compimento alla fase programmatoria del Ciclo di gestione della performance di cui all'articolo 4 del decreto.

Tenuto conto che ai sensi della Convenzione costitutiva e dello Statuto dell'Agenzia si applicano alla stessa le disposizioni di cui al D.Lgs. 267/2000 e s.m.i., i contenuti del Piano della performance sono raccordati ai documenti di programmazione previsti nel D.Lgs. 267/2000:

- Documento Unico di Programmazione (DUP);
- Piano Esecutivo di Gestione (PEG).

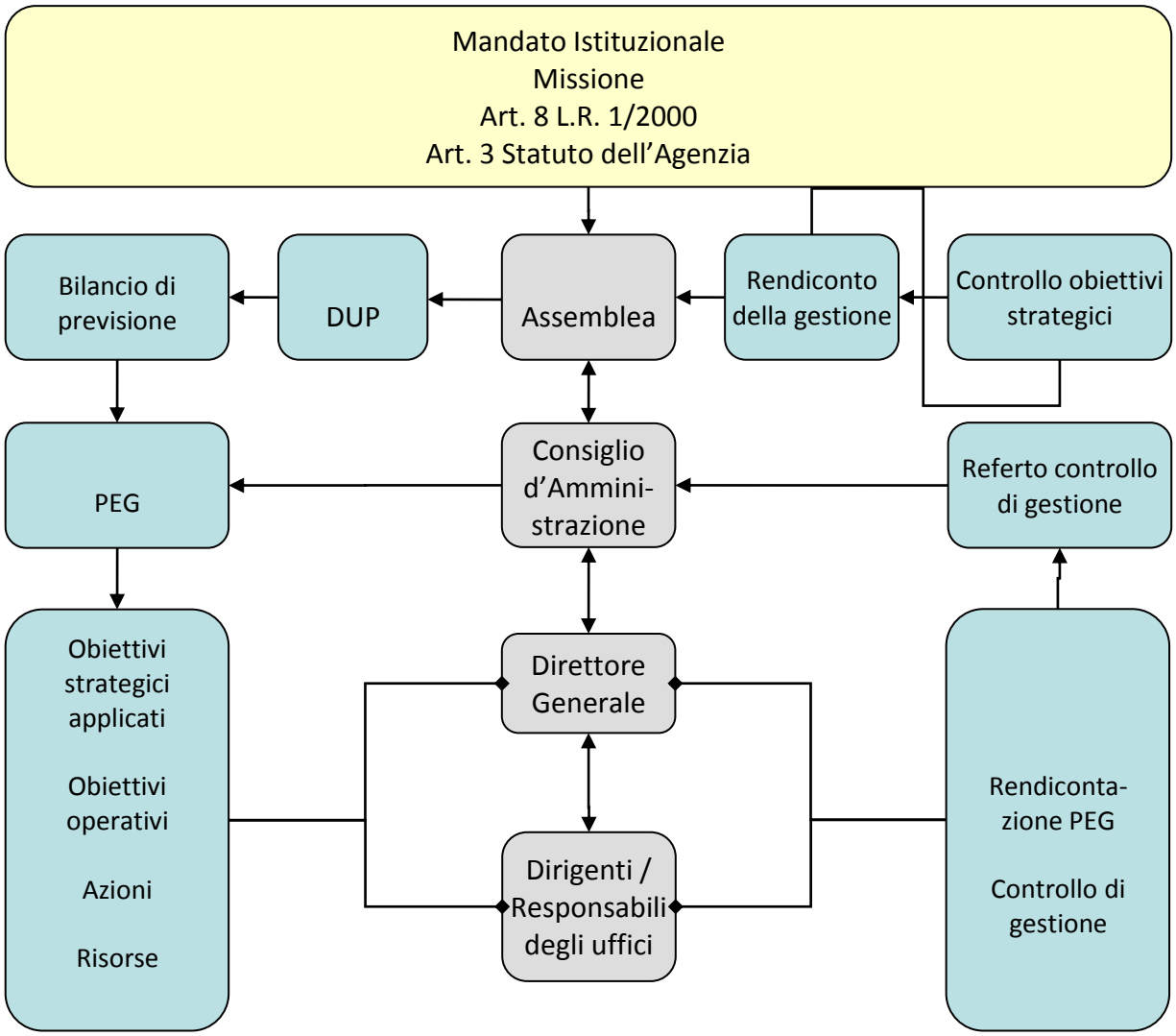
L'art. 151 del D.Lgs. n. 267/2000, così come modificato dall'art. 74 del D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i., stabilisce che gli enti locali ispirano la propria gestione al principio della programmazione e a tal fine presentano il Documento unico di programmazione (DUP).

Il DUP è composto dalla Sezione strategica, della durata pari a quelle del mandato amministrativo, e dalla Sezione operativa di durata pari a quella del bilancio di previsione finanziario. Nel DUP si definiscono sia a livello finanziario che a livello descrittivo, in termini di qualità e motivazione delle scelte, i programmi e gli eventuali progetti. Tale documento fornisce indirizzi che il Consiglio d'Amministrazione deve seguire in sede di programmazione gestionale, cioè di definizione degli obiettivi del PEG - Piano della performance.

Con deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 1 del 29/04/2021 è stato approvato il Documento unico di programmazione (DUP) 2021-2023.

Il Piano della performance e PEG, di cui all'art 169 del D.Lgs. 267/2000, rappresenta il naturale completamento annuale del sistema dei documenti di programmazione, in quanto permette di affiancare a strumenti di pianificazione strategica e di programmazione direzionale (DUP, bilancio pluriennale e bilancio preventivo annuale) un efficace strumento di programmazione operativa in cui vengono esplicitati gli obiettivi, le risorse e le responsabilità di gestione per ciascun centro di responsabilità.

Si riporta dal PEG 2021-2023 l'albero della performance che rappresenta, graficamente, i legami tra mandato istituzionale, missione, aree strategiche, obiettivi strategici e piani operativi.



Nella definizione delle aree strategiche degli obiettivi e dei piani operativi si evidenzia come questi siano strutturati mediante il DUP; il PEG costituisce l'atto fondamentale di raccordo tra le funzioni di indirizzo politico- amministrativo, espresse dagli organi di governo dell'Agenzia, e le funzioni di gestione rivolte a realizzare gli obiettivi stabiliti. Attraverso il PEG, sono posti in termini espliciti e diretti i legami tra obiettivi di gestione, dotazione di risorse e responsabilità gestionali correlate.

Il Piano della performance e PEG fornisce all'ente lo strumento per concretizzare il principio della separazione dei ruoli tra politici (indirizzo e controllo) e responsabili di area da definirsi anche centri di responsabilità (gestione), garantendo peraltro a questi ultimi l'autonomia di spesa nell'ambito di capitoli strutturati e negoziati in sede di programmazione. Il Piano della performance e PEG contiene gli obiettivi e gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance di ciascuna struttura amministrativa e della performance individuale, ai sensi dell'articolo 7 del decreto.

In riferimento all'art. 4 del D.Lgs. 150/2009 il ciclo di gestione della performance è sovrapponibile e ampiamente compatibile con le modalità di gestione degli obiettivi del Piano della performance e PEG.

La struttura del Piano è organizzata tenendo conto delle indicazioni contenute nelle "Linee guida per il Piano della performance" emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica nel giugno 2017, che hanno sostituito la Delibera n. 112/2010 "Struttura e modalità di redazione del Piano della

performance" approvata dalla Commissione per la Valutazione, la Trasparenza e l'Integrità delle amministrazioni pubbliche il 28/10/2010.

Alla luce della Legge n.190/2012 e s.m. e i., del D.Lgs n.33/2013, gli strumenti di pianificazione strategica e di programmazione gestionale devono tener conto della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Obiettivi in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza costituiscono contenuto necessario dei documenti di programmazione strategico-gestionale e del Piano triennale per la prevenzione della corruzione; ai sensi dell'art. 10 comma 3 del d.lgs. 33/2013, la promozione di maggiori livelli di trasparenza costituisce un obiettivo strategico di ogni amministrazione, che deve tradursi nella definizione di obiettivi organizzativi e individuali.

Gli obiettivi strategici in materia di anticorruzione e trasparenza trovano specifica attuazione nel Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza vigente dovendosi necessariamente raccordare con i documenti di programmazione gestionale dell'Ente.

Il quadro si completa con gli atti che, a seguito dell'esercizio del controllo di gestione e del controllo strategico, consentono di restituire agli organi di governo dell'Agenzia il necessario feedback in ordine al livello di conseguimento degli obiettivi.

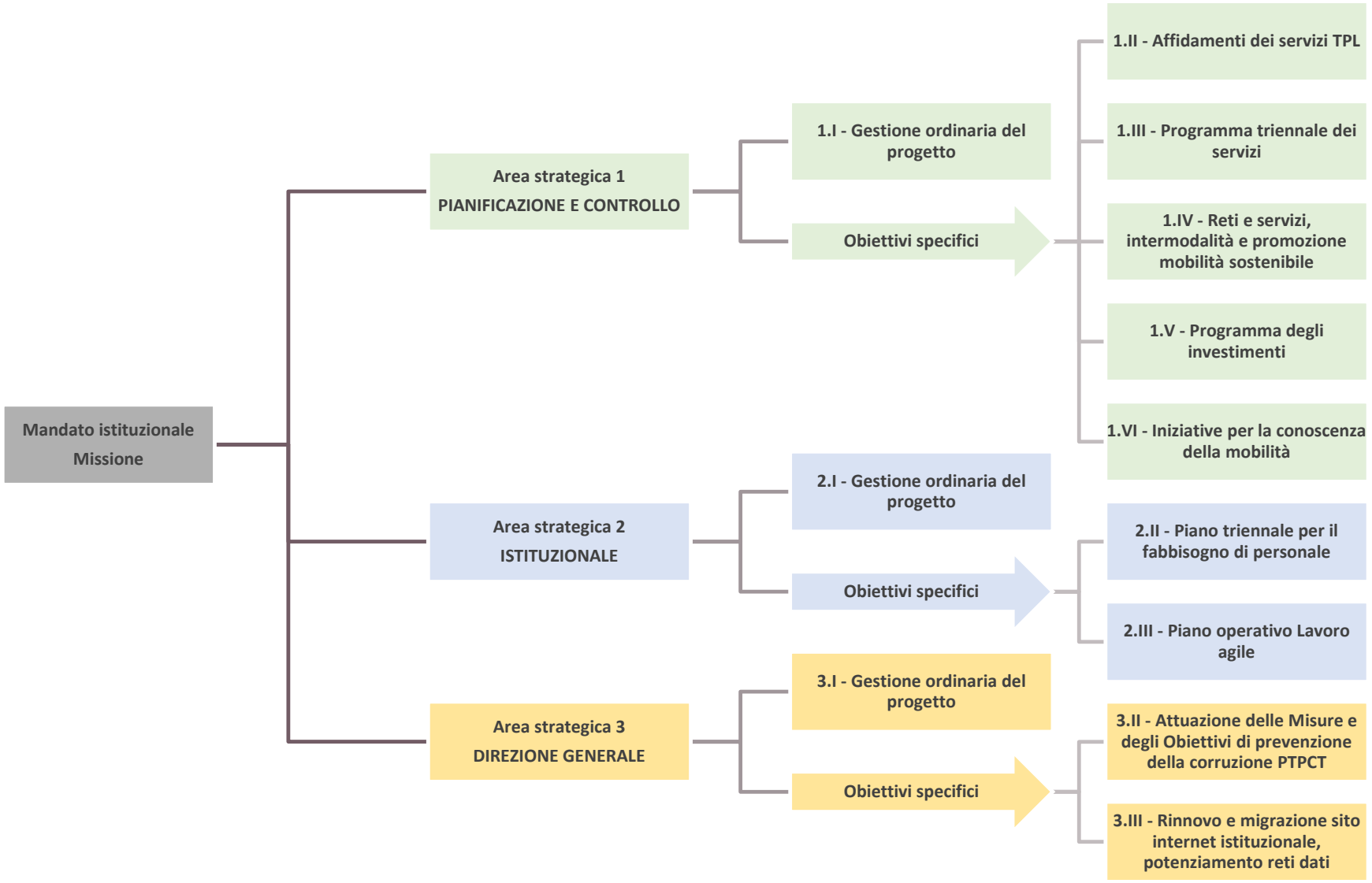
Al termine dell'anno di riferimento, la valutazione dell'attività svolta dalla struttura dell'Agenzia nell'ambito degli obiettivi contenuti nel Piano delle Performance – Piano esecutivo di gestione viene conclusa e formalizzata in un Report predisposto nell'ambito del controllo di gestione sulla base dei dati forniti dai singoli Responsabili, in relazione alle disposizioni contenute nel Regolamento per il controllo di Gestione approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 29/09/2005

Il Consiglio di Amministrazione approva le risultanze emerse dal Report, relative alla "Relazione sul Piano Esecutivo di Gestione e Relazione sulla Performance; Attuazione degli obiettivi del piano esecutivo di gestione".
La Relazione sulla Performance (art. 10 c. 1 lett. b del d.lgs. 150/2009) è redatta dall'Agenzia sulla base dei principi identificati dal D.Lgs. 150/2009 ed in coerenza con gli indirizzi formulati nelle "Linee guida per la Relazione annuale sulla performance" emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica nel novembre 2018, che hanno sostituito le Delibere CIVIT/ANAC n. 5/2012 "Linee Guida relative alla struttura e alla modalità di redazione della Relazione sulla performance" e n. 6/2012 "Linee guida per la validazione da parte degli OIV della Relazione sulla performance (art. 14, comma *4*, lettera *c*, del D.Lgs. n. 150/2009)".
La Relazione sulla Performance viene validata dall'OIV e pubblicata nell'apposita sezione del sito istituzionale dell'ente. Come stabilito dall'art. 14, c. 6 del D. Lgs. n. 150/2009 la validazione della Relazione sulla Performance è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito sia per i dipendenti che per i dirigenti.

***

Attraverso il PEG, sono posti in termini espliciti e diretti i legami tra obiettivi di gestione, dotazione di risorse e responsabilità gestionali correlate, determinando altresì gli obiettivi della gestione da affidare alla dirigenza secondo vincoli di coerenza che sono propri degli strumenti di programmazione.

Di seguito è riportata la rappresentazione grafica dell'assegnazione tra le aree dell'Agenzia degli obiettivi proposti nel Piano Esecutivo di gestione 2021.


Mandato istituzionale
Missione
Area strategica 1
PIANIFICAZIONE E CONTROLLO
1.I - Gestione ordinaria del progetto
Obiettivi specifici
1.II - Affidamenti dei servizi TPL
1.III - Programma triennale dei servizi
1.IV - Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile
1.V - Programma degli investimenti
1.VI - Iniziative per la conoscenza della mobilità
Area strategica 2
ISTITUZIONALE
2.I - Gestione ordinaria del progetto
Obiettivi specifici
2.II - Piano triennale per il fabbisogno di personale
2.III - Piano operativo Lavoro agile
Area strategica 3
DIREZIONE GENERALE
3.I - Gestione ordinaria del progetto
Obiettivi specifici
3.II - Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT
3.III - Rinnovo e migrazione sito internet istituzionale, potenziamento reti dati

7.3. PEG 2021 - Gestione ordinaria del progetto

AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

OBIETTIVO DI PEG	GESTIONE ORDINARIA DEL PROGETTO
ID:	1.I
FUNZIONE:	Pianificazione del sistema della mobilità, programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, monitoraggio della mobilità e controllo efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.
DESCRIZIONE:	Adempimento degli scopi statutari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno.

Le pagine della presente relazione riportano le attività di programma sviluppate dai servizi Strategia e qualità, Pianificazione e Marketing e Servizi alla Mobilità, individuando per ciascuna di esse il contenuto dell'attività, la descrizione di quanto sviluppato nel 2019, gli indicatori di risultato e gli sviluppi futuri.

Rientrano in questa descrizione la pianificazione del sistema della mobilità, la programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, il monitoraggio della mobilità e il controllo sull'efficienza e sull'efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.

Le attività descritte sono svolte per adempiere ai compiti statutari.

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing (SPM)
	Servizi alla Mobilità (SAM)
	Strategia e Qualità (SSQ)
RIFERIMENTO DI BILANCIO	PEG – PARTE III – Graduazione delle risorse finanziarie – Riassunto previsione per programma – progetto.

AREA STRATEGICA	***1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO***

OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**		
ID	1.I.1		
SERVIZIO	**SSQ Strategia e Qualità**		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SSQ1 Contribuisce ad assicurare lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni sulla qualità del sistema dei trasporti e sulle attese dei cittadini e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini dell'impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Report IMQ (Elaborazione dei dati tratti dalla indagine campionaria IMQ); Ultimo disponibile IMQ 2013	Aggiornamento struttura dati indagine	Vedi paragrafo 5.5.1.1 Indagini sulla mobilità
SSQ2 Supporta la Direzione nel formulare e riesaminare missione e politiche, e nel verificarne l'applicazione.	Report previsionali, programmatici e consuntivi;	Vedi anche SSQ9	Documenti pubblicati sul sito nella sezione "Atti Amministrativi"
SSQ3 Provvede a delineare lo scenario sociale, economico, territoriale e finanziario relativo all'area di governo dell'Agenzia, e a identificare i requisiti posti dai cittadini al sistema dei trasporti.	Descrizione del quadro socioeconomico a livello regionale	Vedi SPM 6-8	
SSQ4 Monitora le informazioni generate con cadenza almeno mensile dalle Aziende Concessionarie relative ai titoli di viaggio venduti, ai passeggeri trasportati e agli introiti conseguenti, e predispone, sulla base degli accordi esistenti, il calcolo della suddivisione dei ricavi integrati, ai fini della valutazione dell'efficacia e dell'economicità dei servizi di competenza dell'Agenzia	Report di analisi sui dati ricevuti	Pubblicazione dati su: Frequentazioni servizi ferroviari Frequentazioni servizi automobilistici	Vedi paragrafo 9.6 Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

Analisi su dati pervenuti da CSR – BIP e da altri flussi dati del Sistema informativo Regionale dei Trasporti (SIRT).			
SSQ5 Acquisisce sistematicamente informazioni per il confronto con altre aree metropolitane nazionali e/o internazionali con riferimento agli elementi di valutazione dei sistemi di governo della mobilità.	Report su area metropolitana Torino ed aree metropolitane europee.	Contributo alla pubblicazione EMTA Barometer 2020 e in via di pubblicazione a cura di EMTA nel 2022	Prestata assistenza a EMTA in occasione della redazione del Barometer 2020
SSQ6 Coopera con gli altri settori per la formulazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, in particolare con riferimento alle istanze di qualità del servizio e agli aspetti economico-finanziari. Partecipa alla definizione del Programma Triennale regionale e definisce l'intesa, da esso nascono i programmi triennali di bacino	Documenti di piano	Fornito supporto ove richiesto	Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL
SSQ7 Definisce, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione gli standard di qualità da inserire nei Contratti di Servizio (metriche, livelli, modalità di controllo).	Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornito supporto nel quadro delle consultazioni per l'affidamento del SFM	Vedi paragrafo 3.1.6 Affidamento Servizi di TPL
SSQ8 Supporto ai tavoli di confronto con le associazioni dei consumatori	Lavori tavoli con Ass. Consumatori presso Comune di Torino e Regione Piemonte. In via di attivazione negli stipulandi contratti di servizio nei bacini.	Partecipazione alle riunioni del tavolo Permanente di Consultazione sul trasporto pubblico regionale e locale ex DGR n. 8-4564 del 16/01/2017 convocate dal Settore Controllo sulla Gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture della Regione Piemonte con la partecipazione	Vedi paragrafo 5.4.3 Progettualità delle Associazioni dei Consumatori I Contratti di servizio prevedono, a norma di legge, un finanziamento a favore delle Associazioni dei Consumatori per l'espletamento delle attività previste alle lettere b), c), d) del comma 461 della

		delle Associazioni dei Consumatori	L.244/2007, al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni
SSQ9 Supporta la formulazione della Relazione Previsionale e Programmatica del Bilancio di Previsione annuale e ne controlla l'applicazione. Coordinamento DUP, Rendiconto della gestione, PEG	Report previsionali, programmatici e consuntivi.	• RENDICONTO DELLA GESTIONE 2020 approvato dal Consiglio di Amministrazione con Deliberazione n. 10 del 28/06/2021 e approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 4 del 20/07/2021 • DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (DUP) 2021 – 2023 approvato dal Consiglio di Amministrazione con Deliberazione n. 5 del 02/04/2021 e approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 1 del 29/04/2021 • RELAZIONE SULLA PERFORMANCE E SUL RENDICONTO; RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE E STATO DI ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2019 – 2021 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 10 del 28/06/2021 • PIANO DELLA PERFORMANCE - PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2021 – 2023 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 11 del 28/06/2021 • RICOGNIZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 24 del 30/09/2021	
SSQ10 (progressivo non in uso)			
SSQ11 Provvede alle valutazioni di sviluppo del sistema tariffario, particolarmente in funzione dell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto. Gestione problematiche, proposta di ridisegno nel programma triennale, verifica coerenza con BIP	Report approfondimento sul funzionamento del sistema Formula in ottica di gare e report su indagini.	Monitoraggio andamento vendite Biglietto Integrato Partecipazione agli incontri in Regione Piemonte sull'evoluzione del sistema di bigliettazione elettronica BIP.	Vedi paragrafo 6.2 Biglietto integrato metropolitano e 6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali

AREA STRATEGICA	***1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO***
OBIETTIVO	**Gestione ordinaria del progetto**
ID	1.I.2
SERVIZIO	**SPM Pianificazione e Marketing**

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SPM1 Assicura lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni su mobilità, sistema dei trasporti e ambiente e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini del loro impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Archivi elettronici aggiornati (utilizzati nelle valutazioni analitiche e nei report)	Mantenimento basi dati aggiornate	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM2 Progetta e cura la realizzazione di indagini, conteggi e rilevamenti sulla mobilità delle persone, sulla qualità dei trasporti, sull'uso dei modi (frequentazione delle linee di trasporto pubblico, flussi veicolari), sulla fruizione di biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico locale e dei parcheggi. *Valutazione nuove metodologie di raccolta dei dati*	Documenti di progetto; Indagini IMQ: ultimo disponibile IMQ 2013	Mantenimento basi dati aggiornate	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM3 Attività in comune con SSQ11			

SPM4 Effettua analisi economiche e finanziarie (comprese le analisi benefici costi) di sistemi, progetti, investimenti, iniziative di sviluppo; nonché di costo di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale.	Documenti di progetto e/o analisi	Attività svolta secondo necessità	
SPM5 Sviluppa, applica ed aggiorna i metodi e gli strumenti di calcolo per la simulazione, proiezione, valutazione ed analisi dei sistemi di trasporto (trasporto pubblico e auto)	Modelli di calcolo aggiornati e calibrati; Documenti di valutazione ed analisi	Attività svolta secondo necessità	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM6 (progressivo non in uso)			
SPM7 Contribuisce, in collaborazione con gli Enti responsabili, alla pianificazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile, delle tecnologie telematiche di controllo e di governo della mobilità e degli investimenti necessari verificando la coerenza dell'avanzamento degli interventi su infrastrutture e tecnologie telematiche. - *Rete ferroviaria, tranviaria, di metropolitana* - *Materiale rotabile* - *Sistemi di priorità semaforica* - *Sistemi di infomobilità aziendali* - *Sistemi di monitoraggio e controllo delle flotte (OTX)* - *Sistemi di bigliettazione elettronica (BIP) e controllo del servizio (tavoli BIP, CSR BIP, interfacce BIP di Agenzia con i CCA)*	Documenti di progetto e/o analisi	Fornito supporto secondo necessità	Vedi paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. e 6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali

SPM8 Predispone, in cooperazione con gli altri settori dell'Area, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale che definisce gli obiettivi, le linee di sviluppo del sistema di trasporto pubblico (in termini quantitativi, prestazionali e qualitativi) le risorse da destinare a esercizio e ad investimenti in infrastrutture, materiale rotabile, tecnologie di controllo.	Documenti di piano	Attività svolta secondo necessità	Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL
SPM9 Coordina le attività di raccolta dati ai fini del Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT) secondo la normativa regionale vigente Cura il monitoraggio della mobilità pubblica e privata finalizzato alle valutazioni dei sistemi di trasporto, di uso dei modi e di sviluppo della mobilità sostenibile.	Report periodici con indicatori del monitoraggio.	Fornito supporto in funzione delle scadenze di adempimento.	Vedi in generale il paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. e in particolare il paragrafo 9.3 Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT
SPM10 Identifica la configurazione del sistema di trasporto pubblico (reti e organizzazione dei servizi) e la sua evoluzione, specificando i tracciati, le fermate, la copertura oraria e calendariale, la quantità di servizio e gli standard di servizio di ogni linea da inserire nei Contratti di Servizio.	Attività svolta in sede di procedura di affidamento dei servizi e stesura dei contratti. Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornito supporto secondo necessità	Vedi il paragrafo 3.1 Affidamento dei servizi
SPM11 (progressivo non più in uso) vedi attività in SAM3BIS			

SPM12 Interagisce con gli enti territoriali e gli altri portatori istituzionali di interessi al fine di comprenderne le istanze di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.	Partecipazioni ad incontri; Documenti di analisi e di progetto; determinazioni di variazione esercizio. In collaborazione con SAM Servizi alla Mobilità	Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti
SPM13 Effettua l'analisi delle richieste rilevanti di modifica del sistema di trasporto pubblico e della mobilità originate dal dialogo con i cittadini.		Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti
SPM14 Acquisisce le istanze di miglioramento, e le richieste di varianti, istruisce il processo di valutazione tecnica ed economica, e formula le proposte di modifica alla configurazione del sistema coerenti con le risorse disponibili.		Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti
SPM15 Valutazioni analitiche quantitative ed analisi *what-if* su variazioni ai sistemi TPL e su scenari evolutivi (anche a supporto/su richiesta degli Enti Consorziati). Predisposizione di strumenti ad hoc - Supporto alle decisioni Anche con applicazione di strumenti di modellizzazione matematica (Viriato, ISTMO, ecc.) per reti complesse (ferrovie, rete dell'area metropolitana di Torino), studi euristici e più operativi per le altre reti minori Supporto metodologico, elaborazione analisi e rappresentazione dati, studi in materia di mobilità e trasporti su richiesta di Enti Consorziati, Istituti accademici e Soggetti portatori di interesse - *Problem solving*	Documenti di studio e ricerca	Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto

SPM16 Predispone risposte in merito a interpellanze, interrogazioni, *question time* da parte degli organi politici degli Enti	Corrispondenza con segreteria organi politici degli Enti	Attività svolta secondo necessità	
SPM17 Collaborazione a progetti di mobilità sostenibile in cooperazione con il TPL	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report	Vedi il paragrafo 3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile
SPM18 Collaborazione con Enti per la partecipazione a progetti europei	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report	Vedi il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
SPM19 Partecipazione a tavoli istituzionali (es. Osservatorio Torino-Lione, EspertOver65, Osservatorio TPL del MIT, Gruppi di lavoro MIT, PCM ed EMTA) e predisposizione di documenti su richiesta	Documenti tecnici e di progetto	Attività svolta secondo necessità	
SPM20 Partecipazione a corsi accademici/di specializzazione e ad iniziative di aggiornamento (come discente)	Attestati di frequenza	Attività svolta secondo necessità	
SPM21 Docenza in corsi accademici/di specializzazione ed iniziative di aggiornamento	Dispense, attestati di partecipazione	Attività svolta secondo necessità	

AREA STRATEGICA	***1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO***		
OBIETTIVO	**Gestione ordinaria del progetto**		
ID	1.I.3		
SERVIZIO	**SAM Servizi alla mobilità**		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
I Servizi alla Mobilità gestiscono in maniera integrata e coordinata le funzioni di seguito specificate relative ai servizi automobilistici e tranviari ed ai servizi ferroviari			
SAM1 Contribuisce, cooperando con le altre funzioni della Direzione di Pianificazione, alla definizione delle specifiche e alla predisposizione della documentazione e alle valutazioni concernenti l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia, con particolare riferimento alle modalità di gestione e controllo degli adempimenti contrattuali.	Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.	Vedi paragrafo 3.1 Affidamento dei servizi
SAM2 Gestisce i Contratti di Servizio con le Aziende Concessionarie dei servizi alla mobilità, assicurando l'adempimento delle condizioni contrattuali.	Documentazione relativa alle istanze di variazione/miglioramento del Servizio di TPL pervenute in Agenzia.	Attività correntemente svolta	Vedi paragrafo 4 Servizi e contratti
SAM3 Quantifica, sulla base delle condizioni contrattuali, e autorizza l'erogazione dei contributi previsti dai Contratti di Servizio.	Verifica dei consuntivi trasmessi dalle aziende Determinazioni di liquidazione	Vedi BER6 e BER9 Atti amministrativi:	Vedi descrizione dettagliata dell'attività di gestione dei

		486 determinazioni di Registro Generale relative a Servizi alla Mobilità, tra cui: 88 atti di impegno risorse 301 atti di liquidazione 92 modifiche ai programmi di esercizio (totale degli atti relativi alle competenze SAM2, 3, 4, 5, 6 , 7, 8, 14, 15).	Contratti nel paragrafo 4 Servizi e contratti
SAM4 Contribuisce alla programmazione per il rinnovo del parco veicolare, autorizza l'acquisizione e alienazione del materiale rotabile in coerenza con le indicazioni contenute nel Programma Triennale e nei Contratti di Servizio e gestisce l'istruttoria per la gestione dei contributi destinati al finanziamento del parco autobus.	Autorizzazioni all'alienazione - acquisizione - immissione in servizio dei veicoli destinati al TPL. Determinazioni di liquidazione dei contributi per l'acquisto di nuovi veicoli; report anzianità parco veicoli.	Vedi indicatore in SAM3	
SAM5 Monitora - avvalendosi dei sistemi telematici disponibili e predisponendo specifiche attività integrative di ispezione sul territorio - il servizio erogato dalle Aziende Concessionarie ai fini del controllo almeno mensile del soddisfacimento degli impegni contrattuali di qualità e quantità di servizio, sovrintendendo alla disponibilità e alla correttezza dei relativi dati.	Report periodico sull'andamento dei principali indicatori di servizio.	Attività correntemente svolta Vedi indicatore in SAM3	Vedi paragrafo 5.7 Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino e 5.8 Monitoraggio del servizio extraurbano
SAM6 Autorizza - previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli Enti territoriali competenti o, per quanto riguarda gli impianti tranviari, dall'U.S.T.I.F. - l'esercizio delle nuove linee di trasporto pubblico (istituzione di nuovi percorsi e nuove fermate e utilizzo del materiale rotabile) o delle maggiori modifiche di quelle esistenti;	Determinazioni di autorizzazione e/o verbali sicurezza e regolarità	Vedi indicatore in SAM3	

approva inoltre, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dall'U.S.T.I.F., il regolamento di esercizio tranviario.		
SAM7 Svolge, agli effetti della regolarità di servizio, le attività inerenti i compiti e le funzioni di cui al D.P.R. 753/1980 relativamente a scale mobili ed ascensori in servizio pubblico, compresi gli impianti fissi di trasporto che costituiscono punti di accesso alla metropolitana di Torino (partecipazione, quale organo competente agli effetti della regolarità di servizio, alle verifiche e prove funzionali eseguite dall'USTIF per il rilascio da parte del medesimo Ufficio del nulla-osta all'autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio dei nuovi impianti, rilascio delle predette autorizzazioni subordinatamente al favorevole esito delle verifiche e prove funzionali, visite ispettive periodiche sugli impianti).	Determinazioni di autorizzazione e/o verbali sicurezza e regolarità	Vedi indicatore in SAM3
SAM8 Autorizza i servizi di trasporto pubblico in regime di concorrenza esclusi dai contratti di servizio.	Determinazioni di autorizzazione	Vedi indicatore in SAM3
SAM9 Concorre alla valutazione programmata dei risultati e alla definizione delle azioni correttive occorrenti per il raggiungimento degli obiettivi di programma.	Report	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.
SAM10 Esami di abilitazione alla guida dei tranvieri	N° esami svolti	Attività svolta secondo necessità
SAM11 Predisposizione del materiale da presentare in occasione di assemblee di bacino e/o	Documentazione tecnica per assemblee di bacino e commissioni tecniche	Attività svolta secondo necessità

commissioni tecniche di bacino e partecipazione alle stesse		
SAM12 Coordinamento gruppi di lavoro con Enti locali afferenti ai bacini	Corrispondenza, documentazione	Attività svolta secondo necessità
SAM13Progetto allestimento fermate TPL	Documenti di progetto	Attività svolta secondo necessità
SAM14-(ex SPM11) Controlla la configurazione della rete di trasporto di competenza dell'Agenzia, verificandone la coerenza con le modifiche di percorso preventivamente autorizzate e gli scostamenti rispetto all'offerta pianificata.	Determinazioni variazioni esercizio	Attività svolta secondo necessità
SAM15 Autorizza i programmi di servizio e variazioni	n° determinazioni	Vedi indicatore in SAM3
SAM16 Sopralluoghi impianti fissi e fermate (transitabilità, viabilità) tram e bus	Verbali di sopralluogo	Attività svolta secondo necessità
SAM17 Inchieste per incidenti D.P.R. 753/1980	Verbali	Attività svolta secondo necessità

AREA STRATEGICA 2 – ISTITUZIONALE

OBIETTIVO	Gestione ordinaria del progetto
ID	2.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL, gestione delle risorse finanziarie
DESCRIZIONE	Ordinaria amministrazione per adempiere ai compiti statutari

Le attività ivi descritte sono quelle di ordinaria amministrazione svolte per adempiere ai compiti statutari e istituzionali.

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Area Istituzionale Finanze, giuridico e risorse
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Segreteria generale
SERVIZI COINVOLTI	Bilancio e Ragioneria
RIFERIMENTO BILANCIO	PARTE III – Graduazione delle risorse finanziarie - Riassunto previsione per programma-progetto

AREA STRATEGICA	***2 ISTITUZIONALE***
OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**
ID	2.I.1
SERVIZIO	**SGE Segreteria Generale**

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SGE1 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento del consiglio d'amministrazione ed in particolare le convocazioni, anche via posta elettronica, gli ordini del giorno e la redazione degli originali e degli estratti delle deliberazioni; cura altresì i procedimenti connessi all'approvazione, alla pubblicazione, all'eventuale controllo, all'esecutività e alla comunicazione interna, anche mediante intranet, delle deliberazioni.	n. deliberazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) • 36 CDA • 9 ASSEMBLEA GENERALE	N. 45 deliberazioni pubblicate	
SGE2 Provvede alla raccolta, la pubblicazione ed il registro dei decreti del presidente dell'Agenzia, nonché delle determinazioni dei dirigenti, provvedendo altresì alla loro comunicazione interna, anche attraverso intranet. *Dal 2016 comprende anche le deliberazioni delle Assemblee di Bacino*	n. 910 determinazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) • 485 TPL • 425 GESTIONALI	N. 910 determinazioni pubblicate	
SGE3 Svolge l'attività di verifica della regolarità procedurale e della completezza delle proposte di deliberazione redatte dai vari servizi, nonché dei	n. pareri determinazioni; n. pareri deliberazioni; (per TPL e per Gestionali)	N. 21 pareri su fatture elettroniche	

decreti del presidente dell'Agenzia e delle determinazioni dei dirigenti.			
SGE4 Svolge gli adempimenti amministrativi inerenti l'esecuzione delle sanzioni alle imprese affidatarie dei servizi di trasporto pubblico.	n. provvedimenti esecutivi	Attività svolta secondo necessità.	Vedi paragrafo 4.2 Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi
SGE5 (progressivo non in uso) vedi GCP13			
SGE6 Si occupa della tenuta dell'agenda del Presidente e del Direttore Generale, programma impegni e appuntamenti	Agenda elettronica, comunicazioni	Attività correntemente svolta	
SGE7 Si occupa della documentazione in arrivo e in partenza attraverso il protocollo e la posta elettronica istituzionale - con verifica delle trasmissioni attraverso posta PEC -e la conservazione dei documenti	Protocollo, comunicazioni	N. 12.825 registrazioni di protocollo effettuate (partenza, arrivo, interno)	
SGE8 Effettua l'organizzazione dei viaggi - A conclusione ed alle verifiche dei sevizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture	Documentazione viaggi	Attività sospesa per l'anno 2021	
SGE9 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento degli organi dei bacini (Assemblee di Bacino, Commissioni tecniche)	Documentazione per gli organi istituzionali	n. 3 Assemblee generali n. 7 Assemblee di bacino n. 0 Commissioni tecniche bacino	
SGE10 Gestione documentale (flussi documentali, conservazione)	Flussi, documenti dematerializzati	Trasmissione regolarmente effettuata	

AREA STRATEGICA	***2 ISTITUZIONALE***
OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**
ID	2.I.2
SERVIZIO	**BER Bilancio e Ragioneria**

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
BER1 Predispone i documenti previsionali, programmatici e gestionali, su indicazione del direttore generale e degli altri dirigenti, nelle forme previste dalla legislazione vigente.	Data presentazione documenti (bilancio preventivo, peg, referto controllo di gestione)	Vedi Strategia e Qualità SSQ9	
BER2 Formula e coordina le proposte dei servizi per le variazioni dei documenti previsionali.	n. provvedimenti variazione bilancio/peg	n. 5 delibere di Assemblea di variazione del bilancio di previsione finanziario 2021 + n. 2 delibere CdA n. 11 variazioni al PEG 2021	
BER3 Predispone il rendiconto della gestione	Data presentazione documenti (conto di bilancio e conto consuntivo)	N. 1 Rendiconto di Gestione per l'esercizio 2020 approvato con: Deliberazione CdA n. 10 del 28/06/2021 Deliberazione Assemblea n. 4 del 20/07/2021	
BER4 Cura i sistemi di contabilità generale - finanziaria ed economico patrimoniale - collaborando alla predisposizione di applicativi informatici finalizzati alla tenuta dei sistemi di contabilità.	Verifica finale della regolarità della gestione	La gestione si è svolta regolarmente nel corso dell'intero esercizio	

BER5 Cura i rapporti con gli organi istituzionali preposti al controllo dell'ente, con la predisposizione di certificazioni, statistiche, e documenti relativi all'attività economico – finanziaria.	data verbali revisori conti	n. 1 verbale il 09/02/2021 n. 1 parere il 09/02/2021 n. 2 verbali il 19/04/2021 n. 2 pareri il 19/04/2021 n. 2 verbali il 13/07/2021 n. 1 parere il 13/07/2021 n. 2 attestazione di compatibilità il 13/07/2021 n. 1 verbale il 14/10/2021 n. 3 pareri il 14/10/2021
BER6 Provvede alla gestione della contabilità finanziaria generale secondo i principi e le caratteristiche strutturali del bilancio corrente, per investimenti e conto terzi, nelle fasi delle entrate e delle spese, con verifica delle reciproche correlazioni e vincoli.	n. accertamenti / n. impegni (per TPL e per Gestionale)	n. 657 ACCERTAMENTI n. 1040 IMPEGNI

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
N. accertamenti	83	272	454	517	559	640	657	657
- di cui per TPL	*33*	*32*	*312*	*455*	*502*	*566*	*440*	*437*
N. impegni	217	469	863	880	723	838	956	1040
- di cui per TPL	*37*	*62*	*357*	*634*	*456*	*502*	*536*	*691*

Capitoli accertamento TPL anno 2021: 9220, 9290, 9340, 9350, 9360, 9370, 9371, 9372, 9550, 9720, 9980/001
Capitoli impegno TPL anno 2020: da 530/025 a 530/097 da 550/160 a 550/370, 2570/203, 4680/001

BER7 Gestisce la contabilità economico-patrimoniale generale prevista dal T.U.E.L. .	Registrazioni di contabilità economica	

N. 6428 articoli in partita doppia al 31/12/2021

Andamento pluriennale

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
N. Articoli in partita doppia	1374	2097	4246	5232	5278	5943	5849	6428

BER8 Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei pareri di regolarità contabile sulle proposte di deliberazione che comportino disposizioni di entrate e prenotazioni di spesa; Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei visti di regolarità contabile sulle determinazioni che comportino accertamenti di entrate e impegni di spesa.	n. pareri (per TPL e per Gestionale) n. visti (per TPL e per Gestionale)	pareri su delibere Consiglio di amministrazione n. 33; pareri su delibere Assemblea n. 9. Visti di regolarità contabile: apposti n. 648 visti
BER9 Provvede alla riscossione delle entrate ed alla liquidazione delle spese, con controlli amministrativi, contabili e fiscali.	n. determine incasso e liquidazione; n. pagamenti fatture fuori termine	N. 101 atti di tipo liquidazione/riscossione

La tempestività dei pagamenti può essere rappresentata mediante "l'indicatore di tempestività dei pagamenti", calcolato come la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi pagati nel periodo di riferimento (Art. 9, comma 3 del DPCM 22/09/2014).

Sono stati calcolati due tipi di indicatori:

1) **indicatore generale dei pagamenti**

l'indicatore è calcolato su tutte le fatture oggetto di pagamento comprese quelle emesse nell'ambito dei **contratti di concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale**; l'indicatore è condizionato dal tempo impiegato affinché le risorse regionali e i contributi statali destinati al finanziamento delle spese per il **TPL** siano effettivamente trasferiti all'Agenzia

Andamento pluriennale

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Indicatore generale pagamenti	**254,09**	**141,60**	**10,94**	**28,29**	**47,65**	**89,55**	**35,86**	**50,84**

2) **indicatore specifico dei pagamenti**

l'indicatore è calcolato sulle fatture emesse dai fornitori di beni e servizi strumentali all'attività dell'Agenzia (**al netto delle fatture relative ai servizi di TPL**); per il 2021 tale indicatore è pari a -13,55 giorni.

Sono stati effettuati n. 0 interventi sostitutivi nel 2021.

BER10 Cura la gestione di un servizio economato, cui viene preposto un responsabile, per la gestione di cassa delle spese d'ufficio di non rilevante ammontare	n. determine gestione cassa economale; n. buoni pagamento emessi	N. 6 determinazioni N. 46 buoni
BER11 Tiene i rapporti con la tesoreria provinciale per la gestione delle liquidità - nei reciproci vincoli e correlazioni - ivi comprese quelle in contabilità speciale presso la Banca d'Italia, mediante:		
- emissione degli ordinativi di incasso e degli ordini di pagamento;	n. reversali, n. mandati (per TPL e per Gestionale)	Vedi tabella sottostante

Andamento pluriennale

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Reversali di incasso	225	538	736	806	937	1014	992	1094
- di cui per TPL	*113*	*73*	*309*	*696*	*803*	*886*	*544*	*577*
Mandati di pagamento	932	1100	1521	1922	2159	2232	2134	2406
- di cui per TPL	*238*	*270*	*379*	*1096*	*1206*	*1300*	*1284*	*1429*

- verifiche quotidiane, trimestrali ed annuali del giornale di cassa;	n. verifiche cassa con revisori	n. 4 verifiche
- conciliazione delle verifiche di cassa ordinarie e straordinarie del collegio dei revisori.	n. prospetti di conciliazione	Nessuna occorrenza
- *trasmissione dei bilanci di previsione e relative variazioni di bilancio e del rendiconto*	n. aggiornamenti base dati	- trasmissione variazioni di bilancio n. 10 - trasmissione bilancio di previsione n. 1
BER12 Cura gli adempimenti concernenti la gestione dei trattamenti retributivi del segretario, del direttore generale e dei dipendenti con rapporto di lavoro a tempo indeterminato o determinato, dei collaboratori esterni ed alla conservazione della relativa documentazione.	n. listini	n. 243 listini paga n. 4 determinazioni a copertura delle spese relative alla gestione del personale n. 12 determinazioni corresponsione stipendi al personale n. 12 determinazioni versamento ritenute e contributi su retribuzioni dei dipendenti, collaboratori occasionali e professionisti n. 12 versamenti F24EP per versamento delle ritenute operate nel mese precedente sui redditi da lavoro di dipendenti, professionisti o collaboratori occasionali, amministratori nonché di oneri ed imposte a carico ente. n.1 liquidazione atto di pignoramento

BER13 Cura gli adempimenti concernenti il trattamento pensionistico e previdenziale dei componenti gli organi di direzione politica e di tutti i dipendenti dell'ente.	n. dichiarazioni; rispetto dei termini per pagamento contributi e dichiarazioni	n. 0 comunicazioni all'INPS per pratiche pensionamento/ cessazione rapporto di lavoro n. 12 invii dichiarazioni individuali flusso UNIEMENS
BER14 Provvede alle dichiarazioni ed alle certificazioni di sostituto di imposta relativamente a dipendenti, amministratori e collaboratori esterni.	n. certificazioni; n. cud; n. dichiarazioni fiscali	n. 29 Certificazioni Uniche rilasciate a dipendenti in servizio e cessati, collaboratori e professionisti n. 2 dichiarazioni fiscali (mod. 770 , dichiarazione IRAP) n. 1
BER15 Provvede alla gestione del sistema generale di rilevazione delle presenze/assenze dei dipendenti.	n. dipendenti gestiti	n. 22 in media

BER16 Provvede alle liquidazioni delle indennità spettanti al presidente ed ai componenti degli organi di direzione politica.	n. listini	N. 3 listini. n. 3 determinazioni corresponsione indennità di funzione n. 2 determinazioni a copertura delle spese legate allo svolgimento della funzione degli amministratori n. 1 determina per rimborso spese Le competenze del Consiglio d'Amministrazione sono definite dall'art. 12 dello Statuto. L'Assemblea dell'Agenzia con deliberazione n. 3/2021 del 29 aprile 2021, ha definito a decorrere dal 1 gennaio 2021 l'indennità della Presidente dell'Agenzia della mobilità Piemontese ed il gettone di presenza dei componenti del Consiglio d'amministrazione, diversi dalla Presidente, per ciascuna seduta del Consiglio d'amministrazione, in sede deliberante.
BER17 Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. determine; n. mandati e dichiarazioni Inail	n. 0 determina; n. 0 mandati e n.1 dichiarazione salari Inail (Autoliquidazione INAIL) n.1 determina regolazione premio assicurativo saldo anno precedente e acconto anno in corso n.1 versamenti F24EP per versamento premio
BER18 Comunicazioni periodiche alla Funzione Pubblica dei dati di assenteismo	n. comunicazioni	12 (Trasmissione con cadenza mensile)

BER19 Recepimento della fatturazione passiva tramite la piattaforma crediti	n. fatture registrate e n. fatture rifiutate	N. fatture 1475 di cui rifiutate 0
BER20 Trasmissione periodica delle contabilizzazioni delle fatture	Invio lotti di trasmissione	n. 0 lotti (*)
BER21 Comunicazione mensile e settimanale dei flussi di cassa al MEF	n. comunicazioni	n. 12 comunicazioni mensili n. 52 comunicazioni settimanali
BER22 Verifiche regolarità contributiva Aziende (DURC e Equitalia)	n. DURC richiesti, n. verifiche inadempimenti	DURC 307 EQUITALIA 448
BER23 Gestione della corresponsione alle Aziende dei contributi di legge per gli addetti CCNL	n. Liquidazioni	396

AREA STRATEGICA	***2 ISTITUZIONALE***
OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**
ID	2.I.3
SERVIZIO	**GCP Giuridico, Contratti e Personale**

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
GCP1 *Attività di collaborazione e supporto al direttore generale, su specifica richiesta del medesimo, nella predisposizione di proposte di delibera o di informative agli organi di indirizzo dell'ente*	Collaborazione e supporto prestati	Attività svolta in maniera continuativa	
GCP2 *Attività continua, per necessità collegate alle attività svolte, di ricerca e studio della normativa comunitaria, nazionale, regionale, le proposte di legge, gli atti amministrativi in genere di interesse per le funzioni dell'Agenzia*	Ricerca e studio effettuati	Attività svolta in maniera continuativa	
GCP3 *Cura tutti i procedimenti per la scelta del contraente e per la proposta e/o la determinazione degli affidamenti di beni e servizi necessari al funzionamento dell'ente*	n. procedimenti per tipo	n. Affidamento diretti – Tramite MEPA: 9; n. Affidamento diretto – Senza utilizzo mercato elettronico: 35 n. affidamenti diretti in adesione ad accordo quadro/convenzione: 5; n. procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando: 1 n. procedure negoziata per affidamenti sotto soglia (settore speciali): 4	

GCP4 *Cura gli adempimenti relativi alla stipulazione di tutti i contratti dell'ente*	n. contratti per modalità di stipula	n. contratti repertoriati: 39; n. ODA e ordinativi in convenzione: 18; n. Lettera d'ordine: 26
GCP5 Provvede agli adempimenti relativi alla legislazione antimafia. Cura gli accertamenti sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive rese dai contraenti e dai concorrenti ai fini della partecipazione alle gare e adotta le eventuali determinazioni conseguenti.	n. accertamenti	n. DURC: 98; n. richieste casellario giudiziale: 30; n. richieste regolarità fiscale: 19; n. richieste certificati ottemperanza l. 68/99: 5;
GCP6 Cura la raccolta, la classificazione, la collocazione e la conservazione, mediante la formazione di fascicoli, di tutti i documenti *relativi all'attività del Servizio Giuridico.*	relazione informativa classificazione e/o aggiornamento	Attività svolta in maniera continuativa
GCP7 Cura l'istruttoria, la predisposizione e la periodica revisione della pianta organica dell'ente e dei profili professionali, su indicazione del direttore generale	n. provvedimenti/report	n. delibere Cda: 2
GCP8 Provvede alla programmazione dell'acquisizione di risorse umane su indicazione del direttore generale, predisponendo le proposte inerenti i piani di assunzione.	n. provvedimenti	n. delibere Cda: 2
GCP9 Cura i procedimenti di concorso e di selezione del personale preordinati alla costituzione di rapporti di lavoro subordinato, anche fornendo supporto alle commissioni esaminatrici.	n. procedimenti	n. 3 procedure relative volte ad acquisire personale in comando/distacco, procedure relative alle Convenzioni per l'utilizzo del personale da parte dell'Agenzia del personale regionale distaccato presso le province ex art. 3 comma 10 e 12 comma 4 L.R. del 29 ottobre 2015 , n. 23 e del personale provinciale ai sensi dell'art. 8 L.R. 1/2000

GCP10 Cura i procedimenti preordinati all'assunzione in servizio e predispone i contratti individuali di lavoro.	n. procedimenti	n. contratti individuali di lavoro
GCP11 Cura i procedimenti preordinati all'attribuzione degli incarichi professionali, di collaborazione, di consulenza nelle diverse forme, su richiesta dei dirigenti, e preventiva comunicazione al direttore generale per le valutazioni in ordine alla coerenza organizzativa nel complesso dell'ente	n. procedimenti	Gestione elenco Avvocati: n. 41 istanze di iscrizione/rinnovo
GCP12 Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. procedimenti	n. 0 infortunio
GCP13 Supporto alla predisposizione dei Regolamenti dell'Ente (ex SGE5)	n. regolamenti/aggiornamenti	n. Codice di comportamento: 1
GCP14 Gestisce il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso le fasi di presa in carico delle domande, verifica dei requisiti generali di ammissione, risposta ai quesiti degli operatori, gestione dell'esito del procedimento di qualificazione.	n. domande di ammissione; n. verifiche requisiti richieste; n risposte quesiti	n. domande ammissione: 2 n. verifiche: 16 n. risposte quesiti: 0
GCP15 Cura la gestione dei contratti per il funzionamento dell'ente laddove richiesto dall'oggetto del contratto	Gestione contratti	Attività svolta in maniera continuativa
GCP16 Convenzioni e accordi di programma con Enti	N. atti	n. 3 convenzioni;

GCP17 Cura su indicazione del direttore generale gli atti relativi alla gestione del rapporto di lavoro del personale dell'ente (procedimenti preordinati all' attribuzione di incarichi di posizione organizzativa e di altri incarichi o responsabilità previsti dalla contrattazione collettiva, progressioni di carriera, attuazione del sistema incentivante del personale, cessazione del rapporto di lavoro)		n. determinazioni del direttore generale relative ad incarichi di Alta professionalità o altri incarichi: 1 n. determinazioni del direttore generale relative a progressioni: 1; n. determinazioni del direttore generale relative a cessazioni: 0; n. determinazioni del direttore generale relative al sistema incentivante: 1; n. determinazioni del direttore generale relative comandi/distacchi: 3; n. determinazioni del direttore generale relative a mobilità: 0.
GCP18 Cura su indicazione del direttore generale il monitoraggio delle esigenze formative del personale, gli affidamenti per i corsi di formazione e le procedure per l'adesione ai progetti formativi finanziati	*n. corsi frequentati dal personale*	n. 1 corso aggiornamento antincendio n.1 corso aggiornamento RSL n.20 corsi di aggiornamento professionale comprensivi di quelli rientranti nella formazione effettuata a seguito dell'adesione al progetto "INPS Valore Pa" n. 1 sensibilizzazione sulle molestie sessuali sui luoghi di lavoro
GCP19 Cura gli adempimenti relativi alle comunicazioni da effettuare obbligatoriamente: es. perlapa (anagrafe prestazioni, Gedap, rilevazione 104-92, assenze), Aran (contratti collettivi, deleghe sindacali), collocamento obbligatorio, conto annuale del personale, GECO, comunicazioni INAIL, attivazione visite fiscali, anagrafe contratti	n. procedimenti attivati nell'anno per tipo	n. anagrafe prestazioni: 1; n. Gedap: 1 (adempimento annuale); n. Aran/Cnel contratti integrativi: 0 n. Conto annuale: 1 (adempimento annuale); n. Geco: 0; n. Denunce variazione INAIL: 0 n. richieste visite fiscali: 3 n. Anagrafe tributaria: 1 (adempimento annuale) n. Rilevazione legge 104/92 : 1 n. Rilevazione assenze:12

GCP20 Attività del Comitato unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.)	n. iniziative	n. 4 inerenti materie rientranti in ambito competenza del Comitato (proposta PAP 2021-2023; redazione relazione annuale sulla situazione del personale anno 2020; azioni di sensibilizzazione rivolte a tutto il personale dell'Agenzia a mezzo posta elettronica "CUG informa"; adesione alla Rete Nazionale dei CUG)
GCP21 Gestione dei contenziosi	n. comunicazioni per pratiche assicurative; n. di memorie interne in supporto dei patrocinatori in giudizio	n. comunicazioni per pratiche assicurative: 13; n. attività di supporto: 2 (per elaborazione memorie difensive)
GCP22 Presta attività a supporto delle funzioni svolte dall'OIV e dal responsabile della prevenzione della corruzione	Attività di supporto	Attività svolta in maniera continuativa
GCP23 Supporto nella gestione delle relazioni sindacali	Attività di supporto	n. contrattazione integrativa: 0 n. informazione per confronto: 0 n. informazione: 4

AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE

OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	Ordinaria amministrazione per adempiere ai compiti statutari

Le attività ivi descritte sono quelle di ordinaria amministrazione svolte per adempiere ai compiti statutari e istituzionali.

ATTIVITÀ 1	**Attività definite in relazione alle competenze dei servizi e degli uffici (come da scheda allegata)**
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Generale
SERVIZI COINVOLTI	Servizi generali e sistema informativo
SERVIZI COINVOLTI	Comunicazione e relazioni esterne
RIFERIMENTO BILANCIO	PARTE III - Graduazione delle risorse finanziarie - Riassunto previsione per programma-progetto

AREA STRATEGICA	***3 DIREZIONE GENERALE***		
OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**		
ID	3.I.1		
SERVIZIO	**CRE Comunicazioni e relazioni esterne**		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
CRE1 Garantisce l'esercizio dei diritti di informazione, di accesso agli atti ed ai procedimenti, di partecipazione in favore degli utenti singoli e associati, anche formulando proposte sugli aspetti organizzativi e logistici del rapporto con l'utenza.	n. 4 accessi atti; n. aggiornamenti siti web	N. 4 richieste di accesso agli atti N. 955 atti pubblicati	
CRE2 Provvede, mediante l'ascolto dei cittadini e la comunicazione interna, all'attuazione dei processi di verifica della qualità dei servizi e di gradimento degli stessi da parte dell'utenza interna ed esterna, in collaborazione con gli Uffici Organizzazione e Qualità.	Tutte le richieste evase; n. comunicati pubblicati sul web	Ascolto di cittadini o altri enti per segnalazioni o richieste di interventi che si provvede ad indirizzare se di nostra competenza o di altro ente.	
CRE3 Gestisce la comunicazione e l'immagine con i media.	scambio di documentazione con i giornalisti	Collabora direttamente con il Presidente e il Direttore Generale dell'Agenzia per la riuscita dell'Ufficio Stampa, curando e provvedendo ad inoltrare alle varie testate giornalistiche i comunicati stampa, le informazioni ed ogni altro materiale atto alla comunicazione.	

CRE4 Si occupa del centro documentazione tecnica, la rassegna dei quotidiani, periodici, web.	rassegna stampa quotidiana	Attività correntemente svolta fornendo ai vari uffici informazione sulle varie testate giornalistiche.
CRE5 Organizza manifestazioni, convegni ed eventi, patrocini, predisponendo le relazioni istituzionali.	n. manifestazioni; n. 5 patrocini, n. partecipanti/manifestazione;	Sono state effettuate attività di supporto: stampa documentazione, predisposizione cartelle, contatti organizzativi; al fine di assicurare il regolare svolgimento di eventi organizzati dall'Agenzia stessa o di permettere la partecipazione dell'Agenzia ad eventi istituzionali tenutisi fuori sede
CRE6 Collabora con la direzione generale alla comunicazione delle direttive necessarie alla corretta attuazione degli indirizzi e dei principi in materia di organizzazione e di qualità emanati all'interno dell'ente.	n. atti organizzativi; n. relazioni informative/circolari n. 10 ordini di servizio n. 6 informative CUG n. 1 informative sicurezza sul lavoro ai sensi dell'art. 36 del DLGS 81/08 e s.m.i	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.
CRE7 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante l'implementazione dei servizi interattivi presenti sul portale WEB dell'Agenzia, in collaborazione con il Servizio Sviluppo sistema informativo e telecomunicazioni.	n. comunicati sul sito;	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.
CRE8 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante la realizzazione di supporti grafici (volantini, orari, mappe ecc.)	Elaborati grafici prodotti	Nessuna evenienza

CRE9 Azioni di informazione all'utenza su canali web specifici e social network	Risposte fornite sui canali web	N. persone che seguono la pagina SFM Torino (follower) dicembre 2017: 6738 dicembre 2018: 7260 dicembre 2019: 8368 maggio 2022: 8943	Vedi paragrafo 6.6 La comunicazione del trasporto pubblico
CRE10 Partecipazione a eventi, conferenze, etc.	Atti degli eventi e delle conferenze	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.	

AREA STRATEGICA	***3 DIREZIONE GENERALE***		
OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**		
ID	3.I.2		
SERVIZIO	**SIT Sistema Informativo e Telecomunicazione**		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SIT1 Realizza l'infrastruttura di rete, per dati e fonia, partendo dall'analisi degli uffici del consorzio per verificare le esigenze di ogni posizione lavorativa.	n. postazioni aggiornate; n. nuove postazioni;	n. 9 postazioni aggiornate; n. 2 nuove postazioni;	
SIT2 *Supporta le problematiche dell'acquisto degli apparati necessari a svolgere le attività lavorative dell'agenzia di hardware e software, con ricerca dei fornitori di componentistica hardware e dei programmi necessari all'utilizzo delle infrastrutture di rete. A conclusione degli acquisti ed alle verifiche dei beni e sevizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture di acquisto dei beni stessi*	n. interventi effettuati; n. pareri espressi	n. 46 interventi effettuati; n. 42 pareri espressi	
SIT3 Assicura le verifiche post-installazione del corretto utilizzo degli apparati, dopo una valutazione in fase di acquisto degli stessi.	n. verifiche periodiche; n. aggiornamenti software;	n. 46 verifiche periodiche; n. 12 aggiornamenti software;	
SIT4 Effettua un'attività di help desk.	n. richieste;	n. richieste 181;	
SIT5 *Gestisce l'infrastruttura di rete: server - pc – stampanti -antivirus – firewall – rilevamento presenze - accessi alla sede - cablaggio - dominio*	n. richieste; n. interventi	n. 42 richieste; n. 51 interventi	

mtm – centralino fonia fissa - apparati fonia mobili - apparati dati mobile.		
SIT6 *Analizza le problematiche per la gestione del sito web mtm.torino.it , crea pagine, tabelle, tiene aggiornati i contenuti nelle sezioni monitoraggio, convocazioni assemblee , monitora le visualizzazioni del sito stesso da parte del pubblico - Aggiorna i contenuti del sito indicepa.gov.it - Gestisce la posta elettronica dell'Agenzia.*	n. interventi effettuati	n. 48 interventi effettuati
SIT7 Acquisisce sistematicamente le informazioni generate dai sistemi di monitoraggio del trasporto pubblico ai fini di aggiornare le banche dati dell'agenzia per l'osservazione della produzione e delle prestazioni dei sistemi di trasporto pubblici in contratto con l'Agenzia, elabora report con grafici e liste dei treni - bus per puntualità ed affidabilità del servizio di trasporto pubblico	n. interventi effettuati	n. 24 interventi effettuati
SIT8 Mantiene aggiornato sul server interno e sul cloud il Database SQLserver SIPAL contenente i dati di Bilancio Contabilità e Protocollo dell'Agenzia	n. controlli aggiornamenti installati	n. 12 controlli di aggiornamenti installati
SIT9 controlla l'Invio delle fatture passive al servizio di conservazione esterno in qualità di Responsabile della conservazione dei documenti informatici di cui all'art. 44 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 ed aggiorna il backup interno di tutti i documenti dell'Agenzia	n. invii effettuati; numero di backup interni effettuati	n. 12 invii effettuati; numero 48 di backup interni effettuati;

AREA STRATEGICA	***3 DIREZIONE GENERALE***
OBIETTIVO DI PEG	**Gestione ordinaria del progetto**
ID	3.I.3
SERVIZIO	Servizi Generali

LOG Logistica

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
LOG1 Coordina tutte le attività logistiche inerenti il funzionamento della "struttura fisica" attraverso cui l'ente opera con propri uffici.	n. segnalazioni irregolarità;	Attività correntemente svolta.	
LOG2 Garantisce il presidio della sede così da assicurare l'ottimale funzionamento delle medesime, anche gestendo direttamente o indirettamente le richieste di manutenzione di locali, di arredi e di attrezzature.	n. adeguamenti;	Attività correntemente svolta segnalando ogni qualvolta si renda necessario le inosservanze ai contratti di servizio o problematiche inerenti l'immobile alla ditta incaricata per conto della proprietà e quando si rende opportuno con richieste di preventivi per interventi e affidamento lavori.	
LOG3 Provvede, avvalendosi della collaborazione degli altri servizi interessati, alla definizione delle norme e regole necessarie alla corretta gestione degli spazi e dei locali componenti la sede, coordinandone e controllandone la corretta applicazione.	n. atti organizzativi;	Attività correntemente svolta.	

LOG4 Assicura direttamente o tramite consulenze specialistiche l'individuazione dei fattori di rischio e delle misure per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, nel rispetto della normativa vigente, avvalendosi della collaborazione dei dirigenti dell'ente per l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie.	n. atti organizzativi/provvedimenti;	Attività correntemente svolta.
LOG5 Elabora le procedure di sicurezza a livello generale e, per quanto di competenza, le misure preventive e protettive.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG6 Provvede ai sistemi di sicurezza interni all'ente con la collaborazione dei servizi generali	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG7 Cura i necessari programmi di informazione e formazione dei lavoratori sull'antinfortunistica.	n. rapporti/sedute informativi	Attività svolta secondo necessità
LOG8 Collabora con il medico competente e partecipa alle consultazioni in materia di tutela della salute e sicurezza.	n. visite mediche;	Attività svolta secondo necessità
LOG9 Collabora con i servizi competenti per l'attuazione delle norme in tema di sicurezza negli edifici forniti a servizi diversi.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG10 Individua l'ottimale distribuzione, secondo gli indirizzi ricevuti dagli amministratori e dalla direzione, dei posti di lavoro negli spazi disponibili.	n. atti organizzativi;	Attività svolta secondo necessità
LOG11 Collabora al costante contenimento ed alla ottimizzazione dei costi inerenti il funzionamento della "struttura fisica" dell'ente (quali ad esempio: utenze, servizi interni specifici ecc.).	n. adeguamenti procedure;	Attività correntemente svolta
LOG12 Verifica il corretto svolgimento del servizio di riscaldamento e condizionamento.	n. segnalazioni irregolarità; n. report verifica;	Attività svolta secondo necessità.

LOG13 Provvede alla gestione dei contratti relativi ai servizi di pulizia delle aree interne/esterne e di trasloco per tutti gli uffici. Inoltre, provvede ai servizi generali a supporto di tutte le attività dell'ente. In particolare: - alla gestione del parco autovetture dell'ente per quanto riguarda la manutenzione, la fornitura di carburante e la gestione delle spese di mantenimento, provvedendo altresì al controllo dell'uso e alla razionalizzazione dell'uso delle autovetture; - ai servizi di spedizione e recapito della posta esterna ed interna; - all'utilizzo delle sale riunioni e delle aree pertinenziali degli edifici sedi d'ufficio; - ai servizi riproduzione di documentazione cartacea a uso interno ed esterno; - ai servizi di assistenza agli organi istituzionali; - ai servizi di custodia dei locali; - ai servizi ausiliari di trasporto con autovettura; - ai servizi ausiliari di accoglienza anche a supporto dell'ufficio relazioni con il pubblico *A conclusione ed alle verifiche dei sevizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture*		Viene predisposta la segnalazione alla ditta di inosservanze rilevante dalla pulizia dei locali come da contratto o l'indicazione di servizi aggiuntivi.

PRV Provveditorato

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2021	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
PRV1 Si occupa dell'acquisizione dei beni, delle risorse strumentali e dei servizi impiegati da parte di una pluralità di uffici, assicurando di norma l'esecuzione e il controllo sui relativi contratti.	n. provvedimenti acquisizione;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV2 Si occupa dei provvedimenti finalizzati all'acquisizione di beni e servizi in economia destinati al funzionamento della pluralità dei servizi con le modalità espresse nei provvedimenti regolamentari e di indirizzo dell'ente.	n. procedure verificate;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV3 Si occupa del monitoraggio dei consumi di fornitura e servizi in relazione ai diversi centri di costo.	report;	Attività correntemente svolta	
PRV4 Si occupa dei procedimenti di inventariazione dei beni mobili e di assegnazione ai dirigenti competenti, ovvero agli enti destinatari, anche in esecuzione di provvedimenti di concessione.	report consuntivo annuale;	Effettuato aggiornamento dell'inventario	
PRV5 Si occupa della gestione dell'archivio e provvede alle concessioni ed alle cessioni ad ogni titolo dei beni mobili, nonché alle dichiarazioni di fuori uso dei beni mobili.	report consuntivo;	Attività svolta correttamente per la gestione dell'archivio. Effettuato scarico del materiale (prevalentemente informatico) divenuto obsoleto e pertanto non più funzionale.	

7.4. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati

Nella presente sezione sono indicati gli obiettivi assegnati, per il Piano Esecutivo di Gestione, ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

Ogni obiettivo è rappresentato con una scheda riassuntiva ed è articolato in *attività* da porre in essere con la relativa tempistica. Per ogni obiettivo vengono riportate la quantificazione delle risorse economiche, umane e strumentali e le responsabilità organizzative, identificando un solo servizio responsabile per ciascun obiettivo operativo e i servizi che vi collaborano.

In particolare, per ogni obiettivo rappresentato con una scheda riassuntiva viene approfondita la parte denominata *Risultati* fornendo una descrizione più puntuale circa le attività che hanno portato al raggiungimento (ovvero al parziale o mancato raggiungimento) dell'obiettivo stesso.

Resta inteso che per una descrizione dettagliata delle attività si rimanda alle rispettive parti della Relazione utilizzando i riferimenti ai corrispondenti paragrafi e titoli che sono riportati nella riga RIFERIMENTI RELAZIONE di ciascuna scheda.

7.4.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo

Area strategica	*Pianificazione e controllo*
OBIETTIVO	**Affidamenti dei servizi TPL**
ID	**1.II**
FUNZIONE	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
DESCRIZIONE	Procedure per l'affidamento dei servizi automobilistici e ferroviari
BENEFICI ATTESI	Definire le più idonee modalità per l'affidamento dei servizi a seconda della modalità di trasporto Sviluppare le attività procedurali necessarie Stipulare contratti di servizio

ATTIVITÀ 1	Relazione di affidamento
DESCRIZIONE	In attuazione del Regolamento CE 1370/2007, della normativa nazionale e delle Deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti si predispone e si rende pubblica una Relazione di affidamento finalizzata a comunicare le modalità di affidamento e i contenuti minimi dei Contratti di servizio.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato dell'attività consiste nella redazione della documentazione necessaria, il confronto con l'ART e la definizione dei documenti per la pubblicazione.
TARGET	Relazione di affidamento (redazione e pubblicazione)
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	30/09/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista. È previsto un aggiornamento annuo della relazione a partire dal 2022.
RISULTATI	L'attività ha prodotto il documento "*Relazione Annuale sugli affidamenti dei servizi di TPL - Anno 2021*" approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione n. 30 del 07/12/2021, successivamente inviata all'ART, per le proprie valutazioni,

	con nota prot. n. 12383 del 20/12/2021 e pubblicata sul profilo istituzionale dell'Agenzia
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	paragrafo 3.1.1 Relazione sugli Affidamenti

ATTIVITÀ 2	Contrattazione per l'affidamento dei servizi di tpl regionali SFR
DESCRIZIONE	Affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. del sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci dei Servizi RV e R d SFR, con un contratto di lunga durata pari a 10 anni, con validità dal 01/01/2021 al 31/12/2030.
INDICATORE DI RISULTATO	I risultati sono misurati in termini di definizione di obblighi di servizio e relative compensazioni economiche, definizione programma degli investimenti e rinnovo materiale rotabile, obiettivi di qualità. In sede di contrattazione con Trenitalia si definirà la documentazione contrattuale partendo dal contratto di servizio già stipulato per SFM e attraverso il confronto con l'ART previsto dalle vigenti deliberazioni.
TARGET	Relazioni di affidamento e Piano degli Obiettivi Regolatori entro il 30/09/2021 Redazione programma di esercizio e sviluppi entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla mobilità
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista, tuttavia, si segnala che la trattativa per il contratto di servizio con Trenitalia non è ancora in dirittura d'arrivo in quanto presenta difficoltà legate agli aspetti economico/finanziari.
RISULTATI	La "Relazione sugli affidamenti" (vedi attività precedente) comprende anche il servizio SFR. Per la predisposizione del P.R.O. (piano raggiungimento obiettivi regolatori) sono stati sviluppati numerosi studi propedeutici per proseguire nella trattativa per la stipula del contratto [rendiconto di gestione p.87]. Redazione programma di esercizio: sono stati sviluppati i seguenti progetti sul servizio SFR nel corso del 2021: • Modifiche sulla tratta Chivasso-Ivrea (a seguito studi e confronti sull'offerta VdA) [rendiconto di gestione p.103] • Riprogrammazione e riorganizzazione delle corse bus e treno sulla linea Cuneo-Ventimiglia in funzione della riapertura dell'infrastrutture. Realizzazione delle navette Limone-Tende [protocollo 10747 del 9.11.2021]

	• studio della linea Asti-Castagnole-Alba [rendiconto di gestione p.105] • studio di integrazione delle linee R Alessandria-Voghera e R Asti-Alessandria in un unico servizio R Alessandria-Asti-Voghera (protocollo 8884 del 22.9.2021 e 10545 del 4.11.2021) il servizio è stato attivato nel 2022. • studio di realizzazione dei treni diretti Biella-Torino (protocollo 7107 del 28.7.2021. protocollo 11437 del 26.11.2021) il servizio è stato attivato nel 2022 A questi si aggiungono gli interventi effettuati per l'emergenza Covid (riattivazione di servizi per le scuole, bus di presenziamento ecc.) [rendiconto di gestione p.103] [rendiconto di gestione p.152]
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	paragrafo 3.1.4 Servizio Ferroviario Regionale

ATTIVITÀ 3	Procedure di affidamento dei servizi di tpl regionali SFR
DESCRIZIONE	Affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. del sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci dei Servizi RV e R d SFR, con un contratto di lunga durata pari a 10 anni, con validità dal 01/01/2021 al 31/12/2030.
INDICATORE DI RISULTATO	I risultati sono misurati con l'adozione degli atti di affidamento previsti dalla normativa vigente come risultanti dell'Attività 1.
TARGET	Determinazione Dirigenziale di imposizione obblighi di servizio per l'anno 2022 e seguenti entro il 31/12/2021 Sottoscrizione del contratto di servizio entro il 30/09/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Si segnala che la trattativa per il contratto di servizio con Trenitalia non è ancora in dirittura d'arrivo in quanto presenta difficoltà legate agli aspetti economico/finanziari.
RISULTATI	Nelle more della conclusione del procedimento di affidamento diretto del servizio, l'Agenzia ha adottato ulteriori provvedimenti di emergenza per il primo ed il secondo semestre 2021, nonché il primo semestre 2022.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto mediante la pubblicazione dei provvedimenti di emergenza.
RIFERIMENTI RELAZIONE	paragrafo 3.1.4 Servizio Ferroviario Regionale

ATTIVITÀ 4	Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi
DESCRIZIONE	I contratti di servizio per il TPL sono per la maggior parte giunti a scadenza. Nelle more dell'affidamento attraverso le procedure ad evidenza pubblica previste dalla normativa vigente è necessario disporre specifici atti di affidamento.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato consiste nell'adozione di atti di affidamento coerenti con la normativa vigente e, ove necessario, adattati alle specificità del singolo contratto e dei relativi obblighi di servizio.
TARGET	Determinazioni dirigenziali di rinnovo/proroga entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Le scadenze successive al 31/12/2021 saranno trattate anche alla luce degli sviluppi della normativa e della relazione di affidamento adottata nel 2021.
RISULTATI	Determinazioni Dirigenziali n° 863-857 -858-859-856 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nel Bacino metropolitano Determinazioni Dirigenziali n° 257-258 del 13/05/2021, 860-862 del 30/12/2021, 1 del 03/01/2022 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nel Bacino Sud-Est Determinazioni Dirigenziali n° 864-849-848-854-855-861-850-853-851-852 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nel Bacino Nord-Est
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	paragrafo 3.1.6 Affidamento Servizi di TPL

ATTIVITÀ 5	Aggiornamento sistema di qualificazione
DESCRIZIONE	L'Agenzia ha adottato fin dal 2016 un sistema di qualificazione che consente di costituire un elenco di soggetti idonei ad essere affidatari dei servizi di TPL. Alla luce dell'evoluzione della normativa nonché dell'evoluzione del sistema degli affidamenti è necessario adottare alcune modifiche al sistema di qualificazione.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato dell'attività consiste nella redazione della documentazione necessaria per l'aggiornamento dell'attuale sistema di qualificazione.

TARGET	Determinazioni dirigenziali (adozione e aggiornamento del sistema e pubblicazione sul sito).
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA NEL 2021	30/09/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 15/2021 del 28/06/2021 sono stati approvati gli aggiornamenti alla Normativa del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale (Rev. 3.0)
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	paragrafo 3.1.2 Sistema di qualificazione

ATTIVITÀ 6	Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl gomma
DESCRIZIONE	In attuazione della normativa di riferimento nonché del Programma Triennale Regionale 2019-2021 è necessario definire le procedure di affidamento per i servizi automobilistici sui quattro bacini della Regione. Le procedure dovranno essere coerenti con i contenuti previsti dalla "Relazione di affidamento".
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato consiste nella predisposizione di atti descrittivi delle procedure di affidamento e dei contenuti delle stesse.
TARGET	Determinazioni Dirigenziali di approvazione documentazione tecnica ai sensi della Relazione di affidamento di cui all'Attività 1
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	I testi degli avvisi di preinformazione delle procedure di selezione degli operatori economici a cui assegnare i contratti di servizio sono stati approvati con le seguenti determinazioni dirigenziali: • Reg. Gen 837 del 30/12/2021 – Bacino Nord-Est • Reg. Gen 838 del 30/12/2021 – Bacino Sud-Est • Reg. Gen 839 del 30/12/2021 – Bacino Sud • Reg. Gen 840 del 30/12/2021 – Bacino Metropolitano

	In data 4/1/2022 il Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ha pubblicato gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	paragrafo 3.1.6 Affidamento Servizi di TPL gomma

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	148
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

Area strategica	*Pianificazione e controllo*
OBIETTIVO	**Programma Triennale dei Servizi**
ID	**1.III**
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Raccolta e sistematizzazione delle attese dei Bacini riguardo i contenuti del prossimo programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2022-2025.
BENEFICI ATTESI	Definire elementi descrittivi delle attese del territorio per lo strumento di programmazione previsto dalla LR 1/2000, Programma Triennale dei Servizi.

ATTIVITÀ 1	Attività preliminari al Programma Triennale dei Servizi 2022-25
DESCRIZIONE	Ai sensi della L.R. 1/2000 la Regione dovrà approvare il Programma Triennale dei Servizi 2022-2025. Nella fase di elaborazione del DUP di Agenzia è emersa l'opportunità che le assemblee di bacino attraverso i Comitati tecnici sviluppino proposte da trasmettere alla Regione preliminarmente alla predisposizione del Piano affinché la Regione possa valutarne i contenuti.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato consiste nella predisposizione di documenti da condividere con i Comitati tecnici di Bacino per la raccolta delle proposte da parte delle Assemblee di Bacino.
TARGET	Documento di indagine "Raccolta elementi per la redazione del Programma Triennale"
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	30/06/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021	Non prevista
RISULTATI	Nella fase di elaborazione del DUP di Agenzia era emersa l'opportunità che le assemblee di bacino attraverso i Comitati tecnici sviluppassero proposte da trasmettere alla Regione preliminarmente alla predisposizione del Piano affinché la Regione potesse valutarne i contenuti. Sono state così esaminate le ulteriori proposte pervenute dal Bacino Sud (protocollo Agenzia n. 0009100 del 29/09/2021 e dal Bacino Sud Est (protocollo Agenzia n. 0010073 del 22/10/2021), nonché quelle raccolte nel corso dell'adunanza del 07/12/2021 dell'Assemblea del Bacino Metropolitano.

COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto coerentemente con la necessaria condivisione con i territori. Tenendo conto dello slittamento temporale si ritiene l'obiettivo raggiunto al 90%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	Paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL

ATTIVITÀ 2	Attività preliminari al Programma Triennale dei Servizi 2022-25
DESCRIZIONE	Ai sensi della L.R. 1/2000 la Regione dovrà approvare il Programma Triennale dei Servizi 2022-2025. Nella fase di elaborazione del DUP di Agenzia è emersa l'opportunità che le assemblee di bacino attraverso i Comitati tecnici sviluppino proposte da trasmettere alla Regione preliminarmente alla predisposizione del Piano affinché la Regione possa valutarne i contenuti.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato consiste nella raccolta e sistematizzazione delle attese dei vari Bacini e trasmissione alla Regione.
TARGET	Trasmissione alla Regione Piemonte del documento contenente l'individuazione degli elementi per la programmazione dei servizi del triennio 2022-2025 in preparazione del relativo Programma Triennale dei Servizi entro il 30/09/2021.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	30/09/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021	Non prevista
RISULTATI	Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 31 del 21/12/2021 l'Agenzia ha sottoposto all'attenzione del competente Assessorato della Regione Piemonte alcuni elementi che si ritiene debbano essere presi in considerazione nella redazione del prossimo Programma Triennale dei Servizi TPL 2022-2024. Con lettera prot. n. 12542 del 22 dicembre 2021 la Presidente di Agenzia ha trasmesso a Regione Piemonte gli elementi per la redazione del Programma Triennale dei Servizi TPL 2022 – 2024, la deliberazione n. 31 del 21 dicembre 2021 ed i progetti presentati dal Bacino Sud (Progetto Hydrogen Valley Monviso e valutazioni linee ferroviarie sospese) e dal Bacino Sud Est. Tuttavia, Con D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021 la Regione Piemonte, tenuto conto dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e della conseguente situazione di incertezza nella quale risulta difficile stabilire indirizzi e obiettivi da inserire in una programmazione triennale dei servizi, ha deliberato di assicurare i finanziamenti dei servizi minimi TPL dando continuità al PTS 2019-2021 fino al 31 dicembre 2022, di fatto prorogando l'attuale PTS di un anno.

COMMENTO	Sono state completate la necessaria condivisione con i territori e la formulazione delle indicazioni alla Regione, tuttavia la lunga fase di consultazione nei bacini ha fatto sì che la formulazione degli elementi per la redazione sia stata inviata alla Regione solo alla fine dell'anno. Tenendo conto di questo slittamento ma considerando altresì che nel frattempo è intervenuta la proroga di un anno del precedente PTS da parte della Regione si ritiene l'obiettivo raggiunto al 90%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	Paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	130
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel Bilancio di Previsione 2021-2023

Area strategica	*Pianificazione e controllo*
OBIETTIVO	**Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile**
ID	**1.IV**
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Attraverso la realizzazione di attività puntuali l'Agenzia si pone l'obiettivo di favorire la mobilità delle persone diversificando e integrando i modi e i mezzi di trasporto, puntando alla sostenibilità e alla sicurezza dell'intera catena di viaggio. Per tale ragione partecipa alla stesura e alla realizzazione di progetti con altri soggetti del territorio e/o internazionali, sia in autofinanziamento sia in cofinanziamento (bandi europei, ministeriali, ecc.).
BENEFICI ATTESI	Incremento dell'uso del trasporto. Maggiore rispondenza dei servizi rispetto alle reali esigenze di mobilità. Maggiore consapevolezza dell'offerta di trasporto. Maggiore conoscenza della domanda di mobilità.

ATTIVITÀ 1	Progetto Co&Go – Condivisione e Governance
DESCRIZIONE	Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di promuovere la pratica del carpooling sul territorio della Città metropolitana di Torino, favorendo l'interscambio con altri sistemi trasporto. Nell'ambito del progetto l'Agenzia: - sviluppa l'indagine sulle abitudini di spostamento di alcuni target e sulla propensione alla pratica del carpooling; - collabora alla progettazione di iniziative pilota di carpooling; - collabora con i Comuni interessati nella realizzazione delle infrastrutture utili alle azioni pilota (isole di sosta, piazzole dedicate), trasferendo le risorse necessarie Il progetto si concluderà ad ottobre 2021.
INDICATORE DI RISULTATO	Documentazione di progetto iniziative pilota carpooling Liquidazioni contributi per la realizzazione delle infrastrutture
TARGET	Rapporto sulle iniziative pilota entro il 31/10/2021 9 determine di liquidazione contributi entro il 31/12/2021, fatto salvo l'invio da parte dei Comuni dei giustificativi di spesa.

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	In qualità di soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino, l'Agenzia ha partecipato attivamente alla definizione delle fermate dedicate al carpooling, sono stati individuati con i Comuni aderenti alla sperimentazione i punti di salita e discesa dei passeggeri degli equipaggi di carpooling, al fine di facilitare l'incontro tra domanda e offerta e per promuovere tale modalità di mobilità sostenibile. Sono stati acquistati e istallati totem e paline per l'identificazione delle aree di fermata per gli equipaggi di carpooling. Determinazioni di impegno n° 255, 303, 411, 428, 524, 555 Determinazione di riscossione: 627
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione Internazionale

ATTIVITÀ 2	Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola e il Vallese
DESCRIZIONE	Attivato con fondi europei del programma di finanziamento INTERREG V Italia – Svizzera 2014-2020 ha l'obiettivo del miglioramento dei servizi di mobilità per facilitare la fruizione del territorio da parte dei pendolari transfrontalieri e dei turisti. Nell'ambito del progetto l'Agenzia: - provvede al miglioramento delle coincidenze treno / bus, - collabora ad un piano di comunicazione sulla mobilità semplice ed efficace. Il progetto si concluderà ad aprile 2022.
INDICATORE DI RISULTATO	Proposte modifiche orari per le coincidenze Contributo al piano di comunicazione attraverso la produzione di materiale cartaceo specifico.
TARGET	Stampa nuovi orari delle linee automobilistiche afferenti all'area di progetto 30/06/2021: - 3000 libretti delle linee gestite dalla ditta Comazzi - 2000 volantini del servizio Prontobus dell'Unione Montana Alta Ossola. Stampa di 25.000 brochure di promozione di itinerari turistici raggiungibili con il TPL entro il 30/06/2021.

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	30/04/2022
RISULTATI	Nel corso del primo semestre 2021 sono stati ridefiniti alcuni orari del TPL per garantire una migliore coincidenza fra sistemi di trasporto differenti. Sono stati prodotti e diffusi sui territori numerosi materiali di promozione del TPL, alcuni di semplice comunicazione dell'offerta e altri di promozione del TPL come modalità di trasporto possibile in ambito turistico e escursionistico. Il materiale è stato predisposto sia per l'orario estivo sia per l'orario invernale. Il progetto si è concluso a ottobre 2021 con la partecipazione all'evento di chiusura. I volantini, i libretti e le brochure sono stati stampati. Determine di impegno: 226, 227, 265, 298, 372
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione Internazionale

ATTIVITÀ 3	Progetto MOBILAB
DESCRIZIONE	Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle Valli di Lanzo e del Canavese incidendo sull'offerta e sui comportamenti. Nell'ambito del progetto l'Agenzia è impegnata nel: - redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; - analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; - analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; - verificare e sperimentare, in coordinamento con i progetti sociali del PITER, soluzioni di modalità diversificate per il raggiungimento dei luoghi dove i servizi sociali sono erogati (mense, RSA, ecc.); - coordinare la realizzazione, in accordo con i comuni interessati, degli interventi di microinfrastrutturazione per favorire l'intermodalità; - partecipare a laboratori di Co-progettazione; - supportare il coinvolgimento degli attori che localmente si occupano di mobilità; - contribuire alla produzione dei contenuti del sito di progetto e alla stesura della sintesi non tecnica. Il progetto si concluderà ad ottobre 2022.

INDICATORE DI RISULTATO	- Redazione mappatura bisogni di mobilità e analisi servizi attuali - Sperimentazione soluzioni di modalità diversificate - Coordinamento interventi di mobilità sostenibile e co-progettazione - Contributo contenuti sito e sintesi non tecnica
TARGET	Relazione tecnica mappatura bisogni mobilità e analisi servizi entro il 30/06/2021 Fase di sperimentazione soluzioni di modalità diversificate entro il 31/12/2021 Relazione su co-progettazione interventi di mobilità entro il 31/12/2021 Aggiornamento dei contenuti del sito e sintesi non tecnica forniti entro il entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	31/10/2022
RISULTATI	Operativamente l'Agenzia ha avviato un'indagine della mobilità sui territori italiani di progetto. L'indagine si è conclusa a fine 2020, e nei primi mesi del 2021 sono stati elaborati ed analizzati i dati raccolti. Sempre nello stesso periodo sono stati avviati incontri specifici per progettare le azioni di mobilità sostenibile previste dal progetto. Con Determinazione di liquidazione n. 144/2021 è stata saldata la fattura a favore dell'impresa affidataria dell'indagine. Il termine della fase di sperimentazione soluzioni di modalità è stato riprogrammato al 30/09/2022. Il termine per la relazione su co-progettazione interventi di mobilità è stato riprogrammato al 30/09/2022. La sintesi non tecnica verrà fornita entro il 30/09/2022.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto per quanto concerne l'indagine sulla mobilità mentre per gli altri 3 target sono state rimodulate al 2022 le scadenze come sopra descritto. Si ritiene di considerare l'obiettivo raggiunto al 25%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione Internazionale

ATTIVITÀ 4	Progetto CUORE DINAMICO
DESCRIZIONE	Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle valli comprese tra il pinerolese e la Val di Susa incidendo sull'offerta e sui comportamenti. Nell'ambito del progetto l'Agenzia è impegnata nel: • redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; • analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; • analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; • verificare, in coordinamento con il progetto "Vengo a prenderti", la trasferibilità del servizio in altri contesti come ad esempio la Val di Susa; Il progetto si concluderà ad ottobre 2022.
INDICATORE DI RISULTATO	• Redazione mappatura bisogni di mobilità e analisi servizi attuali • Verifica trasferibilità servizio ad altri contesti territoriali
TARGET	• Relazione tecnica mappatura bisogni mobilità e analisi servizi entro il 30/06/2021 • Relazione tecnica trasferibilità servizio ad altri contesti territoriali entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	31/10/2022
RISULTATI	Operativamente l'Agenzia ha avviato un'indagine della mobilità sui territori italiani di progetto. L'indagine si è conclusa a fine 2020, e nei primi mesi del 2021 sono stati elaborati ed analizzati i dati raccolti. Sempre nello stesso periodo sono stati avviati incontri specifici per progettare le azioni di mobilità sostenibile previste dal progetto. Con Determinazione di liquidazione n. 133/2021 è stata saldata la fattura a favore dell'impresa affidataria dell'indagine. Il termine per la Relazione tecnica trasferibilità servizio ad altri contesti territoriali è stato riprogrammato al-30/09/2022.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto per quanto concerne l'indagine sulla mobilità mentre per il secondo target è stata rimodulata al 2022 la scadenza come sopra descritto. Si ritiene di considerare l'obiettivo raggiunto al 50%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione Internazionale

ATTIVITÀ 5	Pianificazione servizi di trasporto nelle Aree a Domanda Debole, istituzione servizi a chiamata e partecipazione a tavoli territoriali
DESCRIZIONE	Partecipazione a tavoli tecnici specifici con gli Enti territoriali e i gestori di trasporto per l'individuazione di soluzioni di trasporto più efficaci ed efficienti, incluso l'istituzione di servizi flessibili e a chiamata. In particolare per il 2021: • il tavolo su cui si lavorerà riguarda il bacino sud-est mediante la individuazione delle fasi operative di attuazione del progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata. • accompagnamento nella revisione dei sistemi di gestione di alcuni servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese • accompagnamento e supporto nella definizione e nell'attuazione delle azioni di mobilità previste all'interno della Strategia Nazionali Aree Interne definite per la val Maira, le Vali dell'Ossola, le Valli di Lanzo e la Valle Bormida. Nonché il supporto nella predisposizione di future candidature al programma SNAI, come nel caso dell'ovadese.
INDICATORE DI RISULTATO	• Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est. • Contributo alla revisione dei sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese • Supporto azioni di mobilità e candidature al programma SNAI
TARGET	• Redazione del Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est entro il 31/12/2021 • Relazione/rapporto sul Contributo alla revisione dei sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese entro il 31/12/2021. • Relazione/rapporto sul Supporto azioni di mobilità e candidature al programma SNAI entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista (le attività sviluppate nel 2021 potranno essere portate avanti anche nel 2022 oppure riproposte su diversi ambiti territoriali).
RISULTATI	Stesura progetto servizi a chiamata nel bacino sud-est: tale attività costituisce uno degli elementi compresi nel più ampio progetto di revisione della rete nella Provincia di Asti di cui alla successiva Attività 9. Tuttavia, come descritto anche a proposito della successiva Attività 9, il tempo è stato dedicato alla gestione della pandemia e pertanto il target non è stato attuato nel 2021. Di conseguenza l'obiettivo non è stato raggiunto. Per quanto riguarda i sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese, in data 1 giugno è stato presentato il progetto di informatizzazione del MeBUS di Chieri (evento online). Con Prot. 3320

	il Comune di Mombello ha richiesto la modifica del servizio sospendendo alcune fermate nel proprio territorio. Con Prot. 12249 l'Agenzia ha rendicontato i servizi svolti fino alla data di revisione nel comune di Mombello. Con prot. 11228 l'Agenzia ha confermato il benestare all'utilizzo delle fermate di Savonera afferenti al servizio MeBUS Nord Ovest. Rapporto di sintesi sulle strategie del programma SNAI: in data 11/01/2021 si è tenuta una riunione online per la predisposizione della candidatura "Strategia Ovadese". Il 23/04/2021 è stata presentata la candidatura "SNAI Area Ovadese". Il 26/03/2021 si è svolta online la riunione di aggiornamento su SNAI Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone. Il 24/09/2021 l'Agenzia ha partecipato al lavoro di valutazione nazionale sul programma SNAI.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto per il secondo e il terzo target ma non per il primo. La percentuale di raggiungimento è pertanto del 66,6%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

ATTIVITÀ 6	Intermodalità TPL/BICI
DESCRIZIONE	Sviluppo di ciclostazioni e ciclopostegi presso nodi intermodali quali stazioni ferroviarie, movicentri e fermate autobus. Nel corso del 2021 l'Agenzia partecipa ai tavoli tecnici con Regione Piemonte e Comuni per la realizzazione dei seguenti ciclopostegi: • stazione ferroviaria di Asti • stazione ferroviaria di Alessandria • stazione Fermi della metropolitana. I tecnici dell'Agenzia supportano Regione Piemonte e i Comuni nella progettazione.
INDICATORE DI RISULTATO	• Documentazione contributo ai tavoli tecnici • Documentazione supporto alla progettazione
TARGET	• Redazione documentazione attestante gli sviluppi operativi prodotti dai tavoli tecnici presieduti dagli Enti territoriali entro il 31/12/2021. • Redazione documentazione supporto alla progettazione entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Il 31/12/2023 rappresenta la scadenza per l'obiettivo per la realizzazione dei ciclopostegi sopra citati.

RISULTATI	Nel corso del 2021 l'Agenzia ha supportato, fornendo dati e documentazioni specifiche, la Regione Piemonte nell'avvio della progettazione dei ciclopostegi delle stazioni ferroviarie di Asti e Alessandria
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

ATTIVITÀ 7	Sharing mobility
DESCRIZIONE	La Città metropolitana di Torino supportata dall'Agenzia ha predisposto e pubblicato nel 2020 un avviso per la diffusione dei servizi in sharing quali monopattini, biciclette e scooter elettrici, le cui condizioni di partecipazione hanno una durata quinquennale. L'Agenzia partecipa al tavolo di lavoro, istituito con la pubblicazione dell'avviso, con gli operatori e la Città Metropolitana di Torino al fine di monitorare e analizzare nel suo complesso il sistema di sharing mobility presente sul territorio metropolitano.
INDICATORE DI RISULTATO	Documentazione contributo al tavolo di lavoro
TARGET	Convocazione del tavolo di lavoro e monitoraggio entro il 31/12/2021.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Il 30/06/2025 è la scadenza prevista per il completamento del progetto avviato dalla Città Metropolitana
RISULTATI	Nel 2021, nonostante il ruolo proattivo di AMP, non sono stati attivati i tavoli di lavoro da parte della CMT.
COMMENTO	L'obiettivo non è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

ATTIVITÀ 8	Revisione rete urbana e intermodalità a seguito attestazione M1 a Bengasi
DESCRIZIONE	La rete dei servizi urbani di Torino e della cintura metropolitana è stata oggetto di studi e di analisi per una revisione complessiva. Nel corso del 2021 è prevista l'attivazione di progetti puntuali riguardanti ambiti territoriali della Città di Torino, in particolare quelli interessati dal prolungamento della linea 1 di Metropolitana a Bengasi.

INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia condivide le proposte progettuali con le Aziende e gli Enti al fine di addivenire all'attivazione.
TARGET	Determinazioni Dirigenziali di modifica dei programmi di esercizio dei servizi interessati dalla riorganizzazione della rete.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	30/09/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	In particolare si segnala l'istituzione della linea urbana/suburbana 8 di Torino da San Mauro T.se (P.zza Mochino) a Via Ventimiglia, le linee SM1 e SM2 afferenti i comuni di Settimo T.se e San Mauro, le variazioni alle linee 14, 74 e 81, lo spostamento del capolinea della linea 35 in via Artom e la soppressione della linea 1 in ragione dello spostamento di capolinea della linea 35. Nel secondo semestre 2021 sono state autorizzate alcune variazioni dei Programmi di Esercizio per l'attuazione della Nuova rete 2021 tra cui si segnalano le Linee 40, 43 e 62. Determinazioni 352/2021, 501/2021, 534/2021.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	4.2.1. Contratti di servizio - Bacino Metropolitano di Torino

ATTIVITÀ 9	Riorganizzazione della rete nella Provincia di Asti
DESCRIZIONE	Attivazione di un piano di riorganizzazione complessiva dei Servizi sulla base delle proposte del Consorzio Concessionario.
INDICATORE DI RISULTATO	Nel corso del 2021 l'Agenzia avvierà le fasi di riorganizzazione della rete di Asti con il coinvolgimento degli Enti territoriali anche attraverso la sperimentazione di progetti di servizi a chiamata e servizi flessibili.
TARGET	Determinazioni Dirigenziali di modifica dei programmi di esercizio dei servizi interessati dalla riorganizzazione della rete.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista

RISULTATI	La situazione di emergenza ha rallentato tale fase di lavoro, tuttavia nel 2021 è proseguita l'interlocuzione con la Provincia di Asti e con i soggetti interessati per addivenire al completamento del progetto.
COMMENTO	L'iter del progetto è stato rallentato in quanto il tempo è stato dedicato alla gestione della pandemia. Pertanto il target non si è attuato nel 2021 e l'obiettivo non è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.5. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est

ATTIVITÀ 10	Tavoli prefettizi di coordinamento orari scolastici e TPL per emergenza COVID-19
DESCRIZIONE	Con il DPCM del 3 dicembre 2020 vengono istituiti presso le Prefetture-UTG i tavoli di coordinamento, presieduti dal Prefetto, per raccordare orari scolastici e orari dei servizi di TPL. L'Agenzia partecipa agli 8 tavoli prefettizi svoltisi su base provinciale, nonché alle attività di coordinamento promosse dal Prefetto di Torino su base regionale.
INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia redige i piani di potenziamento di trasporto pubblico legati all'attività didattica limitata, nel 2021, a seguito della pandemia. Attiva specifici servizi aggiuntivi e ne effettua il monitoraggio.
TARGET	Relazione tecnica / rapporto Determinazioni Dirigenziali di certificazione servizi aggiuntivi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	30/06/2022 (si prevede che l'anno scolastico 2021/2022 possa essere ancora soggetto a specifiche attività di programmazione e gestione di servizi scolastici aggiuntivi)
RISULTATI	Relazione: Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022 27 luglio 2021
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.3. Potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole a seguito della pandemia

ATTIVITÀ 11	Linee ferroviarie sospese
DESCRIZIONE	Le infrastrutture ferroviarie non più utilizzate sono costantemente oggetto di analisi e valutazione per il ripristino del servizio ferroviario o per altro uso.
INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia ha sviluppato analisi e studi per il ripristino del servizio ferroviario sulle linee dismesse e ha redatto specifici documenti. Nel corso del 2021 saranno sviluppati specifici aggiornamenti resi noti attraverso il sito web.
TARGET	Relazione tecnica/rapporto di Analisi tecnico/economica sul ripristino del servizio ferroviario sulle linee sospese
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	Nel corso dell'anno è stato aggiornato il documento relativo agli interventi infrastrutturali necessari per il ripristino del servizio nelle diverse linee. Il documento, redatto con la collaborazione di RFI, fornisce un quadro generale degli interventi necessari aggregati in tre macro categorie: armamento; opere d'arte e impianti e sicurezza.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari

ATTIVITÀ 12	Prolungamento linea M1
DESCRIZIONE	La rete metropolitana di Torino è attualmente oggetto di lavori per il prolungamento della linea M1 verso Cascine Vica nonché per il progetto della linea 2. Il Bacino Metropolitano ha attivato tavoli con i Comuni interessati e in particolare è stato avviato il percorso per gli approfondimenti sul prolungamento della Linea 1 a Rivoli e verso Moncalieri /Nichelino.
INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia con il Comune di Torino e con Infra.To partecipa alla realizzazione degli studi preliminari per il prolungamento della linea M1 verso Moncalieri/Nichelino e Cascine Vica/Rivoli.
TARGET	Relazione tecnica / rapporto su strutture e contenuti degli studi sul prolungamento della Linea 1 di metropolitana elaborati da INFRA.TO.

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	La pandemia ha rallentato il processo e le relazioni tecniche non sono state concluse entro l'anno 2021.
COMMENTO	L'obiettivo non è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.3 Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	130
RISORSE STIMATE	Totale importi delle determinazioni di impegno per i progetti europei CO&GO, (Att.1) TVA (Att.2), MOBILAB (Att.3), CUORE DINAMICO (Att.4) € 89.730,17

Area strategica	*Pianificazione e controllo*
OBIETTIVO	**Programma degli investimenti**
ID	**1.V**
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Definizione del programma per gli investimenti in materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte e di navigazione lacustre.
BENEFICI ATTESI	Elaborare lo strumento di programmazione previsto dalla LR 1/2000 e dallo Statuto dell'Agenzia

ATTIVITÀ 1	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus)
DESCRIZIONE	Nel 2021 verrà portato avanti il piano autobus regionale 2017-2019 con le risorse CONSIP (€ 10.452.200,64 assegnati alla Regione con D.M. 25/2017) e FSC (€ 5.164.000 per il periodo 2014-20 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016), e inoltre con le risorse assegnate alla Regione Piemonte con il D.M. n. 223/2020 per le annualità 2018-2021 (€ 10.286.318,98). Verrà inoltre avviata l'attuazione del nuovo piano autobus 2019-2023, come da incarico affidato all'Agenzia dalla Regione con la D.G.R. 5-2912/2021, con l'approvazione del riparto tra le aziende delle risorse disponibili (pari ad Euro 111.909.965,03).
INDICATORE DI RISULTATO	Verifica tecnica ammissibilità finanziamento autobus Liquidazione contributi autobus
TARGET	Completamento delle verifiche della documentazione presentata dalle aziende entro 30 gg dall'invio. Verifica dei requisiti di ogni nuovo autobus entro 30 gg. da quanto viene messo a disposizione dall'acquirente. A conclusione delle verifiche previste dai provvedimenti regionali, liquidazione delle risorse entro 60 gg. dal loro accertamento a seguito del trasferimento regionale. Riparto tra le aziende piemontesi delle risorse del nuovo Piano autobus regionale 2019-2023.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA NEL 2021	31/07/2021 - Raccolta degli ordinativi CONSIP effettuati dalle aziende per l'intera somma disponibile.

	31/12/2021 - Ad avvenuto trasferimento delle risorse regionali, contribuzione di circa n. 80 autobus di nuova acquisizione sui fondi FSC e sui fondi CONSIP.
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	31/12/2022 Conclusione della prima fase del nuovo piano autobus 2019-2023, caratterizzata da un più alto contributo riconosciuto per gli autobus acquistati. 31/12/2022 - Ad avvenuto trasferimento delle risorse regionali, completamento e chiusura del piano autobus 2017-2019
RISULTATI	Determinazioni n° 224, 529, 754, 845 per l'assegnazione dei contributo alle Aziende TPL in attuazione della D.G.R. 40-5004 del 08/05/2017
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019

ATTIVITÀ 2	Programma degli investimenti per imbarcazioni navigazione acque interne
DESCRIZIONE	A seguito dell'assegnazione delle risorse da parte della Regione Piemonte, a valere sul fondo ministeriale espressamente definito con D.M. n. 52/2018 e D.M. n. 397/2019, l'Agenzia è coinvolta nell'acquisizione di un nuovo natante da destinare alla navigazione pubblica di linea sul Lago d'Orta, con l'obiettivo di rinnovare e rimodernare la flotta attualmente in esercizio. Il nuovo natante dovrà rispondere ai più elevati standard ambientali e essere accessibile alle persone con ridotta mobilità.
INDICATORE DI RISULTATO	Le procedure di affidamento della progettazione saranno avviate nel 2021 con previsione di fornitura dell'imbarcazione nel primo semestre 2023.
TARGET	Verifica manifestazione di interesse fornitura nuova imbarcazione entro il 31/12/2021.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	30/06/2023 (previsione varo nuova imbarcazione)
RISULTATI	Nel corso del 2021 l'Agenzia, in attesa della sottoscrizione della convenzione tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Piemonte per la corretta gestione delle risorse, ha proseguito la ricerca di soluzioni motoristiche il più ecologiche possibili in linea con gli indirizzi comunitari e ministeriali rispetto alle politiche di green mobility; in particolare sono

	stati avviati confronti con aziende produttrici di imbarcazioni full electric e fornitrici di energia e sistemi di ricarica.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	5.10.4. Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	130
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel Bilancio di Previsione 2021-2023 per quanto riguarda le risorse dei piani di investimento.

Area strategica	*Pianificazione e controllo*
OBIETTIVO	**Iniziative per la conoscenza della mobilità**
ID	**1.VI**
FUNZIONE	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
DESCRIZIONE	Nel 2021 l'Agenzia avvierà le procedure per l'affidamento dei seguenti servizi: - Indagine IMQ sulla mobilità e qualità dei trasporti nella Regione Piemonte - Servizio di monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari in Regione Piemonte (IQF) Inoltre verranno effettuate analisi sui dati di presenza attraverso gli spostamenti delle SIM nelle celle telefoniche sul territorio.
BENEFICI ATTESI	Aggiornamento serie storiche sulla mobilità dei residenti in Regione Piemonte. Elementi per la verifica di piani e programmi e per la riprogrammazione dei servizi. Verifica del rispetto degli standard contrattuali da parte delle Aziende esercenti il servizio di trasporto ferroviario e monitoraggio della qualità erogata.

ATTIVITÀ 1	Bando di gara per l'indagine IMQ ed esecuzione indagine
DESCRIZIONE	Indagine mediante interviste telefoniche eseguite con tecnica CATI, anche presso recapiti di telefonia mobile, per rilevare gli stili di mobilità dei cittadini presenti nella Regione Piemonte e la loro percezione della "qualità del viaggio" nell'uso dei vari modi di trasporto. Redazione del bando di gara per l'affidamento delle attività di intervista sul campo, controllo dell'esecuzione delle attività di intervista, elaborazione dei dati raccolti, analisi dei risultati ottenuti, pubblicazione del Rapporto sulla Regione Piemonte e dei Rapporti sui singoli Bacini
INDICATORI DI RISULTATO	Pubblicazione Bando Conclusione procedura di selezione degli Affidatari Sottoscrizione Contratti con gli Affidatari Acquisizione dagli Affidatari degli archivi digitali contenenti la registrazione di tutte le informazioni raccolte con le interviste Pubblicazione del Rapporto sul Piemonte e dei Rapporti sui singoli Bacini

TARGET	Determinazioni Dirigenziali di affidamento
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZE NEL 2021	30/09/2021 Sottoscrizione Contratti per i servizi di indagine e avvio delle attività di intervista
SCADENZE OLTRE IL 2021	30/09/2022 Recepimento dei risultati dagli Affidatari 31/12/2022 Pubblicazione dei Rapporti
RISULTATI	Le attività di SELEZIONE PER L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO hanno avuto inizio il 22 giugno 2021 con la NOMINA DELLA COMMISSIONE DI GARA (Deteminazione Dirigenziale n. 348) e sono terminate il 17 settembre 2021 con la DICHIARAZIONE DI EFFICACIA DELL'AGGIUDICAZIONE (Determinazione Dirigenziale n. 526).
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	5.5. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto 5.5.1. Indagini sulla mobilità

ATTIVITÀ 2	Analisi dei BIG DATA tratti dalle celle telefoniche
DESCRIZIONE	Analisi dei dati ottenuti tramite accesso alla piattaforma TIM-Olivetti e scarico dei dati di presenza, provenienza e destinazione.
INDICATORI DI RISULTATO	Rapporti tecnici periodici contenenti l'osservazione giornaliera delle presenze (Province, Città Metropolitana, Comune di Torino) nel periodo Rapporti tecnici periodici contenenti l'analisi del periodo di punta del giorno feriale tipo (Regione Piemonte e Comune di Torino) del periodo. Rapporti tecnici periodici contenenti l'analisi delle prevalenti relazioni di mobilità interprovinciale e delle prevalenti relazioni Capoluogo-Provincia del giorno feriale tipo del periodo.
TARGET	N° 2 Relazioni / Rapporti tecnici
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZE NEL 2021	30/06/2021 Rapporti sull'osservazione del periodo 01/12/2020-31/05/2021 31/12/2021 Rapporti sull'osservazione del periodo 01/06/2021-30/11/2021.
SCADENZA OLTRE IL 2021	28/02/2022 Rapporti sull'osservazione dell'anno 2021 (da 01/12/2020 al 31/01/2022)

RISULTATI	Rapporto "Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM – Presenze e relative classi – Osservatorio su tutte le Province, Città Metropolitana, Comune di Torino" fino a tutto il 2021. Rapporto "Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM - Presenze e relative classi – Focus ora di punta del mattino - Osservatorio su Regione Piemonte e Comune di Torino" fino al primo semestre 2021. Rapporto "Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM – Presenze e relative classi – Osservatorio su tutte le Province, Città Metropolitana, Comune di Torino – Serie storiche del giorno feriale medio" fino a tutto il 2021.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	5.5. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto 5.5.2. Analisi dei Big Data

ATTIVITÀ 3	Affidamento dell'indagine di monitoraggio dei servizi ferroviari IQF
DESCRIZIONE	La qualità del servizio ferroviario è monitorata anche attraverso indagini specifiche svolte da personale incaricato con rilevazioni a bordo dei treni e nelle stazioni. In particolare è misurata: - La qualità della rete di vendita a terra dei titoli di viaggio; - la tipologia del materiale rotabile e la capacità offerta della singola corsa; - la qualità delle informazioni a terra ed a bordo dei treni; - il comfort di bordo durante il viaggio; - la pulizia e lo stato fisico degli ambienti e degli arredi per i viaggiatori; - l'efficacia degli impianti di bordo (illuminazione, riscaldamento/raffrescamento, monitor informativi, dispositivi di ricarica elettrica, …). I risultati ottenuti saranno confrontati con i risultati minimi attesi previsti dai Contratti di servizio.
INDICATORE DI RISULTATO	Pubblicazione Bando Conclusione procedura di selezione degli Affidatari Sottoscrizione Contratti con gli Affidatari e calendario avvio attività
TARGET	Pubblicazione bando entro il 30/09/2021 Determinazioni Dirigenziali di affidamento entro il 31/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021

SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	Nel corso del 2021 è stato puntualizzato e circostanziato il capitolato per l'affidamento del monitoraggio della qualità dei treni SFR e dei treni SFM. Tuttavia la gara sarà attivata nel 2022.
COMMENTO	Il processo non è stato completato nel 2021 con la pubblicazione del bando come inizialmente previsto. L'obiettivo è stato pertanto raggiunto al 50%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	5.6.1. Monitoraggio della qualità erogata

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Servizi alla Mobilità
	Giuridico Contratti e Personale
	Strategia e Qualità
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	148
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2021-2023 per il Programma Biennale degli Acquisti di Beni e Servizi

7.4.2. Area strategica 2 - Istituzionale

Area strategica	*Istituzionale*
OBIETTIVO	**Piano triennale per il fabbisogno del personale**
ID	**2.II**
FUNZIONE	**Funzioni trasferite o delegate in materia TPL**
DESCRIZIONE	La programmazione del fabbisogno di personale deve ispirarsi a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, indispensabili per una corretta programmazione delle politiche di reclutamento e sviluppo delle risorse umane.
BENEFICI ATTESI	Copertura della dotazione organica ottimale come definita nel piano del fabbisogno di personale

ATTIVITÀ 1	Predisposizione del Programma Triennale di fabbisogno 2021-23 e adozione
DESCRIZIONE	Il Piano triennale dei fabbisogni di personale è lo strumento attraverso il quale l'organo di vertice dell'Amministrazione assicura le esigenze di funzionalità e di ottimizzazione delle risorse umane necessarie per il miglior funzionamento dei servizi, compatibilmente con le disponibilità finanziarie e con i vincoli normativi alle assunzioni di personale e di finanza pubblica.
INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia sviluppa gli atti amministrativi necessari ad aggiornare il Piano per il periodo 2021.
TARGET	Proposta di Deliberazione di approvazione del Programma entro il 30/10/2021 Proposta di Deliberazione di aggiornamento del Programma entro il 30/04/2022 e 30/04/2023
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	31/12/2023
RISULTATI	Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 22/2021, aggiornato successivamente con deliberazione n. 27 del 13/10/2021
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto

RIFERIMENTI RELAZIONE	2.3. Programmazione del fabbisogno di personale triennale ed annuale

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	11
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

Area strategica	*Istituzionale*
OBIETTIVO	**Piano organizzativo del Lavoro agile**
ID	**2.III**
FUNZIONE	**Funzioni trasferite o delegate in materia TPL**
DESCRIZIONE	L'organizzazione del lavoro rivolta verso il lavoro a distanza rappresenta una delle attuali necessità di regolamentazione da parte degli Enti locali.
BENEFICI ATTESI	L'utilizzo del lavoro agile, già sperimentato nel corso del 2020, va regolamentato e consolidato per massimizzare i positivi risultati già sperimentati e risolvere le criticità che si sono manifestate.

ATTIVITÀ 1	Predisposizione del POLA
DESCRIZIONE	L'Agenzia ha approvato le proprie discipline relative al telelavoro ed al lavoro agile (deliberazione del C.d.A. n. 13 de 11/04/2019) ed ha dato avvio alla fase sperimentale del lavoro agile assegnando sette postazioni. Nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19 tutto il personale dell'ente ha svolto la propria attività lavorativa in modalità agile. Il monitoraggio dell'esperienza del lavoro agile, fin dalle prime fasi di attuazione, consente di gestire al meglio questa nuova modalità di lavoro nell'ottica della conciliazione di vita e lavoro e di benessere lavorativo
INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia sviluppa gli atti amministrativi necessari ad aggiornare il Piano per il periodo 2021.
TARGET	Proposta di Deliberazione di approvazione del Piano entro il 30/11/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	l'Agenzia nel corso del 2021 ha adottato misure organizzative per la prestazione di lavoro agile recependo tempestivamente le novità

	introdotte in materia dalla normativa ed adeguando le misure interne alle indicazioni della Funzione pubblica.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.3.2. Monitoraggio lavoro Agile

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	11
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

7.4.3. Area strategica 3 – Direzione generale

Area strategica	*Direzione Generale*
OBIETTIVO	**Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT**
ID	**3.II**
FUNZIONE	**Trasversale – Prevenzione della corruzione**
DESCRIZIONE	L'attuazione e il monitoraggio delle azioni e delle misure previste nel PTPCT consentono di verificare il grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) vigente.
BENEFICI ATTESI	Verifica del grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza.

ATTIVITÀ 1	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPCT
DESCRIZIONE	Il PTPCT prevede specifiche attività da realizzare o per le quali è prevista la verifica sulle modalità di attuazione.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato dell'attività consiste nella redazione della documentazione necessaria nonché nell'aggiornamento dei documenti di Piano.
TARGET	Verifica a consuntivo dei dati del 2021 entro il 31/01/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	2023
RISULTATI	Il Report annuale di monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPCT consiste nella Relazione anticorruzione predisposta dal Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza relativa all'anno 2021. Il Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) dell'Agenzia ha compilato e sottoscritto la Relazione alla data del 31/01/2022 utilizzando la Piattaforma telematica per l'acquisizione dei

	dati sui Piani triennali per la prevenzione della corruzione e la trasparenza. La relazione è stata pubblicata sul sito istituzionale. La Relazione illustra l'andamento relativo all'attuazione per l'anno di riferimento delle misure generali e delle misure specifiche del PTPCT. In particolare la relazione contiene sia tabelle di sintesi dello stato di programmazione e attuazione, nel corso dell'annualità di riferimento, delle misure generali e specifiche, sia la descrizione più dettagliata dell'andamento relativo all'attuazione delle singole misure programmate. Il RPCT ha provveduto a monitorare lo stato di attuazione degli obblighi di trasparenza relativamente all'anno 2021 (monitoraggio riferito al 30/06/2021 prot. Ag. 8215 del 06/09/2021).
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

ATTIVITÀ 2	Formazione di base per i dipendenti dell'Agenzia
DESCRIZIONE	Attivazione di interventi di formazione generale e specifica del personale dipendente sui temi dell'etica, della legalità e della trasparenza, ed in particolare: – il nuovo sistema anticorruzione/trasparenza; – i doveri di diligenza, lealtà, imparzialità e buona condotta previsti dal Codice di comportamento dei dipendenti pubblici; – i rischi corruttivi e le specifiche misure di prevenzione da attuare all'interno delle principali aree organizzative dell'Ente.
INDICATORE DI RISULTATO	Partecipazione ad evento formativo interno del personale dell'Agenzia sui temi del whistelblowing Partecipazione ad evento formativo interno del personale in materia di codice di comportamento dei dipendenti dell'Agenzia Conseguimento attestato di partecipazione da parte di tutti i dipendenti
TARGET	Partecipazione di almeno il 80% dei dipendenti
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Servizio giuridico, contratti e personale
SCADENZA NEL 2021	31/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	In data 23/12/2021 è stato effettuato un evento formativo interno del personale dell'Agenzia, tenuto dal Responsabile dell'U.O. Giuridico

	contratti e personale, della durata di due ore avente ad oggetto il codice di comportamento dell'Agenzia, la procedura di Whistleblowing e ulteriori argomenti correlati. Alla formazione hanno partecipato n. 17 unità di personale dipendente, di cui n. 1 in collegamento on line, su un totale di 20 unità di personale dipendente in servizio. Alla formazione ha partecipato anche il personale che svolge attività per l'Agenzia in posizione di comando/distacco. La partecipazione è stata attestata mediante raccolta firme di presenza tenuta agli atti.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Ai fini del monitoraggio i responsabili di unità operative e i titolari di posizione organizzativa sono tenuti a collaborare con il RPCT e forniscono ogni informazione che lo stesso ritenga utile
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	11
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

Area strategica	*Direzione Generale*
OBIETTIVO	*Rinnovo e migrazione sito internet istituzionale, potenziamento reti dati*
ID	**3.III**
FUNZIONE	
DESCRIZIONE	Migrazione del sito istituzionale mtm.torino.it al CMS (sistema di gestione di contenuti) Wordpress 5.x. Sviluppo di un sito coerente con le "Linee guida di design per i servizi digitali della PA".
BENEFICI ATTESI	Maggiore flessibilità della piattaforma CMS. Aggiornamenti software e manutenzione gestibili per lo più con risorse interne. Maggiore scelta dei fornitori di hosting sul Mercato Elettronico della PA. Maggiore velocità di trasmissione sulla rete dati per migliorare il lavoro delle postazioni in ufficio e delle postazioni di lavoro da remoto, aumento del numero di postazioni di lavoro nei nuovi uffici, miglioramento della sicurezza dei dati del sistema di backup con riduzione del rischio di perdita dei dati Migliore possibilità di effettuare riunioni in videoconferenza nella Sala Agnelli.

ATTIVITÀ 1	Attivazione di un sito di sviluppo
DESCRIZIONE	L'attività consiste nella creazione di un sito di prova con il CMS Wordpress, nella scelta e installazione di un tema grafico adatto ai siti della PA e nella scelta ed installazione dei plugin (componenti che estendono le funzionalità del sito). Verranno creati alcuni contenuti di prova e, se necessario, si effettueranno brevi sessioni di formazione base per l'suo dell'applicativo (svolta internamente).
INDICATORE DI RISULTATO	Installazione sito di sviluppo con tema grafico e plugin Creazione contenuti e test
TARGET	Installazione del sito di sviluppo entro il 30/06/2021 Conclusione test entro il 31/07/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Sistema Informativo e Telecomunicazione
SCADENZA NEL 2021	31/07/2021

SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	Il sito di sviluppo è stato attivato come previsto al 30 giugno 2021. Sono state svolti dei test per la selezione dei plugin in base ai requisiti di funzionalità richiesti.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	6.6. La comunicazione del trasporto pubblico

ATTIVITÀ 2	Migrazione dei contenuti dal sito precedente a quello nuovo
DESCRIZIONE	Migrazione automatica/manuale delle pagine presenti sul sito attuale verso quello di sviluppo, individuazione ed eliminazione dei contenuti obsoleti e riordino della struttura delle pagine (menu, links). Test dell'ambiente di sviluppo. Configurazione del sito di sviluppo in sito ufficiale e dismissione del sito precedente.
INDICATORE DI RISULTATO	Conclusione procedura di affidamento del servizio di migrazione Conclusione processo di migrazione e fase di test/verifica
TARGET	Determinazione Dirigenziale per l'affidamento del servizio di migrazione entro il 30/06/2021 Conclusione migrazione e test entro il 30/09/2021 Passaggio al nuovo sito e dismissione di quello precedente entro il 15/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Sistema Informativo e Telecomunicazione
SCADENZA NEL 2021	15/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	Non prevista
RISULTATI	Con nota prot. 5271 del 03/06/2021 sono stati trasmessi al fornitore l'ordine di acquisto n. 6214157 "Affidamento del servizio di migrazione del sito web mtm.torino.it" e la determinazione di affidamento n° 303 del 03/06/2021. Nei tre mesi successivi AMP ha proceduto alla verifica puntuale dei contenuti migrati e alle conseguenti correzioni. La migrazione è avvenuta in data 13 settembre 2021. Con nota prot. 10286 del 27/10/2021 si è formalmente trasmessa al fornitore la comunicazione di accettazione del servizio di migrazione da

	Plone a Wordpress. Con protocollo 10320 del 28/10/2021 il fornitore trasmetteva ad AMP la fattura a saldo delle competenze spettanti.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	6.6. La comunicazione del trasporto pubblico

ATTIVITÀ 3	Mantenimento del sito e copie di sicurezza
DESCRIZIONE	Aggiornamento dei plugin (componenti che estendono le funzionalità del sito) installati nelle attività precedenti ed eventuali installazioni di nuovi plugin più performanti. Backup manuali settimanali/mensili del sito con Filezilla: Il backup riguarda la cartella blobstorage, la cartella filestorage, i file di configurazione base.cfg e buildout.cfg e si utilizzano due procedure di backup distinte. Si fanno prove periodiche di ripristino.
INDICATORE DI RISULTATO	Conclusione operazioni di backup
TARGET	Effettuazione di un backup mensile
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Sistema Informativo e Telecomunicazione
SCADENZA NEL 2021	15/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	15/12/2022
RISULTATI	È stato effettuato n° 1 backup mensile del sito Plone pre migrazione mediante copia locale delle cartelle filestorage/ e blobstorage/. Sono stati effettuati n° 23 backup del sito post migrazione a Wordpress con apposito plugin nel periodo compreso tra luglio e dicembre 2021. La policy adottata prevede il mantenimento di uno storico di n° 3 versioni di backup locale e remoto a partire dall'ultima effettuata.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	Tema non affrontato nella relazione

ATTIVITÀ 4	Potenziamento rete dati
DESCRIZIONE	Ricablaggio di tutte le postazioni di lavoro attuali incluso il locale seminterrato/Sala Agnelli con posa di fibra ottica e ampliamento del cablaggio per le nuove postazioni di lavoro dei nuovi uffici. Configurazione della nuova rete dati. Test deli sistema e messa in produzione.
INDICATORE DI RISULTATO	Configurazione rete dati, test e messa in produzione (max 24 ore)
TARGET	Posa fibra ottica e test entro il 15/12/2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Sistema Informativo e Telecomunicazione
SCADENZA NEL 2021	15/12/2021
SCADENZA OLTRE IL 2021 (per attività pluriennali)	15/12/2022
RISULTATI	Entro giugno del 2021 si sono contattate quattro ditte specializzate in fornitura reti effettuando incontri preliminari, sopralluoghi, valutazioni tecniche ed economiche del progetto di ricablaggio della rete attuale, del suo ampliamento nel locale seminterrato, di nuove postazioni di lavoro dei nuovi uffici e di posa di fibra ottica, il tutto effettuato senza impegno formale da parte delle ditte stesse; a luglio del 2021 la Consip s.p.a. attiva la convenzione "reti locali 7 - lotto 2" pertanto si prende in considerazione la possibilità di attivare l'adesione alla convenzione; il 18 novembre si effettua l'ordine preliminare su Consip “reti locali 7 lotto 2” prot. 11078 del 18 11/2021 individuando la ditta Sielte-Vodafone il 7 dicembre Sielte-Vodafone viene in Agenzia a fare il sopralluogo consegnando un verbale di dettaglio preliminare. il 13 dicembre prot 12038 del 13/12/2021 si rilascia l'Autorizzazione per l'avvio conteggio del parametro di SLA per il Piano di Esecuzione Preliminare (PEP) contenente il Preventivo economico preliminare. La convenzione Consip prevede al paragrafo 1.4 del capitolato tecnico una tempistica in funzione delle varie fasi della fornitura con scadenze fisse pertanto l’obiettivo della posa della fibra ottica e test entro il 15/12/2021 è posticipato.
COMMENTO	L’obiettivo non è stato raggiunto entro la fine del 2021 a causa delle problematiche sopra esposte e della convenzione Consip attivata successivamente.

	Essendo la modifica della procedura giustificata da una maggiore economicità della convenzione, si ritiene di estrapolare tale obiettivo dalla valutazione della performance considerandolo non valutabile.
RIFERIMENTI RELAZIONE	Tema non affrontato nella relazione

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Sistema Informativo e Telecomunicazione
SERVIZI COINVOLTI	Strategia e Qualità
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	38
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2021-2023 per il Programma Biennale degli Acquisti di Beni e Servizi.

RENDICONTO ATTIVITÀ
APPENDICE

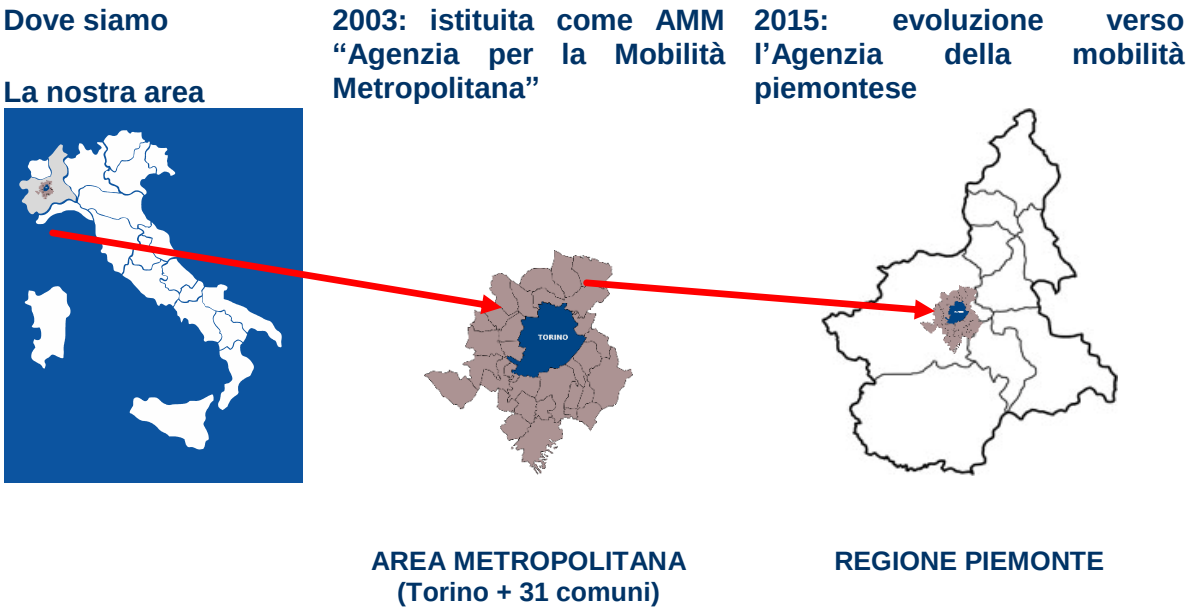
8. APPENDICE - AMP BAROMETER 2012-2020

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

Le serie storiche sono riferite al periodo 2012 -2020.

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

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



8.1. Popolazione e territorio

8.1.1. Popolazione

La tabella seguente mostra l'evoluzione della popolazione nella Regione Piemonte.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Area									
Torino	872.091	902.137	898.714	890.529	886.837	884.733	875.698	857.910	858.205
area metropolitana	1.515.786	1.553.232	1.550.216	1.541.780	1.538.196	1.534.542	1.524.849	1.502.660	1.497.717
Regione	4.413.784	4.439.675	4.426.408	4.404.246	4.392.526	4.378.075	4.356.406	4.311.217	4.274.945

8.1.2. Territorio

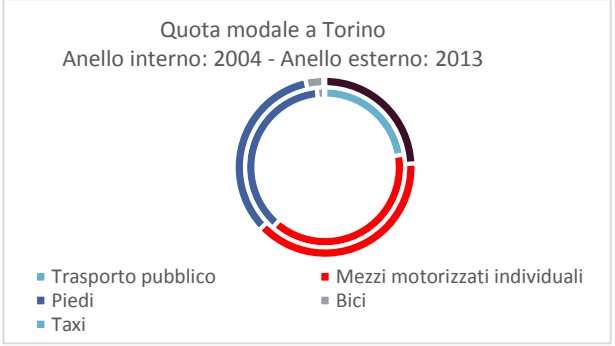
Questa tabella espone alcune caratteristiche geografiche dell'area di competenza di AMP.

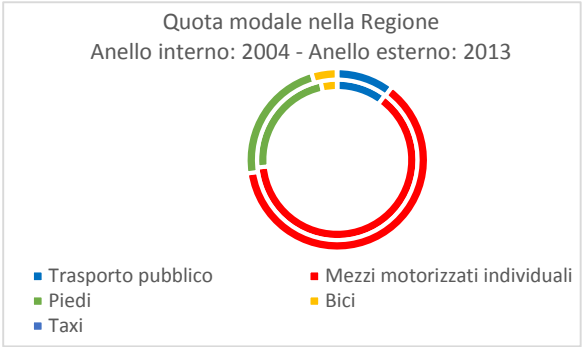
Territorio		(2012-13)
Misura	**Area**	
Superficie totale (km²)	Torino	130
	Area metropolitana	838
	Regione	25.387
Urbanizzato (superficie edificata) (km²)	Torino	77
	Regione	1.771

8.2. Mobilità

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

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





8.3. Tasso di Motorizzazione

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

Tasso di motorizzazione	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Area									
Torino	594	614	617	618	639	675	658	646	617
Area metropolitana	622	614	617	619	633	657	649	647	631
Regione	637	636	640	646	656	671	675	681	682

8.4. Offerta

8.4.1. Offerta di trasporto e rete

Offerta di trasporto e rete		2020						
Misura	Unità	Bus urbani	Bus extraurbani	Tram	Metro	Ferrovie metropolitane	Ferrovie regionali	Altro
Lunghezza della rete [12]	km	850	109.090	80	13	160	1.737	1
Numero di linee per modo	# linee	109	626	8	1	7	22	3
Numero di stazioni/fermate per modo [13]	# stazioni	3.766	5.900		21	79	118	14
Flotta per modo [14]	# veicoli / # unità su ferro	1.290	1.733	177	58		174	5
Numero di operatori per modo	Affidamenti In-house # contratti	10	13	1	1	2	2	1
	Affidamenti con gara # contratti	1	14	1	1	0	1	2

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

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

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

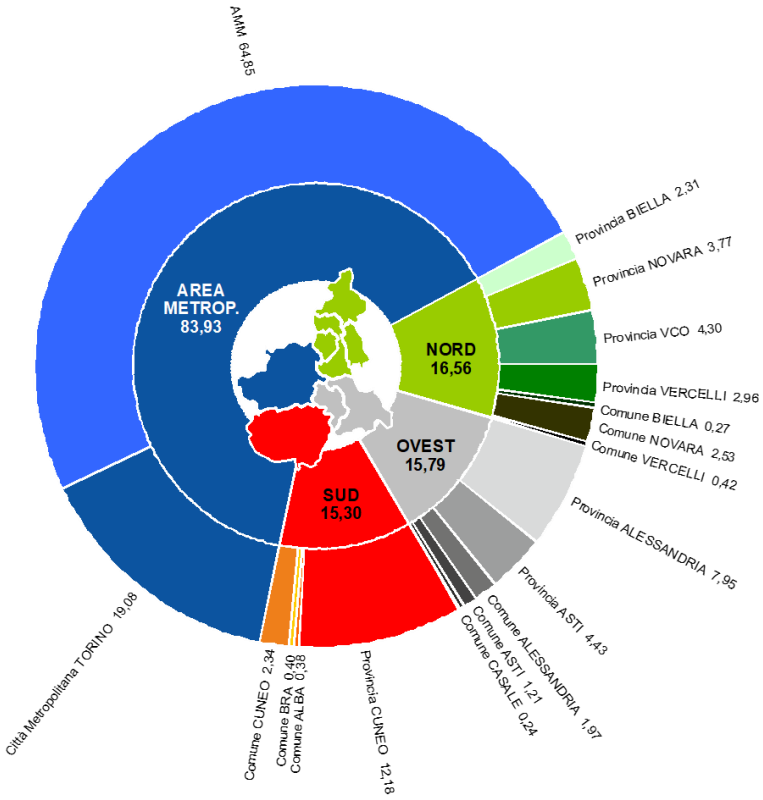
8.4.2. Servizio offerto

La tabella sottostante riporta l'ammontare di servizio offerto annualmente ed espresso in unità km. I dati del 2020 sono tratti dalla rilevazione "Mancati ricavi Covid-19" (MRC).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Area									
Tutti i servizi nella Regione	157,19	149,64	144,30	134,42	133,07	131,85	130,60	131,91	110,17
- ferrovie	19,98	19,42	19,16	19,00	18,83	19,08	19,39	19,85	16,34
- bus, tram, metro, altri modi	137,21	130,21	125,14	115,42	114,24	112,76	111,21	112,06	93,84
- Torino e Area metropolitana	*60,14*	*56,18*	*55,12*	*46,34*	*45,22*	*44,09*	*42,59*	*42.45*	*33,11*
- resto della Regione	*77,07*	*74,04*	*70,02*	*69,08*	*69,03*	*68,67*	*67,98*	*69.61*	*60,69*

8.5. Servizio offerto nei Bacini

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



METRO

TRAM

BUS

Veicoli km

8.6. Domanda di Trasporto

La tabella sottostante evidenzia la domanda annua rendicontata dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT. Domanda annua espressa in passeggeri saliti (milioni)[15]. I dati del 2020 sono tratti dalla rilevazione "Mancati ricavi Covid-19" (MRC).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Area									
Tutti i servizi nella Regione	350,08	352,28	356,75	380,04	389,60	394,76	401,64	409,76	254,96
- ferrovie	46,43	46,94	47,75	49,23	49,92	51,44	51,23	52,87	23,73
- bus, tram, metro, altri modi	303,65	305,34	309,00	330,81	339,64	343,32	350,41	356,90	231,15
- Torino e Area metropolitana	*228,45*	*235,69*	*243,73*	*261,23*	*270,69*	*275,38*	*280,87*	*287,07*	*194,58*
- resto della Regione	*75,20*	*69,65*	*65,27*	*69,58*	*68,98*	*67,93*	*69,54*	*69,82*	*36,51*

[15] Passeggeri saliti su ogni singolo modo di trasporto

8.7. Aspetti Economici

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT. I dati del 2020 sono tratti dalla rilevazione "Mancati ricavi Covid-19" (MRC).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ricavi (Milioni €)									
Tutti i servizi nella Regione	251,02	246,27	253,77	255,96	261,83	266,68	292,26	281,47	183,27
- ferrovie	89,57	86,21	93,13	94,87	98,30	104,87	105,97	111,85	51,74
- bus, tram, metro, altri modi	161,45	160,06	160,64	161,08	163,52	161,81	186,29	169,62	131,39
- Torino e Area metropolitana	*99,22*	*94,47*	*95,41*	*97,08*	*100,19*	*98,21*	*122,63*	*104,45*	*86,12*
- resto della Regione	*62,23*	*65,59*	*65,23*	*64,00*	*63,34*	*63,60*	*63,65*	*65,17*	*45,23*
Compensazioni economiche (Milioni €)									
Tutti i servizi nella Regione	527,64	496,30	497,12	494,44	486,73	483,74	485,34	485,58	500,77
- ferrovie	225,63	216,77	212,30	216,70	217,36	221,49	221,48	220,39	258,34
- bus, tram, metro, altri modi	302,00	279,53	284,83	277,74	269,37	262,25	263,85	265,19	261,97
- Torino e Area metropolitana	*175,89*	*158,23*	*167,41*	*164,86*	*159,92*	*152,71*	*153,57*	*153,11*	*154,50*
- resto della Regione	*126,11*	*121,30*	*117,42*	*112,87*	*109,46*	*109,54*	*110,28*	*112,08*	*107,46*

8.8. Materiale Rotabile

Numero di autobus autorizzati nel database regionale.

Autobus		2020			
Sistema di propulsione	Descrizione	Bus urbani		Bus extraurbani	
		Numero di veicoli	Percentuale sul totale	Numero di veicoli	Percentuale sul totale
Diesel	Euro III - V (inclusa EEV)	740	57,4%	1354	78,1%
Diesel	Euro VI	199	15,4%	378	21,8%
Ibrido (non plug-in)		13	1,0%		0,0%
Elettrico carica in deposito		35	2,7%	1	0,1%
Elettrico carica in linea		18	1,4%		0,0%

Gas naturale	LPG e CNG	285	22,1%	1	0,1%
TOTALE		1290	100,0%	1733	100,0%

8.9. Personale

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT. I dati del 2020 sono tratti dalla rilevazione "Mancati ricavi Covid-19" (MRC).

Personale delle Aziende di trasporto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Area									
Tutti i servizi nella Regione	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.357	8.311	7.472
- Ferrovie	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988	1.955	1.850
- bus, tram, metro, altri modi	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.369	6.356	5.619
- Torino e Area metropolitana	*4.009*	*3.960*	*3.923*	*3.833*	*3.772*	*3.686*	*3.651*	*3.560*	*3.156*
- resto della Regione	*2.851*	*2.895*	*2.734*	*2.774*	*2.709*	*2.709*	*2.718*	*2.796*	*2.461*

9. APPENDICE - Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità

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

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

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

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

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

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

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

A livello di Regione si evidenzia un leggero incremento della quota modale del trasporto pubblico tra il 2004 e il 2013 (Tabella 30).

Tabella 51 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

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

Fonte: Indagini IMQ 2004 e 2013

A livello di ex Provincia di Torino la quota modale del trasporto pubblico è cresciuta negli ultimi 10 anni di oltre tre punti percentuali (Tabella 32).

Tabella 52 – Quota modale per Provincia

	2004		2013	
IMQ 2004	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%
Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%

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

Tabella 53 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni)

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

Fonte: Indagini IMQ

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

Tabella 54 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)

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

Fonte: Indagini IMQ

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

Tabella 55 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)

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

Fonte: Indagine IMQ 2013

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati di produzione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. I dati sono tratti dai consuntivi contrattuali e dalla banca dati dell'Osservatorio MIT. A partire dal 2016 non sono disponibili tutti i dati disaggregati per il servizio urbano e suburbano di superficie di Torino e per la metropolitana. Pertanto alcune tabelle riportano il dato aggregato in celle unite. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, il nuovo "contratto ponte" entrato in vigore a partire dal 2017 ha ricompreso al suo interno tutti i servizi erogati da Trenitalia sia a livello metropolitano che a livello regionale, pertanto nella rendicontazione contrattuale non vi è più la distinzione tra le due tipologie di servizi e non è possibile presentare un dato disaggregato. Per il 2020 i dati sono tratti dalla rilevazione MRC (Mancati Ricavi Covid).

9.2.1. Dati di produzione

Tabella 56 – Dati di produzione relativi all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33
Metropolitana[16]	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,96	4,44	4,63
Sostitutivi ferroviari[17]	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42	0,40
TOTALE CONTRATTI AMM	67,19	66,54	66,42	66,90	62,69	58,29

Vetture*Km erogate (milioni)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	4,15	4,20	4,12	4,14	4,16	4,30	3,85
Metropolitana[18]	2,76	2,67	2,51	2,51	2,46	2,45	2,09
Contratti Bus e Tram Urbani	44,44	43,87	42,89	41,76	40,13	41,17	31,01
Contratti ferroviari	4,51	4,54	4,53	n/d	n/d	n/d	n/d
Sostitutivi ferroviari	0,35	0,19	0,05	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	56,20	55,47	54,10				

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

[17] 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.

[18] Vedi sopra, nota relativa alla voce Metropolitana.

9.2.2. Passeggeri trasportati

Nella tabella che segue sono riportati i dati di frequentazione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino.

Tabella 57 - Passeggeri trasportati

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77
Contratti Bus, Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	211,51	199,51
Metropolitana	*20,49*	*21,91*	*21,98*	*34,39*	*38,64*	*38,75*
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	12,02	12,48	13,30
TOTALE CONTRATTI AMM	186,45	189,67	193,52	209,12	228,01	216,58

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

Passeggeri trasportati (milioni)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	4,02	3,85	3,87	4,03	4,36	4,16	2,12
Contratti Bus, Tram Urbani	204,74	205,48	270,69	275,56	280,87	287,07	194,58
Metropolitana	*39,82*	*41,12*					
Contratti ferroviari	14,59	15,62	17,99	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	223,35	224,94	292,56				

9.2.3. Dati economici

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

Tabella 58 - Compensazioni

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54
Metropolitana[19]	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94

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

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratti Bus e Tram Urbani	170,94	173,85	174,36	173,15	165,19	148,71
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,74	55,82	70,74
TOTALE CONTRATTI AMM	241,91	245,57	246,13	254,42	249,42	240,93

Compensazioni (milioni)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	5,31	5,24	5,10	5,22	5,17	5,28	5,13
Metropolitana[20]	14,71	14,77	14,77	16,85	19,40	153,11	154,50
Contratti Bus e Tram Urbani	142,99	138,34	139,36	137,72	133,56		
Contratti ferroviari	64,12	64,88	66,70	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	227,13	223,23	225,93				

Tabella 59 - Compensazioni al netto infrastruttura

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) [21]	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	6,84
Contratti Bus e Tram Urbani	160,26	163,13	163,56	162,35	154,39	137,83
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,18	35,38	46,13
TOTALE CONTRATTI AMM	206,09	210,41	210,84	216,03	209,15	196,34

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) [22]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	5,31	5,24	5,10	5,23	5,17	5,28	5,08
Metropolitana	5,60	5,66	5,65	131,95	132,02	131,17	154.50
Contratti Bus e Tram Urbani	132,10	127,43	128,44				

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

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

[22] Vedi nota precedente.

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) [22]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratti ferroviari	39,85	39,71	44,23	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	182,86	178,04	183,42				

Tabella 60 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,18
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,94	0,92	0,84	0,73	0,69
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	2,83	3,47
TOTALE CONTRATTI AMM	1,03	1,04	1,02	0,98	0,86	0,87

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	1,32	1,36	1,32	1,29	1,19	1,33	2,40
Metropolitana	0,14	0,14	0,47	0,47	0,47	0,46	0,79
Contratti Bus e Tram Urbani	0,65	0,62					
Contratti ferroviari	2,73	2,54	2,46	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	0,79	0,77	0,61				

Tabella 61 - Ricavi da traffico

Ricavi da traffico (milioni €)	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	14,18	14,40
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	92,35	94,99	102,91	118,54	113,71

Ricavi da traffico (milioni €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	5,67	6,29	6,24	6,53	6,53	6,60	2,73
Metropolitana	12,92	13,69	97,10	98,21	122.64	104,45	54,93
Contratti Bus e Tram Urbani	81,46	83,30					

Ricavi da traffico (milioni €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratti ferroviari	15,47	16,51	17,50	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	115,51	119,79	120,84				

Tabella 62 - Rapporto Ricavi/Costi

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura) [23]	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%	64,9%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,7%	30,0%	30,5%	32,4%	36,5%	37,8%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	28,6%	23,8%
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	30,5%	31,1%	32,3%	36,2%	36,7%

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura) [24]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Contratto extraurbano AMM	51,6%	54,5%	55,0%	55,0%	55,8%	54,4%	35,0%
Metropolitana	69,7%	70,8%	43,1%	42,7%	48,1%	44,32%	26,2%
Contratti Bus e Tram Urbani	38,7%	39,7%					
Contratti ferroviari	28,0%	29,4%	28,4%	n/d	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	38,7%	40,2%	39,7%				

9.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT

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

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

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

[23] Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

[24] Vedi nota precedente.

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

I dati che seguono sono riferiti alla totalità dei servizi TPL della Regione che risultano ad oggi inseriti nella banca Dati dell'Osservatorio e sono stati forniti da Regione Piemonte ad AMP al 9 novembre 2021 recependo tutte le integrazioni e modifiche effettuate dai Concessionari TPL fino a tale data. Non essendo stata avviata da parte del MIMS la rilevazione standard per l'anno 2020 (Dati sintetici, costi standard e titoli di viaggio), per ricavare i dati sintetici 2020 da confrontare con i dati storici sono stati utilizzati i corrispondenti dati della rilevazione MRC "mancati ricavi Covid-19" laddove compatibili per nomenclatura.

Nel corso degli anni la Regione Piemonte ha progressivamente attivato le utenze relative ai soggetti di delega nelle Unioni Montane e nei Comuni classificati come aree a domanda debole, al fine di includere anche questi servizi nell'Osservatorio nazionale. Inizialmente, nel 2016 erano presenti gli affidamenti nella provincia di Cuneo e parte di quelli della Provincia di Asti. Negli anni seguenti sono state attivate le utenze per il VCO, la provincia di Vercelli e dal 2019 si sono aggiunte le aree a domanda debole della Città Metropolitana di Torino.

Tali servizi sono stati negli ultimi anni oggetto degli Accordi di Programma stipulati con AMP.

Gli affidamenti che sono stati via via rendicontati in Piattaforma sono riportati nella tabella che segue.

Tabella 63 - Servizi in aree a domanda debole inseriti nella Piattaforma Osservatorio nazionale TPL

AGGIORNAMENTO AL 09/11/2021	2016	2017	2018	2019	2020 MRC[25]
BACINO NORD-EST			3	11	1
BACINO SUD-EST	1	1	1	6	1
BACINO SUD	18	16	16	17	2
BACINO METROPOLITANO				9	
TOTALE	**19**	**17**	**20**	**43**	**4**

Dall'analisi della situazione in essere rilevabile dalle informazioni contenute nell'Osservatorio Nazionale per le Politiche del TPL istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si osserva, come evidenziato nelle tabelle che seguono, che a livello regionale fino al 2019 si ha un rapporto ricavi/costi che raggiunge il valore obiettivo, seppure esistano bacini che non raggiungono l'indice della copertura dei costi coi ricavi richiesto. Diverso è il caso del 2020, affetto dalla pandemia da Covid-19.

[25] Enti titolari di affidamenti in area a domanda debole nel Piemonte che hanno compilato la Rilevazione MRC "mancati ricavi Covid-19".

Tabella 64 – Dati da Osservatorio MIMS Bacino Nord Est

Bacino nord-est										
Totale Bacino nord-est		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	17.707.056	16.648.729	15.665.636	15.379.575	15.672.636	15.604.746	15.640.932	15.973.252	14.254.331
Ricavi	R	15.699.559	16.543.674	17.317.890	15.796.116	16.290.014	16.478.296	16.871.051	17.795.124	11.081.796
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*14.753.267*	*15.454.772*	*16.095.397*	*14.997.760*	*14.875.484*	*14.918.767*	*15.273.219*	*15.861.182*	*6.805.582*
Corrispettivi	C	31.017.392	29.083.089	27.947.510	25.581.826	26.164.589	26.015.848	26.079.838	27.394.464	26.026.343
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280	7.733	301.517	90.764
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	30.833.159	28.894.373	27.629.279	25.581.826	26.131.278	25.986.568	26.072.105	27.092.946	25.935.579
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	38,4%	38,8%	39,3%	39,6%	29,9%
Passeggeri trasportati	PAX	18.741.353	18.334.386	17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090	18.984.705	19.224.643	10.359.757
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638	649	676	646
Contributi CCNL	CCNL	3.445.582	3.690.001	3.623.705	2.985.988	3.180.602	3.432.376	3.261.438	3.078.595	3.411.805

Indicatori Bacino nord-est										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	24.800	21.735	23.416	21.010	24.565	24.459	24.100	23.629	22.081
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,75	1,75	1,78	1,66	1,67	1,67	1,67	1,72	1,83
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,95	1,97	2,02	1,86	1,87	1,89	1,88	1,91	2,07
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,89	0,99	1,11	1,03	1,04	1,06	1,08	1,11	0,78

Tabella 65 - Dati da Osservatorio MIMS - Bacino Sud Est

Bacino sud-est										
Totale Bacino sud-est		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	16.002.455	15.954.529	13.656.142	13.611.538	13.515.791	13.427.093	13.205.290	13.299.461	11.134.020
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249	10.226.296	9.411.593	9.742.024	9.484.447	9.631.450	7.741.230
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*8.324.884*	*8.722.560*	*8.933.509*	*8.703.134*	*7.905.396*	*8.326.292*	*8.300.411*	*8.346.002*	*3.878.074*
Corrispettivi	C	27.073.866	26.512.519	26.371.684	24.897.865	21.515.342	23.160.619	23.236.064	23.179.607	21.812.020
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	95.733	114.430	130.212	98.173	38.047
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	26.810.275	26.243.643	26.108.742	24.897.865	21.419.609	23.046.189	23.105.852	23.081.434	21.773.973
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	29,7%	29,1%	29,4%	26,2%
Passeggeri trasportati	PAX	13.649.284	11.325.652	10.341.323	11.764.007	10.248.019	10.356.180	9.903.342	10.010.841	4.881.153
Addetti	ADD	625	649	601	570	570	587	591	669	506
Contributi CCNL	CCNL	2.860.742	2.901.035	3.126.249	2.786.220	3.065.542	3.188.594	3.208.565	3.112.745	2.793.628

Indicatori Bacino sud-est										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	25.604	24.583	22.722	23.880	23.712	22.874	22.344	19.880	21.991
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,69	1,66	1,93	1,83	1,59	1,72	1,76	1,74	1,96
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,87	1,84	2,16	2,03	1,82	1,96	2,00	1,98	2,21
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,71	0,71	0,80	0,75	0,70	0,73	0,72	0,72	0,70

Tabella 66 - Dati da Osservatorio MIMS - Bacino Sud

Bacino sud										
Totale Bacino Sud		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	14.492.330	14.229.465	14.070.822	13.857.599	14.161.179	14.296.441	14.397.381	14.666.117	12.702.137
Ricavi	R	12.063.501	13.108.228	13.754.583	13.673.275	13.274.075	13.652.566	13.592.815	13.663.311	10.651.447
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*9.356.920*	*10.326.813*	*11.565.252*	*12.368.946*	*12.115.748*	*12.222.919*	*12.507.501*	*12.483.832*	*7.418.638*
Corrispettivi	C	22.791.086	22.695.757	22.690.185	22.238.239	22.481.712	22.350.615	22.596.131	22.865.158	22.216.105
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.838	4.741	117.811	89.312	129.754	127.390	19.874
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	22.682.810	22.591.683	22.586.347	22.233.498	22.363.901	22.261.303	22.466.377	22.737.769	22.196.231
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,7%	36,7%	37,8%	38,1%	37,2%	38,0%	37,7%	37,5%	32,4%
Passeggeri trasportati	PAX	15.576.875	15.444.240	14.758.360	15.463.545	15.778.736	15.840.146	15.843.748	15.993.732	8.693.743
Addetti	ADD	485	490	487	476	517	512	506	503	464
Contributi CCNL	CCNL	2.772.927	2.823.839	2.771.791	2.336.111	2.720.054	2.602.525	2.595.407	2.761.716	2.452.393

Indicatori Bacino sud										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	29.881	29.040	28.893	29.113	27.391	27.923	28.453	29.157	27.371
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,59	1,61	1,60	1,59	1,56	1,57	1,56	1,75
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,79	1,81	1,77	1,78	1,75	1,75	1,75	1,94
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,83	0,92	0,98	0,99	0,94	0,95	0,94	0,93	0,84

Tabella 67 - Dati da Osservatorio MIMS - Bacino Metropolitano

Bacino metropolitano										
Tutti i servizi Bacino Metropolitano		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	88.929.790	83.382.089	81.714.589	72.501.426	70.892.470	69.436.308	67.972.364	68.126.915	55.725.415
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380	121.375.065	124.548.656	121.938.359	146.341.914	128.531.633	101.742.703
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*112.108.531*	*110.106.728*	*109.995.344*	*113.499.827*	*115.024.474*	*116.835.973*	*118.931.941*	*123.104.962*	*66.033.695*
Corrispettivi	C	221.011.489	201.238.078	207.781.410	204.944.204	199.210.850	190.722.864	191.943.718	191.756.024	192.227.583
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079	21.587.614	22.033.651	240.682
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	200.143.805	179.245.960	186.564.188	185.077.600	176.063.245	169.577.785	170.356.104	169.722.373	191.986.900
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%	46,2%	43,1%	34,6%
Passeggeri trasportati	PAX	255.665.133	260.236.518	266.781.060	284.957.000	294.838.479	299.260.246	305.682.964	311.667.823	207.239.874
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.756	4.658	4.623	4.508	4.003
Contributi CCNL	CCNL	29.216.500	27.307.172	27.632.726	27.370.894	27.440.547	26.685.593	26.468.893	25.943.121	22.667.191

Indicatori Bacino Metropolitano										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.662	16.845	16.680	15.064	14.906	14.907	14.703	15.112	13.922
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,49	2,41	2,54	2,83	2,81	2,75	2,82	2,81	3,45
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,81	2,74	2,88	3,20	3,20	3,13	3,21	3,20	3,86
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,38	1,43	1,45	1,67	1,76	1,76	2,15	1,89	1,83

GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	60.141.384	56.175.706	55.118.497	46.339.316	45.215.061	44.094.572	42.587.592	42.450.157	33.106.992
Ricavi	R	99.222.000	94.469.456	95.414.128	97.080.961	100.186.718	98.214.921	122.638.749	104.450.810	86.118.822
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*90.063.455*	*86.959.238*	*87.935.688*	*89.540.397*	*90.897.858*	*93.288.061*	*95.317.162*	*99.433.781*	*54.932.578*
Corrispettivi	C	175.887.767	158.227.976	167.406.798	164.864.978	159.916.292	152.711.644	153.574.547	153.113.992	154.502.400
Infrastruttura	I	20.244.116	21.291.300	20.551.169	19.828.757	23.109.139	21.108.084	21.547.222	21.945.201	0
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	155.643.651	136.936.676	146.855.629	145.036.221	136.807.153	131.603.560	132.027.325	131.168.791	154.502.400
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	38,9%	40,8%	39,4%	40,1%	42,3%	42,7%	48,2%	44,3%	35,8%
Passeggeri trasportati	PAX	228.451.173	235.689.416	243.726.464	261.234.229	270.694.729	275.384.757	280.867.294	287.071.407	194.581.924
Addetti	ADD	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3.560	3.156
Contributi CCNL	CCNL	23.780.124	22.369.342	22.357.996	22.022.049	21.969.499	21.467.596	21.177.323	20.881.432	18.164.870

Indicatori GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana

		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	15.002	14.186	14.050	12.090	11.987	11.963	11.665	11.924	10.492
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,92	2,82	3,04	3,56	3,54	3,46	3,61	3,61	4,67
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,32	3,21	3,44	4,03	4,02	3,95	4,10	4,10	5,22
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,65	1,68	1,73	2,10	2,22	2,23	2,88	2,46	2,60

Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	28.788.406	27.206.383	26.596.092	26.162.110	25.677.409	25.341.736	25.384.772	25.676.758	22.618.422
Ricavi	R	23.148.602	24.546.522	23.276.252	24.294.104	24.361.938	23.723.438	23.703.165	24.080.823	15.623.881
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*22.045.076*	*23.147.490*	*22.059.656*	*23.959.430*	*24.126.616*	*23.547.912*	*23.614.779*	*23.671.181*	*11.101.117*
Corrispettivi	C	45.123.722	43.010.102	40.374.612	40.079.226	39.294.558	38.011.220	38.369.172	38.642.032	37.725.182
Infrastruttura	I	623.568	700.818	666.053	37.847	38.467	36.995	40.392	88.450	240.682
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	44.500.154	42.309.284	39.708.559	40.041.379	39.256.092	37.974.225	38.328.780	38.553.582	37.484.500
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,2%	36,7%	37,0%	37,8%	38,3%	38,5%	38,2%	38,4%	29,4%
Passeggeri trasportati	PAX	27.213.960	24.547.102	23.054.596	23.722.771	24.143.750	23.875.489	24.815.670	24.596.416	12.657.950
Addetti	ADD	1.026	990	976	980	984	972	972	948	847
Contributi CCNL	CCNL	5.436.376	4.937.830	5.274.730	5.348.845	5.471.048	5.217.997	5.291.570	5.061.689	4.502.321

Indicatori Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)

		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	28.059	27.481	27.250	26.696	26.095	26.072	26.116	27.085	26.704
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,58	1,52	1,53	1,53	1,50	1,51	1,50	1,67
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,76	1,72	1,74	1,74	1,71	1,72	1,70	1,87

Tabella 68 - Dati da Osservatorio MIMS - Ferrovie

Contratti ferroviari										
Tutti i contratti ferroviari - BLS dal 2018		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	19.980.987	19.423.301	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863	19.387.819	19.852.244	16.342.924
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029	105.970.659	111.854.183	51.745.979
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*72.730.231*	*69.373.180*	*72.532.995*	*92.093.072*	*95.484.285*	*100.593.221*	*104.668.416*	*109.794.979*	*49.853.224*
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109	221.484.679	220.390.418	258.340.477
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945	68.793.516	67.238.458	43.690.205
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	159.366.539	150.334.320	148.101.112	148.576.980	150.574.838	152.713.164	152.691.163	153.151.960	214.650.272
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%	41,0%	42,2%	19,4%
Passeggeri trasportati	PAX	46.431.900	46.943.300	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815	51.232.546	52.872.692	23.731.594
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988	1.955	1.850
Contributi CCNL	CCNL	2.219.147	2.107.648	1.789.824	1.628.352	1.675.450	1.681.630	1.707.188	1.618.805	1.428.180

Indicatori contratti ferroviari										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	8.484	8.648	9.042	9.340	9.358	9.671	9.752	10.155	8.834
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	11,29	11,16	11,08	11,41	11,54	11,61	11,42	11,10	15,81
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	11,40	11,27	11,17	11,49	11,63	11,70	11,51	11,18	15,89
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	4,48	4,44	4,86	4,99	5,22	5,50	5,47	5,63	3,17

Tabella 69 - Dati da Osservatorio MIMS - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte										
Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	157.188.153	149.638.113	144.298.126	134.419.489	133.069.700	131.846.451	130.603.786	131.917.990	110.173.132
Ricavi	R	251.015.987	246.269.592	253.767.801	255.956.355	261.827.422	266.676.274	292.260.885	281.475.700	183.271.110
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*217.273.833*	*213.984.053*	*219.122.498*	*241.662.740*	*245.405.388*	*252.897.171*	*259.681.487*	*269.590.957*	*134.296.455*
Corrispettivi	C	527.637.472	496.296.613	497.123.165	494.440.623	486.736.684	483.740.055	485.340.431	485.585.671	500.775.706
Infrastruttura	I	87.692.214	88.986.634	86.099.180	88.003.280	90.183.813	90.155.046	90.648.830	89.799.190	44.079.572
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	439.945.259	407.309.980	411.023.986	406.437.343	396.552.871	393.585.009	394.691.601	395.786.482	456.696.134
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,8%	40,4%	42,5%	41,6%	28,6%
Passeggeri trasportati	PAX	350.080.459	352.284.096	356.748.806	380.043.843	389.597.144	394.758.477	401.647.305	409.769.731	254.957.559
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.357	8.311	7.472
Contributi CCNL	CCNL	40.514.898	38.829.695	38.944.295	37.111.913	38.082.195	37.590.717	37.241.491	36.514.982	32.756.501

Indicatori Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.058	16.442	16.442	15.556	15.668	15.756	15.628	15.873	14.745
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	3,36	3,32	3,45	3,68	3,66	3,67	3,72	3,68	4,55
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,61	3,58	3,71	3,95	3,94	3,95	4,00	3,96	4,84
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,60	1,65	1,76	1,90	1,97	2,02	2,24	2,13	1,66

Tabella 70 - Dati da Osservatorio MIMS - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte										
Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari		**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione	Veicoli*Km	137.207.166	130.214.812	125.138.721	115.421.673	114.242.076	112.764.588	111.215.967	112.065.746	93.848.135
Ricavi	R	161.447.159	160.063.922	160.640.911	161.083.650	163.524.340	161.811.245	186.290.226	169.621.517	131.388.990
di cui Ricavi da Titoli di viaggio		*143.739.939*	*143.784.748*	*145.686.198*	*149.569.668*	*149.921.103*	*152.303.950*	*155.013.071*	*159.795.978*	*84.326.008*
Corrispettivi	C	302.002.504	279.529.443	284.825.108	277.737.408	269.372.493	262.249.946	263.855.752	265.195.253	261.966.077
Infrastruttura	I	21.423.785	22.553.784	21.902.235	19.877.045	23.394.460	21.378.101	21.855.314	22.560.732	389.367
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	280.578.719	256.975.659	262.922.873	257.860.363	245.978.033	240.871.845	242.000.438	242.634.522	261.576.709
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	39,9%	40,2%	43,5%	41,1%	33,4%
Passeggeri trasportati	PAX	303.648.559	305.340.796	308.999.764	330.811.575	339.673.627	343.319.662	350.414.759	356.897.039	231.149.138
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.369	6.356	5.619
Contributi CCNL	CCNL	38.295.751	36.722.047	37.154.471	35.483.561	36.406.745	35.909.087	35.534.303	34.896.177	31.309.171

Indicatori Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari										
		2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020 MRC**
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	20.001	18.996	18.798	17.470	17.627	17.633	17.462	17.631	16.702
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,20	2,15	2,28	2,41	2,36	2,33	2,37	2,37	2,79
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,48	2,43	2,57	2,71	2,68	2,64	2,69	2,68	3,12
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,18	1,23	1,28	1,40	1,43	1,43	1,68	1,51	1,40

9.4. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL

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

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

Dal 2019 la rendicontazione degli addetti avviene attraverso la piattaforma "Dotazione organica delle Aziende TPL - DOATPL" attraverso la quale la Regione provvede alla validazione degli addetti ai fini dell'assolvimento del DIT e AMP alla validazione dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende.

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

Si riporta di seguito una tabella di riepilogo degli addetti tra il 2010 e il 2020. I dati fino al 2015 si riferiscono alle elaborazioni per l'erogazione dei Contributi CCNL fornite dalla Regione Piemonte. I dati dal 2016 in poi sono stati elaborati dall'Agenzia sulla base degli elenchi del personale trasmessi dalle Aziende ad AMP quale soggetto incaricato dell'erogazione dei contributi stessi.

Tabella 71 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri

ANNI DI RIFERIMENTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
nr. Aziende	63	59	60	60	59	60	57	55	54	55	50
totale addetti CCNL	7925,61	7834,70	7693,24	7499,98	7364,24	7207,23	7121,58	7072,49	6939,52	6910,50	6685,82
totale contributo CCNL (€ x 1000)	44.471	43.823	42.974	41.964	41.334	40.785	40.489	40.095	39.277	39.059	36.937
PARAMETRI											
valore medio addetti/aziende	125,80	132,79	128,22	125,00	124,82	120,12	124,94	128,59	128,51	125,65	133,72
parametro medio ponderato	162,45	162,16	161,95	163,87	165,47	166,00	166,12	166,38	159,04	158,62	158,82
valore medio contributo/addetto	5.610,99	5.593,41	5.585,93	5.595,24	5.612,86	5.658,90	5.685,53	5.669,22	5.659,96	5.652,25	5524,73

Tra il 2010 e il 2020, a fronte di una diminuzione del 15,64% degli addetti e del 16,9% dei contributi erogati si è avuta una diminuzione del contributo unitario per addetto dell'1,5%.

9.5. 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.

9.5.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte

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

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

Per quanto riguarda l'ultima edizione (IMQ2013) la distribuzione del campione di intervistati e della corrispondente popolazione maggiore di 10 anni è riportata in Tabella 51 - Campione e Popolazione

Tabella 72 - Campione e Popolazione

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

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

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

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

- Città di Torino

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

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

- Città di Torino
- Cintura di Torino.

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

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

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

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

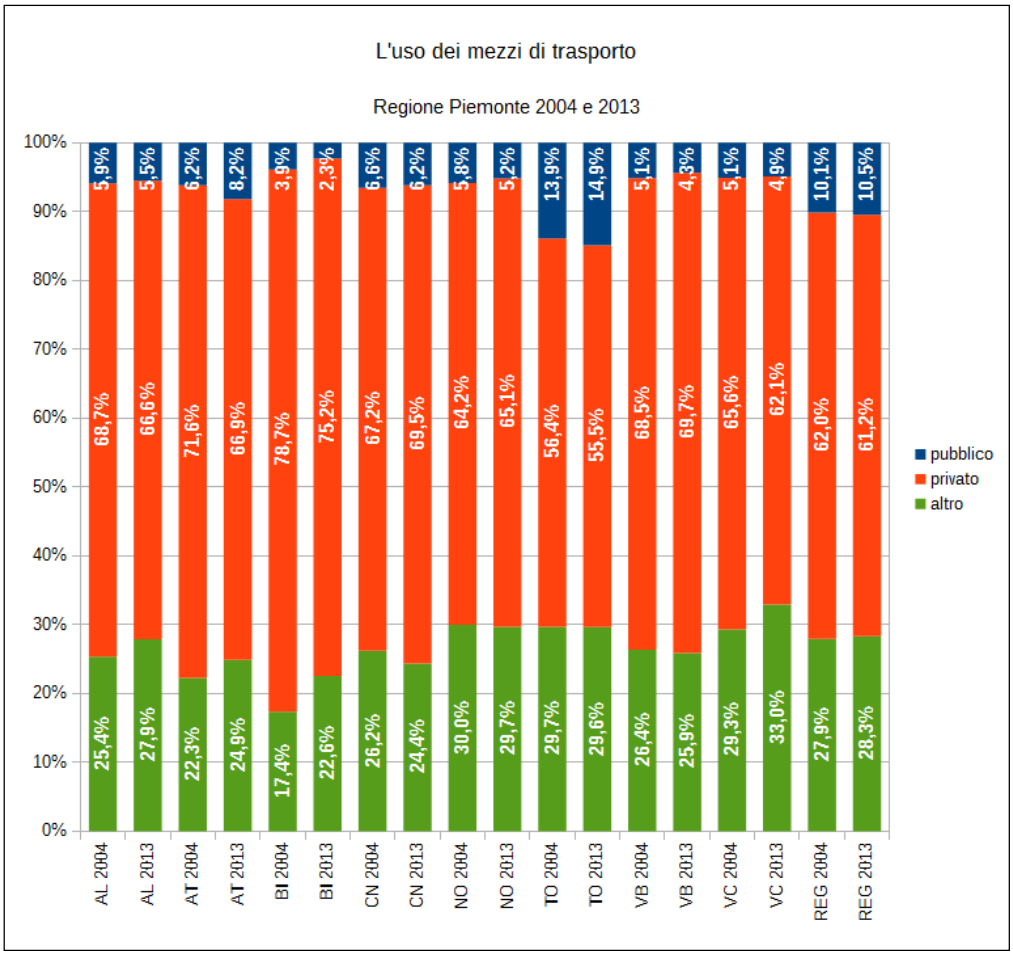


Figura 66 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

9.5.1.1. 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[26]) mentre i residenti nella Provincia di Alessandria hanno espresso in media i giudizi più bassi (6,13). Tra i mezzi pubblici il servizio ferroviario di Trenitalia fa registrare a livello regionale un giudizio medio di 5,96 nel 2013. Il giudizio più elevato si registra nella provincia di Torino (6,11) mentre in cinque province su otto esso si attesta sotto il 6

Tabella 52 e Tabella 53).

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).

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

Tabella 73 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

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

*(dati assenti o statisticamente non significativi)

Tabella 74 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

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

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

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

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

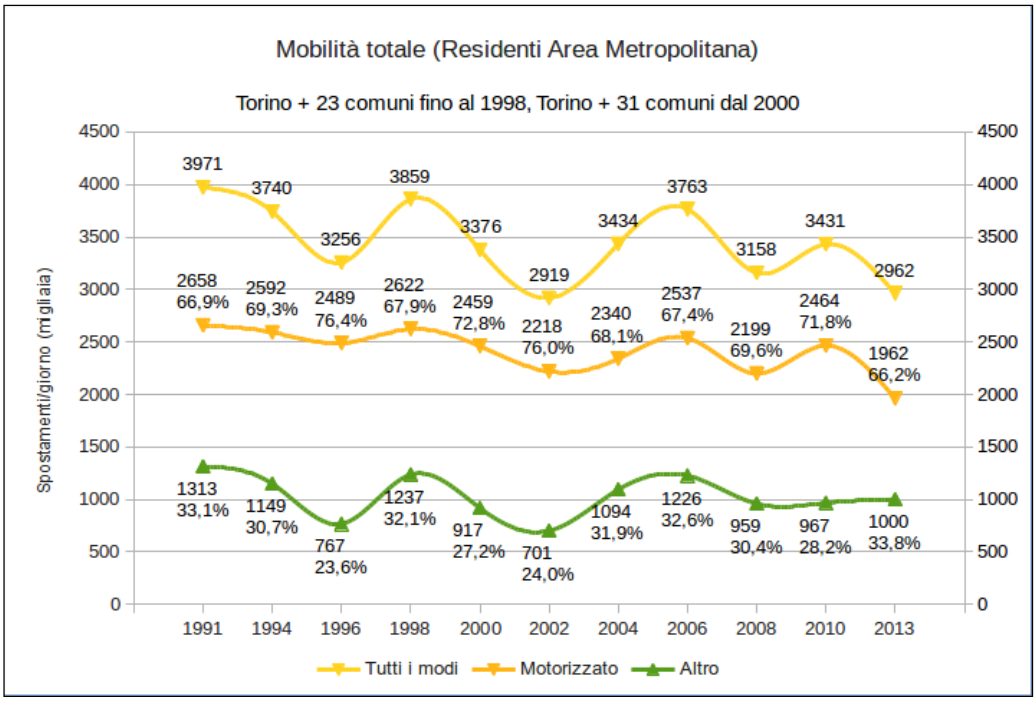


Figura 67 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

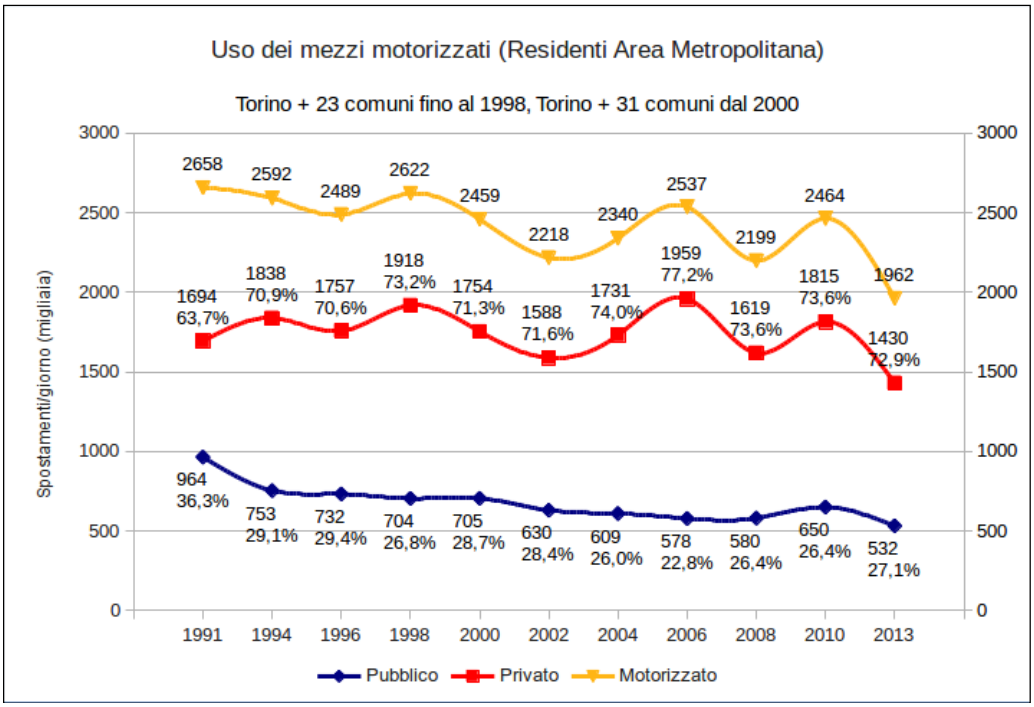


Figura 68 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

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 59).

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 60).

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.

9.5.3. 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 61). 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 61).

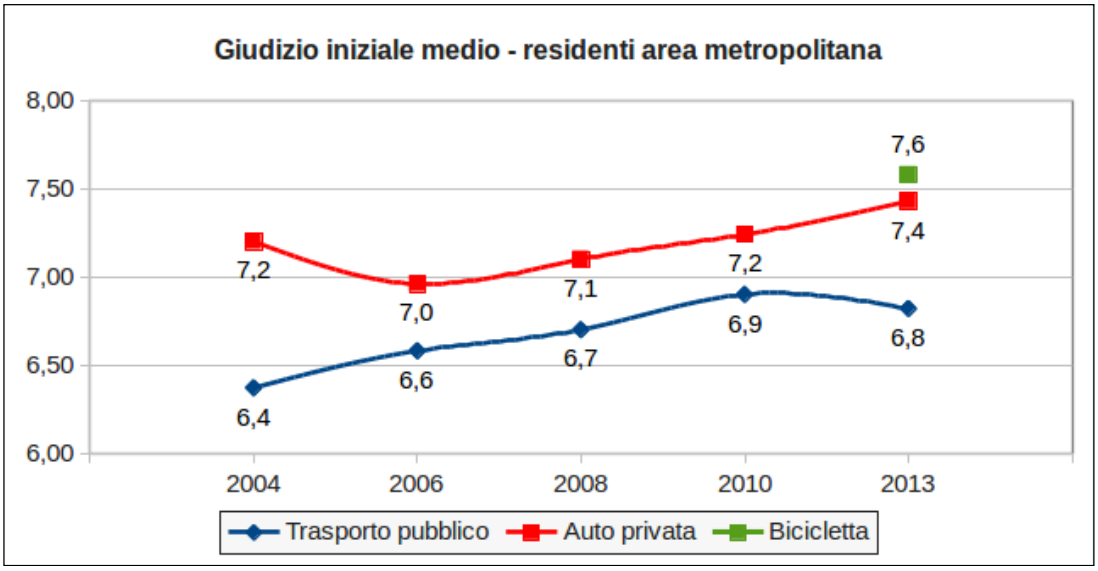


Figura 69 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 62 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

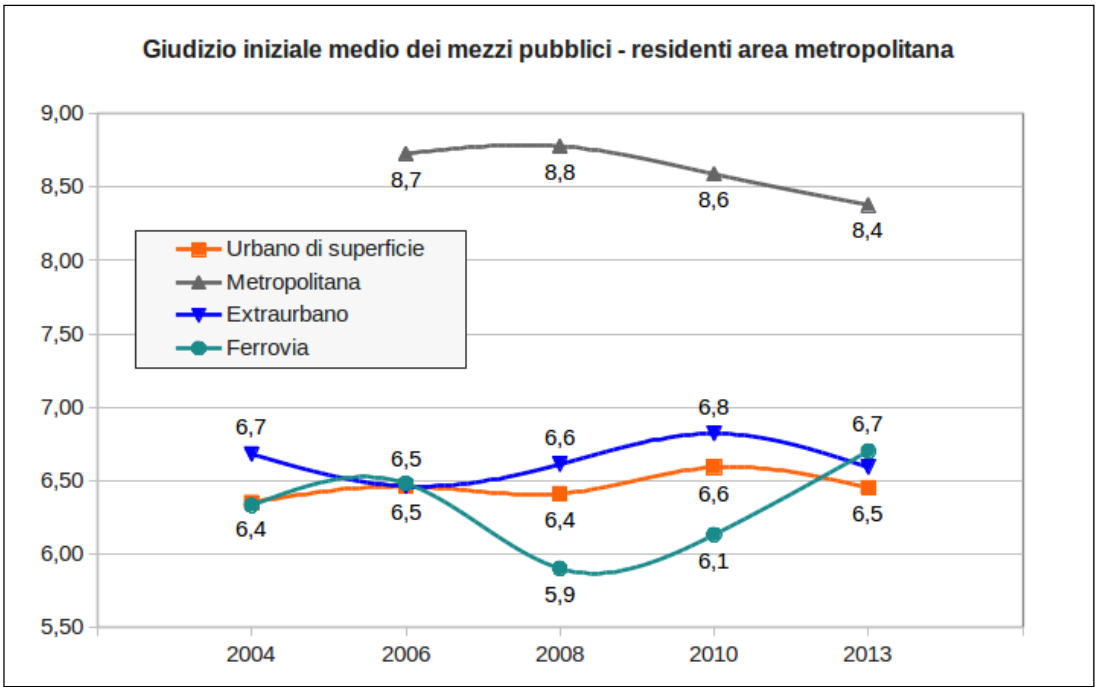


Figura 70 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

9.5.4. La comunicazione dei risultati IMQ

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

IMQ 2013

Rapporto sulla Regione Piemonte

Aprile 2016





IMQ 2013
Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti
Analisi sull'Area della Città di Carignano e del Comune di La Loggia

CITTA' DI CARIGNANO
COMUNE DI LA LOGGIA

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti. Questa edizione dell'indagine, come le precedenti dal 2006 in poi, è stata effettuata dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

L'edizione 2013 ha considerato, come nel 2004, non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dai cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata - e della bicicletta.

Nel complesso dei 31 comuni della cintura torinese, tra la metà di Settembre ed i primi giorni di Dicembre 2013, sono state realizzate 17.500 interviste. Nella Città di Carignano e nel Comune di La Loggia le interviste hanno riguardato complessivamente *un campione* di 472 cittadini *rappresentativo*, per fascia di età e sesso, *dell'universo della popolazione residente*.

L'aggregazione di comuni contermini, se necessaria come in questo caso, viene effettuata per due ragioni: in primo luogo la volontà di *includere nelle analisi tutti i comuni*, anche quelli più piccoli; in secondo luogo la necessità di raggiungere una numerosità del campione complessivo tale da *consentire una lettura statisticamente significativa* dei dati.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicata complessivamente dai residenti nei *Due Comuni*, la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa complessivamente il territorio dei Due Comuni esplicata da tutti i residenti nella Regione Piemonte.

I valori relativi ai Due Comuni sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni della cintura torinese.

I dati completi riguardanti l'area metropolitana di Torino, la provincia di Torino e le serie storiche dal 1991 sono contenuti nei rapporti completi IMQ pubblicati dall'Agenzia e consultabili sul sito web http://www.mtm.torino.it.

AMM TORINO REGIONE PIEMONTE
AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE
Via Bertola 21/C 10121 TORINO
Cod. Fiscale 97639830013
tel 011 302.52.11/23
fax 011 302.52.00
mail info@mtm.torino.it
pec mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it
sito www.mtm.torino.it

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



IMQ 2013
Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti
Analisi sulla Città di Torino

CITTA' DI TORINO

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti. Questa edizione dell'indagine, come le precedenti dal 2006 in poi, è stata effettuata dall'Agenzia per la Mobilità.

L'edizione 2013 ha considerato, come nel 2004, non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dei cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata – e della bicicletta.

Nel complesso dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni della cintura) sono state realizzate 25.740 interviste. Nella città di Torino le interviste sono state realizzate tra la metà di Aprile e la metà di Giugno 2013 ed hanno riguardato *un campione di 8.240 cittadini rappresentativo, per fascia di età e sesso, dell'universo della popolazione residente*.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicata dai residenti nella città di Torino, la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa il territorio della città di Torino esplicata da tutti i residenti nella regione Piemonte. I valori relativi alla città di Torino sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni di cintura.

I dati completi riguardanti l'area metropolitana di Torino, la provincia di Torino e le serie storiche dal 1991 sono contenuti nei rapporti completi IMQ pubblicati dall'Agenzia e consultabili sul sito web http://www.mtm.torino.it.

AMM TORINO REGIONE PIEMONTE
AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE
Via Bertola 21/C 10121 TORINO
Cod. Fiscale 97639830013
tel 011 302.52.11/23
fax 011 302.52.00
mail info@mtm.torino.it
pec mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it
sito www.mtm.torino.it

Analisi sulla Città di Torino

9.6. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati) quelle sotto esposte.

- Servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: saliti per treno, giorno medio e stazione per singolo treno rilevati tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre) e forniti su supporto digitale. Dal 2021 Trenitalia fornisce ad AMP esclusivamente i dati relativi al SFM.

- Servizi ferroviari gestiti da GTT: dal 2011 a settembre 2018 l'Azienda ha fornito i fogli corsa giornalieri digitalizzati con il totale saliti e discesi per singolo giorno, treno e stazione. Da settembre 2018 a partire dai fogli corsa GTT digitalizza, per ogni mese dell'anno, il totale saliti per singolo giorno e treno, mentre il dettaglio per stazione viene digitalizzato solo relativamente a tre giorni tipo (feriale lunedì-venerdì, sabato, festivo) rappresentativi del periodo, evitando giornate con criticità come scioperi o forti perturbazioni all'esercizio.

- Servizi extraurbani ed urbani gestiti in Omnibus e con flusso validazioni BIP non ancora disponibile: saliti e discesi per fermata rilevati due volte all'anno (luglio e novembre) su schede cartacee e digitalizzati sulla Piattaforma Saliti/Discesi sviluppata da CSI Piemonte. Nell'anno 2020 e nel periodo estivo 2021, a causa della pandemia, le rilevazioni non sono state svolte. Per quanto riguarda la rilevazione di novembre 2021, essendo stato dismesso il sistema Omnibus e la relativa piattaforma saliti/discesi, sono state trasmesse alle Aziende le schede di rilevo generate a partire dal nuovo sistema gestionale Transit Cafè ed è in corso

l'implementazione del modulo di restituzione a digitalizzazione dei dati sulla medesima piattaforma.

- Servizi extraurbani ed urbani con flusso validazioni BIP a disposizione dell'Agenzia (ad oggi Bacino Sud, parte del Bacino Sud Est e parte del Bacino Nord-Est).
    - Nel caso del Bacino Sud i dati disponibili sono i saliti per linea, corsa, giorno e fermata suddivisi in *Abbonati*, *Credito trasporti* e *Venduto a bordo*. Non sono disponibili ad oggi i discesi per la generalità dei passeggeri, non essendo a regime l'algoritmo di *check-out virtuale* che stima i discesi in funzione della tipologia di titolo di viaggio utilizzato. L'unica categoria per la quale vengono registrati sia il check-in che il check-out è quella dei possessori di "credito trasporti".
    - Nel Bacino Nord-Est, invece, è stata disposta l'obbligatorietà del checkout anche per gli abbonati, pertanto è possibile risalire anche ai discesi e ottenere il profilo di carico della corsa. Ad oggi sul set di dati prelevabile dal CSR BIP l'Agenzia sta effettuando verifiche di completezza e correttezza.
- Restanti servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

9.6.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

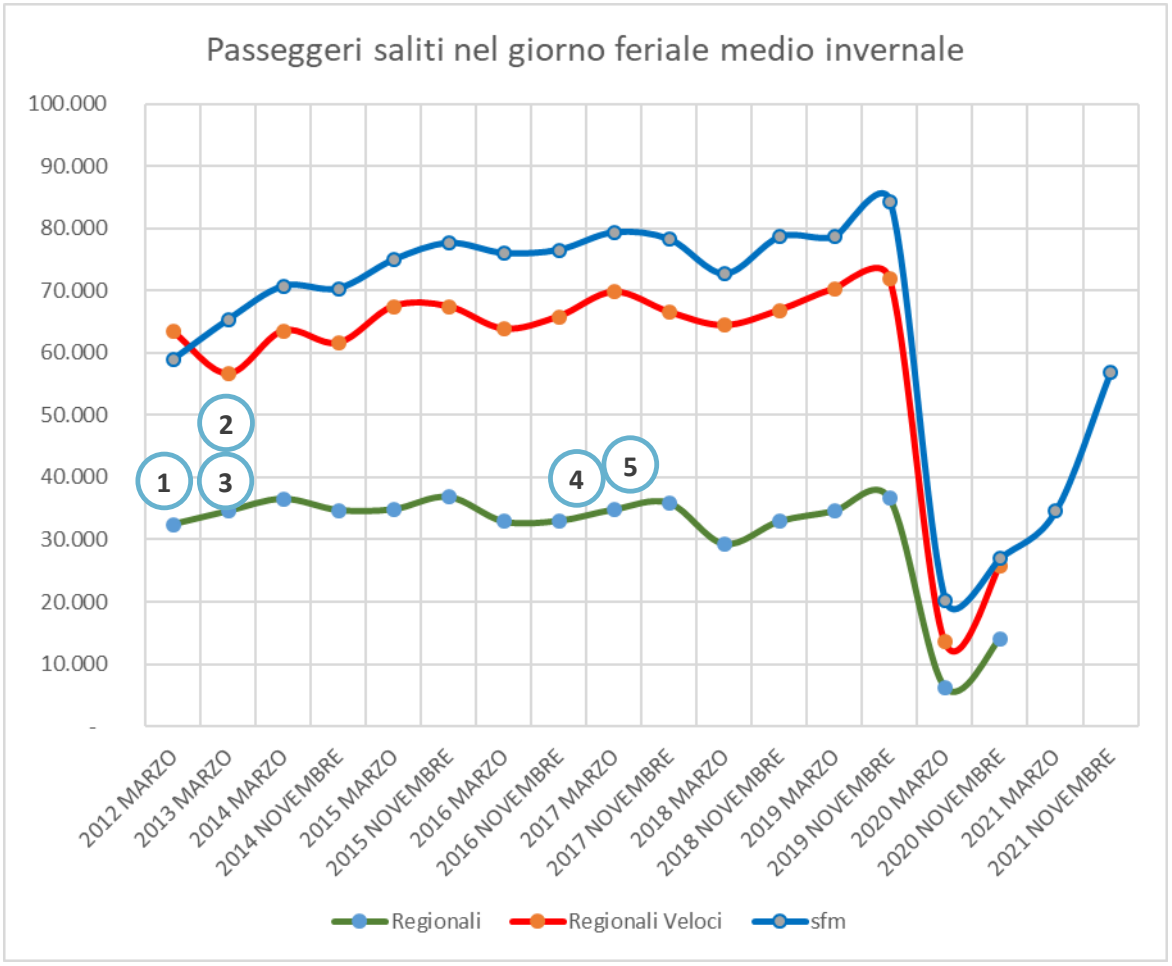


Figura 71 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale

La Figura 71 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale invernale (rilevato a marzo e a novembre) per tipo di servizio:

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

Si ricordano gli interventi di riorganizzazione avvenuti negli ultimi anni con riferimento all'assetto dei servizi. In particolare si sottolineano:

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

La Figura 72 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale estivo (rilevato a luglio) per i medesimi tipi di servizio.

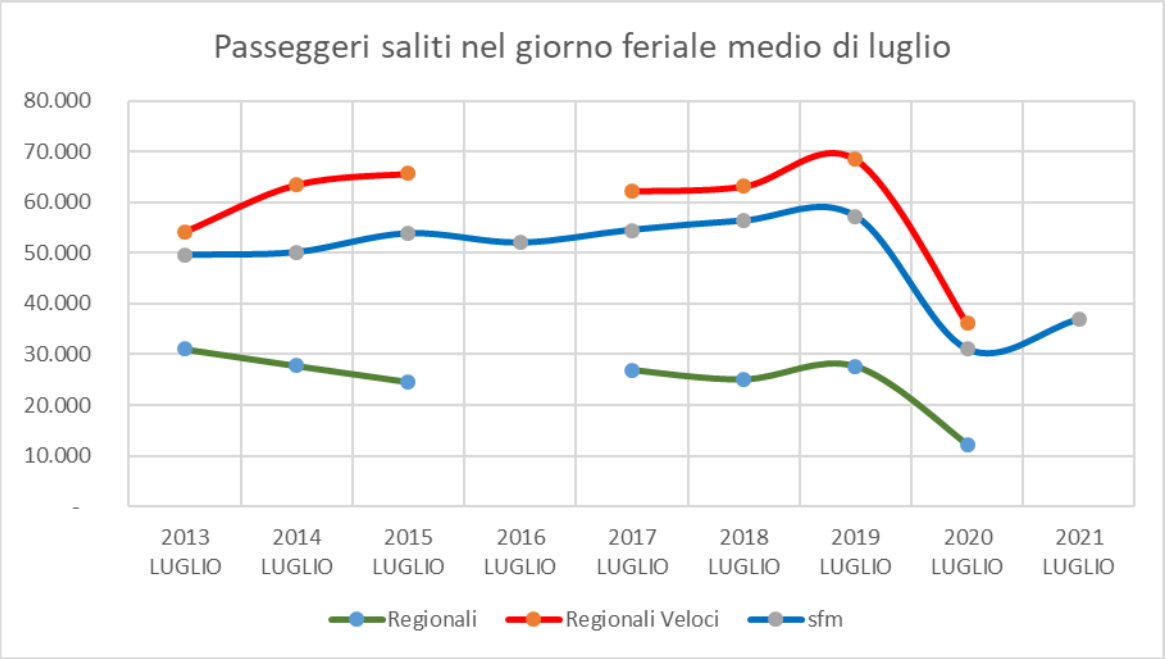


Figura 72 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

Si segnala che per il mese di luglio 2016 l'AMP non è in possesso dei dati per le linee SFR.

Le figure che seguono riportano l'andamento storico dei passeggeri*Km sulle linee ferroviarie. Per quanto riguarda i servizi Trenitalia i passeggeri*Km sono calcolati come prodotto dei presenti a bordo per tratta per la reale distanza chilometrica tra stazione e stazione, mente per quanto riguarda i servizi GTT sulle linee sfm1 (gestita da GTT fino al 2020) e sfmA la struttura dei dati forniti non permette un calcolo altrettanto puntuale, pertanto si recepisce la convenzione adottata dal vettore che prevede di calcolare i passeggeri*km come prodotto dei passeggeri saliti per una percorrenza media di 24 km.

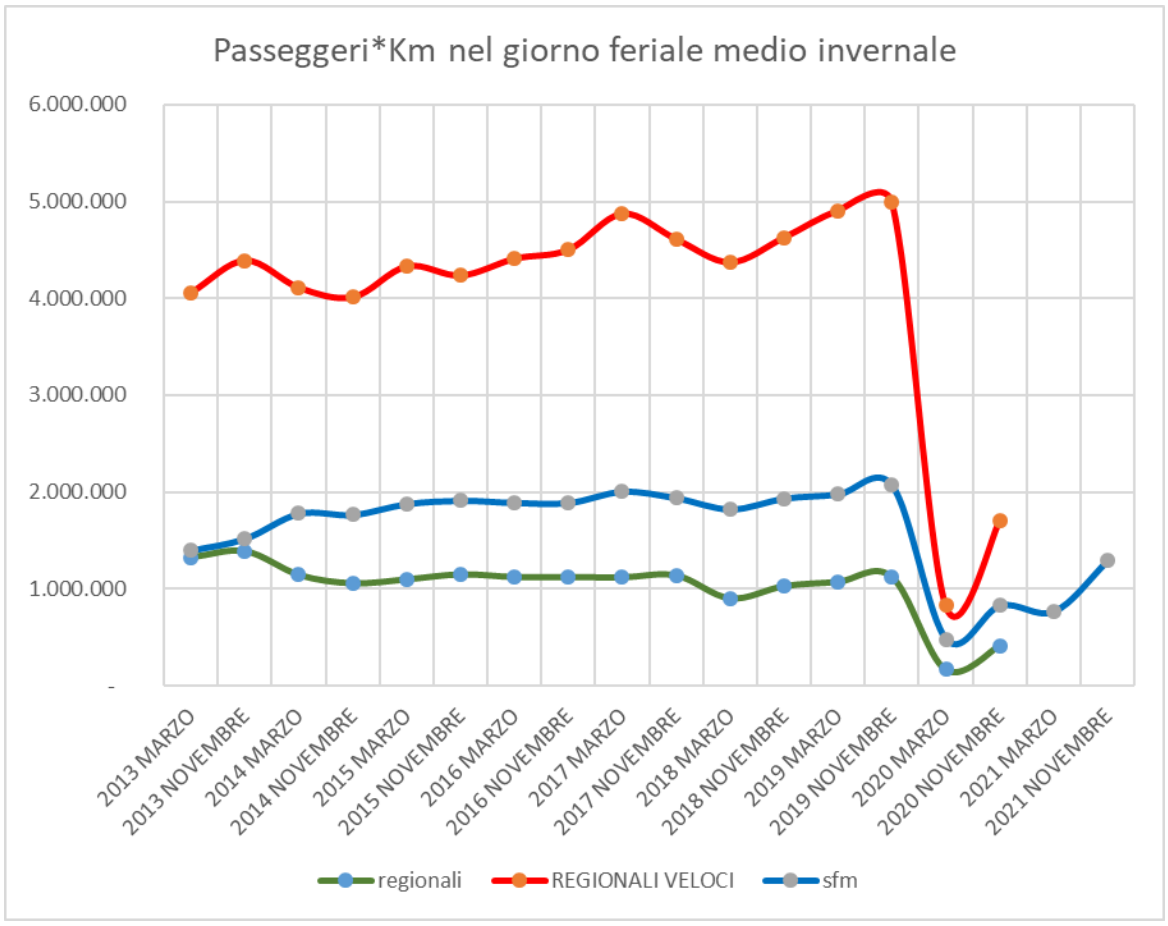


Figura 73 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale

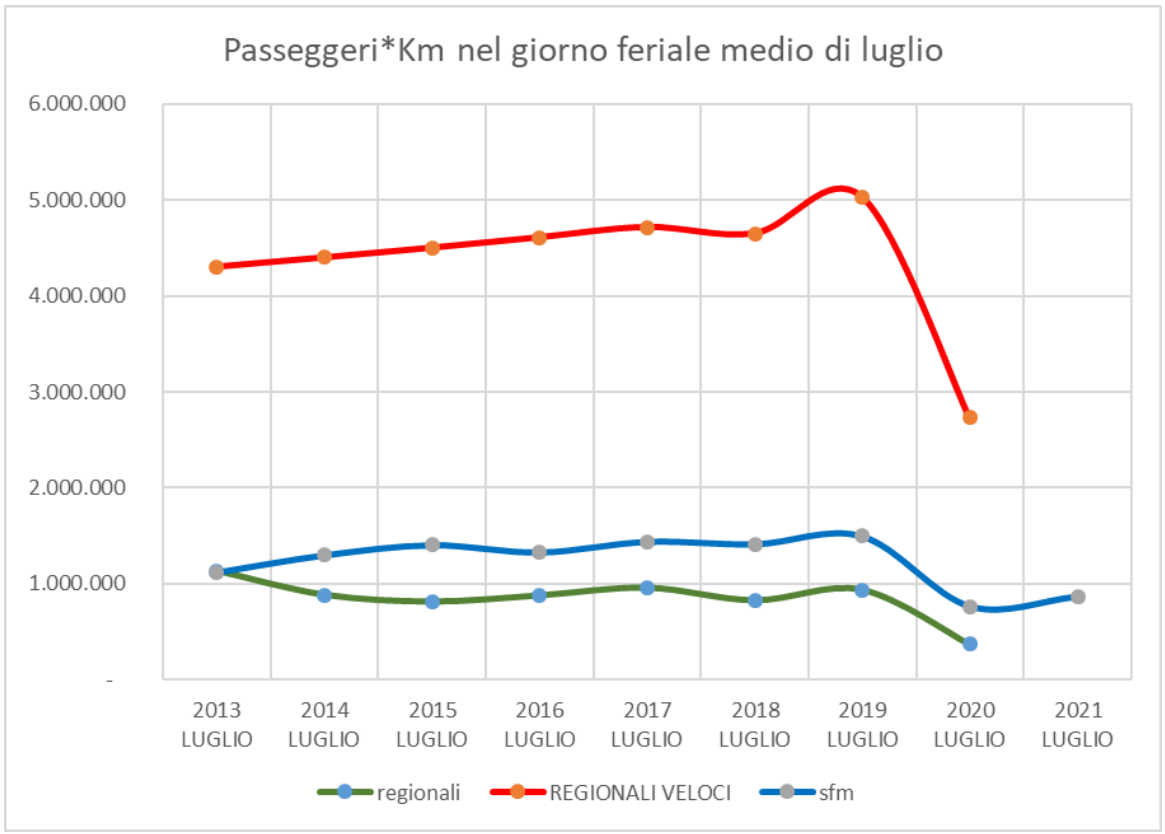


Figura 74 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

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

La Figura 67 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM) mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani storicamente di competenza dell'Agenzia (afferenti al contratto di servizio Rep. 174 tra l'Agenzia e il Consorzio EXTRA.TO) per il periodo 2010-2019. Nell'anno 2020 e nel periodo estivo 2021, a causa della pandemia, le rilevazioni non sono state svolte.

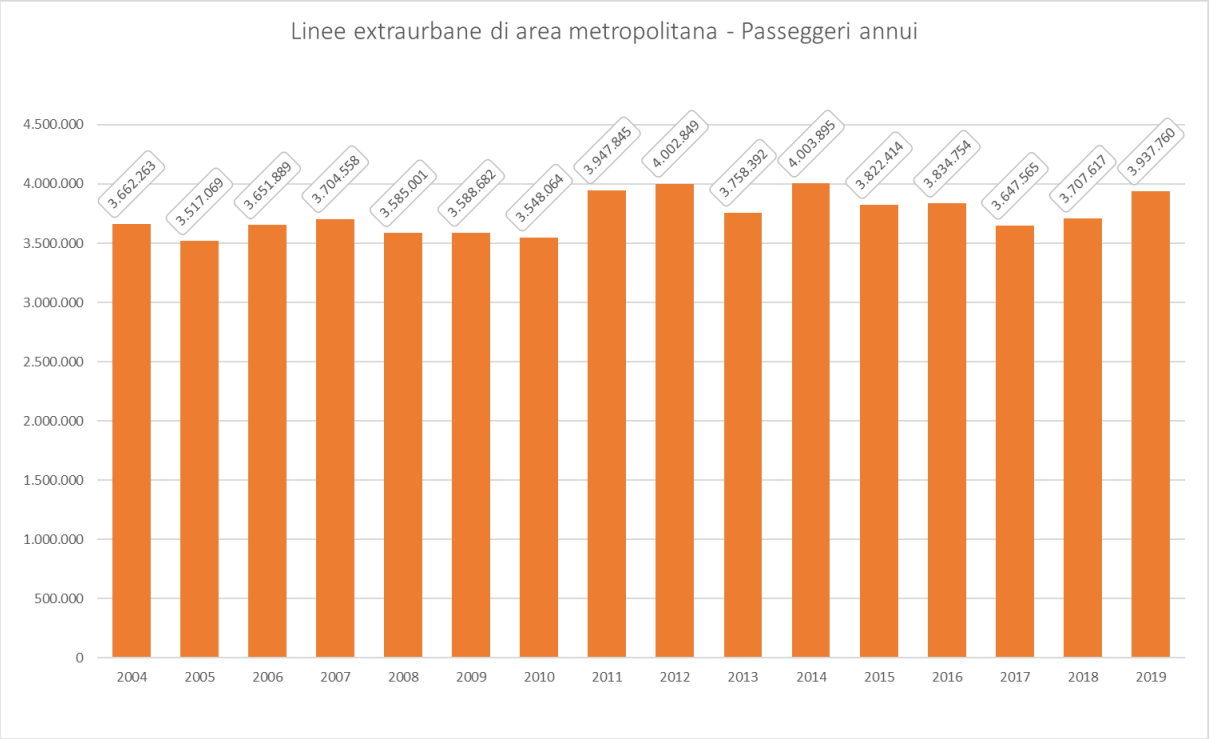


Figura 75 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)

9.6.3. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino

Per quanto concerne i servizi urbani (escluso Torino) ed extraurbani nel Bacino Metropolitano, le elaborazioni ad oggi sono state effettuate a partire dal 2018. Sono in corso le elaborazioni delle due annualità precedenti precedentemente in carico alla CMT.

Il rapporto sotto indicato comprende tutte le serie storiche per le linee del contratto di area metropolitana e i dati delle annualità 2018 e 2019 per i servizi ex CMT (extraurbani, urbani di Carmagnola, Ivrea e Pinerolo).

SERVIZIO DI BUS EXTRAURBANI ED URBANI DI COMPETENZA DELL'AGENZIA

Analisi rilievi 2018-2019 per il resto del Bacino Metropolitano e per i servizi urbani di Carmagnola, Ivrea, Pinerolo

Luglio 2020



La Tabella 54 mostra la sintesi delle elaborazioni per gli anni 2018 e 2019. Nell'anno 2020 e nel periodo estivo 2021, a causa della pandemia, le rilevazioni non sono state svolte.

Tabella 75 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano

EXTRA.TO Bacino Metropolitano - Passeggeri da rilevazioni luglio e novembre						
	2018			2019		
Ambito	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
AMP	**591.985**	**3.463.850**	**4.055.835**	**602.195**	**3.557.019**	**4.159.214**
Extraurbano	559.075	3.148.542	3.707.617	586.417	3.351.343	3.937.760
U-Carmagnola	32.910	315.309	348.218	15.778	205.676	221.453
CMT	**1.802.808**	**12.494.060**	**14.296.868**	**1.852.486**	**12.129.000**	**13.981.485**
Extraurbano	1.466.995	10.789.774	12.256.769	1.471.445	10.504.207	11.975.652
U-Ivrea	247.093	1.414.960	1.662.053	290.667	1.332.852	1.623.519
U-Pinerolo	88.720	289.327	378.047	90.373	291.941	382.314
Totale complessivo	**2.394.793**	**15.957.910**	**18.352.703**	**2.454.680**	**15.686.019**	**18.140.699**

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

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

Tra i servizi extraurbani amministrati dall'Agenzia nell'ambito del territorio della Città Metropolitana di Torino, rientrano anche numerosi servizi a chiamata, progettati per rispondere al meglio alle richieste di mobilità delle comunità locali, in particolare per garantire i collegamenti tra le frazioni e i capoluoghi di riferimento, o con i servizi, come ad esempio quelli sanitari o scolastici, che possono essere goduti solo recandosi in comuni vicini. Tali servizi, destinati principalmente a soddisfare una domanda "debole" di mobilità, ma fondamentali in un'ottica di politica di coesione territoriale, inclusione, e fruibilità dei servizi pubblici, sono denominati "Provibus" e "MeBUS".

Questi ultimi operano su n. 4 quadranti:

1) MeBUS Nord-Est: È attivo sul territorio dei comuni di Borgaro, Brandizzo, Caselle T., Castiglione T., Chivasso, Leinì. San Benigno, San Mauro, Settimo, Volpiano.

2) MeBUS Sud-Ovest: È attivo sul territorio dei comuni di Beinasco, Bruino, Candiolo, Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Piobesi, Piossasco, Rivalta, Rivoli, Sangano, Vinovo.

3) MeBUS Nord-Ovest: È attivo sul territorio dei comuni di Alpignano, Caselette, Collegno, Druento, GIvoletto, La Cassa, Pianezza, Rivoli, San GIllio, Valdellatorre, Venaria Reale.

4) MeBUS Collina Chierese: È attivo sul territorio dei comuni di Andezeno, Arignano, Baldissero, Chieri, Marentino, Montaldo, Mombello, Pavarolo, Pecetto, Pino, Riva di Chieri.

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese denominati "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire nel grafico seguente il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2021.

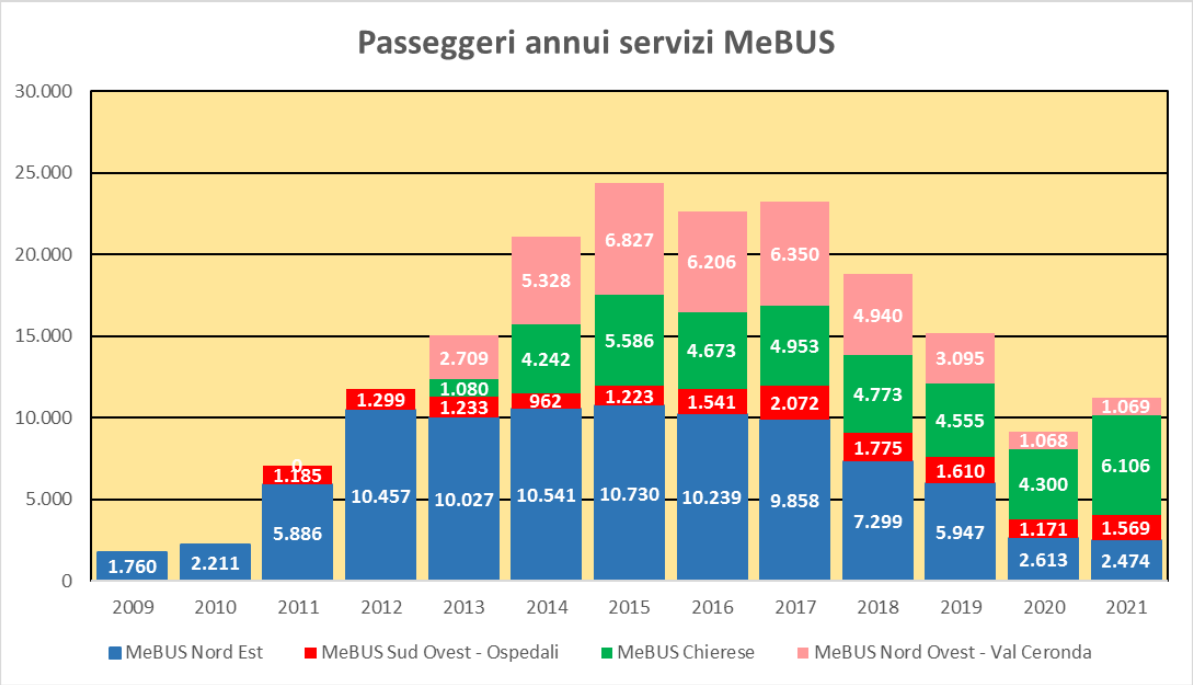


Figura 76 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese

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

Nel sito www.mebus.it sono descritti nel dettaglio anche tutte le caratteristiche dei servizi, le tariffe, le modalità di fruizione e sono riportati orari e numeri telefonici dei call-center per le prenotazioni.

Come emerge dai dati riportati nel grafico in figura, l'utenza di questi servizi a chiamata si è progressivamente ridotta negli ultimi anni, naturalmente in occasione del tracollo della mobilità pubblica avvenuto a causa della pandemia da Covid-19 (soprattutto anni 2020-2021), ma si tratta di una tendenza che era già in atto in precedenza.

Il progressivo calo dell'utenza è probabilmente conseguente al fatto che un gran numero di persone non conosce i servizi a chiamata e, quando si trova nella necessità di pianificare uno spostamento, non li prende neanche in considerazione. Sarebbe necessario pertanto pubblicizzarli maggiormente, come per altro era stato fatto almeno in parte in occasione della loro attivazione, e potrebbe anche essere utile adottare una piattaforma software più evoluta per la gestione delle prenotazioni, in modo da rendere l'esercizio più flessibile e prenotabile con minore anticipo, e anche più attrattivo per un'utenza giovane.

Si nota anche che il servizio MeBUS Collina Chierese sia in controtendenza rispetto agli altri: l'utenza persa durante il periodo di maggiori restrizioni imposte per il contenimento della pandemia da Covid-19 è stata recuperata e superata nel 2021, grazie alla dinamicità mostrata dal servizio dopo che la Società Cavourese ha acquisito ed è subentrata alla Società Autoindustriale Vigo. Si evidenzia pertanto come l'impegno profuso dal vettore per offrire un servizio di qualità e attento alle esigenze dell'utenza sia una chiave fondamentale per il successo del trasporto pubblico a chiamata.

9.6.5. 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.

La Tabella 55 riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2008 al 2017.

Tabella 76 – Frequentazioni Night Buster

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

La Figura 69 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar) riporta l'andamento del valore medio dell'utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

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

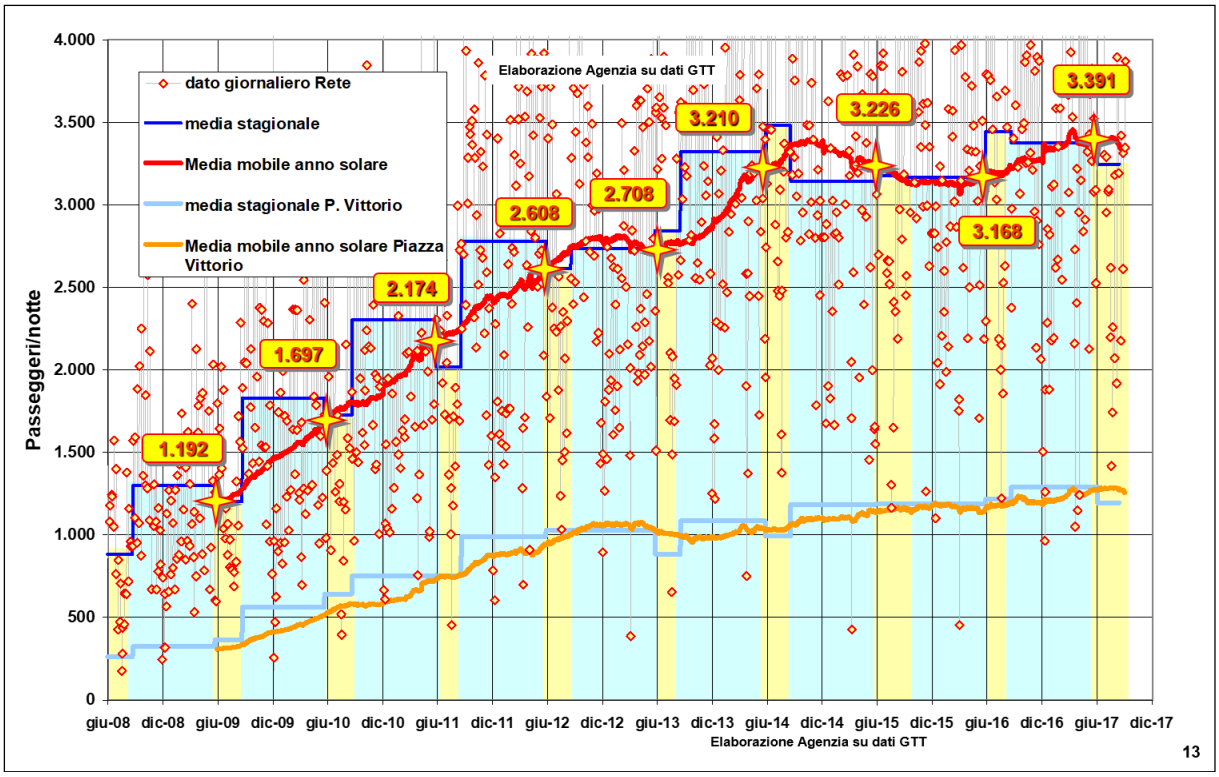


Figura 77 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

9.6.6. Servizi automobilistici su gomma e navigazione nel Bacino Nord-Est

L'Agenzia ha iniziato a monitorare l'andamento delle frequentazioni nella piattaforma saliti/discesi per i contratti ad essa trasferiti nel Bacino Nord-Est e per le aree a domanda debole (ADD) laddove presenti in Omnibus e rilevate in piattaforma. Ad oggi risultano elaborati il triennio 2017-2019 per le province di Biella e Vercelli e l'annualità 2018 per le province di Novara e VCO. La Regione, con nota del 08/11/2019, ha esentato a partire dalla rilevazione autunnale 2019 dalla rilevazione cartacea dei saliti e discesi le Aziende afferenti al CCA composto da Autoservizi Comazzi srl, Baranzelli Natur srl, Società Trasporti Novaresi srl, S.a.f srl, Pirazzi Autoservizi srl (Integrazione per l'Impresa srl) e sono in corso le procedure di estrazione dati dal CSR Regionale per acquisire i dati delle validazioni. Per quanto concerne Baranzelli Natur s.r.l. tale esenzione impatta anche sulle frequentazioni delle 5 linee da essa esercite in provincia di Vercelli che non risultano pertanto più effettuate sulla piattaforma saliti/discesi. Nell'anno 2020 e nel periodo estivo 2021, a causa della pandemia, le rilevazioni manuali saliti/discesi non sono state svolte.

Tabella 77 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Biella e Vercelli

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre)	2017 Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	2018 Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	2019 Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
PROVINCIA DI BIELLA	**212.381**	**2.147.124**	**2.359.505**	**160.820**	**2.050.396**	**2.211.216**	**173.221**	**2.104.869**	**2.278.090**
ATAP extraurbano	191.477	2.096.903	2.288.379	144.924	1.989.694	2.134.617	154.797	2.034.039	2.188.836
ATAP anello urbano	20.904	50.221	71.125	15.897	60.702	76.599	18.424	70.830	89.254
PROVINCIA DI VERCELLI	**67.724**	**1.530.408**	**1.598.131**	**84.635**	**1.502.867**	**1.587.503**	**91.412**	**1.296.367**	**1.370.589**

ATAP	50.559	1.061.680	1.112.239	45.241	1.062.807	1.108.048	51.486	1.051.741	1.103.227
BARANZELLI	17.165	207.651	224.815	17.264	183.931	201.195	17.190	NON RILEVATA	-
STAC	NON RILEVATA	261.077	261.077	22.130	256.129	278.260	22.736	244.626	267.361
Totale complessivo	**280.105**	**3.677.531**	**3.957.636**	**245.456**	**3.553.263**	**3.798.719**	**264.633**	**3.401.236**	**3.648.679**

Tabella 78 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Novara e VCO

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre)	2018		
	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
PROVINCIA DI NOVARA	**227.185**	**2.527.043**	**2.754.228**
AUTOSERVIZI COMAZZI S.r.l.	24.556	449.524	474.080
BARANZELLI N.A.TUR S.r.l.	58.759	695.003	753.762
PIRAZZI AUTOSERVIZI S.r.l.	8.198	47.218	55.416
S.A.F. - SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO S.r.l.	41.231	395.262	436.493
S.T.N. - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI S.r.l.	94.441	940.037	1.034.477
PROVINCIA DEL VCO - EXTRAURBANI	**339.276**	**1.673.998**	**2.013.274**
AUTOSERVIZI COMAZZI S.r.l.	97.590	489.400	586.990
S.A.F. - SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO S.r.l.	15.220	144.675	159.895
V.C.O. TRASPORTI	226.466	1.039.923	1.266.389
PROVINCIA DEL VCO - ADD	**11.099**	**59.355**	**70.453**
COMUNE DI CRODO	-	12.450	12.450
COMUNE DI DRUOGNO	3.345	36.110	39.454
COMUNE DI MONTESCHENO	912	3.366	4.278
UNIONE MONTANA ALTA OSSOLA	6.842	7.429	14.272
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	**58.752**	**-**	**58.752**
Totale complessivo	**636.312**	**4.260.396**	**4.896.708**

9.6.7. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud

Per quanto concerne il Bacino Sud, sin dal 2016 è attivo e consolidato il sistema BIP e le rilevazioni di norma avvengono mediante il conteggio dei saliti (check-in) tramite la bigliettazione elettronica. Permangono ad oggi quattro linee extraurbane (9 ALBA - GALLO - SINIO VALLE TALLORIA, 14 TORINO - POIRINO – ALBA, 16 CANALE – RACCONIGI e 172 DELLE LANGHE: ALBA-MONFORTE-DOGLIANI) gestite da GTT che non afferiscono al CCA di Grandabus e i cui rilievi di frequentazione avvengono ancora con la modalità tradizionale del conteggio saliti e discesi in due periodi campione e con il successivo caricamento sulla Piattaforma saliti/discesi.

La tabella che segue riposta un dato di passeggeri annuo così calcolato:

- le risultanze dei conteggi dei saliti giorno per giorno tramite validazione per la maggior parte del bacino;
- l'espansione all'anno dei due rilievi di luglio e novembre per le quattro linee non comprese nel CCA.

I dati di seguito esposti dati costituiscono una prima estrazione dalla Business Intelligence del Consorzio e devono ancora essere consolidati.

Tabella 79 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo

DATI DA CCA GRANDABUS+SD	2016	2017	2018	2019	2020	2021
EXTRAURBANO CUNEO DA BIP	*5.734.388*	*5.754.586*	*5.705.290*	*5.844.933*	*2.776.939*	3.685.571
EXTRAURBANO DA SALITI/DISCESI	*814.577*	*792.990*	*800.813*	*809.995*	*384.830(*)*	510.749 (*)
URBANO CUNEO	*469.117*	*764.762*	*1.532.025*	*1.445.951*	*686.201*	794.559
TOTALE U+E CUNEO	7.018.082	7.312.338	8.038.128	8.100.879	3.847.970	4.990.879
URBANO ALBA	394.886	386.427	385.239	440.816	237.868	323.468
URBANO BRA	173.207	177.958	183.944	192.008	95.738	131.862
URBANO FOSSANO	65.403	77.034	73.870	63.387	27.256	51.517
URBANO MONDOVÌ	463.557	551.353	548.733	528.339	225.290	339.468
URBANO SALUZZO	16.187	17.065	18.288	26.532	14.530	17.394
URBANO SAVIGLIANO			16.740	26.948	11.280	9.566
NON IDENTIFICATA	213.502	174.887	191.479	208.533	160.067	169.014
ALTRI URBANI ECCETTO CUNEO	1.113.240	1.209.837	1.226.814	1.278.030	611.962	873.275

(*) i dati di frequentazione da saliti/discesi per gli anni 2020 e 2021 non sono disponibili. Il valore è stimato in proporzione a quello registrato sulle altre linee extraurbane del Bacino Sud.

Dall'analisi dei dati di validazione che sono trasmessi mese per mese all'Ente è possibile effettuare una valutazione sull'impatto della pandemia da Covid-19 sulla frequentazione dei servizi di TPL. Nell'intera annualità 2020 la domanda è diminuita del 52,5% nel bacino rispetto all'anno precedente, sebbene nei primi due mesi del 2020 la domanda non fosse stata ancora influenzata dalle restrizioni alla circolazione degli individui. Se si effettua un raffronto tra il periodo marzo-dicembre del 2020 (interamente interessato dalla pandemia) e l'analogo periodo del 2019, si osserva che la riduzione di domanda, sui soli servizi extraurbani, è stata del 66%.

Tra il 2020 e il 2021 si osserva una ripresa mediamente del 42,7% sull'insieme dei servizi monitorati.

La Figura 70 mostra l'andamento già rappresentato in tabella. In essa è evidente la contrazione di domanda registrata nel 2020 e la ripresa nel 2021.

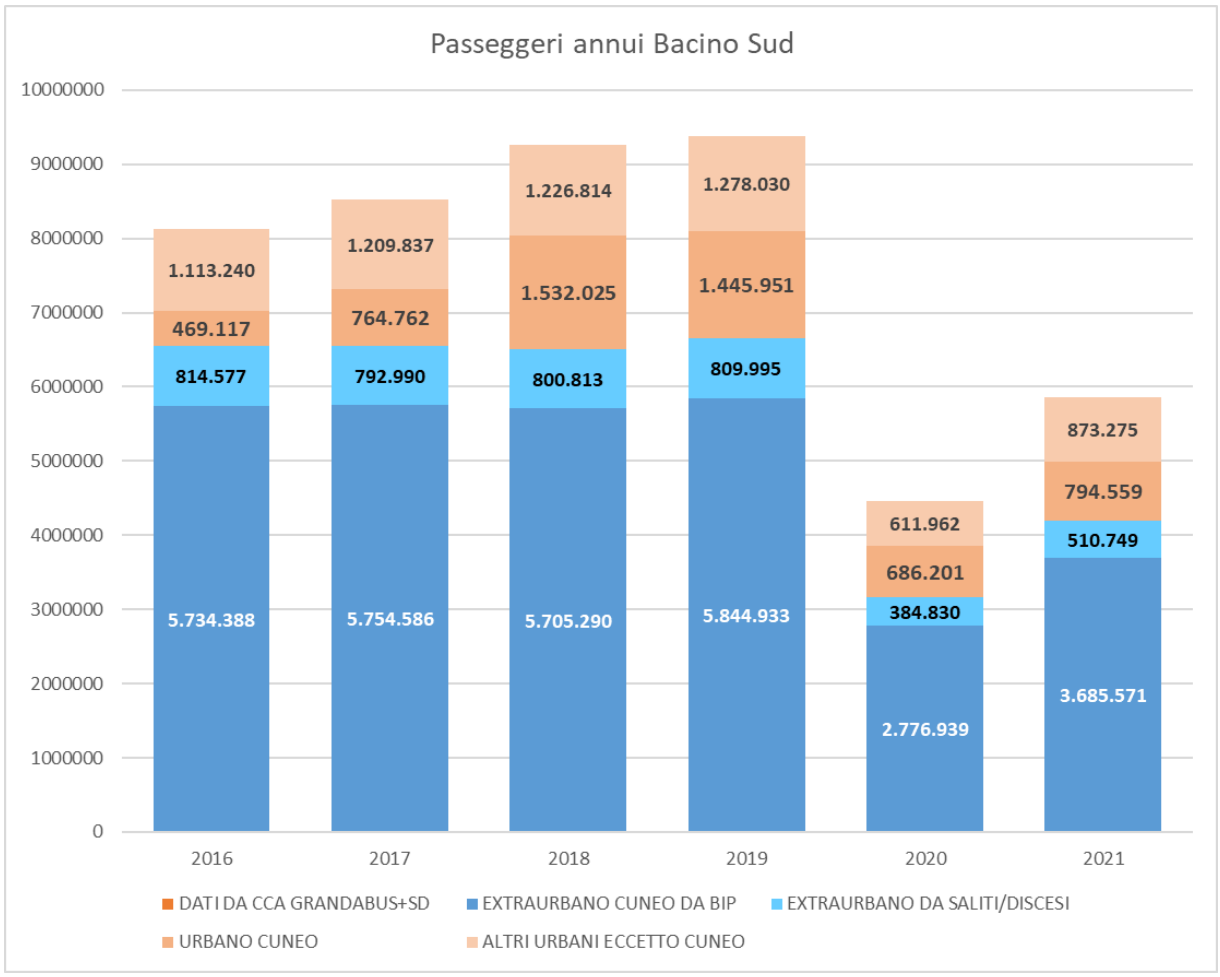


Figura 78 - Passeggeri annui Bacino Sud

Di seguito si espone l'andamento mensile delle validazioni sulle linee gestite nel CCA Grandabus.

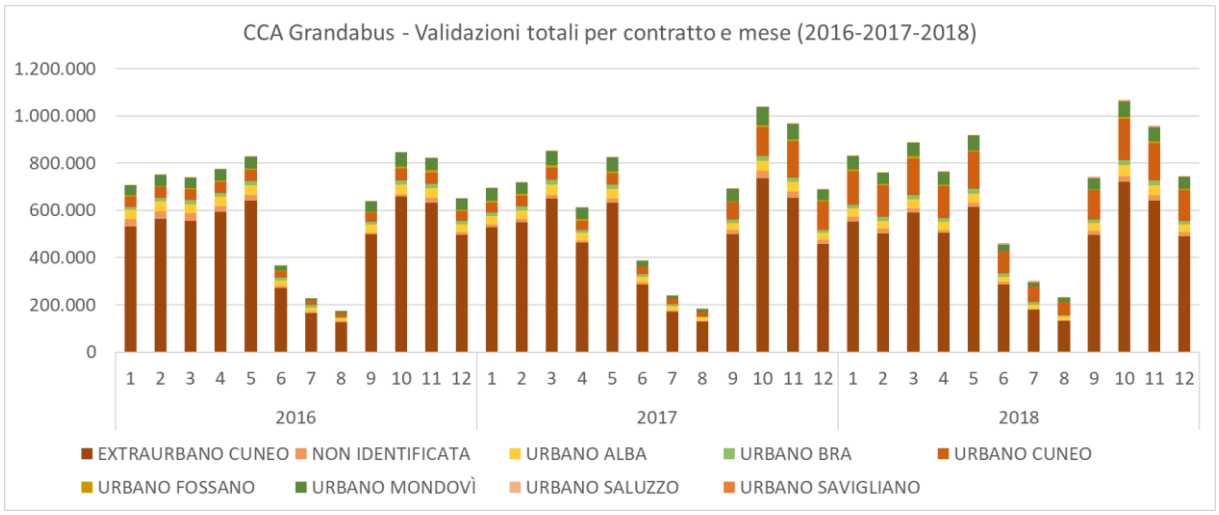


Figura 79 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017-2018

Si osserva la ciclicità della domanda nel corso dell'anno, con una contrazione significativa nei mesi estivi e nei mesi interessati dalle festività per la chiusura delle scuole.

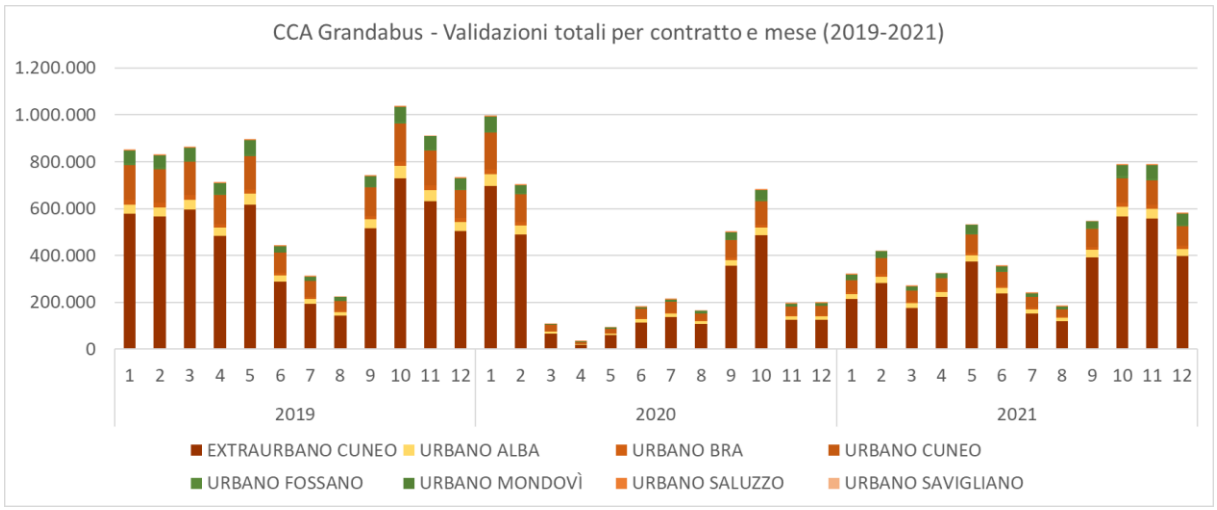
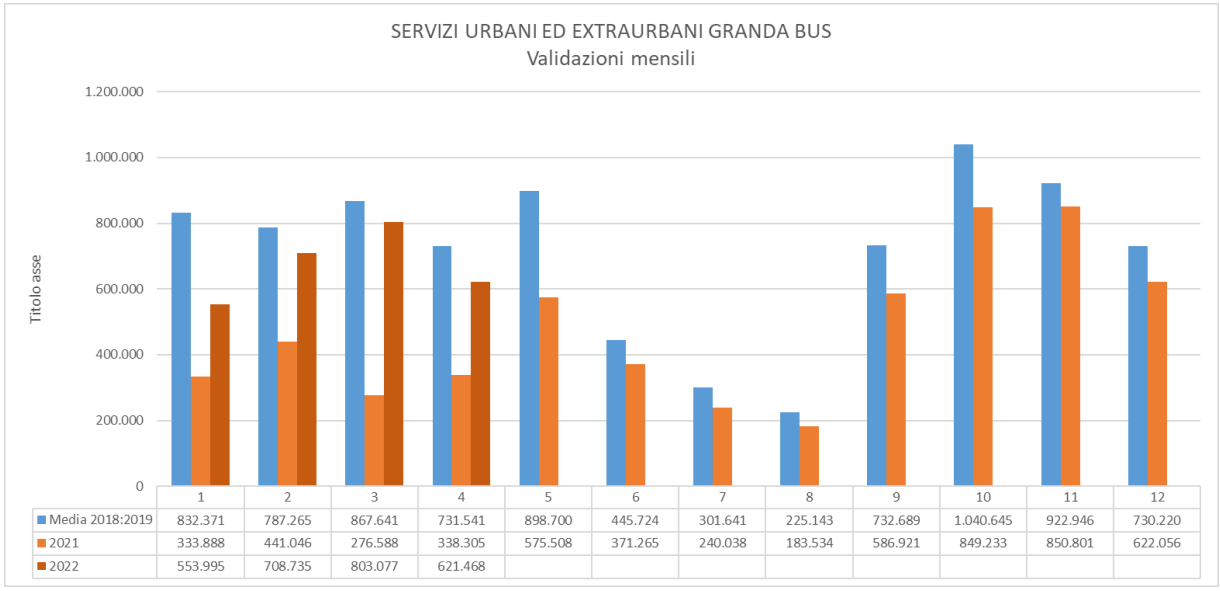


Figura 80 - CCA Grandabus - validazioni 2019-2021

Come si può vedere nella Figura 72, per effetto della pandemia da Covid-19 la domanda ha subito una forte contrazione dalla fine di febbraio 2020 (chiusura scuole), contrazione ancora più evidente dal mese di marzo in poi.

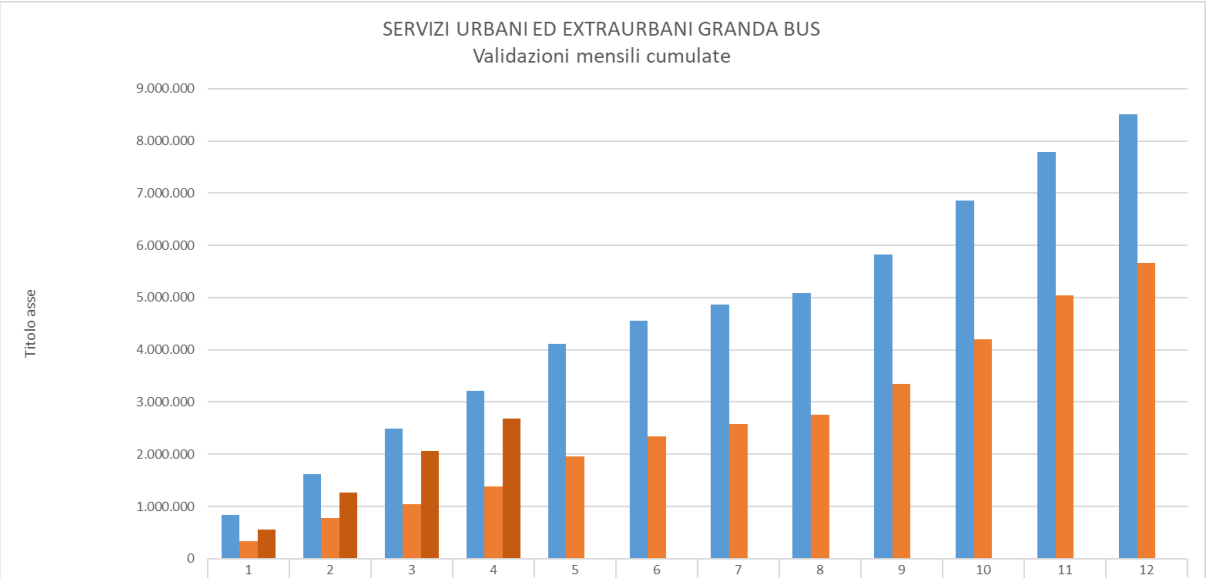
Di seguito si evidenzia la ripresa della domanda a seguito del progressivo allentamento delle restrizioni da Covid-19 negli anni 2021 e 2022 (per quest'ultimo si riportano i primi 4 mesi dell'anno).



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Media 2018:2019	832.371	787.265	867.641	731.541	898.700	445.724	301.641	225.143	732.689	1.040.645	922.946	730.220
2021	333.888	441.046	276.588	338.305	575.508	371.265	240.038	183.534	586.921	849.233	850.801	622.056
2022	553.995	708.735	803.077	621.468								

Figura 81 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021 e 1° quadrim. 2022

Si evidenzia una ripresa più marcata nell'ultimo trimestre del 2021 e nel primo quadrimestre del 2022 seppure non ancora ai livelli pre-pandemia.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
media 2018:2019 cumulata	832.371	1.619.635	2.487.276	3.218.817	4.117.517	4.563.240	4.864.881	5.090.024	5.822.712	6.863.357	7.786.302	8.516.522
2021 cumulata	333.888	774.934	1.051.522	1.389.827	1.965.335	2.336.600	2.576.638	2.760.172	3.347.093	4.196.326	5.047.127	5.669.183
2022 cumulata	553.995	1.262.730	2.065.807	2.687.275								

Figura 82 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021 e 1° quadrim. 2022 (dati cumulati)

9.6.8. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud-Est

Per quanto concerne il bacino Sud-Est, l'Agenzia è titolare di tutti i contratti di servizio; non è stata ancora completato il trasferimento dei contratti relativi ai servizi urbani di Asti e Casale Monferrato.

L'Agenzia ha iniziato a monitorare l'andamento delle frequentazioni nella piattaforma saliti/discesi per i contratti ad essa trasferiti nel Bacino Sud-Est laddove presenti in Omnibus e rilevate in piattaforma. Ad oggi risulta elaborato l'anno 2019 per le province di Alessandria e Asti.

Nella Provincia di Alessandria la base dati Omnibus/Transit Cafè alla quale si appoggiano le frequentazioni comprende l'insieme delle linee extraurbane afferenti il Consorzio SCAT e le linee urbane di Acqui Terme, Novi Ligure, Ovada e Tortona. Non vengono rilevati tramite la piattaforma Saliti-Discesi i servizi urbani di Alessandria.

Nella Provincia di Asti la base dati Omnibus/Transit Cafè alla quale si appoggiano le frequentazioni comprende l'insieme delle linee extraurbane afferenti il Consorzio COAS compreso l'urbano di Moncalvo ed escluse le linee gestite dalle Aziende Gelosobus e Giachino che rilevano i passeggeri attraverso le validazioni BIP nel CCA del Consorzio Grandabus (BIP CCA CN).

Di seguito si forniscono i dati da fonte piattaforma saliti/discesi integrati, per una parte dell'extraurbano di Asti, con quelli forniti da BIP CCA CN.

Tabella 80 – Passeggeri annui sui servizi automobilistici del Bacino Sud-Est

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre o da BIP)	2019		
	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
Provincia di Alessandria	**283.307**	**1.831.058**	**2.114.365**
Extraurbano Alessandria	243.673	1.615.989	1.859.662
Urbano Acqui Terme	3.909	23.861	27.770
Urbano Novi Ligure	19.554	124.837	144.391
Urbano Ovada	15.323	60.684	76.007
Urbano Tortona	849	5.687	6.535
Provincia di Asti	**96.892**	**1.070.604**	**1.167.496**
Extraurbano Asti	43.042	485.058	528.100
Urbano Moncalvo	-	2.220	2.220
Linee BIP CCA CN	53.850	583.326	637.176
Totale complessivo	**380.199**	**2.901.662**	**3.281.860**

10.APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP

Tabelle aggiornate al 19/04/2022

10.1. Ferrovie

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
208	BLS AG	FERROVIARIO DOMODOSSOLA-ISELLE	11/12/2016	11/12/2022			mediante gara
	BLS AG	Appendice contrattuale DD 379/2020	11/12/2016	11/12/2022			c.s.
79	GTT	FERROVIARIO SFM LINEE 1 E A	01/01/2016	31/12/2016	31/12/2020	PROROGA TACITA - DD IMPEGNO RISORSE 2020 N. 828 DEL 30/12/2019	affidamento diretto
DD796	GTT	FERROVIARIO SFMA Metropolitane – Ferrovie	01/01/2021	31/12/2021		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto
DD866	GTT	FERROVIARIO SFMA Metropolitane – Ferrovie	01/01/2022	31/12/2022		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto
206	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO METROPOLITANO E REGIONALE 2017-2020	01/01/2017	31/12/2020 rescissione contratto al 31/12/2019			affidamento diretto
DD854	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO METROPOLITANO Regionali - Ferrovie	01/01/2020	31/12/2020		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto
DD848	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO REGIONALE	01/01/2020	30/06/2022	Fino a Stipula CdS	DD 371/2020 fino al 31/12/2020 DD 811/2020 fino al 30/06/2021 DD 367/2021 fino a stipula CdS DD 876/2021 fino al 30/06/2022 provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
236	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO METROPOLITANO 2021-2035 Metropolitane - Ferrovie	01/01/2021	31/12/2035			affidamento diretto

10.2. Bacino metropolitano

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
686	GTT	URBANO SUBURBANO TORINO Autolinee TPL - Metropolitane - Tranvie	01/07/2012	30/06/2027			mediante gara
190	CA.NOVA	SERVIZIO URBANO DI SETTIMO T.SE (CA.NOVA-DEMARCHI)	01/01/2004	31/12/2017	31/12/2022	Fino a subentro nuovo gestore - DD 288/2012 e 448/2013 in corso valutazione per far confluire il servizio nel Contratto Rep. 686	mediante gara
174	EXTRA.TO	AMBITO METROPOLITANO TORINO EXTRA.TO Extraurbano	01/08/2012	31/07/2018	31/03/2023	DD 456 del 21/08/2018 - Data Fine Proroga: 31/07/2019 DD 466 del 31/07/2019 - Data Fine Proroga: 31/12/2019 Nota prot. 12938/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 668 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022 DD 863 del 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	mediante gara

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
13689	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO CITTA METROPOLITANA DI TORINO Extraurbano	01/01/2011	31/12/2016	31/03/2023	Atto di proroga del 23/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2019 NOTA 12939/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 669 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022 DD 857 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	mediante gara
8875	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI IVREA	01/01/2011	31/12/2016	31/03/2023	Atto di proroga del 23/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2019 Nota 12940/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 670 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022 DD 858 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	mediante gara
902	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI PINEROLO	01/01/2011	31/12/2016	31/03/2023	Atto di proroga del 23/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2019 Nota 12941/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 671 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022 DD 859 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	mediante gara

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
7447	EXTRA.TO	SERVIZIO URBANO COMUNE DI CARMAGNOLA	01/01/2011	31/12/2016	31/03/2023	Convenzione per il trasferimento del contatto ad AMP dal 01/01/2018 Nota 12942/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 679 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022 DD 856 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	mediante gara

10.3. Bacino Sud-Est

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito –Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
35034	AMAG MOBILITA	URBANO DI ALESSANDRIA DEL 30/05/2016 - ATTO RICOGNITORIO CONTRATTO 3558 DEL 01/01/2007	01/01/2007	31/12/2009	30/06/2022	deliberazione Consiglio Comunale n. 91 del 30.09.2016 - Data Fine Proroga: 30/06/2020 DD 354 DEL 25/06/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 30/06/2022 DD 198 del 22/03/2022 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	affidamento diretto
	CIT CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO NOVI LIGURE	01/01/2002	31/12/2017	31/03/2023	delibera della Giunta del Comune di Novi Ligure, n. 274 del 27/12/2018 Data fine proroga 30/06/2019 DD 417 DEL 15/07/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – Data fine proroga 12/06/2021 DD 258 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 862 del 30/12/2021 imposizione OdS fino al 31/03/2023	affidamento diretto
10509	COAS CONSORZIO ASTIGIANO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ASTI	22/05/2010	21/05/2016	31/03/2023	Provincia di Asti atto N. 15790 Progr. N. 10823 di Rep del 17/06/2016 la proroga dal 22/05/2016 al 21/05/2019 DD 306 del 21/05/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 Data fine proroga 21/05/2021 DD 257 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 860 del 30/12/2021 imposizione OdS fino al 31/03/2023	mediante gara

2625	SOCIETÀ CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ALESSANDRIA (SCAT) - DD397/2016 - DD 401/2017	13/09/2010	12/09/2016	31/03/2023	DD 397/2016 Periodo di ultrattività ex art. 4.2 contratto di servizio al 31/05/2017 DD 401 del 12/09/2017 affidamento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 Data fine proroga 15/06/2019 DD 494 DEL 09/08/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 Data fine proroga 30/06/2021 DD 260 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 1 del 03/01/2022 imposizione OdS fino al 31/03/2023	mediante gara
2930	AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE	URBANO DI CASALE MONFERRATO	01/01/2018	fino a espletamento procedura di gara Bacino Sud-Est		Trasferito ad AMP a far data dal 01/01/2022 mediante sottoscrizione di Convenzione con il Comune di Casale Monferrato	
314	A.S.P. – ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	URBANO DI ASTI	15/09/2021	31/12/2027		Trasferito ad AMP a far data dal 01/01/2022 mediante sottoscrizione di Convenzione con il Comune di Asti	

10.4. Bacino Nord-Est

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Modalità Affidamento
908	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO ED EXTRAURBANO PROVINCIA DI BIELLA	01/01/2016	31/12/2016	31/03/2023	DD 682 del 30/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2017 DD 633 del 31/10/2019 – Data fine proroga 31/12/2019 Nota 12944+12945/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 681 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022 DD 864 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/03/2023	affidamento diretto (**)
181	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO COMUNE DI VERCELLI	01/01/2017	31/12/2017	31/03/2023	DD 680 del 19/11/2019 – Data fine proroga al 31/12/2019 Nota 12947/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 680 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022 DD 849 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/03/2023	affidamento diretto (**)
	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI (ATAP)	01/12/2015	09/06/2016	31/03/2023	DD 444 del 29/09/2017 estensione durata precedente accordo sottoscritto da Provincia di Vercelli fino al 15/06/2019 DD 699 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12946/2019 imposizione OdS anno 2020	affidamento diretto (**)

						DD 675 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022 DD 848 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/03/2023	
	BARANZELLI NATUR	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV DI VERCELLI - FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 268/2016 - DD 445/2017)	01/12/2015	09/06/2016	31/03/2023	DD 445 del 29/09/2017 estensione durata precedente accordo sottoscritto da Provincia di Vercelli fino al 15/06/2019 DD 700 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12948/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 672 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022 DD 854 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023	affidamento diretto (**)
1100	STAC SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV VERCELLI (STAC) FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 267/2016 - DD 446/2017)	01/12/2015	09/06/2016	31/03/2023	DD 446 del 29/09/2017 estensione durata precedente accordo sottoscritto da Provincia di Vercelli fino al 15/06/2019 DD 701 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12949/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 673 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022 DD 855 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023	affidamento diretto (**)
229	NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	229 NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	31/01/2020	30/01/2026			affidamento diretto

22239	SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI - STN	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI NOVARA - DD 447/2017	01/01/2016	30/06/2016	31/03/2023	DD 447 del 29/09/2017 – estensione CdS precedentemente stipulato dalla Provincia di Novara fino al 15/06/2019 DD 702 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12943/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 674 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/01/2022 DD 850 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/03/2023	mediante gara (*)– proroga con imposizione atto d'obbligo
	SUN	AUTOM.CONURB.NOVARA-DD N.102 DEL 22/12/2016 E DD N.58 DEL 05/07/2017-NUOVO TITOLARE-DD AMP 263/2017	01/01/2017	11/06/2017	31/03/2023	DD 392 DEL 04/07/2019 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 12/06/2021 DD 259 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 861 del 30/12/2021 imposizione OdS fino al 31/03/2023	affidamento diretto (*)
	AUTOSERVIZI COMAZZI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	01/01/2001	31/05/2016	31/03/2023	DD 681 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12950/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 678 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/01/2022 DD 853 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/03/2023	affidamento diretto (*)
	SAF SOCIETA AUTOSERVIZI FONTANETO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA (SAF)	01/12/2016	31/05/2016	31/03/2023	DD 682 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12951/2019 imposizione OdS anno 2020	affidamento diretto (*)

					DD 676 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022 DD 851 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023	
	VCO TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	01/01/2001	31/05/2016	31/03/2023	DD 683 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12952/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 677 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022 DD 852 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023	affidamento diretto (*)

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

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

10.5. Bacino Sud

Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Modalità Affidamento
224	CONSORZIO GRANDABUS	SERVIZIO EXTRAURBANO E CONURBATO CUNEO (RINNOVO DAL 23/12/2016) E SERVIZI URBANI ALBA, BRA, FOSSANO, MONDOVI, SALUZZO, SAVIGLIANO	23/12/2010	31/12/2019	09/06/2024	PROROGA CON ATTO AGGIUNTIVO Ex art. 4 c. 4 Reg. CE 1370/2007 DD 313 DEL 27/05/2019	Affidamento diretto

Indice delle tabelle

Tabella 1 – quadro delle risorse TPL 12
Tabella 2 - Dotazione organica....40
Tabella 3 - Dotazione ottimale/posizioni occupate al 31 dicembre 2021....40
Tabella 4 - Segnalazioni da parte delle scuole 130
Tabella 5 Dettaglio iscritti negli Istituti scolastici di secondo grado nell'ultimo triennio 136
Tabella 6 - Segnalazioni delle criticità da parte degli Istituti scolastici....138
Tabella 7 - Consuntivo servizi settembre-ottobre 2020....141
Tabella 8 - Consuntivo servizi gennaio-marzo 2021 141
Tabella 9 - Consuntivo servizi aprile-giugno 2021 142
Tabella 10 - Consuntivo servizi settembre-dicembre 2021 142
Tabella 11 - Consuntivo servizi di potenziamento anno 2021....143
Tabella 12 - Preconsuntivo 2021 Trenitalia SFM....150
Tabella 13 – Preconsuntivo 2021 Trenitalia SFR....152
Tabella 14 Presenziamento con bus di supporto (maggio 2021) 154
Tabella 15 – Esercizio GTT sulla linea sfmA nelle fasi emergenziali....157
Tabella 16 – Prospetto economico BLS 2021....158
Tabella 17 - Produzione 2021 Domodossola-Iselle....160
Tabella 18 Corse potenziamento servizio urbano GTT da settembre 2021 (il numero della linea fa riferimento alla rete prima della riorganizzazione in fase di attuazione nell'estate 2021) 163
Tabella 19 - Corse potenziamento servizi extraurbani e urbani altri comuni bacino metropolitano 164
Tabella 20 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano 170
Tabella 21 - Produzione annua servizi Bacino Sud....171
Tabella 22 - Quadro delle riduzioni delle percorrenze....172
Tabella 23 - Corse potenziamento servizi Bacino Sud....172
Tabella 24 - Elenco provvedimenti Bacino Sud 174
Tabella 25 - Corse potenziamento servizi Provincia di Alessandria 175
Tabella 26 – Corse potenziamento servizi Provincia di Asti....176
Tabella 27 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est....178
Tabella 28 – Corse potenziamento servizi Provincia di Biella 179
Tabella 29 – Corse potenziamento servizi Provincia di Novara 180
Tabella 30 – Corse potenziamento servizi Provincia del VCO 181
Tabella 31 – Corse potenziamento servizi Provincia di Vercelli 181
Tabella 32 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est 184
Tabella 33 -Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Metropolitano....186
Tabella 34 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud 187
Tabella 35 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud-Est....188

Tabella 36 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Nord-Est 189
Tabella 37 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza 192
Tabella 38 - Offerte pervenute indagine IMQ 2021 203
Tabella 39 - Lotti di aggiudicazione indagine IMQ 2021.....204
Tabella 40 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2021 218
Tabella 41 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio 246
Tabella 42 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019 248
Tabella 43 - Vendite Biglietto Integrato 260
Tabella 44 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 al 2021 ...265
Tabella 45 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2021 266
Tabella 46 – rendicontazione Bonus 2018.....267
Tabella 47 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus 267
Tabella 48 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus 267
Tabella 49 - quadro risorse accertate negli anni 2020 e 2021 per mancati ricavi e per servizi aggiuntivi da emergenza Covid-19 269
Tabella 50 - quadro anticipazioni risorse per mancati ricavi da emergenza Covid-19 269
Tabella 51 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata 371
Tabella 52 – Quota modale per Provincia.....371
Tabella 53 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni).....372
Tabella 54 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni) 372
Tabella 55 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino) 372
Tabella 56 – Dati di produzione relativi all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni) 373
Tabella 57 - Passeggeri trasportati 374
Tabella 58 - Compensazioni 374
Tabella 59 - Compensazioni al netto infrastruttura.....375
Tabella 60 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura 376
Tabella 61 - Ricavi da traffico 376
Tabella 62 - Rapporto Ricavi/Costi 377
Tabella 63 - Servizi in aree a domanda debole inseriti nella Piattaforma Osservatorio nazionale TPL 378
Tabella 64 – Dati da Osservatorio MIMS Bacino Nord Est.....379
Tabella 65 - Dati da Osservatorio MIMS - Bacino Sud Est.....380
Tabella 66 - Dati da Osservatorio MIMS - Bacino Sud.....381
Tabella 67 - Dati da Osservatorio MIMS - Bacino Metropolitano.....382
Tabella 68 - Dati da Osservatorio MIMS - Ferrovie.....385
Tabella 69 - Dati da Osservatorio MIMS - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)386
Tabella 70 - Dati da Osservatorio MIMS - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari) ...387

Tabella 71 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri 388
Tabella 72 - Campione e Popolazione.....389
Tabella 73 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici.....392
Tabella 74 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici.....392
Tabella 75 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano 401
Tabella 76 – Frequentazioni Night Buster.....403
Tabella 77 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Biella e Vercelli 404
Tabella 78 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Novara e VCO 405
Tabella 79 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo 406
Tabella 80 – Passeggeri annui sui servizi automobilistici del Bacino Sud-Est.....410

Indice delle figure

Figura 1 - Orario grafico del prolungamento linea sfm8 a Ivrea. In rosa la linea sfm8 sovrapposta al servizio attuale dei R Ivrea-Chivasso-Novara (in nero) e ai RV della Valle d'Aosta (in marrone) 106
Figura 2 - Mappa delle linee sospese 107
Figura 3 – Rete urbana di Alba 110
Figura 4 – Rete urbana di Bra 111
Figura 5 – Schema della rete urbana e conurbata di Cuneo 113
Figura 6 - Schema della rete nell'altipiano di Cuneo 114
Figura 7 - Schema della nuova rete di Mondovì 116
Figura 8 - Schema della nuova rete di Savigliano 117
Figura 9 - Studio di riordino del Bacino di Asti 120
Figura 10 - AS 2020-21. Schema percentuale di didattica in presenza, riempimento massimo trasporto pubblico e scenari di rischio della regione Piemonte 127
Figura 11 - Numero di studenti iscritti, previsti e presenti nelle scuole piemontesi dal 26 aprile al 28 maggio, sabati esclusi (dati Ufficio Scolastico Regionale) 128
Figura 12 - Percentuale di studenti previsti e presenti nelle scuole piemontesi dal 26 aprile al 28 maggio, sabati esclusi (dati Ufficio Scolastico Regionale) 129
Figura 13 - Processo di condivisione del Piano 132
Figura 14 - Andamento degli Iscritti negli Istituti scolastici piemontesi nell'ultimo triennio 136
Figura 15 - Carichi massimi registrati rispetto alla capacità (treni in arrivo tra le 7 e le 8 del mattino) 140
Figura 16 - Piattaforma Orari scuole – selezione degli Istituti 144
Figura 17 - Piattaforma Orari scuole – visualizzazione orari caricati 145
Figura 18 - Passeggeri ammessi sul trasporto pubblico locale (esempio di bus extraurbano) 146
Figura 19 - Passeggeri ammessi sul trasporto pubblico locale (esempio di bus urbano) 147
Figura 20 - Esempio di indicazione automatica dei posti disponibili 148
Figura 21 - Convoglio ferroviario POP (Trenitalia) 150
Figura 22 Localizzazione dei bus di supporto 155
Figura 23 - Brochure BLS 199
Figura 24 – Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia 214
Figura 25 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2021 217
Figura 26 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze 217
Figura 27 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili 220
Figura 28 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi 221
Figura 29 - Esempio di eventi di dicembre 223
Figura 30 - Esempio di tabella archi dell'anno 2021 224
Figura 31 - Esempio di pivot di maggio 2021 delle linee TRAM 224

Figura 32 - percorrenza dicembre 2021 linea 4 dichiarata da GTT 225
Figura 33 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di febbraio 2021 225
Figura 34 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di febbraio 2021.....226
Figura 35 - esempio orario grafico linea 227
Figura 36 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigezzo.....230
Figura 37 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d'Orta. 230
Figura 38 – Applicativo web Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte 232
Figura 39 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL).....233
Figura 40 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Schermata iniziale 234
Figura 41 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Particolare anagrafica veicolo GTT targa GA163FB 235
Figura 42 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Particolare della sezione relativa alle richieste di Nulla osta pervenute dalla aziende. 237
Figura 43 - Interfaccia utente dell'applicativo Transit Cafè.....238
Figura 44 - Autobus MIV + 20% in Piemonte.....244
Figura 45 - Autobus MIV + 20% per azienda 244
Figura 46 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio) 245
Figura 47 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino 245
Figura 48 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio.....247
Figura 49 – Autobus contribuiti per azienda al 31 dicembre 2021.....248
Figura 50 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia.....251
Figura 51 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2021.....253
Figura 52 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018.....254
Figura 53 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019.....254
Figura 54-- Flotta MIV per classe Euro nel 2020 Figura 55 - Flotta MIV per classe Euro nel 2021.....254
Figura 56 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 - 2021 255
Figura 57 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 - 2021256
Figura 58 – Piano generale progetto nuova imbarcazione.....257
Figura 59 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano.....259
Figura 60 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2017 260
Figura 61 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2018-2021 261
Figura 62 - Home Page del sito SFM.....271
Figura 63 - Home Page del sito SFR 272
Figura 64 - Sito mtm.torino.it nella veste grafica dal 2017 al 2021 273
Figura 65 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica nell'autunno 2021.....274
Figura 66 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte 391
Figura 67 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....393

Figura 68 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....393

Figura 69 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....394

Figura 70 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....395

Figura 71 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale .397

Figura 72 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio ...398

Figura 73 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale 399

Figura 74 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio 399

Figura 75 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM) 400

Figura 76 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese 402

Figura 77 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar).....404

Figura 78 - Passeggeri annui Bacino Sud.....407

Figura 79 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017-2018 407

Figura 80 - CCA Grandabus - validazioni 2019-2021 408

Figura 81 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021 e 1° quadrim. 2022.....408

Figura 82 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021 e 1° quadrim. 2022 (dati cumulati).....409