



Allegato A

**RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI
GESTIONE
E
RELAZIONE SULLA PERFORMANCE
ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PEG
2020-2022**

Giugno 2021

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	21
2.1.2. Emergenza COVID-19 e Azioni dell'AMP	24
2.2. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte	31
2.3. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	43
2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)	49
2.5. Parità e Pari Opportunità, Piano delle azioni positive, Comitato Unico di Garanzia	49
2.5.1. Piano delle azioni positive e Comitato unico di garanzia dell'Agencia	49
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	53
2.6.2. Situazione economico-patrimoniale al 31.12.2020	59
2.6.2.1. Analisi delle principali voci del conto economico al 31/12/2020	60
2.6.2.2. Analisi delle principali voci dello stato patrimoniale al 31/12/2020	72
2.6.2.3. Ulteriori informazioni inerenti la gestione 2020	75
3. PIANI E PROGETTI	80
3.1. Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione	80
3.1.1. Servizio Ferroviario Metropolitano	80
3.1.2. Servizio Ferroviario Regionale	88
3.1.2.1. Linea Domodossola-Iselle-Brig	90
3.1.3. Servizi di navigazione sul lago d'Orta	91
3.1.4. Affidamento Servizi di TPL	91
3.1.4.1. Bacino Metropolitano di Torino	92
3.1.4.2. Bacino Sud	92
3.1.4.3. Bacino Sud-Est	95
3.1.4.4. Bacino Nord-Est	97
3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico	98
3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021	98
3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari	103
3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano	108
3.2.3.1. Linee di metropolitana	111
3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est	111
3.2.5. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est	112
3.2.6. Sistemi di intermodalità	112
3.2.7. Cooperazione internazionale	113
4. SERVIZI E CONTRATTI	115

4.1. La gestione dei contratti ferroviari	115
4.1.1. Contratto di Servizio con Trenitalia	116
4.1.1.1. Monitoraggio del servizio ferroviario ed applicazione del sistema sanzionatorio	119
4.1.1.2. Erogazione del bonus 2018 per i cittadini del chierese	119
4.1.1.3. Erogazione del bonus 2018 per gli utenti con destinazione lontana dall'area metropolitana torinese	120
4.1.1.4. Carta della qualità dei servizi ferroviari	121
4.1.1.5. Progetto "treni mare 2020"	121
4.1.2. Contratto di Servizio con GTT	122
4.1.2.1. Monitoraggio del servizio ferroviario e sistema delle sanzioni	123
4.1.2.2. Variazione di calcolo del BONUS contrattuale	123
4.1.2.3. Carta della mobilità 2020 dei servizi ferroviari	124
4.1.2.4. Funzionamento degli impianti sollevatori delle stazioni a servizio dell'utenza	124
4.1.2.5. Funzioni essenziali a RFI per la redazione del PIR	125
4.1.2.6. Gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle ferrovie in concessione regionale Canavesana e Torino – Ceres	125
4.1.2.7. Trasferimento dei rotabili TTR di proprietà della Regione Piemonte a Trenitalia	126
4.1.3. Contratto di Servizio con BLS AG	126
4.1.4. Emergenza Covid-19 - Fasi emergenziali e programmazione ferroviaria	127
4.1.4.1. Calcolo sul valore della produzione in treni*km [1 gennaio -31 dicembre]	131
4.1.4.2. Calcolo presidi di vendita ed assistenza [marzo-luglio]	132
4.1.5. Consuntivi della gestione contrattuale	134
4.1.5.1. Trenitalia (SFM linee 2,3,4,6,7,B e SFR)	134
4.1.5.2. GTT (SFM linee sfm1 e sfmA)	135
4.1.5.3. BLS AG (Domodossola-Iselle)	135
4.2. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi	135
4.2.1. Emergenza Covid-19 primavera 2020 - Fasi emergenziali e programmazione dei servizi	136
4.2.1.1. Fase emergenziale lockdown (dal 09/03/2020 al 03/05/2020)	137
4.2.1.2. Fase emergenziale post Lockdown (dal 04/05/2020)	139
4.2.1.3. Dettaglio del servizio per Azienda di trasporto pubblico su gomma	141
4.2.2. Emergenza Covid-19 autunno 2020 - Servizi di trasporto pubblico per le scuole	154
4.2.2.1. Servizio di TPL per gli istituti scolastici nel periodo 14/09 – 30/10	154
4.2.2.2. Analisi delle criticità riscontrate	158
4.2.2.3. Proposte del sistema di tpl per un rientro a scuola in sicurezza	159
4.2.3. Contratti di servizio - Bacino Metropolitan di Torino	163
4.2.3.1. Contratto per il servizio urbano e suburbano di Torino (rep. 686 Sez II e Sez III)	163
4.2.3.2. Contratto per il servizio extraurbano nell'area metropolitana di Torino (rep. 174)	163
4.2.3.3. Contratto per il servizio extraurbano della Città metropolitana (rep. 13689)	164
4.2.3.4. Contratto per il servizio urbano della Città di Ivrea (rep. 8875)	164
4.2.3.5. Contratto per il servizio urbano della Città di Pinerolo (rep. 902)	164
4.2.3.6. Contratto per il servizio urbano della Città di Carmagnola (rep. 7447)	164
4.2.3.7. Contratto per il servizio urbano della Città di Settimo T.se (rep. 190)	165
4.2.3.8. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio	165
4.2.4. Contratti di servizio - Bacino Sud	167
4.2.4.1. Contratto di servizio servizi Extraurbani Provincia di Cuneo e Conurbazione Cuneo (rep. 19875)	167
4.2.4.2. Contratto servizi Urbani Conurbazione di Alba (rep. 11805)	167
4.2.4.3. Contratto servizi Urbani Conurbazione di Bra (rep. 18358)	167
4.2.4.4. Contratto servizi Urbani Comune di Mondovì (rep. 7172)	167
4.2.4.5. Contratto servizi Urbani Comune di Fossano (rep. 7169)	167
4.2.4.6. Contratto servizi Urbani Comune di Saluzzo (rep. 140)	168
4.2.4.7. Contratto servizi Urbani Comune di Savigliano (rep. 22233)	168
4.2.4.8. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio	168
4.2.5. Contratti di servizio - Bacino Sud-Est	169
4.2.5.1. Contratto servizi extraurbani della Provincia di Alessandria (rep. 2625)	169
4.2.5.2. Contratto servizi urbani della Città di Alessandria	170
4.2.5.3. Contratto servizi urbani della Città di Novi Ligure	170

4.2.5.4.	Contratto servizi extraurbani della Provincia di Asti (rep. 10509)	170
4.2.5.5.	Principali provvedimenti inerenti l'esercizio	170
4.2.6.	Contratti di servizio - Bacino Nord-Est	171
4.2.6.1.	Contratto servizi urbani ed extraurbani della Città e della Provincia di Biella (rep.908 e 574)	171
4.2.6.2.	Contratto servizi extraurbani della Provincia di Novara (rep. 22239)	171
4.2.6.3.	Contratto servizi della Conurbazione di Novara (rep. 17491)	171
4.2.6.4.	Contratto servizi urbani del Comune di Vercelli (rep. 181)	172
4.2.6.5.	Contratti servizi extraurbani della Provincia di Vercelli	172
4.2.6.6.	Contratti servizi extraurbani della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola	172
4.2.6.7.	Principali provvedimenti inerenti l'esercizio	173
4.3.	Navigazione	174
4.3.1.1.	Contratto di servizio per la navigazione del Lago d'Orta	174
4.4.	Accordi di programma	174
4.4.1.	Bacino Metropolitano di Torino	174
4.4.2.	Bacino Sud	175
4.4.3.	Bacino Sud-est	176
4.4.4.	Bacino Nord-est	177
4.5.	Servizi in regime di concorrenza	177
5.	MONITORAGGIO DEI SERVIZI	183
5.1.	Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL	183
5.2.	Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale	183
5.3.	Osservatorio nazionale TPL	184
5.4.	Carte della qualità	184
5.4.1.	Carta della qualità dei servizi ferroviari	184
5.4.2.	Progettualità delle Associazioni dei Consumatori	186
5.4.2.1.	Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5 ^a comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.	186
5.4.2.2.	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.	187
5.5.	Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto	188
5.5.1.	Indagini sulla mobilità	188
5.5.1.1.	Indagine IMQ 2021	188
5.5.1.2.	Proiezione al 2018 degli indicatori di mobilità da IMQ 2013:	188
5.5.1.3.	Indagine 2020 sulla mobilità delle persone in alcuni territori della Città Metropolitana di Torino.	189
5.5.2.	Analisi dei Big Data	191
5.5.2.1.	Piattaforma Big Data TIM	191
5.5.2.2.	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonia mobile	191
5.5.2.3.	Valutazioni celle telefoniche e altre su riduzione flussi mobilità effettuate durante la fase 1	193
5.5.3.	Il software di modellazione PTV Visum	194
5.6.	Monitoraggio dei servizi ferroviari	195
5.6.1.	Monitoraggio della qualità erogata	195
5.6.2.	Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia	197
5.6.3.	Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT	199
5.6.4.	Monitoraggio dei servizi BLS	200
5.6.5.	Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni ferroviarie gestite da R.F.I. S.p.A.	200

5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino	201
5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale	202
5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino	208
5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano	212
5.8.1. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)	214
5.9. Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale.	216
5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL.	216
5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL	218
5.9.3. Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità	220
5.9.4. CSR-BIP e cruscotti BIPEX	220
5.9.5. Cabina di regia dell'infomobilità regionale	221
5.9.6. Cabina di regia emergenza Covid-19	221
5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019	222
5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)	223
5.10.2. Ripartizione delle risorse	226
5.10.3. Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte	228
5.10.4. Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta	233
6. IL SISTEMA TARIFFARIO E LA COMUNICAZIONE AI CITTADINI	235
6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata	235
6.2. Biglietto integrato metropolitano	235
6.2.1. Caratteristiche	235
6.2.2. Rendicontazione delle vendite	236
6.2.3. Passaggio al supporto elettronico	238
6.3. Sperimentazioni tariffarie regionali	239
6.3.1. Progetto BIPforMaaS	239
6.4. Iniziative tariffarie specifiche	241
6.4.1. Abbonamento scontato Trenitalia under 26	241
6.4.2. Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca	241
6.4.3. Bonus a favore degli utenti abbonati.	242
6.4.4. Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20	243
6.5. Rimborso degli abbonamenti non utilizzati a causa dell'emergenza sanitaria provocata dall'epidemia da covid19	244
6.5.1. Contratti di servizio ferroviario con GTT e Trenitalia	244
6.5.2. Contratto di servizio ferroviario con BLS	245
6.6. Disposizioni a sostegno dei mancati ricavi tariffari per l'emergenza COVID-19	245
6.7. La comunicazione del trasporto pubblico	246
7. PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2020	249
7.1. La struttura organizzativa	249
7.2. PEG 2020 - Gestione ordinaria del progetto	252
AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	252

AREA STRATEGICA 2 – ISTITUZIONALE	265
AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE	282
7.3. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati	292
7.3.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo	293
7.3.2. Area strategica 2 - Istituzionale	308
7.3.3. Area strategica 3 – Direzione generale	313
8. APPENDICE - AMP BAROMETER 2012-2019	322
8.1. Popolazione e territorio	322
8.1.1. Popolazione	322
8.1.2. Territorio	323
8.2. Mobilità	323
8.3. Tasso di Motorizzazione	324
8.4. Offerta	324
8.4.1. Offerta di trasporto e rete	324
8.4.2. Servizio offerto	325
8.5. Servizio offerto nei Bacini	325
8.6. Domanda di Trasporto	326
8.7. Aspetti Economici	326
8.8. Materiale Rotabile	327
8.9. Personale	327
9. APPENDICE - IL QUADRO DELLE CONDIZIONI ESTERNE SU TERRITORIO E MOBILITÀ	328
9.1. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata	328
9.2. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)	329
9.2.1. Dati di produzione	330
9.2.2. Passeggeri trasportati	330
9.2.3. Dati economici	331
9.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT	334
9.4. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL	345
9.5. Le esigenze di mobilità dei cittadini	346
9.5.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte	346
9.5.1.1. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte	348
9.5.2. Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)	349
9.5.3. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)	351
9.5.4. La comunicazione dei risultati IMQ	352
9.6. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici	353
9.6.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale	354
9.6.2. Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino	356
9.6.3. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino	357

9.6.4.	Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino	358
9.6.5.	Servizio notturno nell’area metropolitana torinese	358
9.6.6.	Servizi automobilistici su gomma e navigazione nel Bacino Nord-Est	359
9.6.7.	Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud	360
9.6.8.	Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud-Est	363
10.	APPENDICE - CONTRATTI DI COMPETENZA DELL’AMP	365
10.1.	Ferrovie	365
10.2.	Bacino metropolitano	366
10.3.	Bacino Sud-Est	368
10.4.	Bacino Nord-Est	370
10.5.	Bacino Sud	373

1. Considerazioni generali

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

Nel 2016 l’azione dell’Agenzia si è estesa al resto del territorio 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 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 sta ad oggi subendo profonde modifiche dovute alla pandemia in corso; l’accelerazione dei processi di innovazione tecnologica in tema di comunicazione a distanza sta influenzando 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 nuovi compiti istituzionali ed agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto devono essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la “buona” organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l’analisi a scala regionale dei trend socio demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (tradizionali e innovativi) e il miglioramento dell’accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell’infomobilità.

Inoltre bisogna dare un nuovo impulso ad alcuni ambiti ad oggi non ancora affrontati con l’adeguata attenzione, quali:

- La sostenibilità ambientale: al fine di contribuire a contrastare il consumo delle risorse energetiche di origine fossile e migliorare la qualità dell’aria, è necessario promuovere l’adeguamento delle flotte pubbliche ed introdurre azioni volte al contenimento e riduzione dell’uso dell’auto individuale.
- Lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, favorendo azioni specifiche di marketing, promuovendo politiche mirate all’aumento dell’utenza, favorendo l’integrazione fra i servizi tradizionali e quelli più innovativi o fra sistemi pubblici e privati.
- L’orientamento motivazionale delle aziende e dei lavoratori nel settore del trasporto pubblico, promuovendo un cambio nell’approccio verso gli utenti volto a fornire un servizio di qualità e attrattivo.

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

Il documento illustra le attività condotte da AMP nel periodo gennaio – agosto 2020 coerentemente a quanto previsto dal Bilancio di previsione 2020-2022 e dal Piano Esecutivo di Gestione 2020-2022 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 così come raccolte dal dossier Trasporto Pubblico Locale del 13 febbraio 2019 della Camera dei deputati aggiornate con le disposizioni adottate nel corso del 2020

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.

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

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

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

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 di 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 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 presente 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. Ad oggi il Fondo erogato dal MIT alla Regione a valere sull'annualità 2020 è pari ad € 344.880.695,45.

La previsione della quota Regione Piemonte sul FNT 2020 è pertanto pari a circa 479 milioni €; il finanziamento aggiuntivo da parte della Regione è pari a circa 56 milioni.

Tabella 1 – quadro delle risorse TPL

	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	€ 485.071.501,00	€ 483.148.203,23	€ 483.982.894,20

	2016	2017	2018	2019	2020
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
B Banca Dati	€ 1.212.694,00	€ 1.197.376,50	€ 1.233.263,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,50
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
C Quota Regione Piemonte	€ 476.664.406,54	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 479.048.866,04	€ 479.048.866,04
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	
D Totale Quota Regione	€ 483.984.724,29	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 481.348.583,56	€ 479.048.866,04
incidenza percentuale totale D/A	9,98%	9,83%	9,83%	9,87%	9,83%
incidenza percentuale fondo C/(A-B)	9,83%	9,83%	9,83%	9,83%	9,83%
Dotazione bilancio regionale	€ 533.000.000,00	€ 530.000.000,00	€ 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	€ 55.951.133,96

Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL

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

- il dieci per cento dell'importo del Fondo viene assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo;
- il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo; Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i costi standard e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.
- È stato pubblicato il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018, che definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione. costi standard, anche in attuazione della riforma prevista dal decreto Legge n. 50/2017, che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le Regioni gli stanziamenti del Fondo Nazionale TPL. Il decreto prevede che il Costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna Regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente. Il meccanismo elaborato prevede un'applicazione graduale: per il primo anno di applicazione, infatti, solo il 10% dell'importo del Fondo TPL sarà ripartito in base al decreto. Negli anni successivi la quota sarà progressivamente incrementata del 5% per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento a regime.
- la quota residua del Fondo, ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del

trasporto pubblico locale, viene ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 (tabella riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017); a partire dal secondo anno, quindi dal 2019, la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. Tali livelli di servizio dovranno essere definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi.

- In base all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge n. 50 del 2017 il decreto non trova applicazione a decorrere dall'anno 2017. Il comma 8 prevede tuttavia che esso continui a trovare applicazione, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti, fino al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di emanazione del nuovo decreto di definizione dei criteri di assegnazione del Fondo previsto dal 2018, ma comunque non oltre il 31 dicembre 2018.

Si prevede una penalizzazione, pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio - in sede di ripartizione delle risorse fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica ovvero non risulti pubblicato, alla medesima data, il bando di gara (ovvero qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, se bandite successivamente all'adozione delle predette misure). Tale penalizzazione, in base a quanto stabilito dall'art. 21-bis del D.L. n. 119 del 2018, si applica a partire dal 2021 (e non si applica ai contratti di servizio che siano affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, del regolamento (CE) n. 1370/2007 (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), e alle disposizioni normative nazionali vigenti. 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.

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

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.

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

Le modalità di affidamento secondo la disciplina europea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e

- b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

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

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

A decorrere dal 3.12.2019 deve ritenersi operante e pienamente cogente il regime giuridico delineato dall'insieme delle disposizioni di cui all'art. 5 del Regolamento 1370/2007, il quale prevede che l'Autorità concedente possa decidere se affidare il servizio di TPL su gomma facendo ricorso al modello dell'in-house providing di cui al paragrafo 2 del predetto art. 5, ovvero a quello della gara ad evidenza pubblica di cui al paragrafo 3, od ancora all'affidamento diretto per contratti di servizio pubblico di modesta entità di cui al paragrafo 4 (modelli delineati dall'art. 5 del Regolamento n. 1370 / 2007 come alternativi tra loro, senza limitazioni di sorta), ferma restando in ogni momento - quando ne ricorrano le condizioni- la possibilità di adottare i provvedimenti d'emergenza di cui al paragrafo 5.

La disciplina nazionale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le compensazioni per gli enti affidatari dei servizi

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

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

vigore alla data di entrata in vigore del decreto legge sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con le disposizioni ivi indicate, in occasione della prima revisione annuale.

- Il comma 8-quinquies prevede che con riferimento ai contratti di servizio stipulati successivamente all'adozione dei provvedimenti tariffari le regioni e gli enti locali modifichino i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe mentre per i contratti in essere le norme si applichino solo nel caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, con conseguente riduzione, per tali contratti, del corrispettivo del medesimo contratto per un importo pari al settanta per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, salvo il caso in cui la fattispecie sia già disciplinata dal contratto di servizio. Tale intervento è volto ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi tramite i ricavi del traffico. I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure emanate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
- Il comma 8-sexies stabilisce che nei casi in cui i proventi tariffari non coprano i costi di gestione del servizio a domanda individuale, il gestore sia tenuto ad esplicitare, nella carta dei servizi e nel sito istituzionale, in modo sintetico e chiaro, la percentuale del costo di erogazione del servizio posta a carico del bilancio dell'ente locale e finanziata dalla fiscalità locale.

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

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

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

Gli ambiti di servizio pubblico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.1. 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) 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 poi fino al 30 aprile 2021 dal decreto-legge n. 183 del 2020, , 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. 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 congruaggio, 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).

Il 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)"

2.1.2. Emergenza COVID-19 e Azioni dell'AMP

Il 31 gennaio 2020 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza, inizialmente per la durata di sei mesi, in conseguenza del rischio sanitario connesso all'infezione da Coronavirus.

Con l'**Ordinanza n° 1 del Ministero della Salute** del 23 febbraio 2020, emanata d'intesa con il Presidente della Regione Piemonte, si è preso atto della situazione d'emergenza legata alla diffusione del virus denominato COVID-19 e sono state ordinate le prime indicazioni per il contenimento della sua diffusione. In particolare, le disposizioni che hanno avuto maggiore effetto sulla gestione dei servizi di trasporto pubblico sono state:

1. Chiusura dei servizi educativi di ogni ordine e grado (art.1 comma 2°) **fino al 29 marzo**
2. Predisposizione della disinfezione giornaliera dei treni regionali e di tutto il trasporto pubblico locale via terra, via aerea e via acqua.

Con il **DPCM del 1 marzo 2020** è stata prevista **fino al 8 marzo**:

- la sanificazione straordinaria dei mezzi (art. 3.e)
- la possibilità di attivare forme di lavoro agile

Con il **DPGR n° 24 del 1 marzo 2020** il Presidente della Regione ha disposto il prolungamento della sospensione delle attività educative alle giornate del **2 e 3 marzo**.

Con l'**ordinanza n° 25 del 2 marzo 2020** il Presidente della Regione Piemonte ha prolungato la sospensione delle attività educative **fino all'8 marzo**.

Con **DPCM del 4 marzo 2020** oltre ad un inasprimento su tutto il territorio nazionale della limitazione delle attività che comportino l'assembramento delle persone (manifestazioni di ogni genere e in ogni luogo), sono state prorogate **fino al 15 marzo** le disposizioni già assunte dai provvedimenti precedenti.

Con il **DPCM del 8 marzo 2020** è stata istituita la così detta zona rossa nelle Province di Alessandria, Asti, Novara, Vercelli e Verbano-Cusio-Ossola, in tali territori in entrata e in uscita, nonché all'interno dei territori stessi, sono da evitare gli spostamenti se non per comprovate esigenze di lavoro, salute e necessità urgenti. Il DPCM ha inoltre previsto la chiusura di qualsiasi centro di aggregazione culturale, ricreativo e/o sportivo; nonché la chiusura dei centri commerciali nei giorni festivi e prefestivi, disponendo tali misure fino al **3 aprile**.

Con il **DPCM del 9 marzo 2020** le disposizioni inizialmente disposte solo per alcuni territori, sono estese a tutto il territorio nazionale e sono da considerarsi valide fino al **3 aprile**.

Con il **DPCM dell'11 marzo 2020** è stato decretato fino al **25 marzo**:

- la sospensione di molte delle attività commerciali al dettaglio, delle attività di ristorazione e delle attività comprendenti i servizi alla persona;
- il mandato ai Presidenti delle Regioni di disporre con ordinanza la programmazione del servizio erogato dalle aziende di trasporto pubblico locale, riducendo e sospendendo i servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere la diffusione del virus sulla base delle effettive esigenze, con il solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali (art. 1 comma 5).
- il proseguimento, fatto salvo le attività strettamente necessarie alla gestione dell'emergenza, delle prestazioni lavorative ordinarie dei dipendenti della pubblica amministrazione in forma agile (art.1 comma 6).

Con l'**ordinanza del 20 marzo 2020** il Ministero della Salute ha di fatto limitato ulteriormente la mobilità delle persone impedendo l'accesso alle seconde case nei giorni festivi e prefestivi, nonché lo svolgimento di qualsiasi attività all'aperto fino al **25 marzo**.

Con **DGR DEL 21 marzo 2020** il Presidente della Regione ha disposto di estendere **fino al 3 aprile** le limitazioni previste dal DPCM 11 marzo 2020 equiparandone la scadenza a quelle previste nel DPCM del 9 marzo. Nel provvedimento è inoltre:

- disposta la chiusura degli uffici pubblici regionali, provinciali e comunali fatti salvi gli uffici con funzioni indispensabili e indifferibili, garantendo lo svolgimento delle attività attraverso la modalità di lavoro agile;
- disposta la chiusura degli studi professionali, salvo l'utilizzo del lavoro agile, con l'esclusione dello svolgimento delle attività indifferibili ed urgenti;

- fornita la raccomandazione alle attività produttive di attuare il massimo utilizzo di modalità di lavoro agile, di incentivare il ricorso a ferie e congedi retribuiti, di sospendere le attività non essenziali.

Con l'adozione del presente provvedimento si sono ulteriormente limitate le esigenze di spostamento per lavoro.

Il 20 marzo 2020 è stato sottoscritto dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali il protocollo di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica.

Con **DPCM del 22 marzo 2020** il Presidente del Consiglio ha decretato:

- la sospensione delle attività produttive industriali e commerciali ad eccezione di quelle espressamente indicate;
- alle persone di muoversi dal comune in cui si trovano al momento dell'emanazione del decreto, salvo comprovate esigenze di lavoro, salute o assoluta urgenza.

I provvedimenti assunti con il presente decreto sono validi **fino al 3 aprile** e vengono estese a tale data i provvedimenti adottati con il DPCM del 11 marzo e l'ordinanza del Ministero della Salute del 20 marzo.

Con **DPCM del 1 aprile 2020** il Presidente del Consiglio ha decretato la proroga della validità dei precedenti provvedimenti **fino al 13 aprile**.

Con **DPCM del 10 aprile 2020** il Presidente del Consiglio ha decretato la proroga della quasi totalità delle restrizioni dei precedenti provvedimenti **fino al 3 maggio**, sono state "svincolate" alcune attività commerciali quali la vendita di libri, cartoleria e vestiti per l'infanzia, fermo restando la possibilità per le Regioni di applicare norme più restrittive.

La **DGR n.43 del 13 aprile 2020**, di efficacia temporale analoga al precedente DPCM, fornisce alcune raccomandazioni ed in particolare: " - *che nelle attività commerciali al chiuso e all'aperto (mercati) e su tutti i mezzi del trasporto pubblico - anche non di linea - i clienti accedano se provvisti di mascherine....*".

Con il **DPCM del 26 aprile 2020** il Presidente del Consiglio ha adottato le LINEE GUIDA PER L'INFORMAZIONE AGLI UTENTI E LE MODALITÀ ORGANIZZATIVE PER IL CONTENIMENTO DELLA DIFFUSIONE DEL COVID-19 IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO (Allegato 9)

Le linee guida definiscono le misure organizzative da adottare sia di carattere generale sia per ogni singola modalità di Trasporto; in particolare per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale valgono le seguenti disposizioni:

- flussi separati di salita e discesa dei passeggeri con tempi di attesa del mezzo di trasporto idonei ad evitare contatti attraverso anche aperture differenziate delle porte;
- applicazione di marker sui sedili non utilizzabili a bordo dei mezzi di superficie e dei treni metro;
- aumento della frequenza dei mezzi nelle ore considerate ad alto flusso di passeggeri;
- portata ridotta dei mezzi con numero massimo di passeggeri per consentire il rispetto della distanza di un metro. Ove necessario, il conducente potrà decidere di non effettuare alcune fermate
- apparati di videosorveglianza e/o telecamere intelligenti per monitorare i flussi ed evitare assembramenti
- sospensione della vendita e del controllo dei titoli di viaggio a bordo;

Inoltre per i servizi ferroviari valgono le seguenti disposizioni:

- regolamentazione dell'utilizzo di scale e tappeti mobili per un adeguato distanziamento
- limitazione dell'utilizzo delle sale di attesa
- controlli di temperatura corporea ai gate

- eliminazione della temporizzazione di chiusura delle porte esterne alle fermate al fine di facilitare il ricambio dell'aria all'interno delle carrozze ferroviarie;
- potenziamento del personale dedicato ai servizi di igiene e decoro a bordo treno;
- distanziamento sociale a bordo assicurato attraverso un meccanismo di prenotazione a "scacchiera" sui treni a lunga percorrenza (con prenotazione online);
- applicazione di marker sui sedili non utilizzabili;
- adozione del biglietto nominativo al fine di identificare tutti i passeggeri e gestire eventuali casi di presenza a bordo di sospetti o conclamati casi di positività al virus;

Per quanto concerne le misure di carattere generale ha introdotto ***l'obbligo di usare protezioni per le vie respiratorie*** (art. 3 comma 2 e 3) anche sui mezzi di trasporto pubblico, le così dette mascherine di comunità. Da tale obbligo sono esentati solo i bambini di età inferiore ai 6 anni e i soggetti con forme di disabilità non compatibili con l'uso continuativo della mascherina e coloro che con tali soggetti interagiscono. Le nuove disposizioni in materia di trasporto pubblico introdotte dal decreto saranno attive dal **4 maggio**.

La successiva **DGR n. 50 del 2 maggio 2020** in materia emergenza Covid-19, non ha apportato misure più restrittive per quanto riguarda il settore dei trasporti pubblici.

Con il successivo **Decreto Legge 16 maggio 2020, n. 33**, dal titolo "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19" è stato disposto il termine delle disposizioni inerenti la libera circolazione; in particolare, a decorrere dal 18 maggio 2020, sono state sospese le misure limitative della circolazione all'interno del territorio regionale, e, a decorrere dal 3 giugno 2020, sono stati consentiti gli spostamenti interregionali e per l'estero. Con il medesimo provvedimento è stato consentito la riapertura delle attività economiche nel rispetto delle linee guida adottate a livello nazionale e regionale.

Con il **DPCM del 17 maggio 2020** il Presidente del Consiglio ha confermato alcune delle disposizioni già adottate in precedenza fra le quali si segnala:

- all'art. 3 comma 1 lettera f il richiamo agli interventi straordinari di sanificazione dei mezzi di tpl da ripetere a cadenza ravvicinata;
- all'art. 4 si consente l'ingresso in Italia anche agli equipaggi delle imprese di trasporto, salvaguardando pertanto il servizio per la mobilità dei lavoratori transfrontalieri;
- all'art. 8 le misure in materia di trasporto pubblico locale, previste secondo quanto indicato nell'allegato 14 ed esplicitate nell'allegato 15 "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico"

Le nuove disposizioni in materia di trasporto pubblico introdotte dal decreto sono rese attive dal **18 maggio**.

I DPGR n. 57 del 17 maggio, n. 58 del 18 maggio, n. 63 del 22 maggio e n. 64 del 27 maggio non apportano misure più restrittive per quanto riguarda il settore dei trasporti pubblici.

All'interno del **decreto legge 34 (cd. Decreto Rilancio) del 19 maggio 2020** all'art. 215 sono state previste le forme di "risarcimento" per il mancato utilizzo dei titoli di viaggio nel periodo di emergenza. In particolare l'articolo dispone che, a richiesta dell'utente, l'impresa di trasporto opti per una delle seguenti modalità di risarcimento:

- a) Emissione di voucher di importo pari al titolo di viaggio;
- b) Estensione della durata dell'abbonamento per un periodo pari a quello durante il quale non è stato possibile utilizzarlo.

L'art. 215 prevede anche che l'impresa debba provvedere entro 30 giorni dalla ricezione della richiesta.

Inoltre nel medesimo decreto, all'art. 200 comma 1, è stato previsto uno stanziamento di 500 milioni di euro a favore delle imprese di tpl; tale stanziamento è finalizzato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari per il periodo 23 febbraio – 31 dicembre 2020, nonché a compensare l'attuazione delle

misure previste dall'art. 215.

Il **DPCM del 11 giugno 2020** non ha apportato modifiche sostanziali riguardo il trasporto pubblico.

Con **DPGR n° 75 del 3 luglio 2020** il Presidente della Giunta Regionale ha disposto la ripresa del trasporto a pieno carico nelle linee extraurbane limitatamente ai posti a sedere per il settore del trasporto pubblico regionale/locale di linea ferroviario, automobilistico extraurbano, nonché del trasporto pubblico non di linea, fermo restando il rigoroso rispetto delle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19".

Con **DPCM del 14 luglio 200** proroga le disposizioni del DPCM 11 giugno 2020 fino al 31 luglio e aggiorna i contenuti dell'Allegato 15 "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico".

Con **DPGR n. 77 del 15 luglio 2020** sono state prorogate fino al 31 luglio le disposizioni emanate con il DPGR n° 75 del 3 luglio 2020.

Con **DPCM del 29 luglio 2020** il Consiglio dei Ministri ha decretato la proroga **fino al 15 ottobre** dello **stato di emergenza** in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

Con **DPCM del 7 agosto 2020** sono state sostituite e aggiornate le disposizioni del DPCM del 11 giugno 2020, le misure precauzionali minime per contrastare e contenere il diffondersi del virus Covid-19 ivi contenute sono valide fino al 7 settembre 2020. Sono state adottate le linee guida per il trasporto scolastico dedicato.

Con **DPCM del 7 settembre 2020** sono state prorogate fino al 7 ottobre 2020 le misure contenute nel precedente DPCM del 7 agosto 2020.

Con **DL n° 11 dell'8 settembre 2020** il Governo italiano ha definito disposizioni urgenti per far fronte a indifferibili esigenze finanziarie e di sostegno per l'avvio dell'anno scolastico, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. In particolare ha definito le risorse finanziarie e le modalità con cui le Regioni e i Comuni possono disporre servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche scolastico, per garantire attenersi alle disposizioni delle linee guida per il contenimento della diffusione del Covid in materia di trasporto pubblico e delle linee guida per il trasporto scolastico dedicato.

Con **DL n. 75 del 7 ottobre 2020** è stato:

- **prorogato lo stato di emergenza** Covid-19 fino **al 31 gennaio 2021**,
- introdotto l'obbligo di avere sempre con sé dispositivi di protezione delle vie respiratorie.

Con **DPGR n. 102 del 2 ottobre 2020** il Presidente della Regione ha disposto dal 5 ottobre **l'obbligo di indossare la mascherina anche all'aperto in tutte le aree pertinenziali delle scuole** di ogni ordine e grado o antistanti ad esse. Il provvedimento comprende anche tutti i **luoghi di attesa, salita e discesa del trasporto pubblico scolastico**

Con **DPCM del 13 ottobre** sono state emanate ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica, fra le misure da adottare è stato indicato che i Presidenti di Regione debbano disporre la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da **evitare il sovraffollamento dei mezzi** di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti.

Con **DPGR n. 112 del 20 ottobre 2020** la regione Piemonte dispone, al fine di limitare anche

l'affollamento dei mezzi di trasporto pubblici, che a far data dal 26 ottobre le **scuole superiori** statali e paritarie debbano adottare, per una quota non inferiore al **50%**, **la didattica digitale integrata** in tutte le classi del ciclo in modalità alternata alla didattica in presenza, con l'esclusione delle classi prime di ogni tipologia di indirizzo e/o articolazione.

Con il **DM del 23 ottobre** Il Ministro della Salute di concerto con il Presidente della Regione ha ordinato che a partire dal 26 ottobre e fino al 13 novembre sull'intero territorio regionale siano **vietati gli spostamenti dalle 23 alle 5 del mattino dopo**, salvo comprovate esigenze lavorative, situazioni di necessità e urgenza, motivi di salute oppure il rientro a casa

Con il **DPCM del 24 ottobre 2020** il Governo dispone ulteriori misure di prevenzione, fra le quali **l'incremento della didattica digitale** integrata per una quota pari almeno **al 75 %** delle attività e viene modulata ulteriormente la gestione degli orari di ingresso e di uscita degli alunni anche attraverso l'eventuale utilizzo di turni pomeridiani, disponendo che l'ingresso non avvenga in ogni caso prima delle ore 9. Viene raccomandato fortemente a tutte le persone fisiche di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi (art. 1 comma 4). Ribadisce inoltre la necessità di programmare solo servizi minimi essenziali e di modulare il servizio di trasporto pubblico onde evitare il sovraffollamento dei mezzi.

La regione con **DPGR 119 del 26 ottobre** uniforma le prescrizioni sulla didattica a distanza a quanto indicato dal precedente DPCM.

Con **DPGR 123 del 30 ottobre** si dispone la **sospensione** di tutte le **attività didattiche in presenza** a partire dal 2 novembre per tutte le Istituzioni Scolastiche secondarie di secondo grado (superiori).

Con il **DPCM del 3 novembre 2020** fra le nuove misure da mettere in campo per contrastare la diffusione dell'epidemia viene introdotto un **coefficiente di riempimento del 50%** dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, sostituendo quelli previsti nei protocolli e linee guida precedenti.

Inoltre, è introdotto un **coprifuoco notturno su tutto il territorio nazionale** per cui dalle 22 alle ore 5 del giorno successivo sono consentiti esclusivamente gli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative, da situazioni di necessità ovvero per motivi di salute. È in ogni caso fortemente raccomandato, per la restante parte della giornata, di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi.

Sono introdotti **ulteriori limitazioni** per le **regioni** con uno scenario di elevata gravità e con un **livello di rischio alto** è **vietato ogni spostamento** con mezzi di trasporto pubblici o privati, **in un comune diverso da quello di residenza**, domicilio o abitazione, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute.

Con **DM del 4 novembre 2020** il Ministro della Salute decreta che il **Piemonte** è una regione con uno scenario ad elevata gravità e **ad alto rischio**, per cui si devono adottare le misure previste all'art. 3 del DPCM del 3 novembre 2020.

Con **DPGR n. 127 del 6 novembre** la regione Piemonte ha recepito le disposizioni fornite dai precedenti provvedimenti nazionali del 3 e 4 novembre.

IL **DL n. 149 del 9 novembre 2020** recante ulteriori misure connesse alla gestione dell'emergenza ha disposto all'art. 27 un **incremento del fondo trasporti** approvato con il DL 34 del 19/5/20 dedicato al sostegno del trasporto pubblico locale e regionale, tale incremento ammonta a 300 milioni di euro per il 2021, è potranno essere utilizzati per le stesse finalità indicate nel DL 34/2020 e s.m.i.

Con **DM del 19 novembre 2020** il Ministro della Salute il Piemonte viene confermato in **"zona rossa"** ovvero una regione con uno scenario ad elevata gravità e ad alto rischio **fino al 3 dicembre 2020**.

Con **DM del 27 novembre 2020** il Ministro della Salute il Piemonte viene classificato in **"zona**

arancione”, tale provvedimento non comporta però la sospensione dei limiti alla circolazione delle persone, permangono pertanto i vincoli e si adottano le disposizioni previste nell’art. 2 del DPCM del 3 novembre 2020.

Con **DPGR n. 132 del 28 novembre 2020** il Presidente della Regione ha decretato l’attuazione della didattica a distanza anche per le classi seconde e terze delle scuole secondarie di primo grado.

Il **DPCM del 3 dicembre 2020** dispone, tra l’altro, che a decorrere dal 7 gennaio 2021 riprenda l’attività scolastica delle Istituzioni secondarie di secondo grado in presenza. Per tale ragione presso ciascuna **prefettura** è istituito un **tavolo di coordinamento**, presieduto dal prefetto, 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.

Con **DPGR n.135 del 4 dicembre 2020** la regione recepisce quanto previsto dal DPCM 3 dicembre 2020.

Con **DM del 5 dicembre 2020** il Ministro della Salute mantiene per il Piemonte la classificazione di zona arancione.

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.

L’Agenzia ha monitorato attentamente l’evoluzione della situazione assumendo i provvedimenti via via necessari per adattare l’offerta TPL alle ridotte esigenze di mobilità dei cittadini. Parallelamente all’attività di gestione operativa, l’Agenzia ha rendicontato tutta la cronistoria dei provvedimenti normativi emessi sia dal Governo che dalla Regione Piemonte.

In particolare ha operato nel rispetto delle indicazioni del citato DPCM 3/12/2020, che all’art.1 lettera s), prevede che a decorrere dal 7 gennaio 2021, al 75% della popolazione studentesca delle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado sia garantita l’attività didattica in presenza. A tal proposito, istituisce presso ciascuna Prefettura-UTG un tavolo di coordinamento, presieduto dal Prefetto, 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.

Al tavolo partecipano il Presidente della provincia o il sindaco della città metropolitana, gli altri sindaci eventualmente interessati, i dirigenti degli ambiti territoriali del Ministero dell’istruzione, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle Regioni nonché delle aziende di trasporto pubblico locale. 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.

L’Agenzia ha partecipato agli 8 tavoli prefettizi svoltisi su base provinciale, nonché alle attività di coordinamento promosse dal Prefetto di Torino su base regionale. Sulla base delle indicazioni emerse è stato redatto il “Piano Operativo AS 2020-2021 periodo gennaio – giugno 2021 – Prima fase” trasmesso il 23 dicembre 2020 prevedendo il potenziamento dell’offerta dei servizi adeguata a garantire la didattica in presenza per il 75% degli allievi della scuola secondaria di II grado prevedendo altresì un doppio turno per l’attività didattica. Successivamente, su richiesta del Ministero dell’istruzione, che ha rappresentato l’esigenza di “fissare come obbligatorio il raggiungimento del 50% dell’attività didattica in presenza, con l’obiettivo di assicurare il raggiungimento del 75%, in modo graduale”, in data 24/12/2020 è stata emanata dal Ministro della Salute un’ordinanza, in base alla quale “le istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado adottano forme flessibili nell’organizzazione dell’attività didattica in modo che, dal 7 al 15 gennaio 2021, sia garantita l’attività didattica in presenza al 50 per cento della popolazione studentesca. La restante parte dell’attività è erogata tramite la didattica digitale integrata”. Il servizio previsto nei documenti operativi predisposti

nella prima fase è stato rivisto, poiché la domanda di mobilità generata dalla ripresa in presenza del 50% degli studenti può essere soddisfatta utilizzando la rete di base con opportuni potenziamenti (ove necessario), senza dover ricorrere ad un doppio turno di lezioni. Il nuovo “Piano Operativo AS 2020-2021 periodo gennaio – giugno 2021 – Seconda fase” è stato trasmesso il 14 gennaio 2021 prevedendo il potenziamento dell’offerta dei servizi adeguata a garantire la didattica in presenza per il 50% dell’attività didattica in presenza in un unico turno (con limitazione al 50% dei posti disponibili sui mezzi).

Il Piano è stato attivato ed è proseguito fino all’emanazione del **DPCM del 2 marzo 2021** con il quale è stata ribadita la didattica a distanza per le “Zone rosse” per le scuole di ogni ordine e grado (fatta eccezione per l’uso di laboratori o in ragione di mantenere una relazione educativa che realizzi l’effettiva inclusione scolastica degli alunni con disabilità e con bisogni educativi speciali); Con **DPGR n. 33 del 5 marzo 2021** a far data da lunedì 8 marzo 2021 viene prevista la didattica a distanza con due fasce di intervento in base al rischio.

Con **DM del 12 marzo 2021** il Ministro della Salute conferma il Piemonte in “zona rossa”, ovvero una regione con uno scenario ad elevata gravità e ad alto rischio a far data dal 15 marzo 2021 e con **DPGR n.37 del 14 marzo 2021** vengono ribadite ed adottate le ulteriori misure di contenimento del contagio di cui al Capo V (Misure del contenimento del contagio che si applicano in Zona rossa) del D.P.C.M. del 2 marzo 2021.

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:
 - o Ambito B1 - treni regionali veloci - costituito da tutti i treni classificati RV più quelli svolti sulle linee Chivasso – Ivrea e Santhià – Biella;
 - o Ambito B2 - treni trasferibili nei contratti delle Regioni limitrofe mediante accordi;
 - o Ambito B3 - treni regionali per bacini integrati ferro – gomma.

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

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

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

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

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

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

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

2) definire contestualmente:

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

Con la delibera del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia n. 28 del 25/11/2016 di “Approvazione dello schema di protocollo d’intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento tra Regione Piemonte, Agenzia e Trenitalia S.p.A.”, veniva riassunto l’iter definito dal Protocollo d’intesa e, così come previsto nella DGR 8-4053 del 17/10/2016, veniva deliberato di adempiere agli obblighi di pubblicità previsti dal regolamento CE

1370/2007, in coerenza con i contenuti del protocollo d'intesa per la prosecuzione del servizio ferroviario regionale nelle more della conclusione delle procedure di affidamento, sia per quanto concerne i servizi ferroviari, sia per quanto concerne i bacini dei servizi automobilistici integrati con i servizi ferroviari.

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

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

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

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

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

Con determinazione dell'Agenzia n. 681 del 30 dicembre 2016, considerato che i servizi di cui all'Ambito B1 - treni regionali veloci, sono servizi presenti nell'oggetto delle 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 mutate dal d.lgs. 50/2016 sia possibile (ed auspicabile) a fronte di una modifica in tal senso del preavviso al mercato previsto dall’articolo 7, comma 2, del reg. (CE) n. 1370/2007.

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

In relazione a quanto definito con la delibera del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia n. 28 del 25/11/2016 sono stati quindi predisposti gli Avvisi di 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.

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

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

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

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

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

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

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 in 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. 50/2017¹, 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:

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

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, comma 2, 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, comma 2, 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);

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 LINEA 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 3.1.1.

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

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 3.1.1.

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.

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

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

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

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

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

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

Tabella 2 - Dotazione ottimale

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

2.3.1 Convenzione con le province per l'avvalimento del personale

Tra le azioni di reclutamento previste all'interno del PTFP 2019-2021, è stata prevista 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 allorquando fossero sottoscritte le specifiche convenzioni i cui schemi sono stati approvati 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 e con delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia n. 40/2017 del 22/12/2017.

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).

L'iter procedurale per sottoscrizione delle Convenzioni e l'attuazione di queste si è concluso per la Città metropolitana, mentre per le restanti Province è in via di definizione. Premesso che le procedure che porteranno alla sottoscrizione della la c.d. Convezione di tipo A (personale regionale distaccato presso le Province) al momento sono sospese in quanto l'Agenzia è in attesa di ricevere dalla Regione una versione aggiornata dello schema di Convenzione che verrà adottata per tutto il personale regionale distaccato di cui l'Agenzia potrà avvalersi, si riporta di seguito un quadro sintetico della situazione attuale relativa ad ogni provincia relativamente alla Convenzione di tipo B :

Città Metropolitana

In data 4 gennaio 2019, la Città Metropolitana e l'Agenzia della Mobilità Piemontese hanno sottoscritto la "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi

dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" (Convenzione di tipo B), con decorrenza 1/1/2019. In attuazione dell'art. 2.1 della Convenzione, l'Agenzia ha avuto la possibilità di avvalersi in comando di dipendenti della Città Metropolitana e precisamente di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno e di n. 1 dipendente in comando tempo parziale, tutti indicati nell'Allegato 1 alla Convenzione.

Premesso che la Convenzione all'articolo 30 prevede la possibilità di attivare l'istituto della mobilità tra enti, previo assenso del personale in comando, avendo le parti, con la sottoscrizione della Convenzione, manifestato specifico accordo in tal senso, ciò ha consentito che n.4 comandi si trasformassero in mobilità nel corso del 2019; ad oggi permane un solo comando a tempo parziale.

Provincia di Biella

Con determinazione n. 86 del 21/02/2020 è stata avviata la procedura volta ad individuare il personale dipendente a tempo indeterminato della Provincia di Biella, da inquadrare secondo le fattispecie previste dall'art. 1 commi 1 e 2 della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" (c.d. Convenzione di tipo B).

Con determinazione n. 286 del 20/05/2020, è stato preso atto dei candidati/e ammessi/e ed è stato approvato l'elenco degli stessi alla selezione ed è stata nominata la commissione di valutazione

A seguito dell'espletamento del colloquio, con determinazione n. 360 del 25 giugno 2020 è stata individuata una dipendente della Provincia di Biella idonea al comando. L'Agenzia e la Provincia, dopo aver definito alcuni aspetti organizzativi legati alla gestione del personale da comandare, a breve procederanno alla sottoscrizione della Convenzione.

Provincia del Verbano Cusio Ossola

Con determinazione n. 85 del 21/02/2020 è stata avviata la procedura volta ad individuare il personale dipendente a tempo indeterminato della Provincia del Verbano Cusio Ossola, da inquadrare secondo le fattispecie previste dall'art. 1 commi 1 e 2 della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" (c.d. Convenzione di tipo B).

Con determinazione n. 287 del 20/05/2020, è stato preso atto dei candidati/e ammessi/e ed è stato approvato l'elenco degli stessi alla selezione ed è stata nominata la commissione di valutazione

A seguito dell'espletamento del colloquio, con determinazione n. 359 del 25 giugno 2020 è stata individuata una dipendente della Provincia del Verbano Cusio Ossola idonea al comando. L'Agenzia e la Provincia, dopo aver definito alcuni aspetti organizzativi legati alla gestione del personale da comandare, a breve procederanno alla sottoscrizione della Convenzione.

Provincia di Asti

Con le determinazioni n. 284 del 19/05/2020 e n.312 del 10 giugno 2020 è stata avviata la procedura volta ad individuare il personale dipendente a tempo indeterminato della Provincia di Asti, da inquadrare secondo le fattispecie previste dall'art. 1 commi 1 e 2 della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" (c.d. Convenzione di tipo B).

Con determinazione n. 439 del 17/07/2020, è stato preso atto dei candidati/e ammessi/e ed è stato approvato l'elenco degli stessi alla selezione ed è stata nominata la commissione di valutazione

A seguito dell'espletamento del colloquio, con determinazione n. del 30/7/2020 è stata individuato un dipendente della Provincia idoneo al comando. L'Agenzia e la Provincia dopo aver definito alcuni aspetti organizzativi legati alla gestione del personale da comandare a breve procederanno alla sottoscrizione della Convenzione.

Provincia di Cuneo

Per quanto concerne la Provincia di Cuneo, appena disponibile lo schema fornito dalla Regione Piemonte, verrà firmata unicamente la c.d. Convenzione di tipo A in quanto all'interno della Provincia è unicamente personale destinato alla gestione del Trasporto pubblico Locale individuato con DGR n. 1-2692 del 23/12/2015.

Provincia di Novara

Per quanto riguarda la c.d. Convenzione di tipo B, non avendo la Provincia di Novara comunicato l'esistenza di ulteriore personale adibito alla "Programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale" né di altro personale, l'Agenzia con lettera prot. 6145 del 27/7/2020 ha comunicato alla Provincia di ritenere la procedura di sottoscrizione della Convenzione di tipo B negativamente conclusa.

Provincia di Alessandria

Per quanto concerne la c.d. Convenzione di tipo B sono stati predisposti gli atti per attivare la procedura volta alla sottoscrizione della c.d. Convenzione di tipo B in quanto risultano n.5 unità di personale provinciale adibite alla funzione "Programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale". È stato inviato alla Provincia di Alessandria, nel mese di giugno, lo schema di avviso per la manifestazione di interesse necessario ad avviare la procedura. Ad oggi non è stato ricevuto riscontro.

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

2.3.2. Monitoraggio lavoro Agile

Nel Piano della Performance 2020/2022, tra gli altri, è stato individuato nell'Area strategica "Istituzionale" un obiettivo specifico (ID 2.III) avente ad oggetto "Monitorare l'esperienza dello smart working in Agenzia ai fini di gestire al meglio la nuova modalità lavorativa in un'ottica di promozione della conciliazione dei tempi di vita e lavoro e di benessere lavorativo".

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

L'Agenzia 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 approvando il Bando per l'assegnazione di n. 7 posizioni.

Il bando era rivolto a tutto il personale in servizio. Entro i termini previsti dal Bando sono state presentate un numero di domande pari alle posizioni disponibili e tutte le posizioni sono state assegnate sulla base delle preferenze espresse. In data 26/02/2020 è stato pubblicato sull'Intranet l'elenco del personale assegnatario delle posizioni messe a bando.

In particolare:

- le due posizioni di lavoro agile afferenti alla Tipologia 20 giornate/anno sono state assegnate per il 50% a personale di genere femminile (1 posizione) e per il 50% a personale di genere maschile (1 posizione);
- le cinque posizioni di lavoro agile afferenti alla Tipologia 40 giornate/anno sono state assegnate per il 60% a personale di genere femminile (3 posizioni) e per il 40% a personale di genere maschile (2 posizioni).

Immediatamente dopo l'assegnazione delle posizioni, prima che venissero effettivamente attivate, è intervenuta l'emergenza sanitaria covid 19.

Nel periodo di emergenza, sino al 31/07/2020, tutto il personale dell'ente ha svolto la propria attività lavorativa in modalità agile come modalità ordinaria. L'Agenzia della mobilità piemontese, preso atto dei diversi provvedimenti governativi e delle relative disposizioni attuative che si sono succedute con riferimento alla situazione di emergenza, è intervenuta con specifiche indicazioni organizzative rivolte al personale che opera nell'ente. Si riepilogano di seguito gli Ordini di Servizio (ODS) che sono stati disposti dall'Agenzia mettendo in evidenza le principali indicazioni organizzative e i relativi periodi di vigenza.

Con ODS n. 1/2020 del 27/02/2020, in via temporanea, a decorrere dal 27/02/2020 e sino al 15 marzo 2020, tenuto conto del DPCM del 26 febbraio 2020, l'Agenzia ha dato la possibilità al personale dell'ente (in tutto 20 dipendenti + 1 persona in comando al 40%) di svolgere la propria attività lavorativa in modalità di lavoro agile indipendentemente dalla stipula di specifico accordo individuale.

Al predetto fine, l'Agenzia ha disposto alcune indicazioni organizzative, desunte dallo schema di accordo individuale adottato per la sperimentazione del lavoro agile nell'ente, opportunamente adattate alla situazione contingente.

In particolare le/i dipendenti interessate/i hanno potuto presentare con anche solo 1 giorno lavorativo d'anticipo l'indicazione delle giornate di lavoro che intendevano effettuare in modalità agile e il Direttore generale ha provveduto a rilasciare l'autorizzazione previa verifica di esigenze organizzative che potessero eventualmente ostare al rilascio dell'autorizzazione.

La presentazione della richiesta da parte della/del dipendente, il rilascio dell'autorizzazione o il diniego della stessa sono stati tracciati con il sistema di protocollo interno.

Quanto agli strumenti per il lavoro agile, l'Agenzia ha provveduto alla fornitura in comodato d'uso prevedendo che nel caso in cui l'ente non fosse in grado di rendere disponibili le strumentazioni/servizi necessari la/il dipendente può richiedere di attivare il lavoro agile garantendo la disponibilità delle strumentazioni/servizi mancanti con strumentazioni/servizi propri ed eventualmente procedendo alla predisposizione di materiale di lavoro off line.

A tutto il personale è stata trasmessa l'Informativa sui rischi generali e specifici connessi con l'espletamento della prestazione lavorativa in modalità agile.

Successivamente, con ODS 2/2020 dell'11/03/2020, a decorrere dal 12/03/2020 e con previsione sino al 22/04/2020, visti il DPCM 8 marzo 2020 e il DPCM 9 marzo 2020, al fine di minimizzare l'esposizione al rischio di contagio del personale alle dipendenze dell'Agenzia nonché limitare le conseguenze

negative che avrebbe potuto avere sull'attività dell'Agenzia la rilevazione di casi di contagio con conseguenti quarantene collegate, i dipendenti dell'ente sono stati suddivisi in due gruppi che, alternativamente, potevano svolgere la propria prestazione lavorativa in sede, fermo restando la possibilità di prestare la propria attività lavorativa in lavoro agile.

Nelle giornate in cui non era programmato l'accesso alla sede, il personale poteva prestare la propria attività lavorativa mediante lavoro agile, con le modalità già previste a decorrere 27/02/2020, e senza dover richiedere l'autorizzazione del direttore generale.

Tutti i dipendenti sono stati richiamati all'obbligo di assumere comportamenti responsabili in linea con le misure contenute nei DPCM del 8 e 9 marzo 2020; a tal proposito è stato trasmesso a tutti i dipendenti un quadro sinottico delle prescrizioni valide per tutto il territorio nazionale.

Con successiva comunicazione del direttore generale trasmessa via mail in data 16/03/2020 tutto il personale che aveva accesso alla sede, secondo il calendario stabilito per i due gruppi di cui sopra, è stato invitato a limitare comunque la propria presenza in sede, optando per quanto possibile a prestare la propria attività lavorativa mediante lavoro agile.

Con ODS n. 3/2020 del 22/03/2020, visto il decreto del Presidente della Giunta Regionale del 21 marzo 2020 ad oggetto "Ulteriori misure per la prevenzione e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Ordinanza ai sensi dell'art. 32, comma 3, della legge 23 dicembre 1978, n. 833 è stato dato termine alla data del 23/03/2020 alla programmazione prevista nell' ODS 2/2020 individuando come unica modalità per l'effettuazione della prestazione lavorativa quella del lavoro agile, senza necessità di autorizzazione; con l'ODS 3/2020 sono state altresì individuate le persone che potevano accedere alla sede e sono state apportate alcune modifiche relative al trattamento giuridico ed economico definito con l' ODS 1/2020 per i giorni in cui la prestazione lavorativa è svolta con modalità di lavoro agile.

In caso di necessità di accesso alla sede dell'Agenzia le/i dipendenti hanno dovuto richiedere l'autorizzazione motivata al direttore generale tramite e-mail e l'autorizzazione doveva essere esplicitamente accordata definendo data, tempi e modalità di accesso alla sede. Tutto è stato tracciato al protocollo.

L'ODS 3/2020, che disponeva la propria validità sino al 3/04/2020, è stato reiterato con ODS 5/2020 sino al 13/04/2020 e successivamente con ODS 6/2020, sino al 03/05/2020, in linea con il Decreto Presidente della Giunta Regionale n. 43 - 13 aprile 2020 e con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri - 10 aprile 2020; con ODS 7/2020 è stato reiterato sino al 17/05/2020, con ODS 8/2020 sino al 25/05/2020 e con ODS 9/2020 sino al 3/06/2020 e con ODS 11/2020 sino al 31/07/2020.

L'Agenzia con successivo ODS 12/2020 del 24/07/2020, ritenendo che l'articolo 263 del DL 34/2020, laddove prevede l'applicazione del lavoro agile con le misure semplificate di cui al comma 1, lett. b) dell'articolo 87 del DL 34/2020 al 50 per cento del personale impiegato nelle attività che possono essere svolte in tale modalità, debba essere interpretato come limite giornaliero di ricorso al lavoro agile, ha disposto che a decorrere dal 01/08/2020 e fino al 31/12/2020 i dipendenti e il personale comandato possono prestare la propria attività lavorativa mediante lavoro agile osservando una programmazione organizzata su due gruppi e che possono svolgere la propria attività lavorativa accedendo alla sede dell'Agenzia anche nei giorni in cui è programmato il lavoro agile.

Con riferimento alle attività che possono essere svolte mediante lavoro agile, si è dato atto che, come verificato sperimentalmente, tutte le attività dell'Agenzia, adeguatamente programmate, possono essere svolte anche mediante la prestazione in lavoro agile.

Sempre nell'ODS 12/2020 è stato esplicitato che con il venir meno degli effetti della Delibera del Consiglio dei Ministri del 31/01/2020, con la quale veniva dichiarato lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili per un periodo di sei mesi e quindi sino al 31/07/2020, vengono meno i presupposti per l'applicazione dell'art. 87, comma 1, lett. a) del DL 18/2020 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, con il quale si stabiliva che il lavoro agile è la modalità ordinaria di svolgimento

della prestazione lavorativa nelle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che, conseguentemente limitano la presenza del personale negli uffici per assicurare esclusivamente le attività che ritengono indifferibili e che richiedono necessariamente la presenza sul luogo di lavoro, anche in ragione della gestione dell'emergenza.

Peraltro il Consiglio dei Ministri, con Delibera del 29 luglio, ha deliberato la proroga dello stato di emergenza fino al 15 ottobre 2020.

Il monitoraggio dell'esperienza del lavoro agile nella fase emergenziale si è svolto attraverso la rilevazione della presenza/assenza che è stata attuata mediante l'utilizzo integrato del sistema Loraweb e della posta elettronica istituzionale poi registrata a protocollo.

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all'obiettivo **2.III - Monitoraggio smart working**

2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

Nel Piano della Performance 2020/2022, tra gli altri, è stato individuato nell'Area strategica "Direzione Generale" un obiettivo specifico (ID 3.II) avente ad oggetto il Monitoraggio dell'attuazione delle Misure e degli Obiettivi di PTPCT.

Il monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure previste nel PTPCT consente di verificare il grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) vigente.

Con riferimento all'attività di monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPCT, è prevista la redazione di un report annuale con scadenza al 31 gennaio 2021.

Quanto al monitoraggio degli obblighi di trasparenza è prevista una reportistica con scadenze individuate nel PTPC.

In conformità alle scadenze indicate nel PTPCT, è stato effettuato il monitoraggio riferito al 30-06-2020 circa l'attuazione degli Obblighi di trasparenza sull'organizzazione e sull'attività dell'Agenzia, ai sensi del D. Lgs. n. 33/2013 e altre fonti normative. La relazione sugli esiti è stata acquisita agli atti con protocollo n. 7155 del 03/09/2020.

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

L'Agenzia con determinazione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013, ha costituito il Comitato Unico di Garanzia dell'Agenzia. L'attuale Comitato è stato nominato con determinazione dirigenziale n. 407 del 26 luglio 2018.

A partire dall'anno 2015 il Comitato aderisce alla Rete dei Comitati Unici di Garanzia della città di Torino.

Il CUG svolge la propria attività in un clima di collaborazione con l'ente.

Nell'anno 2020 il Comitato si è riunito 2 volte, una volta nel mese di gennaio in presenza e una volta nel mese di giugno in conference call.

Nel 2020 n. 2 componenti del CUG hanno partecipato a mezza giornata di formazione avente ad oggetto gli obblighi e le modalità di lavoro previsti dalla Direttiva 2/2019 della Presidenza del Consiglio dei Ministri e Dipartimento Pari Opportunità, organizzata dal Comune di Torino

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 13 del 19/06/2020 è stato approvato il P.A.P. 2020-2022 e con deliberazione n. 9 del 02/04/2021 è stato approvato il P.A.P. 2021-2023.

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.

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 2020 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 dal CUG nella Relazione sulla situazione del personale-Anno 2020 che il comitato ha elaborato sulla base:

- dei dati forniti al CUG dall’Agenzia 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);
- 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.

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

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

- In occasione dell’adozione di misure organizzative per l’emergenza COVID-19, sono state attuate iniziative per facilitare l’utilizzo di forme di flessibilità orarie che permettano il superamento di specifiche situazioni di disagio e garantiscano la conciliazione vita – lavoro.
- Nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19 sono state adottate misure organizzative per la prestazione di lavoro agile in modalità semplificata (senza stipula accordo individuale). e tutto il personale dell’ente ha potuto svolgere la propria attività lavorativa in modalità agile.

– In data 02/12/2020 l’Agenzia ha somministrato a tutto il personale dell’ente un Questionario on line anonimo strutturato in modo da raccogliere i seguenti dati relativi all’esperienza dello "smart working" vissuta in Agenzia nel periodo marzo-dicembre 2020:

- benefici percepiti e ricadute negative del lavoro in smart working con riferimento a specifici temi rientranti negli ambiti della conciliazione vita-lavoro, del benessere lavorativo e della produttività;
- eventuali difficoltà nell’utilizzo della tecnologia;
- adeguatezza dell’informazione ricevuta sulla normativa che disciplina il lavoro in smart working

La rilevazione è rimasta attiva dal 2 al 31 dicembre 2020.

L’ente ha poi elaborato e trasmesso al CUG (prot. 3273/2021 del 07/04/2021) i seguenti esiti della rilevazione rappresentati graficamente:

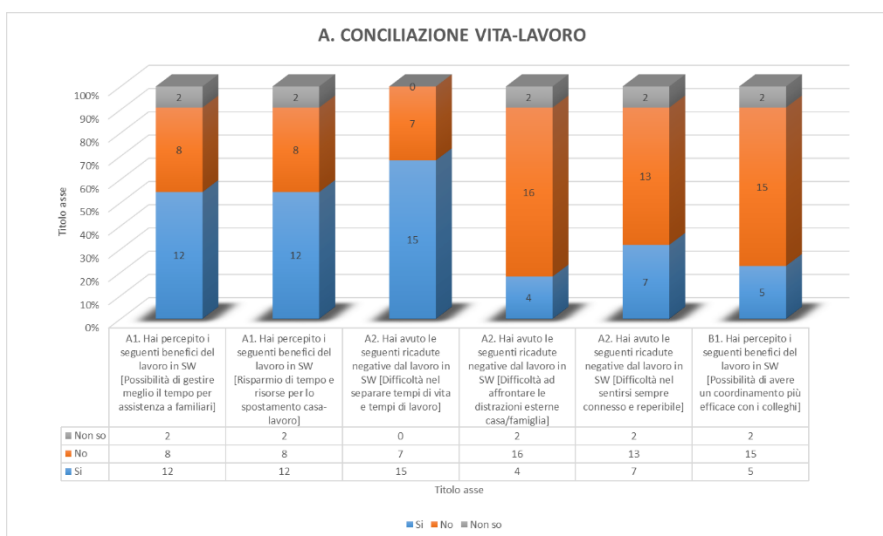


Figura 1 - Esiti rilevazione smart working

L’attività di Raccolta dei dati sull’esperienza dello smart working era programmata nel Piano della performance e Piano esecutivo di gestione (PEG) 2020-2022 come Attività 1 per il raggiungimento dell’Obiettivo 2.III dell’Area Strategica Istituzionale.

L’obiettivo indicato nel PEG era quello di monitorare l’esperienza dello smart working in Agenzia ai fini di gestire al meglio la nuova modalità lavorativa in un’ottica di promozione della conciliazione dei tempi di vita e lavoro e di benessere lavorativo.

– L’Agenzia anche per l’anno 2020 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:

– Con deliberazione del CdA n. 32 del 31/12/2020 sono state approvate e adottate le “Linee guida per l’uso di un linguaggio non discriminatorio in base al genere negli atti dell’Agenzia della mobilità piemontese” al fine di promuovere l’introduzione di un linguaggio rispettoso del genere nei provvedimenti dell’Agenzia.

Le linee guida sono state trasmesse a tutto il personale che opera nell’ente (prot 5215 del 01/06/2021) con l’invito a prendere visione del contenuto del documento e ad adeguare progressivamente, per quanto di propria competenza, i provvedimenti, la corrispondenza e la modulistica al rispetto del linguaggio di genere.

- Nel corso del 2020 si sono messe in atto, anche tramite il supporto del CUG, le seguenti iniziative volte ad informare tutto il personale in materia di parità di genere e di contrasto a situazioni di discriminazione:
- Il CUG ha inviato a tutto il personale dell'ente a mezzo posta elettronica un messaggio informativo sulla campagna social "Libera puoi - Scarica l'app 1522" promossa dal Dipartimento per le Pari opportunità a sostegno delle donne vittime di violenza durante l'emergenza da Covid-19
 - In occasione della giornata del 25 novembre 2020, Giornata internazionale contro la Violenza sulle donne, l'Agenzia ha aderito, su proposta del CUG, ad un'iniziativa di sensibilizzazione sul tema della violenza alle donne trasmettendo via email a tutto il personale il Manifesto sulle molestie sessuali nei luoghi di lavoro, prodotto della Rete cittadina dei CUG.
Nella medesima occasione il direttore generale dell'Agenzia ha trasmesso via email a tutto il personale il documento con cui la Commissione europea presieduta da Ursula von der Leyen, in data 5 marzo 2020, ha presentato al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni la strategia 2020-2025 per la parità tra donne e uomini in Europa.

3. Azioni e iniziative in tema di benessere del personale

L'attività di Raccolta dei dati sull'esperienza dello smart working già descritta nel paragrafo relativo alle azioni e iniziative in tema di conciliazione vita/lavoro, al quale si rinvia, era volta a gestire al meglio la nuova modalità lavorativa in un'ottica sia di promozione della conciliazione dei tempi di vita e lavoro sia di benessere lavorativo.

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 2020 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 31.12.2020** indica le risultanze della gestione finanziaria di competenza e in conto residui ed è così determinato:

Fondo cassa iniziale al 01.01.2020	+	73.239.427,46 €
Riscossioni nell'esercizio	+	638.518.289,35 €
Pagamenti nell'esercizio	-	704.407.664,95 €
Fondo cassa finale al 31.12.2019	=	7.350.051,86 €
Residui attivi finali	+	240.217.007,80 €
Residui passivi finali	-	218.095.812,37 €
FPV di parte corrente	-	248.531,78 €
FPV di parte capitale	-	135.358,20 €
Risultato di amministrazione al 31.12.2019	=	29.087.357,31 €

Il fondo cassa iniziale risulta elevato in quanto le ultime riscossioni del 2019 sono state effettuate il 23-27-30 dicembre 2019.

La composizione del suddetto risultato di amministrazione al 31.12.2020, **pari ad Euro 29.087.357,31**, è la seguente:

- **parte accantonata** pari ad Euro 7.151.323,64;
- **parte vincolata** pari ad Euro 20.224.592,64;

Conseguentemente, risulta che la

- **parte disponibile** del risultato di amministrazione pari ad Euro 1.711.441,03.

In dettaglio si ha:

- **parte accantonata pari ad Euro 7.151.323,64 di cui:**
 - Euro 23.145,87 relativi al Fondo crediti di dubbia esigibilità al 31.12.2020;
 - Euro 6.931.557,36 inerenti il Fondo contenzioso costituito da Euro 350.000,00, con deliberazione dell'Assemblea n. 4/2016 del 3 settembre 2016 destinata a fronteggiare eventuali e temporanee necessità di copertura dei corrispettivi a saldo annuali dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale, incrementato in sede di Rendiconto 2019 destinando l'importo di Euro 4.146.443,43, a seguito della verifica dell'inesigibilità dell'IVA Stato 2017 e alla contestuale insussistenza di entrata, ed infine, con la deliberazione n. 2/2020 di approvazione del Rendiconto 2019 l'Assemblea ha destinato l'avanzo libero di Euro 2.443.093,93 a fondo riserva per il contenzioso con TRENITALIA S.p.a.
 - Euro 30.897,41 di accantonamento per 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 rendicontazioni riferite ai progetti europei: "T.VA.", "CO&GO", "MOBILAB", e "CUORE DINAMICO", provenienti dall'avanzo vincolato per trasferimenti e comprensivi di Euro 93.952,89, vincolati nell'avanzo al 31/12/2019.
- **parte vincolata pari ad Euro 20.224.592,64 di cui:**

- per Euro 795.115,37 alla copertura dell'iscrizione in spesa delle somme derivanti da trasferimenti regionali di conto capitale a destinazione vincolata accertati nel corso dell'esercizio 2019 e precedenti,
- per Euro 16.878.431,05, come da Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n- 2 del 12 febbraio 2021 con cui si è provveduto ad applicare, al bilancio dell'esercizio provvisorio, l'avanzo vincolato come risultante dal risultato di amministrazione presunto, per un importo di € 16.878.431,05 accertati con Determinazione n. 784 del 31/12/2020 a fronte della Determinazione della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica della Regione Piemonte n. 3678/2020 del 30/12/2020, di impegno a favore dell'Agenzia della Mobilità Piemontese "quale anticipazione dei finanziamenti statali destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari nel settore del trasporto pubblico locale e i servizi aggiuntivi autorizzati nel 2020 durante il periodo dell'emergenza sanitaria da COVID 19 ex decreto interministeriale MIT—MEF 541/2020";
- per Euro 45.324,81 relativamente agli accertamenti dell'esercizio 2020 e degli esercizi pregressi per i progetti europei Mobilab, Cuore Dinamico, CO&GO e T.V.A. per eventuale restituzione somme non dovute nell'ambito dei progetti europei;
- per Euro 2.505.721,41 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 108.970,39 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 2020, con deliberazione di assemblea n. 3/2020 e con determinazione n. 622/202 (variazione per partite di giro), sono state disposte variazioni al bilancio di previsione per complessivi Euro 45.253.850,14, in termini di competenza; in termini di cassa sono state disposte variazioni al bilancio di previsione per complessivi Euro 42.653.934,22 in entrata e per complessivi Euro 41.649.394,27 in spesa;

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 15 del 19/06/2020 si è proceduto al primo prelievo dal fondo di riserva per Euro 10.000,00;

Con riferimento alle previsioni di entrata in competenza 2020 pari ad Euro 687.025.952,05, sono stati effettuati accertamenti per un importo pari ad Euro 661.550.510,19, pertanto le minori entrate 2020 sono state pari ad Euro 10.075.763,28 (sebbene non sia stata accertata la somma di Euro 15.000.000 da parte di Regione per il finanziamento piano autobus).

Le entrate in conto residuo riaccertate sono state pari ad Euro 220.361.807,18, e sono stati applicati residui attivi insussistenti pari ad Euro 3.177.020,22.

Le riscossioni effettuate in competenza sono state pari ad Euro 439.082.312,94, mentre quelle in conto residui sono state pari ad Euro 199.435.976,41; risultano pertanto somme da riscuotere al 31.12.2020 pari ad Euro 240.217.007,80 di cui Euro 222.468.197,25 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 Entrate
0	0	Risultato di amministrazione e FPV	15.399.678,58		
2	101	Trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche	597.632.607,57	608.607.436,07	- 10.974.828,50
3	200	Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	85.000,00	69.600,00	15.400,00
3	300	Interessi attivi	0,21	0,21	-
3	500	Rimborsi e altre entrate correnti	78.845,59	88.905,95	- 10.060,36
4	200	Contributi agli investimenti	98.799,60	-	98.799,60
4	300	Altri trasferimenti in conto capitale	15.000.000,00	-	15.000.000,00
9	100	Entrate per partite di giro	58.731.020,50	52.784.567,96	5.946.452,54
9	200	Entrate per conto terzi	-	-	-
		TOTALE ENTRATE 2020	687.025.952,05	661.550.510,19	10.075.763,28

Titolo	Tipologia	Descrizione Tipologia	Riscossioni Competenza	Residui di nuova formazione	Accertamenti Residui	Riscossioni Residue	Insussistenze	Residui non ancora riscossi
0	0	Risultato di amministrazione e FPV						
2	101	Trasferimenti correnti da Amministrazioni pubbliche	386.195.782,68	222.411.653,39	214.687.019,37	193.797.159,41	3.174.370,22	17.715.489,74
3	200	Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	69.600,00	-	2.650,00	-	2.650,00	-
3	300	Interessi attivi	0,21	-	-	-	-	-
3	500	Rimborsi e altre entrate correnti	37.362,09	51.543,86	6.320,81	-	-	6.320,81
4	200	Contributi agli investimenti	-	-	-	-	-	-
4	300	Altri trasferimenti in conto capitale	-	-	5.633.817,00	5.633.817,00	-	-
9	100	Entrate per partite di giro	52.779.567,96	5.000,00	5.000,00	5.000,00	-	-
9	200	Entrate per conto terzi	-	-	27.000,00	-	-	27.000,00
		TOTALE ENTRATE 2020	439.082.312,94	222.468.197,25	220.361.807,18	199.435.976,41	3.177.020,22	17.748.810,55

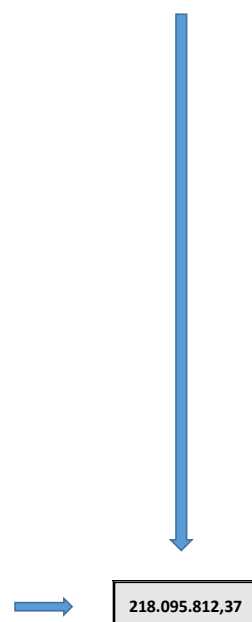
Nell'ambito di previsioni di spesa in competenza per Euro 687.025.952,05, gli stanziamenti imputati sui fondi pluriennali vincolati sono stati pari ad Euro 383.889,98, mentre gli impegni di spesa assunti ed imputati sul 2020 sono stati pari ad Euro 645.260.565,75, pertanto le economie sono state pari ad Euro 41.381.496,32. Gli impegni in conto residuo riaccertati sono stati pari ad Euro 278.152.070,28, a fronte di economie su residui passivi pari ad Euro 909.158,71.

I pagamenti effettuati in competenza sono stati pari ad Euro 456.720.389,34, mentre quelli in conto residui sono stati pari ad Euro 247.687.275,61; risultato pertanto somme da pagare al 31.12.2020 pari ad Euro 218.095.812,37 di cui Euro 188.540.176,41 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	Impegni Competenza	FPV	Economia di bilancio	Pagamenti Competenza	Residui di nuova formazione
0	0	Recupero disavanzo	0						
10	1	Trasporto ferroviario	1	242.705.621,52	241.018.852,53	87.686,78	1.599.082,21	156.806.218,06	84.212.634,47
10	1	Trasporto ferroviario	2	16.538,00	2.303,12	-	14.234,88	1.784,04	519,08
10	2	Trasporto pubblico locale	1	353.424.684,97	346.510.993,62	160.845,00	6.752.846,35	246.003.981,17	100.507.012,45
10	2	Trasporto pubblico locale	2	20.664.618,66	4.741.057,72	-	15.923.560,94	4.740.210,81	846,91
10	3	Trasporto su acqua	1	206.313,00	202.790,80	-	3.522,20	155.774,84	47.015,96
10	3	Trasporto su acqua	2	138.658,20	-	135.358,20	3.300,00	-	-
20	1	Fondi di riserva	1	1.790.000,00	-	-	1.790.000,00	-	-
20	2	Fondo crediti dubbia esigibilità	1	4.026.172,23	-	-	4.026.172,23	-	-
20	3	Altri fondi	1	5.322.324,97	-	-	5.322.324,97	-	-
99	1	Servizi per conto terzi	7	58.731.020,50	52.784.567,96	-	5.946.452,54	49.012.420,42	3.772.147,54
		TOTALE 2019		687.025.952,05	645.260.565,75	383.889,98	41.381.496,32	456.720.389,34	188.540.176,41

Missione	Programma	Descrizione	Titolo	Impegni Residui	Pagamenti Residui	Economie su residui	Residui non ancora pagati
0	0	Recupero disavanzo	0				
10	1	Trasporto ferroviario	1	126.046.039,15	123.498.081,53	45.522,70	2.502.434,92
10	1	Trasporto ferroviario	2	2.054,68	2.054,68	-	-
10	2	Trasporto pubblico locale	1	145.694.681,50	118.006.695,75	863.230,13	26.824.755,62
10	2	Trasporto pubblico locale	2	4.397.920,78	4.174.916,97	405,88	222.597,93
10	3	Trasporto su acqua	1	43.844,47	37.996,98	-	5.847,49
10	3	Trasporto su acqua	2	-	-	-	-
20	1	Fondi di riserva	1	-	-	-	-
20	2	Fondo crediti dubbia esigibilità	1	-	-	-	-
20	3	Altri fondi	1	-	-	-	-
99	1	Servizi per conto terzi	7	1.967.529,70	1.967.529,70	-	-
		TOTALE 2020		278.152.070,28	247.687.275,61	909.158,71	29.555.635,96



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;

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

- Euro 130.972,93 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 91.570,83, nei confronti della Città di Settimo Torinese con cui è in corso una trattativa per addivenire a compensazione dei rispettivi debiti/crediti;

Di seguito è riportata la suddivisione per macro-aggregato e per finalità di intervento degli impegni 2020:

Macroaggregato	Macroaggregato - Impegni	TPL CDS	ALTRO TPL	AGENZIA	TOTALE
101	Redditi da lavoro dipendente	-	-	1.329.314,20	1.329.314,20
102	Imposte e tasse a carico dell'Ente	-	-	90.332,49	90.332,49
103	Acquisto di beni e servizi	514.453.784,44	106.407,16	332.960,82	514.893.152,42
104	Trasferimenti correnti	71.298.399,67		20.401,00	71.318.800,67
109	Rimborsi e poste correttive delle entrate	-	-	91.203,77	91.203,77
110	Altre spese correnti	-	-	9.833,40	9.833,40
<i>Titolo 1</i>	TOTALE TITOLO 1	585.752.184,11	106.407,16	1.874.045,68	587.732.636,95
202	Investimenti fissi lordi	-	-	6.060,84	6.060,84
203	Contributi agli investimenti	4.737.300,00	-	-	4.737.300,00
<i>Titolo 2</i>	TOTALE TITOLO 2	4.737.300,00	-	6.060,84	4.743.360,84
701	Uscite per partite di giro	52.340.643,66	-	443.924,30	52.784.567,96
702	Uscite per conto terzi	-	-	-	-
<i>Titolo 7</i>	TOTALE TITOLO 7	52.340.643,66	-	443.924,30	52.784.567,96
	TOTALE COMPLESSIVO	642.830.127,77	106.407,16	2.324.030,82	645.260.565,75

Le spese per Acquisto di beni e servizi per TPL sono comprensive di Euro 106.407,16 per attività connesse al TPL.

Le spese per Trasferimenti correnti afferenti il TPL sono comprensive di Euro 27.592.514,09 per contributi per mancati introiti da bigliettazione art 200 dl 34/2020 conseguenti all'emergenza epidemiologica COVID19.

Gli impegni 2020 relativi alle Spese in Conto Capitale – Titolo II – ammontano ad Euro 4.743.360,84, di cui investimenti fissi lordi per Euro 6.060,84 finanziati da entrate correnti e restanti Euro 4.737.300,00 per contributi agli investimenti finanziati da avanzo vincolato in conto capitale derivante dai trasferimenti della Regione Piemonte per anni pregressi.

Tra le Spese correnti non si registrano impegni relativi "Consulenze, incarichi e collaborazioni", né per "Convegni, eventi e di rappresentanza".

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 30.621.259,82, 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	252.076,81
Entrate Titoli 1, 2 e 3	608.765.942,23
TOTALE Entrate correnti (A)	609.018.019,04
Spese Titolo 1	587.732.636,95
Fondo pluriennale vincolato di parte corrente	248.531,78
Restituzione quote capitali del debito	-
TOTALE Spese correnti (B)	587.981.168,73
A-B	21.036.850,31
Quote vincolate e accantonate del risultato di amministrazione per spese correnti	9.584.409,51
RISULTATO ECONOMICO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	30.621.259,82

Il risultato di competenza è influenzato dall'accertamento di entrate correnti effettuato a fine anno , e che non è stato possibile impegnare nel 2020, a fronte della Determinazione della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica della Regione Piemonte n. 3678/2020 del 30/12/2020 di impegno a favore dell'Agenzia della mobilità piemontese *"quale anticipazione dei finanziamenti statali destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari nel settore del trasporto pubblico locale e i servizi aggiuntivi autorizzati nel 2020 durante il periodo dell'emergenza sanitaria da COVID 19 ex decreto interministeriale MIT—MEF 541/2020"* per un importo complessivo di € 16.878.431,05".

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 10.840.396,49,
- sia l'equilibrio complessivo in c/capitale pari a Euro 47.180,85;

nonché l'equilibrio complessivo pari a Euro 10.887.577,34, calcolato per tener conto degli effetti derivanti dagli accantonamenti effettuati in sede di rendiconto in attuazione dei principi contabili.

2.6.2. Situazione economico-patrimoniale al 31.12.2020

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.

2.6.2.1. Analisi delle principali voci del conto economico al 31/12/2020

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 2020
A	COMPONENTI POSITIVI DELLA GESTIONE	
	Proventi da trasferimenti	601.980.885,80
	Proventi diversi	158.505,95
	TOTALE COMPONENTI POSITIVI	602.139.391,75
B	COMPONENTI NEGATIVI DELLA GESTIONE	
	Acquisto beni	4.044,19
	Prestazione di servizi	514.698.858,09
	Utilizzo beni di terzi	190.250,04
	Trasferimenti e contributi	76.056.100,67
	Personale	1.323.950,41
	Ammortamenti e svalutazioni	36.558,80
	Accantonamenti per rischi	7.128.177,77
	Oneri diversi	105.679,17
	TOTALE COMPONENTI NEGATIVI	599.543.619,14
	DIFFERENZA FRA COMPONENTI POSITIVI E NEGATIVI	2.595.772,61
C	PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	0,21
D	RETTIFICHE DI VALORE	-
E	PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	
	Sopravvenienze attive e Insussistenze del passivo	1.011.082,94
	Sopravvenienze passive e Insussistenze dell'attivo passivo	3.182.384,01
	TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	- 2.171.301,07
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	424.471,75
	IMPOSTE	85.690,49
	RISULTATO DELL'ESERCIZIO	338.781,26

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 601.980.885,80 che corrispondono alle seguenti voci di conto:

- trasferimenti dallo Stato a titolo di contributo per IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.
- 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 autoferrottramvieri; nell'anno 2020 sono stati previsti trasferimenti aggiuntivi per interventi di sostegno alle imprese penalizzate dalla pandemia da Covid-19; l'importo totale accertato è pari a 580.971.985,34; tuttavia, come già illustrato in precedenza il risultato dell'esercizio è influenzato dall'accertamento di entrate correnti effettuato a fine anno, e che non è stato possibile impegnare nel 2020, a fronte della Determinazione della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica della Regione Piemonte n. 3678/2020 del 30/12/2020 di impegno a favore dell'Agenzia della mobilità piemontese "quale anticipazione dei finanziamenti statali destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari nel settore del trasporto pubblico locale e i servizi aggiuntivi autorizzati nel 2020 durante il periodo dell'emergenza sanitaria da COVID 19 ex decreto interministeriale MIT—MEF 541/2020"; con la chiusura dell'esercizio è stata effettuata una scrittura di rettifica per risconti passivi per un importo complessivo di € 6.626.550,27".

A) 3 a Proventi e trasferimenti correnti	Accertato 2020
Trasferimenti correnti da Ministeri	16.241.680,00
Trasferimenti correnti da Regioni e Province autonome (al netto dei risconti passivi per € 6.626.550,27)	574.345.435,07
Trasferimenti correnti da Province	876.525,03
Trasferimenti correnti da Comuni	8.499.193,76
Trasferimenti correnti da Città Metropolitane e Roma Capitale	1.967.738,54
Trasferimenti correnti da Comunità Montane	50.313,40
Totale Trasferimenti correnti	601.980.885,80 €

- trasferimenti correnti da Comuni consorziati, e non, essenzialmente destinati ai servizi di TPL; nel corso del 2020 sono state accertate anche somme versate dagli Enti inerenti il fondo consortile; nello specifico si ha :

Trasferimenti da Comuni per fondo consortile	24.802,14 €
COMUNE DI ALBA	7.387,78 €
COMUNE DI ALESSANDRIA	17.414,36 €

Trasferimenti correnti da Comuni	8.474.391,62 €
COMUNE DI ALESSANDRIA	355.040,00 €
COMUNE DI BIELLA	294.971,00 €
COMUNE DI CARMAGNOLA	240.000,00 €
COMUNE DI COLLEGNO	337.704,51 €
COMUNE DI FENESTRELLE	5.000,00 €
COMUNE DI GHIFFA	613,44 €
COMUNE DI GRUGLIASCO	871.053,28 €
COMUNE DI LEINI'	42.500,00 €
COMUNE DI MONCALIERI	1.203.016,43 €
COMUNE DI MONDOVI'	51.974,92 €
COMUNE DI NICHELINO	601.996,32 €
COMUNE DI NOVARA	2.206.676,59 €
COMUNE DI NOVI LIGURE	245.000,00 €
COMUNE DI PINEROLO	438.240,00 €
COMUNE DI PREMENO	1.038,75 €
COMUNE DI RIVOLI	640.282,01 €
COMUNE DI SALUZZO	5.000,00 €
COMUNE DI SAN MAURO TORINESE	27.874,28 €
COMUNE DI SETTIMO TORINESE	200.652,61 €
COMUNE DI STRESA	7.840,18 €
COMUNE DI TRAREGO VIGGIONA	7.317,30 €
COMUNE DI VENARIA REALE	440.600,00 €
COMUNE DI VERCELLI	250.000,00 €

- trasferimenti correnti da Città Metropolitana di Torino essenzialmente destinati ai servizi di TPL; nel corso del 2020 sono state accertate anche somme versate dalla città Metropolitana quale soggetto capofila di progetti europei in cui coinvolta l'Agenzia oltre a somme girate per conto di comuni; nello specifico si ha :

Trasferimenti da Città Metropolitana	1.967.738,54 €
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO (per comune di IVREA)	70.000,00 €
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO (per servizi TPL)	1.780.000,00 €
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO (per progetti EU)	117.738,54 €

- trasferimenti correnti da Comunità Montane destinati ai servizi di TPL; nello specifico si ha :

Trasferimenti da Comunità Montane	50.313,40 €
UNIONE DEL LAGO MAGGIORE	1.250,00 €
UNIONE MONTANA VALGRANDE E DEL LAGO DI MERGOZZO	49.063,40 €

A 8) Altri ricavi e proventi diversi:

Euro 158.505,95 derivanti principalmente dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti e da rimborsi da parte delle aziende per servizi di TPL

A) 8 Altri ricavi e proventi diversi	Accertamenti 2020
Altre entrate derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti delle imprese n.a.c.	69.600,00 €
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Amministrazioni Centrali	14,42 €
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Amministrazioni Locali	11.536,00 €
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Enti Previdenziali	8.349,54 €
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Famiglie	9,00 €
Entrate da rimborsi, recuperi e restituzioni di somme non dovute o incassate in eccesso da Imprese	68.996,99 €
Altri proventi n.a.c.	- €
Totale Altri ricavi e proventi diversi	158.505,95 €

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 4.044,19 comprendenti spese straordinarie dovute alla gestione della epidemia da covid 19 quali mascherine ed igienizzanti ed attrezzature informatiche per smart working

B) 9 Acquisto materie prime e beni di consumo	Impegnato 2020
Accessori per uffici	15,30 €
Materiale informatico	2.006,53 €
Mascherine ed igienizzanti	1.892,42 €
Altri beni e materiali di consumo n.a.c.	129,94 €
Totale Trasferimenti correnti	4.044,19 €

B 10) Prestazioni di servizi:

complessivi Euro 514.698.858,09 di cui Euro 514.350.153,66 relativi ai contratti di servizio di trasporto pubblico locale.

B) 10 Prestazione di Servizi	Impegnato 2020
Contratti di servizio TPL Programma 1	284.934.373,68 €
Contratti di servizio TPL Programma 2	229.253.167,95 €
Contratti di servizio TPL Programma 3	162.612,13 €
Compensi e rimborsi Organi Istituzionali	44.217,20 €
Servizi di Assistenza in giudizio	29.081,72 €
Servizi di indagini e monitoraggio tpl	109.178,45 €
Altri servizi n.a.c.	166.226,96 €
Totale Trasferimenti correnti	514.698.858,09 €

Nella tabella seguente si riporta l'elenco degli impegni relativi ai Contratti di servizio di Tpl riclassificati per azienda e consorzio per un totale di Euro 514.350.153,76

Contratti di Servizio TPL	514.350.153,76 €
A.T.A.P. SPA	9.361.516,28 €
AMAG MOBILITA' S.P.A.	4.248.489,67 €
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	2.150.598,08 €
BARAZZELLI NATUR SRL	885.880,19 €
BLS AG	390.042,72 €
C.I.T.	301.383,97 €
CA.NOVA S.P.A.	446.989,18 €
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	6.779.355,31 €
CONSORZIO GRANDA BUS	24.636.100,00 €
EXTRA.TO S.C.A.R.L.	40.719.765,98 €
GHERRA SRL	215.016,50 €
GTT S.P.A.	184.380.598,69 €
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	162.612,13 €
ROSSATTO CLAUDIO	138.347,44 €
S.T.A.C.SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	1.140.310,02 €
SAF - AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	579.597,16 €
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	9.829.780,34 €
STN SRL - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	6.127.252,54 €
SUN S.P.A.	6.647.901,64 €
TRENITALIA SPA - DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE PIEMONTE	212.369.754,92 €
VCO TRASPORTI S.R.L.	2.665.304,48 €
VIAGGI ROSSATTO DI ROSSATTO/ROBERTO	121.813,84 €
VOTTERO AUTOSERVIZI DI VOTTERO PRINA FIORENZO	51.742,68 €

B 11) Utilizzo beni di terzi:

Euro 190.250,04 inerenti costi relativi alle locazioni e licenze, così suddivisi:

B) 11 Utilizzo Beni di Terzi	Impegnato 2020
Locazione di beni immobili	132.953,92 €
Noleggi di mezzi di trasporto	3.207,41 €
Noleggi di impianti e macchinari	6.825,92 €
Licenze di uso software	23.549,66 €
Altri costi sostenuti per utilizzo beni di terzi n.a.c.	23.713,13 €
Totale Trasferimenti correnti	190.250,04 €

B 12) Trasferimenti e contributi

a) Trasferimenti correnti: complessivi Euro 71.318.800,67 di cui Euro 39.358.746,96 relativi a trasferimenti alle imprese a parziale rimborso degli oneri sostenuti per il rinnovo del CCNL autoferrotranvier in e Euro 27.591.532,49 relativi ai trasferimenti per COVID19”, per contributi ad imprese 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.

B) 12 a Trasferimenti correnti	Impegnato 2020
Trasferimenti correnti a Autorità amministrative indipendenti	1.630,00 €
Trasferimenti correnti a Province	198.869,42 €
Trasferimenti correnti a Comuni	3.516.915,88 €
Trasferimenti correnti a Città metropolitane e Roma capitale	- €
Trasferimenti correnti a Unioni di Comuni	- €
Trasferimenti correnti a Comunità Montane	643.874,32 €
Trasferimenti correnti a altre imprese	66.951.261,05 €
Trasferimenti correnti al Resto del Mondo	6.250,00 €
Totale Trasferimenti correnti	71.318.800,67 €

L'importo relativo ai trasferimenti ad imprese pari a 66.951.261,05 è composto da Euro 39.348.746,96 relativi contributi CCNL e 27.592.514,09 relativo a contributi per minori ricavi Covid, oltre Euro 10.000,00 impegnato a favore di GTT per la campagna di comunicazione, con validità regionale, nel primo periodo post-lockdown.

Per quanto riguarda i trasferimenti a parziale rimborso degli oneri sostenuti per il rinnovo CCNL autoferrotranvieri si ha il dettaglio nella tabella seguente:

Contributi Contratto Collettivo Nazionale Lavoro	39.348.746,96 €
A.C.T.P. SRL	15.000,00 €
A.T.A.P. SPA	1.208.253,17 €
A.T.A.V. VIGO S.P.A.	120.823,06 €
AMAG MOBILITA' S.P.A.	800.000,00 €
ASP ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	394.275,57 €
AUTOINDUSTRIALE VIGO SRL	15.199,88 €
AUTOLINEE ACQUESI S.R.L.	11.000,00 €
AUTOLINEE ALLASIA SRL	70.000,00 €
AUTOLINEE GIACHINO SRL	400.922,83 €
AUTOLINEE NUOVA BENESE SRL	180.000,00 €
AUTOLINEE VAL BORBERA S.R.L.	52.311,22 €
AUTOLINEE VALLE PESIO SRL	50.130,37 €
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	310.417,74 €
AUTOSERVIZI SQUILLARI SRL	3.956,28 €
AUTOSTRADALE SRL	700.255,96 €
AVIOSIBUS SNC	9.000,00 €
AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE S.P.A.	45.726,11 €
BARANZELLI NATUR SRL	313.529,49 €
BELLANDO TOURS SRL	90.000,00 €
BOUCHARD ENZO & C. DI TIZIANA BOUCHARD & C.	9.000,00 €
BUS COMPANY SRL	1.694.565,91 €
C.I.T. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	170.056,96 €
CA.NOVA S.P.A.	1.065.242,83 €
CAVOURESE SPA	715.000,00 €
CHIESA SRL	94.072,56 €
CONSORZIO GRANDA BUS	8.683,08 €
GELOSOBUS SRL	343.119,99 €
GHERRA SRL	70.000,00 €
GIORS SRL	8.000,00 €
GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	25.691.147,47 €
GUNETTO AUTOLINEE SRL	107.699,41 €
INFRA.TO	192.223,01 €
MAESTRI AUTOSERVIZI S.A.S.	21.303,96 €
MARLETTI AUTOLINEE SRL	15.000,00 €
MICCOLIS SPA	20.000,00 €
NUOVA S.A.A.R. SRL	60.991,90 €
PIRAZZI AUTOSERVIZI SRL	27.600,08 €
RATTI TOURS SRL	2.254,22 €
RIVIERA TRASPORTI PIEMONTE SRL	101.579,15 €
S.A.A.M.O. SOCIETA' AUTOLINEE ALTO MONFERRATO OVADESE S.P.A.	85.000,00 €
S.T.A.A.V. CALUSO VIAGGI DI VIGLIOCCO SRL	70.000,00 €
S.T.A.C. SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	117.520,45 €
SAC SRL	135.947,53 €
SADEM SPA	1.629.754,39 €
SAF AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	217.918,54 €
SAV AUTOLINEE SRL	56.624,86 €
SEREN DI SEREN BERNARDONE ERNESTO & C.	8.000,00 €
STN SRL SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	222.824,49 €
STP SRL	240.381,08 €
SUN S.P.A.	802.098,51 €
V.I.T.A. SPA	85.000,00 €
VCO TRASPORTI S.R.L.	400.000,00 €
VI.MU. VIAGGI F.LLI MUNARO DI MUNARO LORENZO E RICCARDO SNC	69.334,90 €

Relativamente al primo acconto per trasferimenti legati agli stanziamenti straordinari, dovuti all'emergenza pandemica 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, pari ad Euro 27.592.514,09 si ha il dettaglio riportato nella tabella seguente:

Contributi Minori Ricavi per Emergenza Covid 19	27.592.514,09 €
A.T.A.P. SPA	403.963,90 €
AMAG MOBILITA' S.P.A.	98.376,47 €
ASP ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	74.447,19 €
AUTONOLEGGIO BROCCARDO GIOVANNI B. & C. SNC	191,42 €
AUTONOLEGGIO NEGRO ITALO	98,21 €
AUTONOLEGGIO VOARINO GIANNI	201,57 €
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	129.742,98 €
AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE S.P.A.	9.383,66 €
BARANZELLI NATUR SRL	37.498,27 €
C.I.T. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	1.630,30 €
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	282.496,07 €
COMUNE DI CRODO	92,33 €
COMUNE DI VILLAR SAN COSTANZO	889,27 €
CONSORZIO GRANDA BUS	1.327.726,38 €
DOSETTO BUS DI DOSETTO FRANCO & C. SNC	2.099,52 €
EXTRA.TO S.C.A.R.L. - C.F. 10384410014 - P.IVA 10384410014	2.526.457,84 €
GELOSOBUS SRL	131,06 €
GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	10.665.639,95 €
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA SRL	33.847,36 €
S.T.A.C. SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI SRL	59.784,62 €
SAF AUTOSERVIZI FONTANETO S.R.L.	30.805,64 €
SAV AUTOLINEE SRL	222,16 €
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A R.L. (SCAT S.R.L.)	420.596,09 €
STN SRL SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	463.106,58 €
SUN S.P.A.	289.756,03 €
TRENITALIA SPA - DIVISIONE TRASPORTO REGIONALE PIEMONTE	10.550.268,17 €
VCO TRASPORTI S.R.L.	183.061,05 €

Per quanto riguarda il trasferimento ad Enti di complessivi Euro 4.359.659,62 si ha:

- riguardo le Province l'unica beneficiaria è la Provincia di Alessandria riguardante aspetti organizzativi;
- per quanto riguarda i Comuni è presente un impegno riguardante il comune di Torino, pari ad Euro 32.950,00, ed un impegno a favore del Comune di Bra, pari ad Euro 25.000,00 riguardante aspetti organizzativi;

Per quanto riguarda la gestione dei servizi di TPL si fornisce il dettaglio delle risorse impegnate per singolo Comune:

Trasferimenti ad Enti (Comuni)	3.458.965,88
COMUNE DI AGLIANO TERME	936,00 €
COMUNE DI ARAMENGO	11.960,00 €
COMUNE DI ASTI	2.384.648,00 €
COMUNE DI BARDONECCHIA	112.654,57 €
COMUNE DI BROSSASCO	2.330,52 €
COMUNE DI CALAMANDRANA	2.599,00 €
COMUNE DI CALLIANO	1.235,00 €
COMUNE DI CASALE MONFERRATO	560.758,00 €
COMUNE DI CASTAGNOLE DELLE LANZE	1.430,00 €
COMUNE DI CASTELL'ALFERO	1.950,00 €
COMUNE DI CELLARENGO	12.650,00 €
COMUNE DI CHIVASSO	4.919,31 €
COMUNE DI COCCONATO	1.365,00 €
COMUNE DI CRODO	11.280,00 €
COMUNE DI DRUOGNO	138.747,60 €
COMUNE DI GIAVENO	14.565,87 €
COMUNE DI MANGO	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 NOVARA	62.706,76 €
COMUNE DI PARETO	10.000,00 €
COMUNE DI PIEDIMULERA	10.098,00 €
COMUNE DI RONSECCO	8.000,00 €
COMUNE DI SESTRIERE	4.613,24 €
COMUNE DI VARALLO	42.500,00 €
COMUNE DI VILLANOVA MONDOVI'	6.275,50 €
COMUNE PIEVE VERGONTE	12.745,00 €

Per quanto riguarda la gestione dei servizi di TPL si fornisce il dettaglio delle risorse impegnate per singola Unione Montana:

Trasferimenti ad Enti (Unioni)	643.874,32 €
UNIONE MONTANA ALTA LANGA	42.776,17 €
UNIONE MONTANA ALTA VALLE TANARO	6.650,00 €
UNIONE MONTANA ALTA OSSOLA	20.390,00 €
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 SUSÀ	8.567,68 €

c) Contributi agli investimenti ad altri soggetti : Euro 4.737.300,00 trattasi di Contributi agli investimenti a imprese per il piano degli investimenti del Trasporto Pubblico Locale su gomma in Piemonte, così suddivisi:

B) 12 c - Contributi Rinnovo parco autobus	4.737.300,00 €
AUTOLINEE GIACHINO SRL	208.500,00 €
GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	4.528.800,00 €

B 13) Personale: complessivi Euro 1.323.950,41, e comprende l'immissione in ruolo del personale della Città Metropolitana di Torino

B) 13 Personale	Impegnato 2020
Voci stipendiali corrisposte al personale a tempo indeterminato	948.870,26 €
Indennità ed altri compensi, esclusi i rimborsi spesa per missione, corrisposti al personale a tempo indeterminato	71.543,37 €
Straordinari per il personale a tempo indeterminato	3.023,51 €
Contributi obbligatori per il personale	243.638,84 €
Contributi per indennità di fine rapporto	29.467,96 €
Contributi per asili nido e strutture sportive, ricreative o di vacanza messe a disposizione dei lavoratori dipendenti e delle loro famiglie ed altre spese per il benessere del personale	3.000,00 €
Buoni pasto	24.406,47 €
Totale Trasferimenti correnti	1.323.950,41 €

B 14) Ammortamenti e svalutazioni

a), b) ammortamenti immobilizzazioni materiali ed immateriali: per Euro 15.625,21 di seguito dettagliati; sotto la descrizione di software autoprodotta rientra l'applicativo OTX.

B) 14 a Ammortamenti immateriali	Impegnato 2020
Ammortamento software autoprodotta	2.814,55 €
B) 14 b Ammortamenti materiali	Impegnato 2020
Ammortamento mobili ed arredi per l'ufficio	1.978,50 €
Ammortamento servere	2.106,94 €
Ammortamento postazioni di lavoro	5.220,75 €
Ammortamento dispositivi telefonia fissa e mobile	765,31 €
Ammortamento di hardware n.a.c.	2.739,16 €
Totale Ammortamenti materiali ed immateriali	15.625,21 €

d) Svalutazione crediti: Euro 20.933,59 per accantonamento al fondo svalutazione dei crediti pari al FCDE.

B) 14 d Svalutazione dei crediti	Impegnato 2020
Accantonamento a fondo svalutazione crediti per crediti verso clienti ed utenti	20.933,59 €
Totale Svalutazioni	20.933,59 €

B 16) Accantonamenti per altri rischi: Euro 7.136.157,77 tale voce si riferisce all'importo dei fondi cui alla Missione 20 della contabilità finanziaria e risulta valorizzata 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, trova corrispondenza nella voce dello Stato Patrimoniale Passivo B) Fondi per rischi e oneri-altri e coincide con la somma delle voci degli accantonamenti del risultato di amministrazione.

B) 16 Accantonamenti per altri rischi:	Impegnato 2020
Fondo accantonamento per passività potenziali	6.931.557,36 €
Altri accantonamenti	196.620,41 €
Totale Accantonamenti	7.128.177,77 €

B 18) Oneri diversi di gestione:

Euro 105.679,17 così suddivisi:

B) 18 Oneri diversi di gestione	Impegnato 2020
Imposta di registro e bollo	190,00 €
Tassa e/o tariffa di smaltimento rifiuti solidi urbani	4.452,00 €
Premi di assicurazione su beni mobili	665,00 €
Premi di assicurazione su beni immobili	530,00 €
Premi di assicurazione per responsabilità civile conto terzi	1.550,00 €
Altri premi di assicurazione contro i danni	7.088,40 €
Costi per rimborsi per spese di personale (comando, distacco, fuori	91.203,77 €
Totale Oneri diversi di gestione	105.679,17 €

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

E 24) Proventi ed oneri straordinari

b) Proventi da trasferimenti in conto capitale: risultano pari a zero in quanto nel corso del 2020 non sono stati effettuati accertamenti di risorse dalla Regione Piemonte per il finanziamento del piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma.

c) Sopravvenienze attive e insussistenze del passivo: Euro 1.011.082,94 di cui Euro 848.605,98 corrispondono alla dimensione delle economie di spesa al 31/12/2020 registrate anche a seguito del riaccertamento ordinario dei residui; tale posta non ha una corrispondenza finanziaria relativa ad accertamenti di competenza gestionali dell'anno a differenza della maggior parte delle componenti positive iscritte nel conto economico, ed Euro 101.924,33 sono relativi a chiusure relative ad esercizi precedenti.

E 25) Oneri straordinari

Gli oneri straordinari complessivamente pari a Euro 3.182.384,01 risultano così suddivisi:

E) 25 b Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo	Impegnato 2020
Arretrati per anni precedenti corrisposti al personale a tempo indeterminato	5.363,79 €
Insussistenze dell'attivo	3.177.020,22 €
Totale Accantonamenti	3.182.384,01 €

Le insussistenze dell'attivo sono pari a Euro 3.177.020,22, tale voce rappresenta le insussistenze dell'entrata al 31/12/2020, si tratta quindi di una posta di costo non corrispondente ad impegni di competenza. tale importo è comprensivo dell'insussistenza di Euro 3.145.261,43 relativo al contributo IVA trasporti per gli anni 2018 e 2019 a fronte dei pagamenti da parte del Ministero dell'Interno – Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali a favore dell'Agenzia del contributo pubblicati sul sito internet istituzionale Finanza Locale del Ministero dell'Interno,

Il risultato prima delle imposte è pari ad Euro 424.471,75, tale voce viene decurtata dal valore delle imposte.

E 26) Imposte:

Euro 85.690,49 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 338.761,26.

2.6.2.2. Analisi delle principali voci dello stato patrimoniale al
31/12/2020

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

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 31/12/2020 è pari a Euro 694,25 la percentuale di ammortamento applicata per il software è del 20%.

III 2. Altre immobilizzazioni materiali per un totale di Euro 18.929,56:

2.6 Macchine per ufficio e hardware: Euro 18.848,86, la percentuale di ammortamento applicata è del 25% per l'hardware e del 20% per macchine per ufficio;

2.7 Mobili e arredi: Euro 80,70, la percentuale di ammortamento applicata è del 10%

I valori sopra esposti indicano la consistenza finale al netto del fondo di ammortamento al 31/12/2020.

C) Attivo circolante

Il totale dell'attivo circolante è di Euro 240.193.861,93

II. Crediti:

ammontano a Euro 240.127.143,13 al netto del fondo svalutazione crediti, e sono relativi alla voce 2 a) Crediti verso amministrazioni pubbliche come di seguito dettagliato.

C) Il 2 a Crediti per trasferimenti e contributi verso amministrazioni pubbliche	
Crediti per Trasferimenti correnti da Ministeri	4.872.504,00 €
Crediti per Trasferimenti correnti da Regioni e Province autonome	229.635.305,77 €
Crediti per Trasferimenti correnti da Province	276.525,03 €
Crediti per Trasferimenti correnti da Comuni	4.063.789,98 €
Crediti per Trasferimenti correnti da Città Metropolitane e Roma Capitale	1.279.018,35 €
Totale Crediti verso amministrazioni pubbliche	240.127.143,13 €

4 c) Altri crediti verso altri: Euro 66.718,80

IV. Disponibilità liquide

1) Conto di tesoreria

1a) Istituto tesoriere Euro 7.350.051,86 corrispondenti alla consistenza al 31/12/2020 del fondo cassa.

STATO PATRIMONIALE PASSIVO AL 31/12/2020

PATRIMONIO NETTO

A) Fondo di dotazione Euro 1.450.000,00

AII) Riserve

a) da risultato economico di esercizi precedenti Euro 13.924.215,96

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

Voce	Saldo al 31/12/2019	Riparto risultato dell'esercizio 2019	Risultato dell'esercizio 2020	Saldo al 31/12/2020
Capitale Sociale/Fondo di dotazione	1.450.000,00			1.450.000,00
Risultati di esercizi precedenti				
Riserve derivanti da leggi obbligatorie	1.100.011,11			1.100.011,11
Avanzi (disavanzo) portati a nuovo	11.238.250,31	516.819,83		11.755.070,14
Riserve	1.069.134,71			1.069.134,71
Risultato di esercizio	516.819,83	-	338.781,26	338.781,26
Totale risultati esercizi precedenti	13.924.215,96			14.262.997,22
Totale patrimonio netto	15.374.215,96	-	338.781,26	15.712.997,22

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 31/12/2020.

2) Debiti verso fornitori:

Euro 191.693.522,62 pressoché totalmente riferiti alla gestione dei contratti di servizio inerenti il trasporto pubblico locale al 31/12/2020; la voce fatture da ricevere si riferisce alla contabilizzazione delle liquidazioni effettuate nel 2020 alla data del 23/3/2021 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	
Debiti vs fornitori	176.238.662,77 €
Fatture da ricevere	15.454.859,85 €
Totale Debiti verso fornitori	191.693.522,62 €

4) Debiti per trasferimenti e contributi

b) altre amministrazioni pubbliche: Euro 2.529.647,14 di cui Euro 2.398.674,21 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 Debiti per trasferimenti altre amministrazioni pubbliche	
Trasferimenti correnti a autorità amministrative indipendenti	- €
Trasferimenti correnti a Province	998.044,26 €
Trasferimenti correnti a Comuni	838.626,93 €
Trasferimenti correnti Città metropolitane e Roma capitale	- €
Trasferimenti correnti a Unioni di Comuni	126.025,39 €
Trasferimenti correnti a Comunità Montane	435.977,63 €
Trasferimenti correnti a altre Amministrazioni locali n.a.c.	- €
Totale Debiti per trasferimenti altre amministrazioni pubbliche	2.398.674,21 €

I debiti per Contributi agli investimenti a Comuni ammontano a Euro 131.378,81 e sono relativi al finanziamento programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate TPL.

e) altri soggetti: Euro 19.538.980,88 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.

5) Altri debiti

a) tributari: Euro 3.774.492,40 di cui Euro 3.721.418,21 inerenti debiti per scissione IVA da pagare nel mese di gennaio 2021.

D) 5 a Debiti tributari	
Debiti erario per versamento iva da split payment	3.721.418,21 €
Imposta regionale sulle attività produttive (Irap)	16.855,20 €
Ritenute erariali su redditi di lavoro dipendente	36.125,69 €
Ritenute erariali su redditi per collaborazioni professionali	- €
Altri debiti tributari	93,30 €
Totale Debiti tributari	3.774.492,40 €

b) verso istituti di previdenza e sicurezza sociale: Euro 68.254,79 e risultano così suddivisi:

D) 5 b Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	
Contributi obbligatori per il personale	48.363,33 €
Contributi per indennità di fine rapporto	5.287,82 €
Contributi per dipendente per conto terzi	14.603,64 €
Totale Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	68.254,79 €

c) altri: Euro 490.914,72 e risultano così suddivisi:

D) 5 d Altri	
Debiti per arretrati per anni precedenti corrisposti al personale a tempi indeterminato	5.363,79 €
Debiti per stipendi al personale a tempo indeterminato	47.433,41 €
Debiti per straordinario da corrispondere al personale a tempo indeterminato	345,46 €
Debiti per compensi per la produttività e altre indennità per il personale non dirigente a tempo indeterminato	28.204,19 €
Rimborso per viaggio e trasloco	7.528,68 €
Indennità di missione e di trasferta	790,67 €
Debiti per erogazione rimborsi agli organi istituzionali dell'amministrazione	5.322,68 €
Debiti verso creditori diversi per servizi finanziari	58,10 €
Debiti verso creditori diversi per altri servizi	334.492,99 €
Debiti verso collaboratori occasionali, continuativi ed altre forme di collaborazione	24.312,74 €
Debiti verso terzi per costi di personale comandato	37.062,01 €
Totale Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	490.914,72 €

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

B) **Fondi per rischi e oneri-altri** Euro 7.136.157,77 tale voce si riferisce all'importo dei fondi cui alla Missione 20 della contabilità finanziaria e risulta valorizzata 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, trova corrispondenza nella voce dello Stato Patrimoniale Passivo B) Fondi per rischi e oneri-altri e coincide con la somma delle voci degli accantonamenti del risultato di amministrazione.

E) RATEI E RISCONTI E CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI

Altri risconti passivi per Euro 6.626.550,27 a fronte di accertamenti effettuati il 31/12/2020 che non sono ancora maturati, ma che ha già avuto manifestazione finanziaria.

2.6.2.3. Ulteriori informazioni inerenti la gestione 2020

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 2020, 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.

Per quanto concerne l'attivo si evidenzia un incremento dei crediti per trasferimenti e contributi dovuto ai trasferimenti da Regione per COVID19, accertati a fine anno.

Per quanto concerne il passivo si evidenzia una diminuzione dei debiti verso fornitori conseguente all'elevato importo del fondo cassa iniziale in quanto le ultime riscossioni del 2019 sono state effettuate il 23-27-30 dicembre 2019.

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 DI 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 DI 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).

Il vincolo relativo alle spese di personale per l'esercizio 2020 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 rinominata in Agenzia della mobilità piemontese, ma in base alla legge regionale di riforma è costituita "per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale."

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 26 enti portando a 60 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. 8086 del 14/12/2018 la Regione Piemonte ha garantito, nelle more dell'approvazione del "Programma Triennale dei Servizi (PTS) di TPL 2019-2021" la copertura finanziaria dei servizi di trasporto per l'anno 2019. Tali somme sono comprensive delle spese di funzionamento dell'Agenzia

Con deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 2 del 2/4/2019 avente ad oggetto "Bilancio 2019-2021" le previsioni di competenza 2019 relative ai trasferimenti da parte della Regione Piemonte, da

destinare alle spese di funzionamento dell’Agenzia della mobilità 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.

Nel corso del 2020 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.

Inoltre, nel corso del 2020, l’Ente non ha utilizzato l’anticipazione di Tesoreria e non ha fornito garanzie principali o sussidiarie a favore di enti terzi o altri soggetti. Non si registrano variazioni significative delle principali voci dell’attivo e del passivo rispetto all’esercizio precedente.

PARAMETRI DI DEFICIT STRUTTURALE

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Piani e progetti

3.1. Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione

Con deliberazione n. 10 del 30/05/2016 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia della mobilità piemontese ha istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il Sistema potrà essere utilizzato dall’Agenzia e dagli Enti aderenti per la qualificazione degli operatori economici per l'aggiudicazione dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell’articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007.

L’iscrizione degli operatori al Sistema viene disposta con determinazione dirigenziale e l’elenco degli iscritti viene pubblicato, con aggiornamento continuo, sul sito dell’Agenzia nella Sezione Amministrazione trasparente all’indirizzo <http://mtm.torino.it/it/amministrazione-trasparente/bandi-di-gara-e-contratti/sistema-di-qualificazione-dei-concessionari-di-tpl/20170515-pubblicazione-elenco.pdf>.

L’elenco degli operatori iscritti Sistema di qualificazione attualmente pubblicato è aggiornato al 20/03/2020 e registra l’ultima iscrizione al sistema disposta con determinazione n. 161 del 20/03/2020.

3.1.1. Servizio Ferroviario Metropolitano

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

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

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



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



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



T4: Consultazione e confronto sulle condizioni minime di qualità dei servizi: sono descritti dall’Agenzia gli elementi di qualità del servizio, gli obiettivi minimi proposti, viene effettuata una fase di consultazione con gli OE per illustrare e condividere eventuali valori obiettivi migliorativi e/o ulteriori

rispetto a quelli proposti, nonché le modalità di rendicontazione e monitoraggio, vengono resi noti gli esiti delle consultazioni e la documentazione di riferimento per la presentazione dell'offerta;



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



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

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

Tabella 3 - elenco delle consultazioni

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

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

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

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

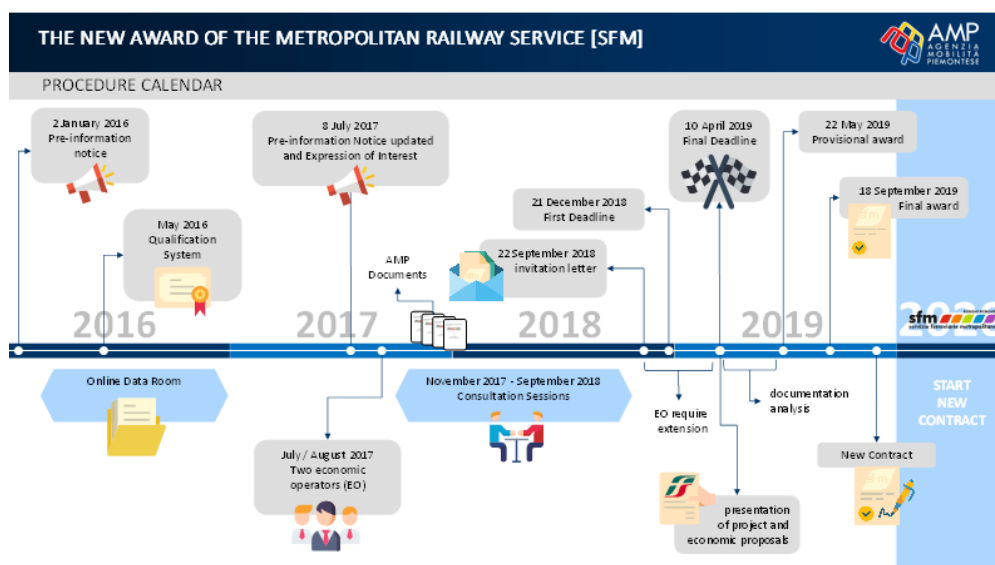


Figura 2 – calendario della procedura di affidamento SFM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Punteggio attribuito a proposta Trenitalia

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

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

PROPOSTA PER LA REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (COMPONENTE H)

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

PROPOSTA PER GLI INVESTIMENTI (Componente K)

- Proposta per gli investimenti: € 157.105.604,27;

PROPOSTA PER L'EROGAZIONE DEI SERVIZI PROGRAMMATI (Componente L)

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

PROPOSTA PER L'EROGAZIONE DEI SERVIZI AGGIUNTIVI (Componente M)

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

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

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

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

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

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

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



Successivamente con determinazione n. 524 del 18/09/2019, sono stati approvati i verbali della commissione giudicatrice della procedura di affidamento diretto del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano”, si è dato atto dell’avvenuta verifica relativa al possesso dei requisiti prescritti dichiarati in sede di domanda di partecipazione e dei contenuti dei Piani Economici Finanziari (PEF) allegati all’offerta presentata da Trenitalia S.p.A. e di aggiudicare definitivamente la concessione del servizio ferroviario SFM Torino - “bacino metropolitano” (CIG 763101619E) a TRENITALIA S.p.A. con sede in Piazza della Croce Rossa, 1, 00161 Roma – P. I.V.A. e C.F. 05403151003, per una durata di 15 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi € 1.941.368.657,90 oltre IVA di cui € 1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

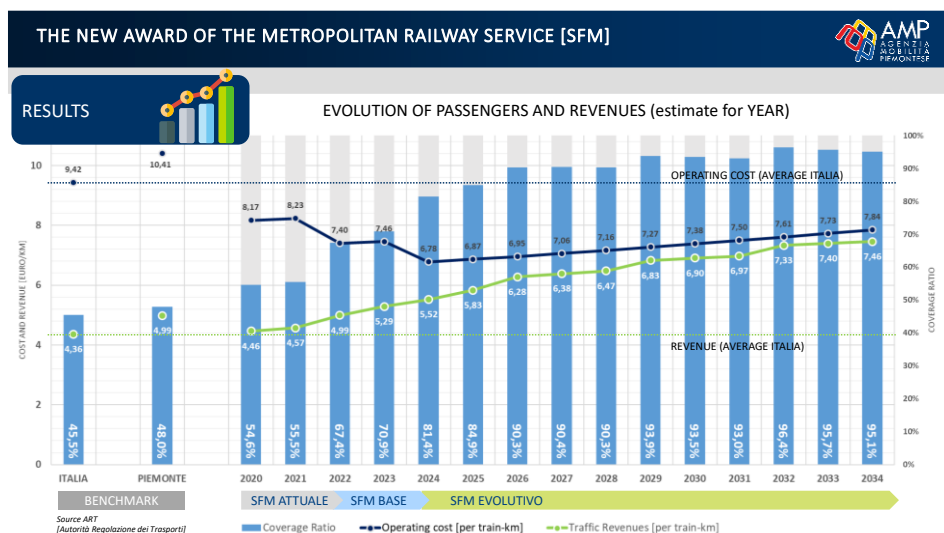


Figura 3 - evoluzione dei ricavi annui SFM

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

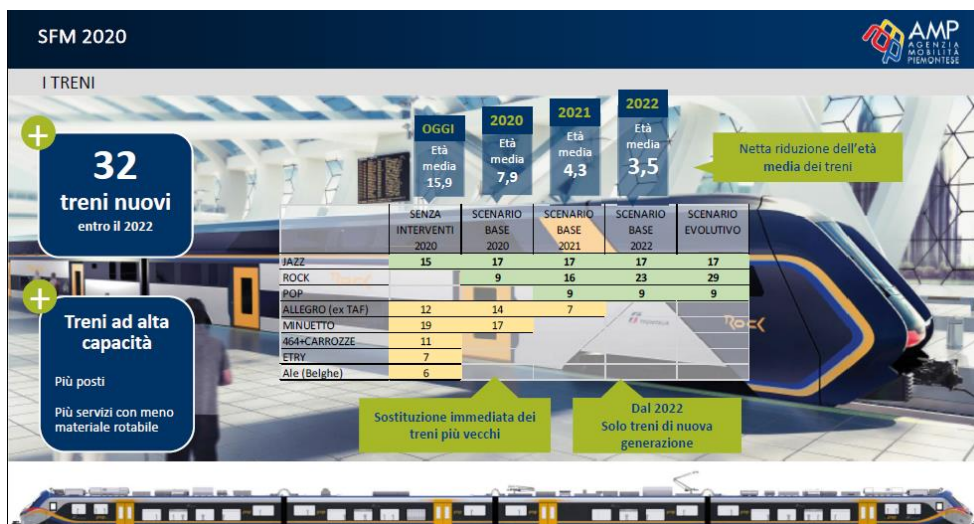


Figura 4 – SFM 2020

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

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

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

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

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

Nel corso del 2020 si è proceduto alla disamina delle questioni prodromiche alla stipula del contratto di servizio ed al passaggio del servizio delle linee sfm1 e sfmA; la stipula del CdS è avvenuta in data 10/10/2020.

Contratto di Servizio tra AMP e Trenitalia S.p.A.

N° Repertorio 236 del 9/10/2020

		REP. CONTR. 236 DEL 09/10/2020
CONTRATTO DI SERVIZIO		
CONCESSIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO		
PERIODO 1 gennaio 2021 – 31 dicembre 2025		
INDICE		
Articolo 1	Disposizioni e Allegati	11
Articolo 2	Dedizioni	13
Articolo 3	Objetto	17
Articolo 4	Periodo di validità	18
Articolo 5	Caratteristiche del servizio o programma di esecuzione	18
Articolo 6	Obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio	19
TITOLO I. Obblighi di servizio pubblico		
Capo I.	Obblighi di servizio pubblico (OSPP)	20
Articolo 7	Principi generali	20
Articolo 8	Descrizione degli obblighi	21
Capo II.	Obblighi di qualità	21
Articolo 9	Qualità e comfort	21
Articolo 10	Standard qualitativi minimi del servizio	21
Capo III.	Obblighi tariffari	29
Articolo 11	Obblighi relativi alle tariffe	29
Articolo 12	Criteri di ripartizione anomala delle tariffe	30
Articolo 13	Condizioni e modalità di ripartizione tariffaria (in presenza di negoziazione interspettabile per più servizi, interventi di TPI, affiancati a diverse modalità di trasporto su differenti ambiti territoriali)	30
1/5		

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all’obiettivo 1.IV - **Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici.**

3.1.2. Servizio Ferroviario Regionale

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

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

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

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

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

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

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

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

1. L'adozione di un programma di esercizio all'avvio dell'affidamento equivalente a quello illustrato nella Proposta di Trenitalia - revisione giugno 2018 integrato con gli ulteriori avanzamenti;
2. il recepimento dello schema di Contratto di Servizio e degli allegati trasmessi dall'Agenzia;
3. la compilazione di un PEF per una durata del Contratto di Servizio pari a 15 anni, utilizzando lo schema di conto-economico previsionale e relativo schema delle stime previsionali sui fattori della produzione, secondo la modulistica trasmessa dall'Agenzia;
4. il PEF dovrà essere comprensivo degli investimenti in materiale rotabile, da illustrare nella tipologia e nel cronoprogramma di immissione in servizio con un'apposita nota;
5. l'inserimento negli elaborati di cui ai precedenti numeri 3. e 4. di un valore delle compensazioni da Contratto di Servizio al 2019, anno di avvio dell'affidamento pari all'importo massimo di 110 M€ oneri fiscali esclusi.

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

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

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

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

Nel corso del 2020 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; a far data dal mese di gennaio 2020 è partito l'iter amministrativo con Trenitalia per addivenire ad uno schema contrattuale condiviso sia negli obblighi di servizio, sia sulla spesa a carico dell'Ente concedente nonché sul programma degli investimenti in nuovo materiale rotabile.

In ogni caso l'ammontare delle compensazioni per obblighi di servizio annue previste dalla Regione, pari a 110 M€ oltre iva, è stata comunicato all'Impresa sin dal termine dell'anno 2018, con nota prot. n.11642/2018 del 31/12/2018.

Parimenti è stato comunicato l'ammontare delle risorse ministeriali assegnate alla Regione Piemonte, pari a ca 100 M€ contro un cofinanziamento dell'Impresa del 40%, per acquisto di materiale ferroviario nuovo.

L'Agenzia ha esaminato la documentazione in successione inoltrata da Trenitalia circa l'asset di materiale rotabile in disponibilità e i costi di ammortamento inseriti nel conto economico di PEF. Tuttavia l'Agenzia non ha potuto condividere i piani dell'Azienda poiché da dette analisi sono emerse le considerazioni espresse nel seguito in forma sintetica:

- La verifica da parte dell'Agenzia circa il calcolo degli ammortamenti sul materiale rotabile è approssimata poiché l'Ente ha dovuto stimare il costo a nuovo delle diverse tipologie di veicoli in quanto non ha ricevuto elementi certi in tal senso.
- Il valore degli ammortamenti prevede una serie di ribaltamenti sul PEF del Contratto (per rotabili, impianti ed attrezzature non residenti in Piemonte) di cui non è certa la natura.
- Il valore delle manutenzioni incrementative capitalizzabili si discosta dalle previsioni dell'Agenzia.
- Si ritiene che la proposta di Trenitalia sull'asset da utilizzare per il servizio contempli l'utilizzo dell'intero parco nella disponibilità della Direzione Piemonte, incluse carrozze e locomotori il cui periodo di vita utile è stato ampiamente superato.

Dal calcolo del fabbisogno di materiale rotabile effettuato dall'Agenzia per ogni singola linea emerge una necessità di composizioni inferiore rispetto a quella prevista dall'Impresa che riduce conseguentemente il valore degli ammortamenti; la fattispecie era già stata evidenziata nel PRO – Piano raggiungimento degli obiettivi del Contratto – nel capitolo “efficientamento della flotta” non riscontrato da Trenitalia.

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all'obiettivo 1.IV - Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici.

3.1.2.1. 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.

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all'obiettivo 1.IV - Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici.

3.1.3. Servizi di navigazione sul lago d'Orta

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

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

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

- I. Indirizzi per la Proposta Progettuale
- II. Modalità di redazione del PEF
- III. File xls per la compilazione del PEF
- IV. Schema di Contratto
- V. Criteri di Valutazione.

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

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

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

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

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

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

Il servizio di navigazione è stato affidato con DD 30 del 22/01/2020, il contratto ha validità dal 31/01/2020 al 31/01/2026 (n. rep. 229).

3.1.4. Affidamento Servizi di TPL

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

La DGR 7-1782 del 31 luglio 2020, ha approvato il Programma Triennale dei Servizi 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 necessario definire una specifica analisi di contesto.

L'emergenza pandemica ha rallentato tale iter che si prevede sia avviato nel corso del 2021.

3.1.4.1. Bacino Metropolitanò di Torino

Nel 2019 si sono concluse le attività per l'affidamento tramite gara del Servizio Ferroviario Metropolitanò: 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 Metropolitanò di Torino) con potenziale collaborativo del SFM: è già stata avviata con il Consorzio Extra.TO un primo esame dei contenuti progettuali anche ai fini di un loro eventuale utilizzo nel quadro delle attività necessarie a garantire il riallineamento tra il valore della produzione erogata e le limitate risorse disponibili al suo finanziamento.

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

3.1.4.2. Bacino Sud

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

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

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

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

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

Conseguentemente sono stati avviati fin dal mese di novembre dell'anno 2018, interventi di riorganizzazione e miglioramento riguardanti l'ambito territoriale della Valle Maira, del Comune di

Alba, del Comune di Cuneo e da ultimo del Comune di Bra. Gli interventi sui servizi sono stati accompagnati dall'introduzione di sperimentazioni tariffarie e da campagne di comunicazione, oltre che dalla messa in esercizio di nuovi veicoli ad alimentazione elettrica ed ibrida per il contenimento delle emissioni.

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

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

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

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

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

Tabella 4 - investimenti bus

AUTOBUS	totale investimenti bus 2011-2015	totale investimenti bus 2016-2019	totale investimenti bus 2011-2019
Veicoli Nuovi immatricolati	70	72	142
Investimento a valore storico	12.690.890,39	14.371.860,00	27.062.750,39
Contributo	6.029.057,83	4.096.888,05	10.125.945,88

Investimento netto non rivalutato	6.661.832,56	10.274.971,95	16.936.804,51
Valore residuo al 31.12.19	3.385.574,65	8.505.980,23	11.891.554,88
Incidenza sull'investimento netto non rivalutato	51%	83%	70%

Tabella 5 - investimenti Bip

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

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

- gli investimenti nel piano autobus sono stati attuati e che la conseguente immissione in linea dei nuovi autobus con l'immediata sostituzione della quota di parco autobus più obsoleta ha garantito la presenza in servizio di autobus con livelli di emissioni conformi alle normative europee aumentando contemporaneamente i livelli di confortevolezza per i viaggiatori.
- gli investimenti relativi al BIP sono stati attuati al fine di garantire la copertura del sistema di bigliettazione elettronica, sull'intera rete del bacino in sede di integrazione tariffaria ed interoperabilità tra diversi sistemi; inoltre è stata data priorità ad interventi finalizzati alla semplificazione della bigliettazione e tariffazione ed alla integrazione tramite l'avvio delle sperimentazioni proposte dalla Regione Piemonte; il sistema è stato mantenuto in efficienza con un investimento inferiore a quanto preventivato.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.4.3. Bacino Sud-Est

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

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

Con determinazione dell'Agenzia n. 98 del 6 marzo 2017 si è proceduto alla pubblicazione dell'avviso, ai sensi dell'art. 7 comma 2 del regolamento CE 1370/2007, avvenuta su GU/S del 11/03/2017 avviso 2017/S 050-092722 per l'affidamento tramite procedura aperta dei servizi di trasporto pubblico locale

nel Bacino Sud-Est della Regione Piemonte; tale ambito di servizi comprende i servizi ferroviari delle linee Casale - Alessandria e Asti - Acqui Terme.

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

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

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

Nel frattempo è 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.

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;

introduzione di un organismo paritetico per la gestione del contratto di servizio.

3.1.4.4. Bacino Nord-Est

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

Le attività esposte nei paragrafi precedenti sono previste nel PEG 2020 all'obiettivo 1.IV - Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici.

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

3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

- 1) Un'ampia disamina della nuova normativa emanata dal Parlamento, dal Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, dalla Regione Piemonte e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di
 - Bacini di Mobilità ed Ambiti di Servizio Pubblico
 - Aree metropolitane ed Aree a domanda debole
 - Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico
 - Affidamento dei servizi e definizione dei lotti di gara
 - Definizione dei bandi di gara
 - Obblighi di informazione

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

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

Tabella 6 - ripartizione storica delle risorse tra i Bacini

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

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

3) La ricognizione a livello di Bacino di

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

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

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

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

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

Faceva inoltre presente che:

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

In questa ultima versione

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

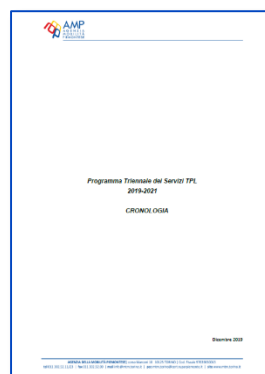
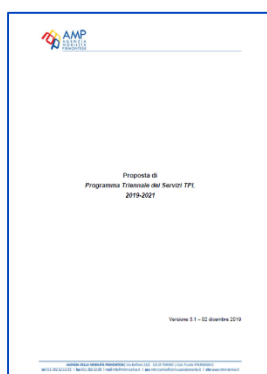
Con lettera prot. n. 12197/2019 del 06 dicembre 2019 l’Agenzia comunicava al competente Assessore della Regione Piemonte l’acquisizione dell’Intesa sulla proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 di cui all’art. 4 comma 5 della legge regionale 1 del 4 gennaio 2000, avvenuta nel corso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

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

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

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

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



Con DGR. 7-1782 del 31 luglio 2020 la Regione Piemonte ha concluso l’iter di approvazione del Programma Triennale dei Servizi 2019-2021.

Con la citata Deliberazione la Regione Piemonte, confermando il finanziamento annuo di 535 milioni di Euro, prende atto della decisione dell’Assemblea dell’AMP n. 2 del 27/03/2018, e delle sentenze n.

258/2018 e n. 332/2018 del 8 gennaio 2019 del TAR, e stabilisce che i 10 M€, che il precedente PTS 2016-2018 riservava per il 2018 ad alimentare un sistema premiale i cui criteri di assegnazione erano definiti all'interno del paragrafo 5.2 dello stesso PTS, sono ripartiti, anche per il 2018, sulla base storica complessiva stabilita per il 2016 e 2017, anziché in applicazione del suddetto 5.2; la Regione sottolinea come il PTS preveda l'introduzione di una nuova tariffa integrata, multi-operatore e senza alcun vincolo di destinazione nello spirito del pay-per-use.

Inoltre la Regione prende atto delle modifiche allo scenario di riferimento generate dalla pandemia legata al Covid-19, e, anche sulla base dei pareri acquisiti nel confronto con le autonomie locali (ai sensi della L.R. 1/2000 e s.m.i. art. 4, comma 6 e comma 7), in attesa di giungere ad una nuova "normalità" sospende gli obiettivi previsti dal capitolo 4 del Programma Triennale dei Servizi. A tal fine richiama inoltre la normativa emergenziale di riferimento per il TPL ed in particolare il D.L. 18/2020 "Cura Italia", convertito con legge del 24 aprile 2020, n. 27, che, all'art. 92, comma 4 ter prevede 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; 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.

Tale norma è stata sottoposta all'esame della Commissione Europea che con nota del 1 luglio 2020 – dei capi unità della DIREZIONE GENERALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI - Direzione A - Coordinamento delle politiche A.4- Questioni giuridiche e applicazione e della DIREZIONE GENERALE DELLA CONCORRENZA Direzione F - Mercati e casi V: Trasporti, poste e altri servizi F.3- Aiuti di Stato posta e altri servizi – ha comunicato che "le misure disposte dall'Italia si inquadrano nel Regolamento (EC) No 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.

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all'obiettivo 1.V - Programma Triennale dei Servizi e Programma degli investimenti

3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari

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

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

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

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

SFR Piemonte		SAVIGLIANO-SALUZZO																		www.sfrpiemonte.it
ORARIO GIORNI FERALI LUNEDI-VENERDI																				
km	generazione	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	
numero treno/linea bus	periodicità	20141	20143	20145	20147	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	20161	20155	20157	20158	97
note	note	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS
sfm7 da Torino	a	5:47	6:47	7:29	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47		
RV da Torino	a	6:02	7:02	8:02	9:02	11:02			13:02			14:02	16:02	17:02	18:02	19:02	21:02			
0 Savigliano	p	6:08	7:08	8:08	9:08	9:55	11:08	11:55	13:08	13:55	14:55	16:08	17:08	18:08	19:08	19:55	21:08			
Monasterolo	p					10:03		12:03		14:03	15:03						20:03			
Scarnafigi	p					10:10		12:10		14:10	15:10						20:10			
14 Saluzzo	a	6:22	7:22	8:22	9:22	10:20	11:27	12:20	13:27	14:14	14:20	15:20	16:22	17:22	18:22	19:22	20:20	21:27		
km	generazione	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
numero treno/linea bus	periodicità	20140	97	20142	20144	20146	97	97	97	97	97	97	97	97	97	20160	20154	20156	20158	97
note	note	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS
0 Saluzzo	p	6:32	6:50	7:32	8:32	9:32	10:20	11:27	12:20	13:10	13:27	13:50	14:20	15:20	16:32	17:32	18:32	19:32	20:20	
Scarnafigi	p		7:00				10:30		12:30	13:20		14:00	14:30	15:30					20:30	
Monasterolo	p		7:07				10:37		12:37	13:27		14:07	14:37	15:37					20:37	
14 Savigliano	a	6:46	7:15	7:46	8:46	9:46	10:45	11:46	12:45	13:35	13:46	14:15	14:45	15:45	16:46	17:46	18:46	19:46	20:45	
RV per Torino	p	6:52	7:22	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52		
sfm7 per Torino	p	7:10		8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10		

LEGENDA

R Treni R Saluzzo-Savigliano
 bus linea 97

PERIODICITÀ

FERS Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al venerdì

NOTE

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

GIORNI SCOLASTICI 2018/2019

Le scuole aprono il 10/9/2018. Oltre che nei giorni festivi, le scuole sono chiuse:
 dal 24/12/2018 al 6/1/2019 (Natale); dal 2/3 al 6/3/2019 (Carnevale)
 dal 18/4 al 25/4/2019 (Pasqua), dal 9/06 al 8/9/2019 (vacanze estive)

Figura 5 - Orario R Saluzzo-Savigliano

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

sfm4: inserimento a sistema della fermata di Pocapaglia

A seguito delle esigenze emerse dal territorio, degli studi effettuati e degli incontri avvenuti con le amministrazioni locali tra febbraio e dicembre 2018, in accordo con RFI e Trenitalia si è provveduto a modificare l’orario della linea sfm4 nella tratta tra Bra e Alba inserendo a sistema la fermata di Pocapaglia. In precedenza la fermata di Pocapaglia era servita da due soli treni per gli studenti diretti ad Alba (alle 7.14 per Alba a alle 14.23 da Alba). A partire dal cambio orario di domenica 9 giugno è introdotta in via sperimentale l’alternanza tra le fermate di Pocapaglia e Monticello d’Alba nei giorni feriali. I treni in partenza da Torino Stura e da Alba alle ore pari fermano a Pocapaglia, i treni in partenza alle ore dispari fermano a Monticello (in questo modo si ha in entrambe le fermate un servizio biorario). Contestualmente con queste modifiche è stata programmata la soppressione del treno spot 4366 (Bra 7.08 – Alba 7.34), inizialmente prevista per metà 2019 è stata successivamente rimandata a giugno 2020.

sfm4, sfm7 e sfmB: modifiche al servizio festivo

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

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

Studi specifici su SFM e SFR

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

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

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

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

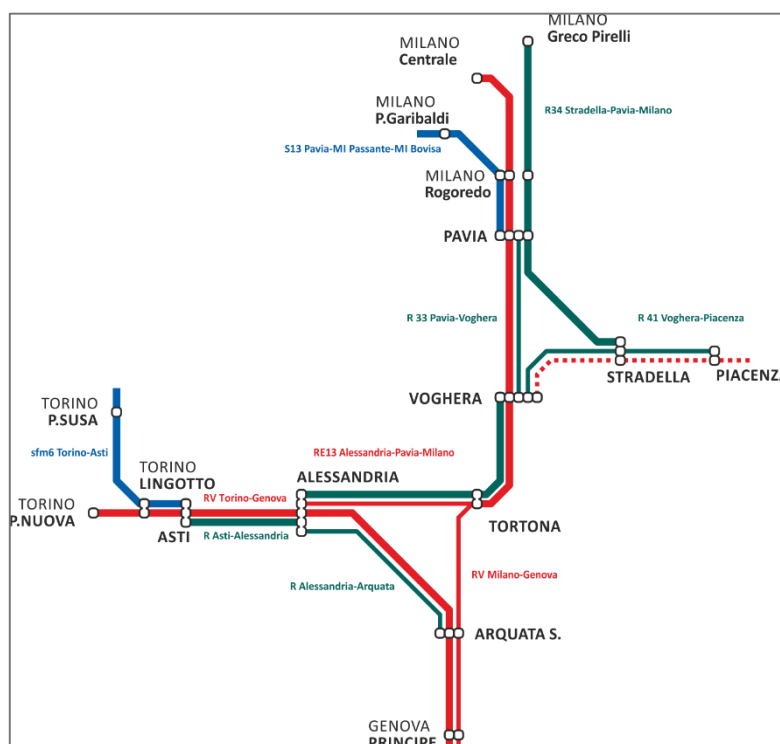


Figura 6 - Asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano) Schema del servizio attuale (in rosso) i servizi regionali diretti (RV e RE), In verde i servizi regionali, in blu i servizi suburbani/metropolitani)

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

Linee ferroviarie sospese

Per quanto riguarda le linee attualmente sospese, nel corso dell'anno sono proseguiti gli studi in vista di un possibile ripristino del servizio ferroviario regionale su tali tratte. Il quadro generale e le schede di dettaglio sono stati completati con l'analisi della linea Cuneo-Mondovì. Per tale linea sono stati realizzati due scenari di ripristino del servizio, uno caratterizzato da un servizio biorario esteso nell'arco della giornata e uno da un servizio orario concentrato nelle ore di punta.

- 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.

Per quanto riguarda la linea Pinerolo-Torre Pellice, nel corso della procedura di affidamento dell'SFM l'Agenzia aveva indicato la riattivazione della linea come possibile ambito di miglioramento in quanto "completamento o estensione del servizio sfm2 prevedendo un servizio ferroviario essenziale, contemperando contestualmente le esigenze di domanda e le esigenze gestionali legate all'apertura e al mantenimento in esercizio della linea ferroviaria". Nella propria offerta, Trenitalia ha previsto la riattivazione dei servizi ferroviari da Pinerolo a Torre Pellice con un treno ogni due ore per un totale di 14 treni/giorno, con treni in coincidenza con i servizi della linea sfm2 Pinerolo-Chivasso.

Tale previsione ha stimolato un dibattito sul territorio sul futuro della infrastruttura, con diverse opzioni progettuali. In particolare l'Unione Montana del Pinerolese e il Comune di Pinerolo hanno commissionato al Politecnico di Torino uno studio di utilizzo alternativo del sedime con un uso misto ciclabile/tpl su gomma (eventualmente alimentati ad idrogeno).

Nel corso delle interlocuzioni con il territorio l’Agenzia si è resa disponibile a fornire dati e informazioni che potessero aiutare la progettualità. Ha inoltre avuto modo di specificare come gli scenari previsti nell’offerta, recepiti nel Contratto di Servizio, non sono vincolanti e costituiscono il quadro di riferimento su cui impostare l’evoluzione del servizio. Infatti AMP può richiedere variazioni sul Programma di Esercizio, cioè sulla definizione degli orari e della periodicità dei treni. L’Operatore Economico (Trenitalia) è tenuto a recepire le variazioni richieste, fatta salva la capacità della rete e la disponibilità di tracce, previa verifica congiunta tecnica ed economica. Come previsto dal Contratto di Servizio, sulla base del Programma di Esercizio approvato per l’anno di competenza viene determinata e calcolata annualmente la compensazione complessiva. È evidente che in alcuni casi le possibilità e le tempistiche di attivazione dei servizi possono dipendere dalla disponibilità dell’infrastruttura. Nel caso della Pinerolo-Torre Pellice RFI ha stimato di dover effettuare interventi, principalmente sull’armamento e sugli impianti di sicurezza, per circa 12,5 milioni di euro.

Per quanto riguarda la linea Casale-Mortara, la riattivazione del servizio concordata tra Regione Piemonte e Regione Lombardia non si è realizzata per la carenza di materiale rotabile a trazione termica sia da parte di Trenitalia che di Trenord. Durante gli eventi alluvionali del 3 ottobre 2020, l’esonazione del Sesia ha causato inoltre danni al sedime ferroviario della linea Casale-Mortara all’altezza del comune di Terranova. RFI ha ipotizzato costi di ripristino per 1,7 milioni di euro e un possibile ripristino della linea per settembre 2021. Attualmente, anche a causa della emergenza Covid-19, permangono difficoltà nel reperimento delle risorse necessarie per finanziare il servizio, del materiale rotabile (Trenord ha incorso una fornitura di nuovo materiale termico, ma che dovrà utilizzare prioritariamente su altre linee) e anche del personale.

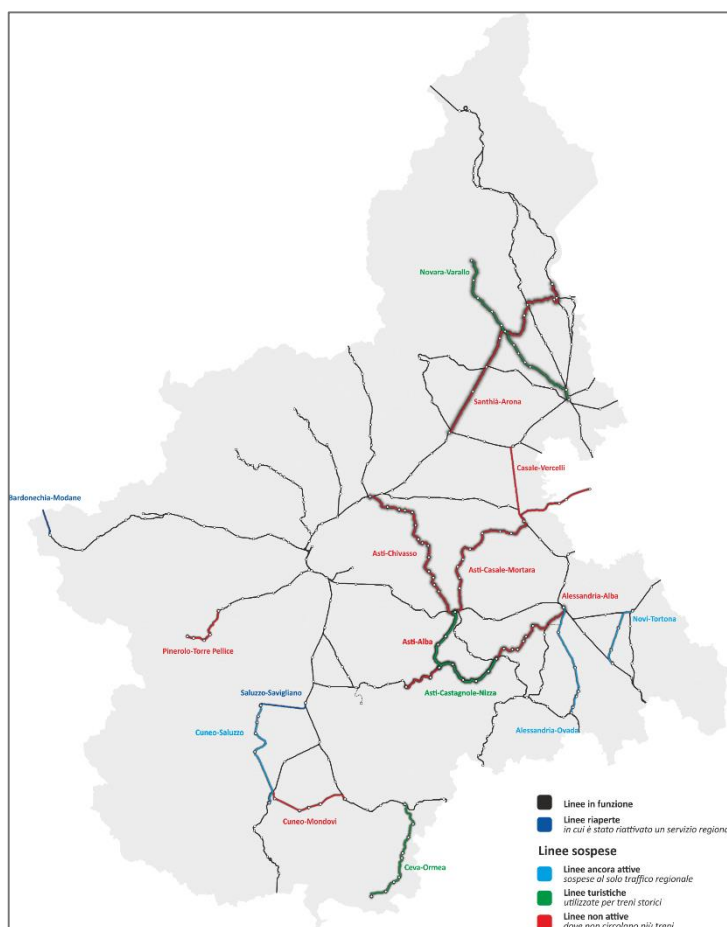


Figura 7 - Mappa delle linee sospese

Per quanto riguarda la linea Alessandria-Ovada a inizio 2020 era iniziato una interlocuzione con un operatore economico interessato a riattivare il servizio (vedi paragrafo 2.2 Affidamento dei servizi di

TPL in Regione Piemonte). La successiva epidemia e la conseguente modifica degli scenari economici ha attualmente interrotto il percorso progettuale.

L'emergere della pandemia di Covid-19 e la conseguente drastica riduzione del numero di viaggiatori non ha solo temporaneamente ridotto le possibilità di ripristino delle linee sospese ma ha anche portato all'interruzione del servizio sulla linea Savigliano-Saluzzo (che a novembre 2019 portava nei giorni feriali 481 passeggeri su 16 corse) e sulla tratta Bra-Cavallermaggiore (che a novembre 2019 portava nei giorni feriali 731 passeggeri su 30 corse). Su tali linee sono attualmente programmati dei servizi bus.

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

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

<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 prevista per fine 2021. Nel corso del 2019 è stato inoltre sviluppato lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta centrale della Linea 2, lungo un tracciato che si sviluppa da nord-est a sud-ovest, tra la Stazione Rebaudengo Fossata e Mirafiori con i relativi prolungamenti nord-est, nel Comune di San Mauro, e sud-ovest, nei Comuni di Beinasco, Orbassano e Rivalta, con i relativi depositi.

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

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

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

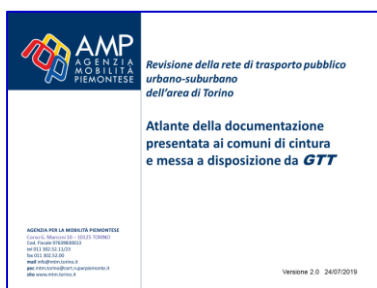


Per quanto concerne la rete automobilistica della città di Torino si è lavorato sulla revisione della rete, in coerenza con quanto previsto dal piano industriale predisposto da GTT, ed oggetto di specifica intesa nel corso del 2018.

Le linee di azione, già individuate riguardano:

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

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



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

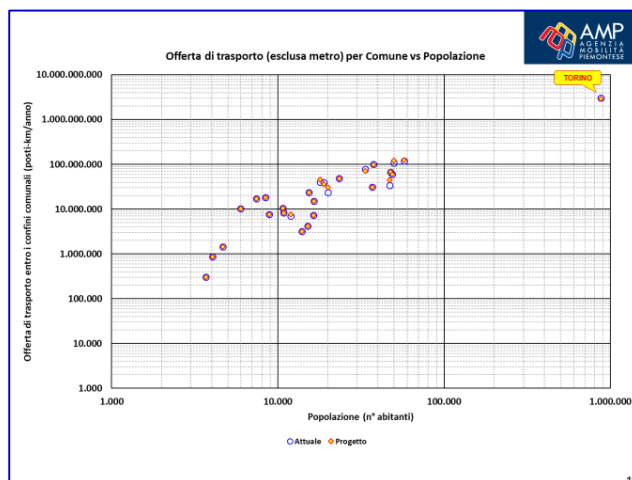
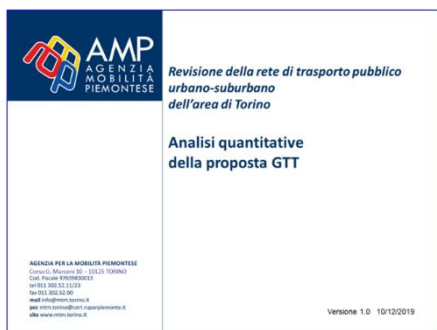
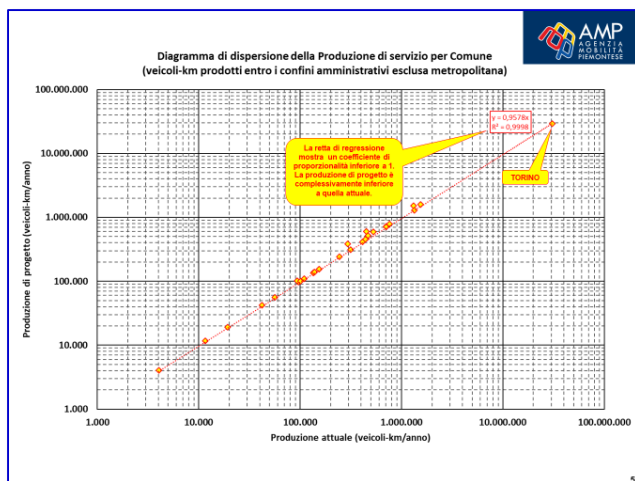


Figura 8 – analisi qualitative dell’offerta GTT



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

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

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

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


Presentazione “BUS-SFM XL”



3.2.3.1. 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.:



Progetto di Fattibilità della linea 2 della metropolitana di Torino
Prime analisi e verifiche

WORK IN PROGRESS

VERSIONE: 0.1
DATA: 30/04/2020

➔

Confronto costo delle configurazioni

Pescarito - Porta Nuova Opzione B		Y a Porta Nuova	
Opere Civili e impianti non di sistema		Opere Civili e impianti non di sistema	
	costo totale (€)		costo totale (€)
Stazioni (n° 11)	428.247.333	Stazioni (n° 15)	504.708.043
Gallerie di linea	265.882.994	Gallerie di linea	360.642.022
Gallerie di collegamento linea-deposito	49.451.524	Gallerie di collegamento linea-deposito	49.451.524
Manufatti di linea	59.020.096	Manufatti di linea	96.966.328
Parcheggi di interscambio (n° 1)	8.130.825	Parcheggi di interscambio (n° 1)	3.130.825
Depositi-Officina (n° 1)	46.815.239	Depositi-Officina (n° 1)	46.815.239
Opere di presidio e monitoraggio	33.668.789	Opere di presidio e monitoraggio	39.508.234
Risoluzione interferenze sottoservizi	25.506.851	Risoluzione interferenze sottoservizi	31.508.839
Monitoraggi ambientali	914.894	Monitoraggi ambientali	1.130.845
Opere a verde e alberate	282.198	Opere a verde e alberate	352.028
Mitigazione ambientale	614.386	Mitigazione ambientale	786.415
Totale Opere Civili e impianti non di sistema	891.535.286	Totale Opere Civili e impianti non di sistema	1.094.977.324
Sistema		Sistema	
	costo totale (€)		costo totale (€)
Armamento in linea (km 22)	39.000.000	Armamento in linea (km 26,5)	51.675.000
Armamento in deposito (km 10)	9.750.000	Armamento in deposito (km 10)	9.750.000
Trazione elettrica in linea (km 20)	57.600.000	Trazione elettrica in linea (km 24,5)	76.320.000
Trazione elettrica in deposito (km 10)	7.800.000	Trazione elettrica in deposito (km 10)	7.800.000
Segnalamento (apparecchi di terra e PCC)	75.560.000	Segnalamento (apparecchi di terra e PCC)	75.560.000
Telecomunicazioni (apparecchi di terra e PCC)	64.960.000	Telecomunicazioni (apparecchi di terra e PCC)	64.960.000
SCADA	9.900.000	SCADA	9.900.000
Bigliettazione	16.000.000	Bigliettazione	16.000.000
Materiale rotabile (n° 23 composizioni)	149.500.000	Materiale rotabile (n° 26 composizioni)	169.000.000
Materiale rotabile (apparecchi segnalam. e telecom.)	17.480.000	Materiale rotabile (apparecchi segnalam. e telecom.)	19.760.000
Porte di Binchiva (n. 11 stazioni)	26.268.000	Porte di Binchiva (n. 15 stazioni)	39.820.000
Totale	475.838.000	Totale	536.545.000
Oneri di sicurezza	96.200.349	Oneri di sicurezza	112.612.627
IMPORTO TOTALE	1.461.553.635	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).

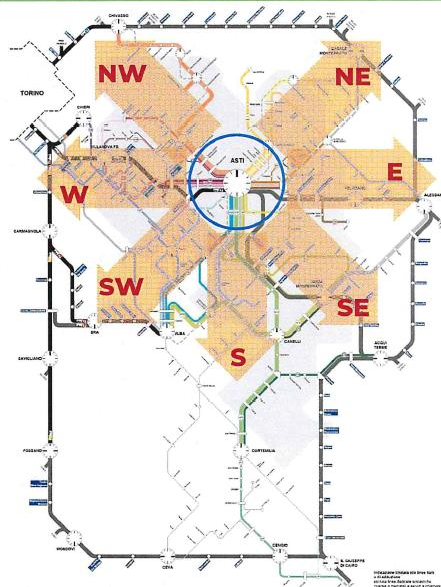
3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est

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.

LO STUDIO DI RIORDINO DEL BACINO DI ASTI

La riorganizzazione della rete è stata sviluppata per **quadranti**, corrispondenti ad altrettante radiali di accesso alla città di Asti

- **Nord-Ovest** (Montechiaro-Castelnuovo-Chivasso)
- **Ovest** (San Damiano-Villanova-Torino)
- **Sud-Ovest** (Costigliole-Alba)
- **Sud** (Canelli-Cortemilia)
- **Sud-Est** (Nizza M.to-Acqui)
- **Est** (Alessandria)
- **Nord-Est** (Moncalvo-Casale)



SCENARIO ATTUALE → PROPOSTA RIORDINO → SCENARIO FUTURO

MIETA srl
via Nazario, 15
20090 MONZA
info@metastanimg.it
www.metastanimg.it

STUDIO DI RIORDINO DELLA RETE TPL EXTRAURBANA PROVINCIALE – FASE DI ATTUAZIONE
Ing. Andrea Debernardi – Dott. Fabrizio Vecchiotti – Ing. Francesca Traina Melega

Figura 9 - Studio di riordino del Bacino di Asti

La situazione di emergenza ha rallentato tale fase di lavoro che si prevede sarà sviluppata nel corso del 2021.

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

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

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

L'Agenzia in collaborazione con Citec Italia srl, nell'ambito del progetto europeo TVA ha condotto un'analisi della domanda e offerta nell'Ossola con lo scopo di proporre una revisione della rete oggi esistente tra Verbania, Domodossola e le valli attigue. Le risultanze dello studio sono state condivise con gli operatori del trasporto pubblico e con gli Enti territorialmente interessati. Si sono avanzate le prime ipotesi di rimodulazione degli orari e di miglioramento delle coincidenze gomma – ferro.

Tale analisi sarà la base per la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale della provincia

3.2.6. Sistemi di intermodalità

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

- proseguimento delle azioni di promozione e monitoraggio della mobilità ciclabile all'interno del progetto ViVO finanziato dal Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola casa-lavoro (c.d. "Collegato ambientale"). Il ruolo dell'Agenzia nell'ambito del progetto è di

supporto tecnico al Patto Territoriale Zona Ovest e al Comune di Collegno. In particolare la struttura dell’Agenzia monitora l’uso delle biciclette pieghevoli in combinazione con l’uso del trasporto pubblico, delle biciclette elettriche e delle biciclette muscolari acquistate attraverso la concessione di un contributo per l’acquisto. Il monitoraggio degli spostamenti permette di individuare le origini e destinazioni più frequenti ed evidenziare le criticità dell’offerta infrastrutturale e dei servizi. Ad oggi sono state raccolti dati su 5.242 spostamenti con biciclette pieghevoli, 3.346 spostamenti con biciclette elettriche, 2.000 spostamenti con biciclette tradizionali per un totale di 823 ciclisti monitorati ed intervistati e 289.728 km/annui sottratti all’uso di mezzi motorizzati.



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

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all’obiettivo **1.II - Sviluppo intermodalità e promozione mobilità sostenibile**.

3.2.7. 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 2020 erano in programma attività di sperimentazione che sono state rallentate a causa dell’emergenza Covid-19, nel secondo semestre sono state condotte le attività di accompagnamento alla progettazione delle sperimentazioni nei singoli comuni.
- **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 2020 è stata conclusa l’analisi della domanda di mobilità delle valli dell’Ossola. Sono state individuate le possibili migliorie di interconnessione treno / gomma.

- **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. Nel corso del 2020 cessata l’emergenza Covid-19 è stata realizzata un’indagine della mobilità sui territori di progetto italiani, ricorrendo a interviste con tecnica CAPI (telefoniche).
- **Cuore dinamico** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l’obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull’offerta e sui comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano la Valle di Susa e la Val Chisone. L’Agenzia è coinvolta nel progetto come soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino, con la quale ha sottoscritto nel mese di settembre apposita convenzione di collaborazione. Nel corso del 2020 cessata l’emergenza Covid-19 è stata realizzata un’indagine della mobilità sui territori di progetto italiani, ricorrendo a interviste con tecnica CAPI (telefoniche).
- **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.

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all’obiettivo **1.II - Sviluppo intermodalità e promozione mobilità sostenibile**.

4. Servizi e contratti

L'Agenzia gestisce 27 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.

4.1. La gestione dei contratti ferroviari

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

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

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

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

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

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

2. **Per i servizi eserciti da Trenitalia S.p.A.** il Contratto di riferimento per il 2019 è l' "Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020", sottoscritto dalle Parti il 29/09/2017 e rubricato dall'Agenzia al rep. N. 206 del 29/09/2017.
3. **Per quanto concerne i servizi ferroviari frontalieri fra Domodossola e Iselle** eserciti dalla Società BLS AG a far data dal 11/12/2016 l'Atto di riferimento è il Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario Domodossola – Iselle 2017/2022 CIG 674581242A, rubricato al Rep.Cont. 208 del 05/01/2018.

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

- 1^ fase: 1^ semestre 2017: ripetizione del servizio in vigore fino al 11/12/2016;
- 2^ fase: 2^ semestre 2017: servizio a cadenzamento bi-orario;
- 3^ fase: periodo 2018 - 2021: servizio a cadenzamento bi-orario;
- 4^ fase: anno 2022: servizio a cadenzamento orario.

4.1.1. Contratto di Servizio con Trenitalia

In data 29/09/2017 è stato sottoscritto con Trenitalia S.p.A. 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.

L'art. 3 del Contratto prevede una durata di quattro anni, dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020; nondimeno al comma 2 è stabilito che il perimetro dei servizi ferroviari oggetto del contratto può subire modifiche in relazione al completamento delle procedure di affidamento da parte dell'Agenzia.

Nell'esercizio della clausola di cui al comma 2 l'Agenzia:

A. con specifico riguardo al servizio ferroviario metropolitano SFM, in data 18/09/2019 l'Agenzia ha concluso il procedimento di affidamento della concessione avviato il 02/01/2016 con pubblicazione sulla GUUE S1 62-2016-IT dell'Avviso di pre-informazione della procedura di affidamento diretto del contratto dei servizi di trasporto ferroviario afferenti al lotto 1 SFM Torino: “bacino metropolitano”.

B. con riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci, con nota prot. n. 11642/2018 del 31/12/2018 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, ai fini della successiva stipula di un nuovo Contratto di servizio di lunga durata con decorrenza 2019;

In particolare:

A. In esito all'avviso hanno manifestato interesse a partecipare alla procedura il Consorzio Stabile RAIL.TO (fra Arriva Italia Rail e GTT) e Trenitalia S.p.A. ma solo quest'ultima ha presentato una offerta il 10/04/2019, dopo successive proroghe richieste da entrambi gli operatori che hanno differito dal precedente 21/12/2018 il termine di presentazione delle offerte.

Infatti, con determinazione n. 524 del 18/09/2019, 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.

Con nota prot. n. 9308/2019 del 25/09/2019 l'Agenzia ha comunicato a Trenitalia S.p.A. l'aggiudicazione definitiva della concessione del servizio ferroviario SFM Torino – “bacino metropolitano” (CIG 763101619E), l'approvazione del testo definitivo del Contratto e dei relativi allegati che regolano la concessione e la data di stipulazione per il 30/10/2019, fatta salva la costituzione delle garanzie definitive previste nel procedimento di affidamento della concessione medesima, al fine di avviare il servizio in data 08/12/2019.

Viceversa in data 16/10/2019, la Divisione Passeggeri di Trenitalia S.p.A. ha informato l'Agenzia di non poter accettare gli allegati alla nota prot. 9308/2019 del 25/09/2019 sia a causa “della facoltà di scioglimento anticipato del rapporto contrattuale che sarebbe dovuta essere esercitata almeno con un anno di anticipo”, sia per “le articolate procedure relative al personale e al materiale rotabile della Società GTT e l'acquisizione della estensione del Certificato di Sicurezza” richiedendo altresì il posticipo della decorrenza contrattuale al cambio orario di dicembre 2020.

Pertanto, nelle more dell'acquisizione delle necessarie garanzie da parte di Trenitalia S.p.A. e del completamento delle procedure di subentro, ritenuto che le articolate procedure relative al personale e al materiale rotabile debbano trovare soluzione in breve tempo, l'Agenzia ha adottato un provvedimento di emergenza ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, riguardante

l'imposizione degli obblighi di servizio con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario metropolitano, per l'anno 2020 nelle more della stipulazione del previsto CDS di cui alla D.D. 548 del 24/09/18, inviata a Trenitalia S.p.A. in allegato alla nota prot. n. 9308/2019 del 25/09/2019. Nel contempo l'Agenzia ha impegnato provvisoriamente a favore di Trenitalia risorse pari a 63,6 M€.

Parallelamente, fin dall'avvio dell'anno 2020, Trenitalia ha:

- Incontrato più volte i rappresentanti di GTT al fine di acquisire informazioni sul personale del servizio ferroviario che dovrà essere acquisito, in virtù della clausola di salvaguardia prevista nel Contratto di servizio, in tempo utile per l'avvio del servizio SFM secondo il piano di trasferimento predisposto dal gestore uscente;
- attivato la formazione teorica e pratica e di rilascio dei certificati di avvenuta formazione presso GTT agli "esaminatori capostipiti" che, a loro volta, formeranno il personale viaggiante per l'esercizio sulle nuove linee (settori Condotta ed Accompagnamento treni);
- effettuato una serie di sopralluoghi dei rotabili in uso sulle linee Sfm1 e SfmA, presso i rispettivi depositi di manutenzione di Rivarolo e Ciriè, le corse di conoscenza linee e treni straordinari, non in servizio commerciale viaggiatori, per scopi di formazione/addestramento del personale;
- aperto un procedimento verso l'Autorità Nazionale per la Sicurezza Ferrovia – ANSF (tramite i costruttori Alstom e Hitachi) per le estensioni d'area d'uso dei veicoli che intende utilizzare sulle linee allo stato esercite da GTT, ai sensi del regolamento europeo (UE) 2018/545 e delle linee guida ANSF 01/2019 del 28/6/2019.

Quanto sopra poiché l'offerta di Trenitalia per il servizio SFM prevede l'utilizzo di treni Jazz e TAF sulla Sfm1 nello scenario attuale, questi ultimi "doppio piano" da sostituire con treni Rock nello scenario base, a partire probabilmente nel secondo anno di validità contrattuale;

- esteso al 10/10/2020 la validità dell'offerta presentata in relazione alla procedura per la concessione del servizio ferroviario SFM di Torino – bacino "metropolitano e, contestualmente, prorogato la validità della garanzia fidejussoria provvisoria, rilasciata il 4/4/2019 con validità di 365 giorni decorrenti dal termine di scadenza per la presentazione dell'offerta per la concessione dei servizi SFM (10/04/2019).

L'Agenzia ha monitorato l'avvio e la continuità fra Trenitalia e GTT di tutti i procedimenti innanzi evidenziati.

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

In data 30/01/2020 Trenitalia ha presentato al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte ricorso contro l'Agenzia e contro la Regione Piemonte per l'annullamento del suddetto provvedimento di emergenza, contestando la sussistenza dei presupposti di legittimità, ferma la perdurante validità dell'Atto di Rinnovo 2017 – 2020 fissata al dicembre 2020, poiché l'estinzione anticipata del contratto in essere avrebbe dovuto essere comunicata – indipendentemente dall'affidatario individuato nella procedura di affidamento della concessione – con almeno un anno di preavviso, non essendosi concluso inoltre l'iter di affidamento della concessione dei servizi SFM, posto che il relativo contratto non è ancora stato stipulato.

Tuttavia, al fine di garantire continuità nell'erogazione dei servizi minimi del SFM per l'annualità 2020, l'Agenzia ha impegnato a favore di Trenitalia 57.800.000,00 euro oltre iva al 10%, pari a 5.780.000,00 euro, complessivamente pari a 63.580.000,00.

Allo stato, considerata la disponibilità di cassa, l'Agenzia ha liquidato la fattura per le compensazioni da obblighi di servizio pubbliche relative al primo trimestre ed un acconto sulla fattura per le compensazioni da osp relative al secondo trimestre per un importo complessivo di 23.450.000,00 oltre iva.

B. Con riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci il procedimento di affidamento diretto del Contratto di Servizio non è ancora stato concluso. L’Agenzia ha allegato alla comunicazione di cessazione del Contratto del 31/12/2018:

- lo schema del nuovo Contratto di Servizio;
- il documento con le modalità di ripartizione del rischio tra le Parti, in coerenza con la Delibera ART n.49/2015;
- lo schema di Piano economico finanziario - PEF per una durata del Contratto pari a 15 anni, comprensivo degli investimenti in materiale rotabile e del relativo cronoprogramma di immissione in servizio, per 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.

Successivamente la Direzione Regionale Piemonte di Trenitalia S.p.A. ha preso atto di quanto comunicato dall’Agenzia dichiarando la piena disponibilità della Società alle interlocuzioni finalizzate alla definizione dei documenti contrattuali. A far data dal mese di gennaio 2019 i rappresentanti delle parti si sono incontrati più volte al fine di definire le obbligazioni contrattuali a base dell’accordo.

Per l’affidamento del Servizio Ferroviario Regionale, in adempimento alla Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART - n.120/2018, in data 05/06/2019 l’Agenzia ha chiesto all’Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART l’indicatore di recupero di efficienza del costo operativo dell’Impresa di trasporto nonché il valore medio, minimo e massimo degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell’annesso 2 della medesima Delibera.

In data 12/07/2019 l’ART ha comunicato all’Agenzia i valori richiesti e il 16/10/2019 l’Agenzia ha inviato a Trenitalia il PRO elaborato e gli schemi di PEF da allegare al Contratto di Servizio così come previsto nella Misura 2(7) della Delibera n.120/2018 dell’ART, restando disponibile da subito per incontri di lavoro.

Nel mese di novembre Trenitalia ha riscontrato quest’ultima nota dell’Agenzia con una serie di osservazioni, rinviando la definizione di un incontro per la condivisione del Piano raggiungimento obiettivi; successivamente, in data 20/12/2019, la Divisione Passeggeri di Trenitalia S.p.A. ha informato l’Agenzia di non ritenere valida ed efficace la nota dell’Agenzia prot. n.11642/20189 del 31/12/2018 (la cessazione anticipata dell’Atto di rinnovo) poiché “il processo di affidamento dei servizi regionali non è stato completato rispetto all’originaria scadenza dell’Atto di rinnovo medesimo prevista al 31/12/2020”.

Infine, in data 23/12/2019, in riunione presso l’Assessorato Trasporti della Regione Piemonte, Trenitalia ha sinteticamente illustrato all’Assessore alcune proposte di scenari economici con soluzioni che prevedono compensazioni annue variabili a partire da 110 M€ oltre Iva.

Pertanto, in considerazione dell’avvenuta comunicazione di cessazione del contratto ed in considerazione della modifica del perimetro dei servizi ferroviari a seguito dell’affidamento del servizio SFM, l’Agenzia ha adottato un provvedimento di emergenza, ai sensi dell’art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, imponendo a Trenitalia S.p.A. gli obblighi di servizio con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario di interesse locale e regionale, per il periodo 1/1/2020 – 30/6/2020, così come perimetrato con lo schema di contratto inviato a Trenitalia S.p.A. in allegato alla nota prot. n. 11642/2018 del 31/12/2018.

Di contro, in data 30/01/2020, Trenitalia ha presentato al Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte ricorso contro l’Agenzia e contro la Regione Piemonte per l’annullamento del suddetto provvedimento di emergenza, contestando la sussistenza dei presupposti di legittimità, in estrema sintesi poiché l’iter avviato per l’affidamento dei servizi regionali non è stato ancora concluso e per l’eccessivo squilibrio economico-finanziario del rapporto contrattuale definito nell’Atto di rinnovo 2017 – 2020.

Al fine di garantire continuità nell'erogazione dei servizi minimi per l'annualità 2020, nelle more della conclusione del processo di affidamento dei servizi regionali lotto SFR Piemonte, sulla base delle risorse disponibili, prevedendo una spesa complessiva annua pari a 121 M€ iva compresa, l'Agenzia ha impegnato la somma di 82.500.000,00 euro più iva la 10%, pari a 8.250.000,00 euro, complessivamente pari a 90.750.000,00 euro per il finanziamento nell'esercizio 2020 per il periodo 1/1/2020 - 30/9/2020 dei servizi minimi ferroviari previsti d'orario.

Allo stato, considerata la disponibilità di cassa, l'Agenzia ha liquidato la fattura per le compensazioni da osp relative al primo trimestre per un importo di 27.500.000,00 oltre iva.

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

Per quanto attiene le attività correlate al servizio di trasporto l'Agenzia ha espletato le seguenti azioni:

1. Monitoraggio del servizio ferroviario ed applicazione del sistema sanzionatorio;
2. erogazione del bonus 2018 per i cittadini del chierese;
3. erogazione del bonus 2018 per gli utenti con destinazione lontana dall'area metropolitana torinese;
4. Carta della qualità dei servizi ferroviari;
5. progetto "Treni Mare 2020".
6. progettualità delle Associazioni dei Consumatori in attuazione dell'art.14, comma 5 del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A., di cui si informa nel successivo par. 5.4.2.

4.1.1.1. Monitoraggio del servizio ferroviario ed applicazione del sistema sanzionatorio

In materia di monitoraggio del servizio l'Agenzia ha alimentato sistematicamente la raccolta e l'elaborazione dei dati di esercizio realizzando report di puntualità ed affidabilità dei treni 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), predisponendo report mensili.

Per quanto attiene il monitoraggio della qualità erogata dei treni non è ancora stata avviata la procedura di affidamento del servizio atto a verificare 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.

In ogni caso il sistema sanzionatorio sarà applicata al termine dell'esercizio annuale.

4.1.1.2. Erogazione del bonus 2018 per i cittadini del chierese

Nel mese di novembre 2019 l'Assessorato trasporti della Regione Piemonte ha chiesto di erogare ai cittadini che utilizzano il servizio Sfm1 uno sconto sostanziale sul prezzo di rinnovo degli abbonamenti, considerate le pesanti perturbazioni al servizio ferroviario e le difficoltà tecniche che non hanno consentito la sospensione dell'aumento tariffario.

Per gli utenti della tratta Torino – Rivarolo l'eventuale compensazione è già prevista dal bonus stabilito contrattualmente con GTT, modificato come narrato nel successivo paragrafo 4.1.2.

Viceversa il Contratto di servizio non prevede riconoscimenti a favore dei cittadini che utilizzano il servizio da/per Chieri poiché il medesimo è un subappalto di Trenitalia.

Pertanto, in accordo con la Direzione Trasporti della Regione che ha stanziato un apposito finanziamento, nei mesi di gennaio, febbraio e marzo 2020 Trenitalia ha distribuito agli utenti abbonati residenti o domiciliati nel Chierese o che ivi svolgono un'attività lavorativa una forma di risarcimento una-tantum per l'anno 2018, consistente in un abbonamento mensile a tariffa Formula_3 (per l'abbonamento che contiene le zone U+A), o a tariffa Formula_1 (per l'abbonamento che contiene solo la zona A).

Oltre al comunicato stampa della Regione Piemonte, la promozione dell'agevolazione agli utenti è stata resa tramite il sito internet di Trenitalia (nella sezione regionale), tramite l'infopush per gli utenti del Sfm1, sul il sito istituzionale dell'Agenzia, sul sito <https://www.sfmtorino.it/>, sui canali social gestiti dall'Agenzia.

A consuntivo 507 utenti hanno usufruito dell'agevolazione tariffaria; il rimborso a Trenitalia è stato pari a 26.400 euro oltre iva la 10%.

4.1.1.3. Erogazione del bonus 2018 per gli utenti con destinazione lontana dall'area metropolitana torinese

Con D.G.R. 23-704 del 17.12.2019 la Regione Piemonte ha deliberato, fra l'altro, di destinare per il "Bonus 2018" l'importo di 700.000 euro. Trattasi di uno sconto ai pendolari piemontesi di Trenitalia S.p.A. utenti del servizio ferroviario esterno all'area integrata Formula; lo sconto viene erogato a titolo di rimborso per i ritardi subiti durante l'annualità 2018.

Lo sconto è da applicare anche per abbonamenti con origine o destinazione in Piemonte a tariffa regionale Valle d'Aosta (40/20/A e 40/20/B), regionale Liguria (40/9/A e 40/9/B), regionale Lombardia (40/10/A e 40/10/B).

L'operatività dell'agevolazione tariffaria è stata assegnata all'Agenzia che, a sua volta, ne ha coordinato l'applicazione con Trenitalia.

Dapprima è stata concordata l'erogazione dell'agevolazione nei mesi di marzo, aprile e maggio 2020. Tuttavia le restrizioni agli spostamenti individuali che le norme nazionali e regionali hanno imposto ai cittadini dal mese di marzo 2020 hanno provocato una cospicua riduzione dei passeggeri e della relativa vendita di titoli di viaggio.

Pertanto, d'intesa con il Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture della Regione, l'erogazione del "Bonus Piemonte 2018" è stata rilanciata agli abbonamenti con validità mensile settembre ed ottobre 2020. Contestualmente è stata estesa al 31/10/2020 il termine ultimo per la presentazione della richiesta di rimborso sul prezzo degli abbonamenti annuali e plurimensili con validità di almeno un mese nel 2018.

Per quanto riguarda il valore degli sconti si riproduce il seguente quadro sinottico:

tariffa	validità	sconto
Formula con zona PIN (41/13/A esclusa solo zona PIN o PIN con tratte)	Annuale e Plurimensile	3%
Formula con zone e tratte (41/13/A)	Annuale e Plurimensile	5%
Regionale Piemonte Trenitalia (40/13/A e 40/13/B)	Annuale	5%
Regionale Piemonte con applicazione Sovraregionale Trenitalia (40/AS per Valle d'Aosta, Liguria e Lombardia)*	Annuale	5%
Regionale Valle d'Aosta Trenitalia (40/20/A e 40/20/B)*	Annuale	5%
Regionale Liguria Trenitalia (40/9/A e 40/9/B)*	Annuale	5%
Regionale Lombardia Trenitalia (40/10/A e 40/10/B)*	Annuale	5%
Formula con zona PIN (41/13/A esclusa solo zona PIN o PIN con tratte)	Mensile	3%
Formula con zone e tratte (41/13/A)	Mensile	5%
Regionale Piemonte Trenitalia (40/13/A e 40/13/B)	Mensile	10%
Regionale Piemonte con applicazione Sovraregionale Trenitalia (40/AS per Valle d'Aosta, Liguria e Lombardia)*	Mensile	10%
Regionale Valle d'Aosta Trenitalia (40/20/A e 40/20/B)*	Mensile	10%
Regionale Liguria Trenitalia (40/9/A e 40/9/B)*	Mensile	10%
Regionale Lombardia Trenitalia (40/10/A e 40/10/B)*	Mensile	10%
Piemonte Integrato (41/13/B)	Mensile	10%

*con origine o destinazione in Piemonte.

4.1.1.4. Carta della qualità dei servizi ferroviari

Nonostante numerose interlocuzioni nel processo di definizione della Carta dei Servizi 2020, svoltesi nel primo trimestre 2020 con il concerto delle Associazioni dei Consumatori, l’Agenzia non ha approvato lo schema presentato da Trenitalia essenzialmente per le seguenti motivazioni:

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

Nondimeno la Carta della qualità è stata pubblicata sul sito internet a far data dal 1^a aprile 2020.

Pur senza ottenerne effetto, l’Agenzia ha richiesto a una revisione del documento attraverso l’istituzione immediata di un tavolo tecnico con la partecipazione delle Associazioni dei consumatori.

La medesima richiesta è sopraggiunta dall’Ufficio diritti degli utenti dell’ART in quanto informata circa l’esito negativo delle suddette interlocuzioni.

4.1.1.5. Progetto “treni mare 2020”

Nel mese di dicembre 2019 l’Agenzia ha chiesto un finanziamento alla Regione per un ammontare di 575.000,00 euro al fine di finanziare il progetto “Treni mare 2020” ovvero un’analisi di fattibilità con

previsione di distribuire in modo diverso i treni di rinforzo programmati nel fine settimana estivo, potenziando il servizio il sabato.

Il progetto prevedeva di omogeneizzare l'offerta del servizio nelle giornate del sabato e festive e di introdurre la prenotazione obbligatoria su tutti i treni e a pagamento solo per i treni critici.

Il progetto aveva come finalità quella di evitare lo storico sovraffollamento dei treni del sabato e della mattinata dei giorni festivi, in direzione mare, e nel pomeriggio, in direzione Torino, con:

- un'offerta riequilibrata nelle due giornate,
- la garanzia di un viaggio qualitativamente adeguato con certezza del posto a sedere,
- soprattutto, una maggior sicurezza a bordo a favore degli utenti in un ambiente più confortevole.

Tali misure si sarebbero dovute approfondire nel corso della primavera 2020 in relazione alla disponibilità di personale e materiale rotabile dell'impresa e delle tracce da parte del gestore dell'infrastruttura.

La maggiore produzione (coppia di treni aggiuntivi il sabato, prolungamenti del servizio fino a raggiungere Ventimiglia) sarebbe stata coperta dalla disponibilità di risorse regionali e dalla prenotazione obbligatoria a pagamento (per un valore massimo di 3 euro) per coprire le spese di implementazione dei sistemi di vendita e per il controllo dell'accesso ai treni nelle stazioni di fermata.

Malauguratamente lo studio di fattibilità del progetto è stato sospeso a causa dell'emergenza da covid-19.

Nondimeno, allo scopo di garantire l'accesso degli utenti ai treni in relazione ai posti disponibili ed assicurare contestualmente il distanziamento sociale, secondo quanto stabilito dalle norme sanitarie vigenti, a far data dal mese di giugno 2020 Trenitalia ha implementato di iniziativa un sistema di "contingentamento" delle vendite dei biglietti di corsa semplice che consente di vendere un numero massimo di biglietti adeguato ai posti disponibili, senza modificare il programma di esercizio.

Per la determinazione dei posti disponibili Trenitalia ha tenuto conto sia delle disposizioni in termini di distanziamento sociale sia dei dati di frequentazione che stimano i presenti a bordo nelle diverse giornate.

Rientrano nel novero del sistema di contingentamento i treni TV Torino – Savona – Ventimiglia, i treni RV Torino – Milano, Torino – Alessandria – Genova.

Fatte salve nuove restrizioni di ordine sanitarie il progetto che preveda una redistribuzione dei servizi sulla direttrice Torino – riviera ligure di ponente potrà essere riproposto nel 2021.

4.1.2. Contratto di Servizio con GTT

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), si mantiene in validità fino al subentro di un nuovo operatore e prevede una produzione in termini di servizi ferroviari pari 0,850 Mtreni x km e un corrispettivo teorico a corpo, pari a 17M€, sia per l'erogazione del servizio ferroviario e la gestione dell'esercizio sia per la manutenzione dell'infrastruttura. Al succitato importo occorre aggiungere annualmente la spesa teorica di ca 0,5 M€ per il pedaggio nell'uso dell'infrastruttura nazionale, gestita da Rete Ferroviaria Italiana.

Per quanto attiene le attività correlate al servizio di trasporto l'Agenzia ha espletato le seguenti azioni:

1. Monitoraggio del servizio ferroviario e sistema delle sanzioni;
2. variazione di calcolo del BONUS contrattuale;
3. Carta della mobilità 2020 dei servizi ferroviari;
4. funzionamento degli impianti sollevatori delle stazioni a servizio dell'utenza;

5. funzioni essenziali a RFI per la redazione del PIR;
6. gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle ferrovie in concessione regionale Canavesana e Torino - Ceres;
7. rotabili TTR a Trenitalia (Alstom);
8. rimborso degli abbonamenti non utilizzati a causa dell'emergenza sanitaria provocata dall'epidemia da covid19 (di cui si informa in seguito – par. 6.5.1).

4.1.2.1. Monitoraggio del servizio ferroviario e sistema delle sanzioni

Mensilmente è effettuato in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto il monitoraggio del servizio in ordine alla puntualità ed affidabilità delle singole corse, aggregate in insiemi differenti a seconda si tratti:

- di corse della fascia delle ore di punta della mattina e del pomeriggio nelle giornate dal lunedì al venerdì;
- di corse costituenti l'algoritmo del "bonus" ovvero l'insieme delle corse menzionate al precedente alinea a cui si aggiungono le corse programmate nella fascia oraria dalle 12.30 alle ore 14:00;
- di corse dell'intera giornata.

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

Con periodicità trimestrale sono applicate le sanzioni contrattualmente previste nel caso in cui gli standard di qualità siano inferiori al livello minimo stabilito.

4.1.2.2. Variazione di calcolo del BONUS contrattuale

Il Contratto di servizio si definisce il "bonus" ovvero un rimborso a favore di tutti gli abbonati delle ferrovie esercite da GTT applicabile, in forma di detrazione, sul prezzo di eventuali successivi acquisti di titoli di viaggio.

L'algoritmo di calcolo media i ritardi complessivi dei servizi delle due linee Sfm1 e SfmA.

A seguito dei disservizi verificati a far data dal mese di settembre 2019, anche in considerazione dell'aumento tariffario in vigore dal 1 dicembre 2019, l'Assessore Regionale ai Trasporti ha richiesto a G.T.T. S.p.A. e all'Agenzia di modificare la formula di calcolo del "bonus" al fine di erogare alla clientela un "indennizzo sostanziale", direttamente proporzionale ai ritardi sulle singole linee.

Nel mese di gennaio 2020 il Comitato Tecnico ha quindi formalizzato una nuova procedura di calcolo del "bonus", per determinare l'entità degli sconti applicabili dal mese di febbraio 2020, che si sintetizza nei seguenti punti:

- Il bonus è applicato per singola linea fermo restando l'erogazione dello sconto nelle biglietterie già definite precedentemente (Torino Dora, Lanzo, Ciriè per la linea SFMA, Rivarolo, Volpiano per la linea SFM1).
- Lo sconto sul prezzo degli abbonamenti deve essere applicato contestualmente alla vendita del titolo di viaggio in sede di acquisto.
- Lo sconto sul prezzo degli abbonamenti con validità annuale e plurimensile per ciascuna linea si calcola mediante media del valore degli ultimi 12 mesi (esempio: per la vendita di abbonamenti con inizio validità dal mese di gennaio 2020 lo sconto è dato dalla media del valore totale bonus del periodo ottobre 2018 – settembre 2019).
- In casi eccezionali o per mancata richiesta di rinnovo dell'abbonamento il rimborso può essere erogato in contanti nelle biglietterie, previa richiesta dell'utente in grado di dimostrare

mediante tessera BIP (o da altri titoli di viaggio rilasciati da GTT) di aver utilizzato un abbonamento annuale o plurimensile con validità in almeno uno dei mesi in cui è maturato il bonus.

Il nuovo algoritmo di calcolo ha determinato i seguenti sconti, indicativi per linea:

linea	Sconti da applicare agli abbonamenti validi per i seguenti mesi	Febbraio 2020	Marzo 2020	Aprile 2020	Maggio 2020	Giugno 2020	Luglio 2020	Agosto 2020
Sfm1	abbonamenti mensili	10%	25%	0%	5%	15%	5%	-
	abbonamenti annuali	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
SfmA	Abbonamenti mensili	5%	5%	20%	-	-	-	-
	Abbonamenti annuali	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%

Si rimarca una diminuzione del valore degli sconti sugli abbonamenti mensili con validità a far data dal mese di maggio 2020 dovuta al forte decremento della produzione di servizi ferroviari nella “fase 2” dell'emergenza covid19 che ha provocato il rallentamento di tutte le attività lavorative e la sospensione dell'anno scolastico che ha sufficientemente normalizzato la regolarità dell'esercizio.

Per quanto riguarda il valore dello sconto per gli abbonamenti annuali e plurimensili è presa in considerazione la media mobile del “bonus” mensile a 12 mesi.

4.1.2.3. Carta della mobilità 2020 dei servizi ferroviari

Nel mese di marzo 2020 GTT SpA ha pubblicato la Carta della mobilità dei servizi ferroviari – aggiornamento 2020 – integrata con l'estratto del Regolamento di utilizzo delle ferrovie.

Il testo aggiornato della Carta è stato concordato con l'Agenzia. Il testo è stato ritenuto ammissibile dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in quanto rispondente ai canoni di cui alla Delibera n.45 del 25/02/2020.

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

La Carta è pubblicata sul sito internet aziendale e, per estratto, a bordo dei treni, presso l'ufficio relazioni con la clientela di Torino Dora e i Centri servizi di Porta Susa e Porta Nuova nonché presso le biglietterie ferroviarie.

4.1.2.4. Funzionamento degli impianti sollevatori delle stazioni a servizio dell'utenza

Nel corso del 2019 e dei primi mesi del 2020 l'Agenzia ha sollecitato RFI, in qualità di gestore delle stazioni ferroviarie, a curare con maggiore e migliore attenzione il funzionamento degli impianti

sollevari (ascensori e scale mobili) per garantire l'accessibilità ai servizi ferroviari alle persone con disabilità o con ridotta mobilità, ai sensi delle normative comunitarie e nazionali e, per ultima, ai sensi della Delibera n.106/2018 dell'ART.

In via transitoria, in attesa di investimenti tecnologici atti a rimuovere celermente i guasti o, quantomeno, informare in tempo reale l'utenza circa il funzionamento degli impianti, l'Agenzia aveva proposto a RFI (e, per conoscenza, all'ART) di istituire una procedura secondo la quale sia comunicata agli Operatori ferroviari in regione Piemonte (Trenitalia, GTT e BLS) ogni interruzione di servizio di ascensori e scale mobili nonché di rampe di accesso alle banchine, se disponibili nell'infrastruttura, nonché la relativa ripresa del funzionamento.

Detta procedura si rende necessaria in quanto le Imprese esercenti il trasporto costituiscono il solo interfaccia rivolto alle persone con disabilità che possono accedere in piena autonomia al servizio ferroviario, senza la necessità di richiedere un servizio di assistenza laddove gli elementi infrastrutturali lo consentano.

Successivamente, nel mese di aprile 2020, in ottemperanza ai dettami di cui alla misura 3.5 lett.b) della Delibera ART n.106 del 25 ottobre 2018, RFI ha predisposto una procedura temporanea e straordinaria tesa alla comunicazione sul sito web dello stesso gestore infrastruttura delle indisponibilità di ascensori e rampe superiori a 30 giorni e 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 atte all'accessibilità.

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.

A seguito di quanto sopra, RFI ha richiesto alle imprese ferroviarie l'individuazione delle persone referenti per le comunicazioni degli eventuali disservizi in stazione.

4.1.2.5. Funzioni essenziali a RFI per la redazione del PIR

Nel mese di dicembre 2019 la Regione Piemonte ha comunicato l'intenzione di individuare in Rete Ferroviaria Italiana – RFI (che ha dimostrato la propria disponibilità) il soggetto "terzo" per l'espletamento delle funzioni essenziali (ex art.3 del D. Lgs.112/2015) sulla ferrovia Canavesana per l'assegnazione delle tracce, la determinazione della capacità della linea e dei canoni di accesso, funzionali alla redazione del Prospetto Informativo Rete – PIR.

Al tavolo tecnico di lavoro costituito da Regione, GTT e RFI, ha partecipato l'Agenzia in qualità di titolare dei Contratti di servizio ferroviario.

La conclusione dell'iter è terminata con la stesura del PIR relativo all'infrastruttura della linea ferroviaria canavesana che consente l'avvio della procedura di assegnazione delle tracce dal 1° ottobre 2020.

4.1.2.6. Gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle ferrovie in concessione regionale Canavesana e Torino – Ceres

A far data dal mese di dicembre 2019 è stato attivato dalla Regione Piemonte un tavolo tecnico di lavoro, a cui ha partecipato anche l'Agenzia, titolare dei Contratti di servizio ferroviario, per le verifiche propedeutiche alla stipula di un accordo per disciplinare la gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle ferrovie in concessione regionale Canavesana e Torino – Ceres.

Il tavolo tecnico è tutt'ora operativo.

4.1.2.7. Trasferimento dei rotabili TTR di proprietà della Regione Piemonte a Trenitalia

Come narrato nel precedente paragrafo 4.1.1 relativo a Trenitalia, detta Impresa ha proposto nell'offerta di gara per l'affidamento della concessione del SFM, di utilizzare materiale rotabile differente dai TTR attualmente in esercizio da parte di GTT, di proprietà della Regione Piemonte.

Pertanto la trattativa con Trenitalia per l'affidamento diretto del servizio ferroviario regionale da parte della Regione e dell'Agenzia contemplerà il trasferimento a Trenitalia di detto materiale per l'utilizzo nelle linee regionali a minore frequentazione, con il duplice obiettivo di utilizzare treni di costruzione sufficientemente recente e ridurre la quota degli ammortamenti che appesantirebbe il valore economico del Contratto di servizio a carico degli Enti.

Al fine di acquisire una corretta valutazione dei costi per portare i TTR nella configurazione utilizzata da Trenitalia sulla rete nazionale, per il tramite di GTT l'Agenzia ha chiesto all'impresa costruttrice Alstom un monitoraggio finalizzato a prevedere per ciascun rotabile la spesa per le seguenti lavorazioni:

- Riparazione/sostituzione delle parti danneggiate o ammalorate.
- Individuazione e specificazione delle carenze manutentive (debiti manutentivi).
- Modifica della toilette per realizzazione del "circuito chiuso", come da prescrizioni UIC.
- Upgrade dei sistemi di bordo per il raggiungimento della configurazione di esercizio di Trenitalia.
- Eventuali ulteriori aggiornamenti tecnologici al fine di portare i rotabili in configurazione equivalente ai Minuetti elettrici di Trenitalia.

Il sopralluogo è stato effettuato nel mese di agosto 2020 presso l'officina di manutenzione di GTT. Ai lavori ha presenziato il personale dell'Agenzia per assicurare il coordinamento fra i tecnici di Alstom ed il personale di manutenzione di GTT.

L'elenco dei lavori e il preventivo per la realizzazione sono pervenuti nel corso dell'anno ed hanno indicato i lavori da effettuare per una cifra stimata di € 1.200.000 a complesso inclusa la manutenzione ciclica.

4.1.3. Contratto di Servizio con BLS AG

Il monitoraggio della regolarità del servizio fra Domodossola e Iselle si basa sui report della Società previsti contrattualmente.

RFI ha programmato una sospensione dell'esercizio per lavori sulla tratta Domodossola – Iselle nel periodo 16 agosto – 6 settembre 2020. A norma contrattuale (art. 7, comma 3, del Contratto di servizio) il servizio sostitutivo è a carico di BLS.

Tuttavia le parti hanno interloquito con l'Impresa Autoservizi Comazzi SRL di Domodossola per affidare il servizio sostitutivo a detta Impresa poiché territorialmente prossima alla tratta Domodossola – Iselle e concessionaria da parte dell'Agenzia di un'autolinea di tpl nella provincia al fine di garantire l'efficienza del servizio.

Nel mese di febbraio 2020 l'Agenzia ha illustrato il progetto all'Autolinea che ha confermato la disponibilità di effettuare il servizio sostitutivo, mediante autobus, tra le stazioni di Domodossola ed Iselle, nel periodo tra il 16.08.2020 e il 6.09.2020, alle condizioni economiche della concessione e con un corrispettivo aggiuntivo per l'integrazione tariffaria con le ferrovie e mancato introito da traffico.

Per quanto riguarda la compensazione per Autoservizi Comazzi l'Agenzia ha regolato direttamente le compensazioni contrattuali ed aggiuntive nell'ambito della gestione del Contratto di Servizio con Autoservizi Comazzi.

L'interruzione ha avuto luogo senza particolari problemi con pieno soddisfacimento dell'utenza.

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

Il Contratto di servizio prevede che la compensazione non sarà assoggettata a rivalutazione ISTAT per il primo triennio mentre per il secondo triennio la compensazione prevista sarà adeguata applicando la media (di segno positivo o di segno negativo) dell'indice di variazione dei prezzi per le famiglie di operai e di impiegati (indice FOI) pubblicato dall' ISTAT per ognuno degli anni del primo triennio.

In sede di riunione del 18/02/2020 di Comitato tecnico di gestione del contratto, i rappresentanti delle parti hanno condiviso il calcolo della rivalutazione ISTAT prevista contrattualmente per le compensazioni del periodo 2020 – 2022.

Nel seguente quadro si riporta il nuovo valore delle compensazioni oneri fiscali esclusi:

- Anno 2020: 287.745,61 euro;
- anno 2021: 287.757,72 euro;
- anno 2022: 287.954,47 euro.

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

Nel corso della medesima riunione e nei mesi successivi del primo semestre 2020 i rappresentanti delle Parti hanno concordato la valorizzazione economica per la compensazione dei servizi aggiuntivi autorizzati ed effettuati a far data dal 2018 in aggiunta ai programmi di esercizio contrattuali.

La fattispecie è stata necessaria per il raggiungimento dell'equilibrio economico – finanziario del Contratto di servizio.

Pertanto un'apposita Appendice al Contratto prevede una compensazione di 5,03 euro x treno/km (o.f.e.) per una produzione programmata a consuntivo di 21.394 treni/km nel 2018 e 31.697 treni/km nel 2019.

L'Appendice al contratto dovrà contenere una verifica della capacità dell'infrastruttura ferroviaria per l'avvio del servizio a frequenza oraria e la verifica e l'aggiornamento degli obiettivi per investimenti in materiale rotabile, temi ampiamente discussi nel corso del primo semestre 2020.

4.1.4. Emergenza Covid-19 - Fasi emergenziali e programmazione ferroviaria

A partire da marzo 2020 l'emergenza sanitaria Covid-19 e il conseguente periodo di lockdown hanno portato ad una drastica riduzione dei servizi ferroviari regionali. La ripresa della mobilità a partire da maggio ha portato a successive fasi di riprogrammazione dei servizi che, tuttavia, ad agosto non hanno ancora raggiunto i livelli degli anni precedenti (vedi sotto). A partire dai dati estratti dai sistemi informativi del gestore dell'infrastruttura è stato effettuato un calcolo sul valore della produzione dell'anno 2020 e della differenza rispetto al 2019. Infine si riporta la riduzione di attività delle biglietterie e dei servizi di assistenza.

Nello schema seguente sono elencati i principali eventi relativi alla emergenza Covid-19 e sono evidenziate in arancione le diverse fasi di programmazione dei servizi ferroviari piemontesi.

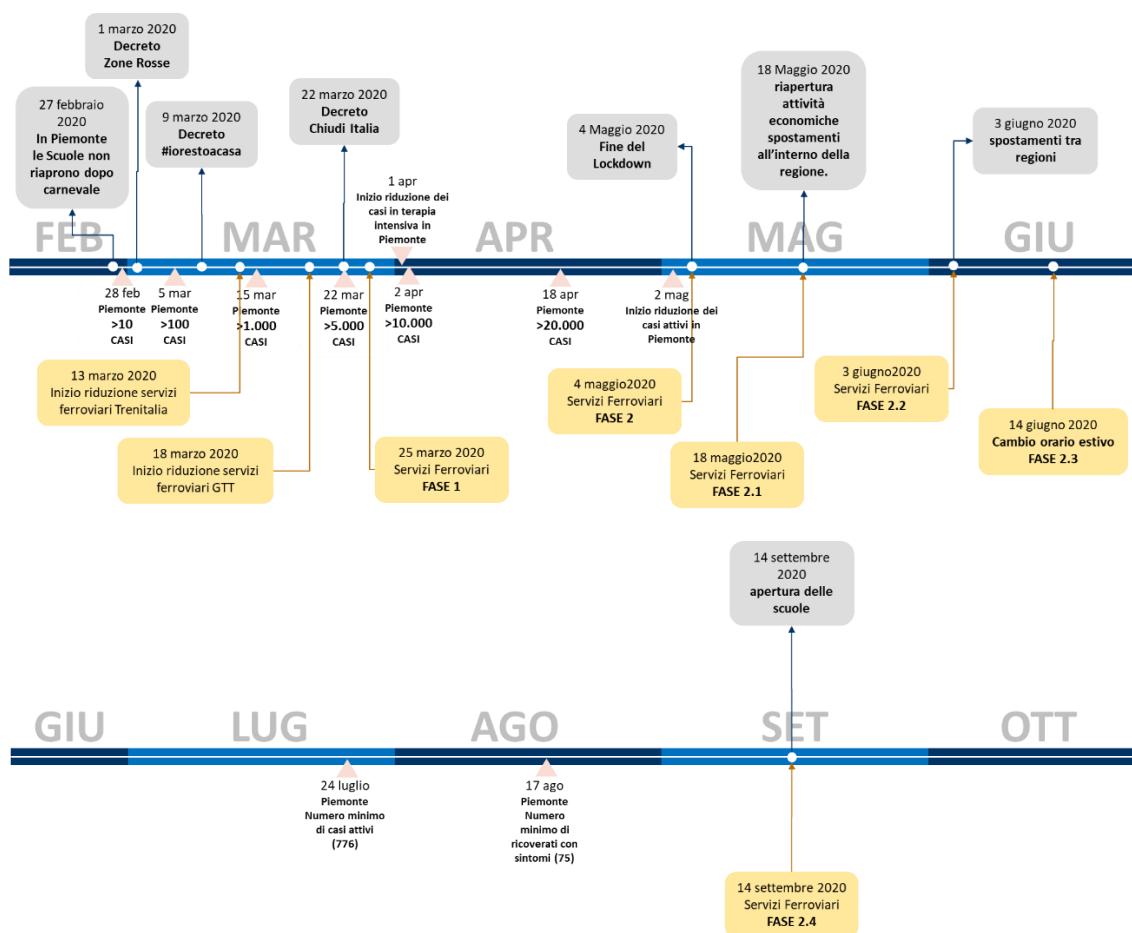


Figura 10 fasi emergenziali Covid-19

Le fasi di riprogrammazione dei servizi ferroviari sono state le seguenti

- **dal 13 marzo al 25 marzo** si ha una prima fase di riduzione dei servizi realizzata in emergenza giorno per giorno in gestione operativa. In questa fase si registra la drastica riduzione dei viaggiatori a seguito delle progressive restrizioni alla mobilità: da rilevazioni del 17-20 marzo i viaggiatori diminuiscono del 96,2%
- **25 marzo 2020 [Fase 1]** è la fase di emergenza, corrisponde al servizio minimo effettuato durante il periodo di lockdown. Il programma prevede una produzione di 191 treni giorno della prima fase (pari a circa il 25% della programmazione normale).
- **4 maggio 2020 [Fase 2]:** in funzione dell’allentamento delle norme di contenimento per l’emergenza Covid-19. L’offerta Trenitalia viene riprogrammata con un aumento dei servizi rispetto alla prima fase emergenziale. Nel giorno feriale si passa a 351 treni giorno (pari a circa della 47% della produzione normale).
- **18 maggio [Fase 2.1]** prosegue la riprogrammazione dei servizi ferroviari della Regione Piemonte dopo la fase emergenziale per un progressivo ritorno alla normalità, l’offerta nei giorni feriali diventa di 457 treni, con un aumento di 52 treni.
- **3 giugno 2020 [Fase 2.2]** nuovo incremento dell’offerta ferroviaria. Per quanto riguarda Trenitalia nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, circolano circa 150 treni in più, arrivando al 73,2% della normale programmazione.
- **14 giugno 2020 Cambio orario estivo [Fase 2.3]** Con il cambio orario del 14 giugno si ha un ulteriore incremento dell’offerta ferroviaria. Nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, sono aggiunti più di 60 treni arrivando a circa il 78% della normale programmazione.

- **14 settembre 2020 Apertura scuole** [Fase 2.4] con l'apertura delle scuole sono stati inseriti 18 treni aggiuntivi nei giorni feriali dal lunedì al venerdì e 21 treni aggiuntivi il sabato feriale. Inoltre è stato programmato un servizio bus sostitutivo sulla linea sfmB Bra-Cavallermaggiore. Si è quindi raggiunto nei giorni feriali l'85% della normale programmazione.

Nella Figura 11 - Treni giorno programmati per categoria (giorno feriale dal lunedì al venerdì) sono indicati i valori di produzione (riferiti al giorno feriale) delle diverse fasi

Program ma normale	COVID-19 FASE1 dal 25 marzo	COVID-19 FASE2 dal 4 maggio	COVID-19 FASE2.1 dal 18 maggio	COVID-19 FASE2.2 dal 3 giugno	COVID-19 FASE2.3 dal 14 giugno	COVID-19 FASE2. dal 14 sett
TRENITALIA						
TOTALE TRENI	754	197	347	397	553	635
TRENI RV	135	67	103	107	111	130
TRENI R	364	61	124	157	248	283
TRENI SFM	255	69	120	133	194	222
GTT						
TRENI SFM	109	54	54	56	56	97
TOTALE TRENI PIEMONTE	863	251	401	453	609	732

Figura 11 - Treni giorno programmati per categoria (giorno feriale dal lunedì al venerdì)

Nella Figura 12 - Treni giorno programmati – dettaglio linee è indicato il dettaglio per linea della produzione nel giorno feriale.

Programma normale	COVID-19	COVID-19	COVID-19	COVID-19	COVID-19	COVID-19	
	FASE1 dal 25 marzo	FASE2 dal 4 maggio	FASE2.1 dal 18 maggio	FASE2.2 dal 3 giugno	FASE2.3 dal 14 giugno	FASE2. dal 14 sett	
TRENITALIA dettaglio linee							
R Alessandria-Acqui-Savona	22	10	14	14	16	16	20
R Alessandria-Arquata-[Genova]	14				10	10	10
R Alessandria-Voghera	26		10	10	10	10	14
R Arona-Novara	14	4		12	12	14	14
R Asti- Acqui	27			14	14	14	16
R Asti-Alessandria	19			2	12	12	13
R Chivasso-Casale-Alessandria	28		10	10	25	25	27
R Cuneo-Ventimiglia (1)	4			2	2	4	4
R Domodossola-Arona-[Milano]	20						0
R Fossano-Cuneo-Limone	22	6	18	18	22	22	22
R Fossano-San Giuseppe di C.	19	4	11	11	14	17	17
R Ivrea-Chivasso-Novara	36	12	14	16	31	36	36
R Novara-Domodossola	20	7	12	12	12	13	16
R Novara-Mortara-Alessandria	13	6	6	7	12	13	13
R Santhià-Biella-Novara	64	12	29	29	56	61	61
R Savigliano-Saluzzo	16						0
RV Asti-Milano	2			2	2	2	2
RV Torino-Alessandria-Genova	40	19	34	34	34	41	41
RV Torino-Cuneo	23	14	16	18	21	21	21
RV Torino-Milano	50	18	37	37	38	46	46
RV Torino-Savona	20	16	16	16	16	18	20
sfm2 Pinerolo-Chivasso	49	14	34	34	34	44	44
sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia	76	20	36	46	72	72	72
sfm4 Torino-Bra-Alba	34	16	20	22	28	32	32
sfm6 Torino-Asti	31	13	16	16	30	30	30
sfm7 Torino-Fossano	34	6	14	15	30	32	32
sfmB Cavallermaggiore-Bra-Alba	31						12

- (1) fino al 14 giugno limitati alla tratta italiana Fossano-Cuneo-Limone
- (2) servizio Trenord (non conteggiato)
- (3) dal 14 settembre servizio bus sostitutivi

Programma normale	COVID-19	COVID-19	COVID-19	COVID-19	COVID-19	COVID-19	
	FASE1 dal 25 marzo	FASE2 dal 4 maggio	FASE2.1 dal 18 maggio	FASE2.2 dal 3 giugno	FASE2.3 dal 14 giugno	FASE2. dal 14 sett	
GTT dettaglio linee							
sfm1 Chieri-Rivarolo	50	32	32	34	34	39	41
sfm1 Rivarolo-Pont	8						8
sfmA Torino-Germagnano (4)	44	22	22	22	22	29	41
sfmA Germagnano-Ceres	7						7

- (4) dal 31 agosto servizio con bus tra Venaria e Torino per i lavori del tunnel di c.so Grosseto

Figura 12 - Treni giorno programmati – dettaglio linee

Nella Figura 13 Produzione giornaliera effettuata nelle diverse fasi (9 marzo – 10 ottobre) è evidenziato l’andamento della produzione ferroviaria nelle diverse fasi in treni*km (le barre verticali rosse indicano la produzione effettuata, la linea continua la produzione di riferimento). Si nota come nella fase di maggior riduzione del servizio (fase 1) il servizio minimo effettuato non preveda differenze sostanziali di produzione tra giorni feriali e festivi. Nelle fasi successive sono stati incrementati progressivamente i servizi feriali e, a partire dalla fase 2.2 anche i servizi nel fine settimana.

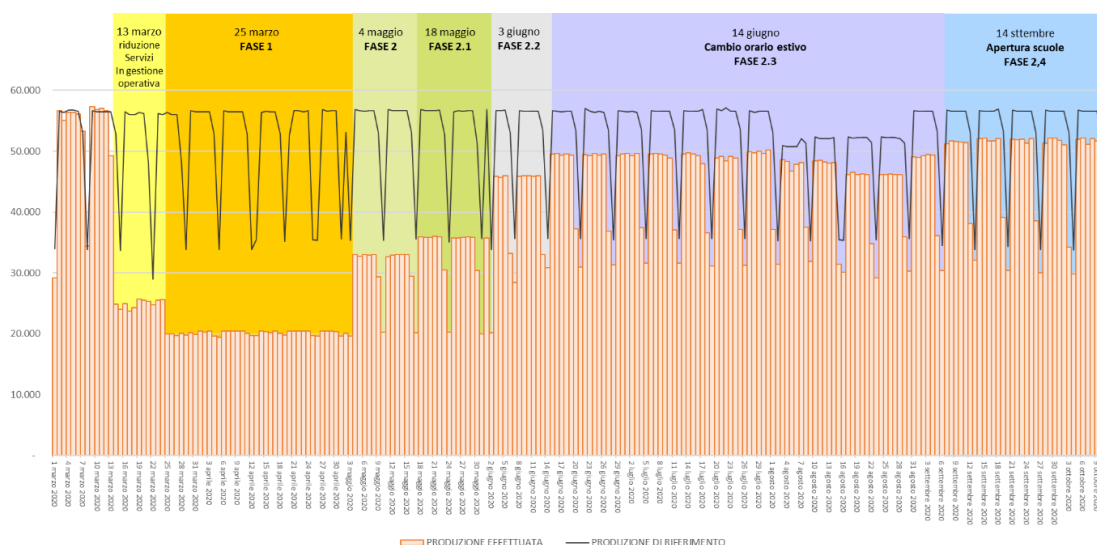


Figura 13 Produzione giornaliera effettuata nelle diverse fasi (9 marzo – 10 ottobre)

4.1.4.1. Calcolo sul valore della produzione in treni*km [1 gennaio -31 dicembre]

Estrazione dei dati

Sono stati scaricati dal sistema informativo del gestore dell’infrastruttura (RFI) i dati di produzione relativi agli anni 2018, 2019 e 2020. Sono stati estratti i soli dati relativi alla produzione effettuata dalla divisione regionale di Trenitalia relativi al Trasporto Regionale e alla lista treni produzione ‘Piemonte’².

Dati di produzione

Come si vede dalla tabella seguente, al netto di variazioni dovute alla diversa articolazione dei giorni festivi e di elementi puntuali (soppressioni, scioperi ecc.), i dati 2018-2019 sono sostanzialmente uniformi. Il dato 2020 ante emergenza presenta solo una differenza più marcata nel mese di febbraio dovuta alla presenza di un giorno in più in quanto anno bisestile.

Nel confronto tra 2020 e 2019, si osserva come l’emergenza Covid-19 porta ad una riduzione di produzione di circa 3.4 milioni di treni*km (Figura 14).

² L’applicazione dei filtri permette di avere un dato finale “più pulito” rispetto alla semplice estrazione dei dati da RFI. Il dato comprende tutti i treni effettuati, compresi quelli parzialmente soppressi, i treni riprogrammati, i treni effettuati in gestione operativa (comprende, ad esempio, anche i treni realizzati in gestione operativa come rinforzo dei treni mare programmati). Il dato di produzione estratto da PIC non tiene conto della suddivisione di un singolo treno su diversi contratti di servizio (è il caso ad esempio dei treni della linea Domodossola-Milano) e ne considera l’intera produzione.

	Circolati (t*km) 2018	Circolati (t*km) 2019	Circolati (t*km) 2020	differenza (2020-2019)
GENNAIO	1.577.769	1.603.026	1.615.745	10.881
FEBBRAIO	1.444.421	1.459.520	1.509.593	48.338
MARZO	1.581.919	1.590.063	1.094.507	- 497.530
APRILE	1.494.421	1.475.224	612.749	- 864.172
MAGGIO	1.594.334	1.629.888	949.535	- 681.148
GIUGNO	1.550.778	1.564.272	1.280.791	- 286.039
LUGLIO	1.584.944	1.642.898	1.412.233	- 231.756
AGOSTO	1.528.729	1.531.459	1.336.218	- 196.387
SETTEMBRE	1.544.356	1.567.084	1.410.762	- 158.771
OTTOBRE	1.627.886	1.634.625	1.439.898	- 197.132
NOVEMBRE	1.557.733	1.543.990	1.380.233	- 165.640
DICEMBRE	1.548.614	1.596.218	1.402.722	- 195.821
Totale complessivo	18.635.904	18.838.268	15.444.986	- 3.415.177

Figura 14 - Produzione in treni*km anni 2018-2020

4.1.4.2. Calcolo presidi di vendita ed assistenza [marzo-luglio]

Da Contratto di Servizio sono previsti presidi di vendita e assistenza sul territorio regionale per **25.106 turni uomo annui** (verificare).

Dai dati comunicati da Trenitalia³ la rete di vendita al 31 dicembre 2019 prevede 33 stazioni con biglietteria aperta per un totale di **12.649 turni giornalieri**.

³ nota del 22/1/2020 (prot. 671)

STAZIONE	TURNI GIORNALIERI 2019
ACQUI TERME	358
ALBA	134
ALESSANDRIA	775
ALPIGNANO	221
ARONA	393
ARQUATA S.	403
ASTI	698
AVIGLIANA	384
BIELLA S.PAOLO	274
BRA	327
BUSSOLENO	384
CARMAGNOLA	403
CASALE MONF.	135
CHIVASSO	513
CUNEO	766
DOMODOSSOLA	509
FOSSANO	401
IVREA	220
MONDOVI'	401
NOVARA	837
NOVI LIGURE	428
OULX C.C.S.	287
PINEROLO	340
SANTHIA'	152
SAVIGLIANO	407
SETTIMO	134
STRESA	207
TORINO LINGOTTO	768
TORTONA	222
TROFARELLO	135
VALENZA	135
VERBANIA P.	369
VERCELLI	529
TOTALE	12.649

Figura 15 Stazioni con biglietteria operativa e turni (2019)

Con nota del 25 marzo 2020 (prot. 2977), Trenitalia ha segnalato la chiusura temporanea per emergenza Covid-19 di tutte le biglietterie e dell'assistenza ai clienti a partire dal 21 marzo.

Con nota del 18 maggio (prot. 4095) Trenitalia ha segnalato la riapertura, dal 18 maggio 2020, di alcune biglietterie (Torino Lingotto, Cuneo, Asti, Alessandria, Vercelli, Novara, Domodossola e Biella) e la ripresa dell'assistenza clienti a Torino Porta Nuova. Ha preannunciato una successiva fase di riapertura a partire dal 2 giugno, della quale al momento non ha fornito dettagli.

Basandosi sul numero di turni medi al giorno effettuati nell'anno 2019, sono stati stimati i turni non effettuati nel periodo marzo-luglio a causa dell'emergenza (Figura 16)⁴.

⁴ In assenza di informazioni supplementari da parte di Trenitalia, sono state considerate ancora chiuse tutte le biglietterie non riaperte il 18 maggio 2020.

STAZIONE	TURNI	GIORNI	TURNI NON
	GIORNALIERI 2019	CHIUSURA 2020	EFFETTUATI 2020
ACQUI TERME	358	132	129
ALBA	134	132	48
ALESSANDRIA	775	58	123
ALPIGNANO	221	132	80
ARONA	393	132	142
ARQUATA S.	403	132	146
ASTI	698	58	111
AVIGLIANA	384	132	139
BIELLA S.PAOLO	274	58	44
BRA	327	132	118
BUSSOLENO	384	132	139
CARMAGNOLA	403	132	146
CASALE MONF.	135	132	49
CHIVASSO	513	132	186
CUNEO	766	58	122
DOMODOSSOLA	509	58	81
FOSSANO	401	132	145
IVREA	220	132	80
MONDOVI'	401	132	145
NOVARA	837	58	133
NOVI LIGURE	428	132	155
OULX C.C.S.	287	132	104
PINEROLO	340	132	123
SANTHIA'	152	132	55
SAVIGLIANO	407	132	147
SETTIMO	134	132	48
STRESA	207	132	75
TORINO LINGOTTO	768	58	122
TORTONA	222	132	80
TROFARELLO	135	132	49
VALENZA	135	132	49
VERBANIA P.	369	132	133
VERCELLI	529	58	84
TOTALE	12.649	3764	3.529

Figura 16 Stima dei turni di biglietteria non effettuati per emergenza Covid-19
(in grigio sono evidenziate le biglietterie riaperte dal 18 maggio)

4.1.5. Consuntivi della gestione contrattuale

4.1.5.1. Trenitalia (SFM linee 2,3,4,6,7,B e SFR)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	17.900.639	18.154.230	18.433.977
Compensazioni economiche (Milioni € - IVA esclusa) al lordo delle penali	205,18	203	202,7
Servizi non resi, detrazioni, sanzioni, mitigazioni (Milioni €)	5,882	7,177	Non disp.

Vi è un'istruttoria in atto per la definizione del consuntivo dal 2017 in poi.

4.1.5.2. GTT (SFM linee sfm1 e sfmA)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	932.753	948.732	945.422
Compensazioni economiche (IVA esclusa)	16.806.816,38	17.454.545,00	

4.1.5.3. BLS AG (Domodossola-Iselle)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	86.202	148.516	163.506
Compensazioni economiche (IVA esclusa)	304.698,00	453.512	510.741

4.2. Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi

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

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

Per tutti i Territori i cui servizi non sono ancora stati conferiti all'Agenzia, al 31 dicembre 2019 il Comune di Casale ed il Comune di Asti 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 nel corso del 2019 nella gestione dei contratti di servizio.

4.2.1. Emergenza Covid-19 primavera 2020 - Fasi emergenziali e programmazione dei servizi

Nello specifico, il 2020 è stato caratterizzato per la maggior parte dall'emergenza epidemiologica da virus SARS-COV-2 e dalle ricadute di tale emergenza sui servizi erogati. Cronologicamente si distinguono le seguenti fasi:

FASE EMERGENZIALE PRE LOCKDOWN (dal 24/02 al 8/03)

In questa fase, su richiesta dell'Agenzia, sono stati sospesi tutti i servizi erogati nei soli giorni scolastici a partire dalla data del 24/02 in coerenza con quanto disposto dai provvedimenti nazionali per la sospensione dei servizi didattici.

FASE LOCKDOWN (dal 9/03 al 3/05)

Con il DPCM dell'11 marzo 2020 è stata aperta la fase lockdown su tutto il territorio nazionale, ciò ha comportato per il settore del TPL una drastica riduzione dei servizi offerti garantendo solamente i così detti "servizi minimi essenziali", declinati per ogni singolo bacino in base alle necessità territoriali.

FASE POST LOCKDOWN (dal 04/05)

Con l'attuazione del DPCM del 26 aprile 2020 si è assistito alla graduale riapertura delle attività produttive, artigianali e commerciali, ciò ha ingenerato una nuova, seppur limitata, domanda di mobilità.

Le singole aziende di TPL si sono attivate, in coordinamento con l'Agenzia, per riorganizzare il servizio in base alle esigenze pervenute dal territorio: aziende, Amministrazioni comunali, comitati pendolari e singoli cittadini.

In generale si è assistito ad una graduale integrazione dei programmi di esercizio in vigore, partendo proprio dalle corse così dette "operaie" a servizio dei siti produttivi, seguiti dal ri-potenziamento dei servizi urbani.

Nelle aree più marginali alcune aziende hanno mantenuto il programma minimo adottato nella fase di lockdown.

A partire dall'autunno 2020 si è assistito ad una nuova ondata pandemica, che ha visto nuove misure restrittive alla mobilità.

Con l'attuazione del DPCM 24 ottobre 2020 il Governo dispone ulteriori misure di prevenzione, fra le quali l'incremento della didattica digitale integrata per una quota pari almeno al 75 % delle attività.

Con il DPCM del 3 novembre 2020 fra le nuove misure da mettere in campo per contrastare la diffusione dell'epidemia viene introdotto un coefficiente di riempimento del 50% dei mezzi pubblici del trasporto locale e del trasporto ferroviario regionale, con esclusione del trasporto scolastico dedicato, sostituendo quelli previsti nei protocolli e linee guida precedenti.

Di seguito verrà riportata una sintesi delle azioni adottate dalle singole imprese di trasporto nelle fasi dell'emergenza.

4.2.1.1. Fase emergenziale lockdown (dal 09/03/2020 al 03/05/2020)

Bacino Metropolitanano di Torino

Servizio urbano e suburbano di Torino

Dal 16/03 l'azienda ha optato per un servizio ridotto mediamente del 25% dal lunedì al venerdì, salvaguardando maggiormente i servizi verso i poli ospedalieri e produttivi. Nel corso del mese di marzo sono seguite ulteriori contrazioni del servizio, con un diradamento della frequenza della metropolitana e una riduzione di orario festivo e la sospensione di alcune linee date in subaffidamento (es. Ca.Nova).

Servizio urbano di Carmagnola

A partire dal 10/4 le navette cittadine hanno circolato esclusivamente fra le 8 e le 12 secondo orario per l'intero mese.

Servizio urbano di Chieri

Dal 18/3 è stato ridotto il servizio sulla linea 1 e sospensione della linea 2

Servizio urbano di Ivrea

Dal 23/03 è stata predisposta la sospensione di alcune corse:

- Linea 1 (S. Anna-Bollengo-Bellavista) 15 corse
- Linea 1 BARRATO (S. Bernardo-Albiano) 7 corse

- Linea 3 (S. Germano-Banchette-Pavone) 7 corse
- Linea 4 (Bellavista-Q. S. Giovanni) 10 corse

Servizio urbano di Pinerolo

Dal 16/3 è stata programmata una riduzione selettiva delle corse sulle linee urbane ed è stata sospesa la navetta mercatale del sabato.

Dal 23/5 riattivazione delle linee mercatali del sabato 708 e 709.

Servizi extraurbani di Torino

Per quel che concerne i servizi extraurbani della provincia di Torino è stata disposta dal consorzio Extra.to a partire dal 16/3 l'attuazione del lunedì al venerdì del programma di esercizio normalmente previsto per il sabato non scolastico, mentre per il sabato e la domenica l'applicazione del programma di esercizio festivo. Gtt si è allineata a tale programmazione a far data dal 18/3.

Si sono lievemente discostati da tale direttiva quelle aziende che operano su più bacini e/o all'interno di altri consorzio operanti in contesti industriali.

In particolare:

ATAP ha adottato il servizio estivo di agosto,

Bellando ha integrato il servizio con alcune corse ritenute essenziali a garantire i servizi minimi,

Ca.Nova ha mantenuto i servizi per le aree industriali e sospeso le corse scolastiche,

A partire da tale data sono stati anche interrotti i collegamenti Torino – Milano e Ivrea - Milano.

Le linee operai sono state mantenute fintanto che le aziende hanno operato, con la chiusura delle stesse sono state sospese.

È stata mantenuta la linea transfrontaliera 902 gestita dalla ditta Gherra, nonché i servizi a chiamata Mebus e Provibus.

Successivamente sono state adoperate riduzioni specifiche da parte di alcune aziende in base all'andamento della domanda.

Bacino Sud Est

Per i servizi erogati nell'ambito della Provincia di Asti è stata disposta l'attuazione del programma di esercizio estivo del mese di luglio a partire dal 18 marzo, successivamente sono state attuate ulteriori riduzioni a seconda delle esigenze specifiche dei comuni e all'effettiva utenza.

Per i servizi erogati nell'ambito della Provincia di Alessandria la riduzione di servizio è stata avviata dalle singole aziende secondo le esigenze della domanda locale a partire dal 16 marzo, indirizzandosi in linea di massima a programmi di esercizio previsti per i periodi non scolastici o estivi del mese di agosto. Con successivi ridimensionamenti per le aziende inizialmente partite con l'orario non scolastico.

Bacino Nord Est

All'interno del bacino essendoci una pluralità di contratti e di conseguenza una differente gestione del servizio a livello di programmazione oraria le aziende hanno adottato differenti soluzioni, tutte volte a ridurre il più possibile il servizio, ma garantendo i servizi minimi per la residuale utenza e per le necessità di mobilità indifferibili.

I servizi di navigazione sul lago d'Orta sono stati completamente sospesi.

In generale sono stati chiusi gli infopoint e le biglietterie di molte aziende, è stata sospesa la vendita e il controllo dei biglietti a bordo dei mezzi, i programmi di esercizio adottati dal lunedì al venerdì sono stati:

- Festivo (VCO Trasporti)
- Estivo (SUN, Autoticino, ATAP)
- Periodo non scolastico (SAF)
- Sabato non scolastico (Pirazzi, STN)
- Effettuazione delle linee e delle corse strettamente necessarie (Baranzelli, Comazzi).

Bacino Sud

All'interno del Bacino Sud vi è un unico contratto di gestione del TPL in capo al consorzio Grandabus che ha coordinato nelle prime fasi del lockdown le proprie consorziate adottando a partire dal 16/03 l'orario normalmente esercito il sabato non scolastico per i giorni feriali dal lunedì al venerdì, e laddove è presente un servizio festivo questo è stato applicato per le giornate del sabato, della domenica e dei festivi, ad eccezione delle linee esercite da Gunetto e Saar. In particolare GTT, si è allineata a tale programmazione a far data dal 18/3.

Tale organizzazione non è stata adottata da Gelosobus, la quale operando anche su più bacini ha adottato un'organizzazione lievemente differente e uniforme con i bacini dove svolge gran parte del suo servizio.

A partire dal 30/3 alcune aziende del bacino hanno ulteriormente ridotto il servizio (BUScompany, Benese) fino ad arrivare in alcuni casi alla sospensione dello stesso (Actp, Allasia)

4.2.1.2. Fase emergenziale post Lockdown (dal 04/05/2020)

Con l'attuazione del DPCM del 26 aprile 2020 si è assistito alla graduale riapertura delle attività produttive, artigianali e commerciali, ciò ha ingenerato una nuova, seppur limitata, domanda di mobilità.

Le singole aziende di TPL si sono attivate, in coordinamento con l'Agenzia, per riorganizzare il servizio in base alle esigenze pervenute dal territorio: aziende, Amministrazioni comunali, comitati pendolari e singoli cittadini.

In generale si è assistito ad una graduale integrazione dei programmi di esercizio in vigore, partendo proprio dalle corse così dette "operaie" a servizio dei siti produttivi, seguiti dal ri-potenziamento dei servizi urbani.

Nelle aree più marginali alcune aziende hanno mantenuto il programma minimo adottato nella fase di lockdown.

Di seguito il dettaglio del ritorno al regime ordinario del periodo estivo suddiviso per bacino.

Bacino Metropolitano di Torino

Hanno ripristinato il regolare servizio previsto per i giorni non scolastici/estivi a seconda del proprio programma d'esercizio le aziende:

ATAP dal 8/6,

BUS Company dal 18/5

Ca. Nova mai sospeso,

GTT dal 4/05,

Sadem dal 22/6

Non sono ancora a regime Autostradale (servizio agosto + integrazioni), ATAV VIGO, Cavourese (ripristinato il sabato non scolastico + Integrazioni)

Dal 22/06 secondo le disposizioni del consorzio Extra.To tutte le aziende consorziate adottano il programma di esercizio estivo non scolastico.

Bacino Sud Est

Hanno ripristinato il regolare servizio previsto per i giorni non scolastici/estivi a seconda del proprio programma d'esercizio le aziende:

AMAG dal 25/06,

ASP dall'11/05 per il servizio urbano di Asti, mentre per l'extraurbano era già in vigore nella fase di lockdown,

ATAV VIGO dal 22/06 per la linea 34,

Autolinee Acquesi era già in vigore nella precedente fase di lockdown,

Autolinee Valborbera dall'8/06,

CIT dal 15/06,

Giachino dal 4/05,

GTT era già in vigore nella precedente fase di lockdown,

Non sono ancora a regime Autostradale (servizio agosto + integrazioni), Aviosibus, Marletti, Saamo.

Bacino Nord Est

Hanno ripristinato il regolare servizio previsto per i giorni non scolastici/estivi a seconda del proprio programma d'esercizio le aziende:

Atap, Comazzi dall'8/6

STAC dal 10/06

SAF dall'11/6

SUN dal 15/06

Navigazione Lago d'Orta dal 6/6

Baranzelli (forse dal 29/6 da sito), Pirazzi (forse dal 15/6 da sito), STN (sul sito programma più aggiornato) e VCO Trasporti non sono ancora a regime.

Bacino Sud

Al 30/06 hanno ripreso il regolare servizio previsto per il periodo estivo le seguenti aziende:

Allasia (3/6), Benese (29/6), Bus Company (18/5), Gtt (22/06), Valle Pesio (18/05).

Dal 18/5 la ditta GIORIS ha mantenuto il programma adottato nella fase di lockdown, mentre la Saar&saac ha ripristinato i servizi su 6 giorni mantenendo la programmazione del sabato non scolastico.

Dal 4/5 la ditta Gunetto a ripristinato alcune corse.

Nella tabella seguente è riportato il riepilogo dei servizi effettuati e delle variazioni dello stesso nel confronto con la situazione ante emergenza Covid-19. La Tabella è in continuo aggiornamento.

Tabella 7 - Riepilogo dei servizi effettuati

Modo trasporto	Giorno feriale medio del periodo precrisi	Giorno tipo dopo provvedimenti conseguenti al primo DL del 23 febbraio. Se nessuna modifica replicare dato precedente	Giorno tipo dopo provvedimenti conseguenti al DPCM 9 marzo (stensione contenimento territoriale all'ambito nazionale, cosiddetto #restoacasa) e 11 marzo (chiusura attività comm. non necessarie). Dovrebbe corrispondere alla valutazione dell'indagine precedente	Giorno tipo dopo provvedimenti conseguenti al Decreto dopo DPCM 22 marzo (estensione chiusura ad attività non essenziali)
	Servizi giorno feriale medio	Servizi giorno feriale medio	Servizi giorno feriale medio	Servizi giorno feriale medio
Unità di misura	Km / giorno	Km / giorno	Km / giorno	Km / giorno
<i>TPL reg loc modo ferroviario</i>	61.820,00	61.820,00	20.533,00	20.533,00
<i>TPL reg loc modo metropolitano</i>	7.943,68	7.943,68	4.418,67	4.418,67
<i>TPL reg loc modo tranviario</i>	19.127,71	19.127,71	9.878,65	9.878,65
<i>TPL reg loc modo automob. - ambito urbano</i>	151.504,52	148.480,24	78.250,90	75.237,65
di cui Contratto GTT urbano-suburbano area di Torino	112.575,01	112.330,01	60.175,50	60.175,50
<i>TPL reg loc modo automob. - ambito extraurbano</i>	218.173,97	156.175,42	106.936,25	102.518,00
<i>TPL reg loc modo funicolare</i>	88,23	78,34	50,05	49,02
<i>TPL reg loc navigazione</i>	95,91	0,00	0,00	0,00
TOTALE	458.754,02	393.625,39	220.067,53	212.635,00
RIDUZIONE % RISPETTO A PRECOVID		-14,20%	-52,03%	-53,65%

4.2.1.3. Dettaglio del servizio per Azienda di trasporto pubblico su gomma

➤ ACTP

L'azienda effettua servizi scolastici per l'Istituto Alberghiero di Dronero, l'Istituto Agrario di Verzuolo, Istituto AFP di Verzuolo e Dronero e l'Istituto Tecnico Industriale di Verzuolo che sono stati sospesi a partire dal 25/02 con la chiusura delle scuole.

➤ ALLASIA

Da lunedì 16/3 è stato:

- adottato dal lunedì al venerdì l'orario previsto per il sabato non scolastico sulle linee: Linea Paesana- Bra, Linea Savigliano – Levaldigi, Linea Saluzzo – Brondello, Linea 1 Urbana Savigliano, Linea 2 Urbana Savigliano
- sospeso il servizio per le corse delle 17 da Savigliano a Bra (linea 21) e le corse delle 17:45 da Savigliano a Paesana (linea 125), nonché le corse urbane ed extraurbane del sabato.

Da mercoledì 18/3 è stata sospesa la linea urbana 2 di Savigliano.

Da lunedì 30/3 **sospensione di tutti i servizi** operati dal gestore.

Dall'11/05 sono state ripristinate rispettivamente la linea Savigliano – Bra con 6 corse e la linea Savigliano-Paesana con 5 corse.

Dal 25/05 sono state attivate due coppie di corse sulla linea Saluzzo –Brondello.

Il servizio è stato ripristinato secondo il consueto programma d'esercizio a partire dal 3/06.

Sul sito dell'azienda sono state inserite opportune comunicazioni alla clientela in merito alle variazioni.

➤ AMAG

Dal lunedì 16/03 è stato adottato il servizio previsto per il periodo estivo per le seguenti linee:

- servizio Urbano di Alessandria linee 2-3-4-5-6-AC-B-F
- servizio extraurbano 10-11-13-14

Dal 23/03 è stata prevista:

- la riduzione del servizio con l'adozione dell'orario festivo da lunedì a sabato integrato con la linea Urbana in Alessandria (orario e percorso linea F) - Linea 5 - Linea 6 - Linea 13 - Linea 14 - Linea Alessandria Valenza Alessandria - Linea Valenza Urbana (n. prot. 2856).
- la sospensione del servizio nei giorni festivi

Dal 4/05 sono state riattivate le linee 2 3 e 4 del servizio urbano di Alessandria, mentre è stato mantenuto il servizio extraurbano e la sospensione festiva dei servizi.

Dal 18/05 è stato ripristinato nella sua interezza il servizio feriale estivo ridotto con rinforzi per gli urbani di Alessandria, Valenza e per la linea Alessandria-Valenza.

Dal 25/6 l'azienda ha ritenuto di mantenere il servizio feriale estivo ridotto con rinforzi per gli urbani di Alessandria, Valenza e per la linea Alessandria-Valenza

Sul sito dell'azienda sono state inserite opportune comunicazioni alla clientela in merito alle variazioni.

➤ ASP

Da mercoledì 18/3 è stato:

- adottato il servizio previsto per il mese di luglio per le linee extraurbane
- adottato il seguente servizio per le linee urbane di Asti: Linee A e B attive dal lunedì al sabato con programma di esercizio festivo e la linea 6 depotenziata, rimanendo attivo il servizio Taxibus nei giorni di mercoledì e sabato e sospendendo le linee frazionali

Dall'11/05 è stato adottato il servizio estivo per le linee urbane di Asti esercito anche nel mese di agosto.

Sul sito dell'azienda sono state inserite opportune comunicazioni alla clientela in merito alle variazioni.

➤ ATAP

Da lunedì 16/3 è stato adottato per le linee urbane di Biella e Vercelli, e per le linee extraurbane della Provincia di Biella, Vercelli e Torino il servizio previsto per il periodo non scolastiche.

Da martedì 17/3 è stato ridotto il servizio applicando l'orario previsto per il periodo estivo di agosto, mantenendo il servizio previsto per la domenica e i Festivi, integrato con alcuni servizi su corse operaie della linea 64 (n. prot 2747) e della linea 59 (ms. prot. 2780).

Dal 23/3 il servizio è stato integrato con la linea 51 per Buronzo (ns. prot. 2870) e con le Integrazioni alla linea 380 di Biella da lunedì a venerdì per le corse 30-29-505-44-555 oltre al prolungamento della corsa 513.

Sul sito dell'azienda sono state inserite opportune comunicazioni alla clientela in merito alle variazioni.

Dal 4/5

Extraurbano Biella:

Integrazione del PEA in vigore con le corse lu-ve:

Linea 300 + 6 corse

Linea 310 + 2 corse

Linea 340 + 1 corsa

Linea 390 + 2 corse

Linea 548 + 8 corse

Linea 549 + 8 corse

Extraurbano di Vercelli

Integrazione al servizio in vigore con le corse (lu-ve):

Linea 51 + 2 corse

Linea 56 +4 corse

linea 59 + 4 corse

Linea 64 + 2 corse

linea 67 + 2 corse

Linea 70 + 6 corse (lu -sa)

Linea 95 + 4 corse

Extraurbano di Torino

Integrazione al servizio in vigore con le corse (lu-ve):

Linea 345 + 3 corse

linea 181 + 1 corsa

Dall'11/5 Extraurbano Biella Integrazione corsa 332.004

A partite dall'8/6 è stato ripristinato il consueto orario del periodo non scolastico su tutti i servizi urbani ed extraurbani gestiti da ATAP.

➤ ATAV VIGO

Servizi extraurbani Bacino Sud-Est

Dal 18/03 in coordinamento con il consorzio COAS è stato adottato il servizio normalmente adottato nel mese di luglio.

Dal 20/04 è stato ridotto il servizio sulla linea 34 Castelnuovo Don Bosco – Asti.

Dal 22/06 ripristino servizio periodo non scolastico per la linea 34 Castelnuovo Don Bosco – Asti.

Servizi extraurbani Bacino CMT0

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

A partire dal 4/5 sono state applicate variazioni orarie alla linea 179 Montechiaro- Chieri – Torino.

➤ AUTOLINEE ACQUESI

Per le linee extraurbane Acqui Terme – Montechiaro e Acqui Terme – Morbello della Provincia di Alessandria è stato adottato il programma di esercizio estivo a partire dal 16/03, rispettivamente con 4 e 3 coppie di corse.

➤ AUTOLINEE MARLETTI

Servizi extraurbani Bacino CMT0

Dal 16/03 per la linea 232 Cocconato – Torino è stato adottato il servizio del sabato non scolastico dal lunedì al venerdì e del festivo il sabato, la domenica e i festivi. Come coordinato

all'interno del consorzio. Non avendo corse previste per i giorni festivi di fatto il sabato non è stato erogato il servizio.

Dal 18/05 ripristino sulla linea 232 Cocconato – Torino del programma di esercizio estivo con servizio dal lunedì al sabato.

Servizi extraurbani Bacino Sud-Est

Al 16/03 la ditta ha ritenuto necessario mantenere le linee mercatali n. 203 Murisengo-Moncalvo del giovedì e n. 205 Cerrina-Crescentino del venerdì.

Dal 18/03 sono state sospese le corse mercatali della linea 331 Verrua Savoia - Brusasco, mentre sono state mantenute quelle in programma d'esercizio dal lunedì al sabato.

➤ AUTOLINEE VALBORBERA

Dal 16/03 l'azienda ha attuato il servizio agostano integrato da alcune corse sulla Linea Alessandria- Ovada a servizio dei lavoratori, mentre ha soppresso 9 corse sulla linea Cabella L. – Novi L.

Dal 25/03 rimodulazione del programma di esercizio con riduzione a 4 coppie di corse sulla linea 76 Cabella L. – Novi L.

Dal 4/5 sono state riattivate attivazione 6 coppie di corse lunedì al sabato sulla linea Cabella Ligure - Borghetto Borbera - Arquata Scrivia - Novi Ligure.

Dal 8/6 è stato ripristinato l'orario estivo sulla linea Serravalle Scrivia – Novi Ligure.

➤ AUTOSERVIZI SQUILLARI

È stato adottato il programma di esercizio estivo a partire dal 16/03 proposto dal consorzio COAS.

➤ AUTOSTRADALE

Servizi extraurbani Bacino Sud-Est

Per quanto riguarda il servizio extraurbano di Asti l'azienda a partire dal 18/03 ha adottato un servizio dal lunedì al sabato composto da 3 coppie di corse per le linee Asti- Altavilla Moretta e Asti – Viarigi, e 4 coppie di corse per la linea Asti – Motemagno.

Per quanto riguarda il servizio extraurbano di Alessandria da partire dal 16/03 l'azienda ha adottato il programma di esercizio del mese di agosto con alcune integrazioni per servire gli stabilimenti produttivi attivi.

Dal 17/3 sono state inserite 2 coppie di corse, 1 coppia sulla linea 2 Alessandria Casale e 1 coppia sulla linea 64 Tortona-Arquata.

Dal 18/03 sono state sospese le linee 58, 21 e 158 a servizio dello stabilimento Michelin di Spinetta Marengo.

Sospensione nei giorni di chiusura degli stabilimenti produttivi delle linee 57 e 60 il 2 maggio e della linea 157 il 26/4, il 2 e 3 maggio, mentre per il 25/4 e 1/5 è stata prevista 1 coppia di corse.

Dal 7/5 è stata attivata 1 coppia di corse sulla linea 81 Tortona-Rivalta Scrivia.

Dal 25/5 sono state ripristinate sulla Linea 156 - Alessandria Acqui Terme 6 corse con frequenza dal lunedì al sabato secondo la programmazione di agosto e 2 corse con dal lunedì al sabato secondo la programmazione invernale.

Dal 1/6 sono state programmate integrazioni sulla linea Casale - Alessandria e Ovada – Novi Ligure, e alcune variazioni sulla linea Sezzadio – Alessandria.

Dall'11/6 è stato attivato il servizio programmato per agosto integrato con una coppia di corse sulla linea Alessandria – Ovada.

Dal 22/6 sono state integrate sulle linee Alessandria - Acqui T. e Alessandria - Vercelli 3 coppie di corse.

Dal 29/6 sono state integrate sulla Linea Alessandria - Acqui T. 3 coppie di corse nel tratto Alessandria - Novi L. via Bosco Marengo.

Servizi extraurbani Bacino CMT0

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

Dal 4/5 sono state ripristinate 6 coppie di corse sulla linea Torino – Milano di cui 3 limitate a Carisio o Biandrate, a cui ne sono state aggiunte altre 2 coppie a partire dal 22/6.

➤ AVIOSIBUS

In linea con quanto comunicato dal consorzio l'azienda a partire dal 18/03 ha adottato il programma di esercizio previsto per il periodo estivo del mese di luglio.

Dal 1/4 riduzione delle corse sulla linea Asti – Masino a 3 coppie di corse nei giorni di lunedì, mercoledì e sabato.

Dal 1/05 è stato ripristinato il servizio sulla linea Asti – Masino con 5 coppie di corse dal lunedì al sabato.

➤ BARANZELLI

L'azienda a partire dal 16/03 ha ridotto ad 8 coppie di corse il servizio erogato, in particolare dal lunedì al sabato ha effettuato 4 coppie sulla linea Novara-Romagnano, 3 sulla Romagnano Varallo e 1 sulla Romagnano-Borgosesia, mentre da tale data non ha fatto servizi festivi.

Dal 4/05 sulla linea Borgosesia-Milano Lampugnano ha integrato una copia di corse, riaprendo così il servizio verso la Lombardia.

Dal 18/5 ha integrato sulla linea Romagnano - Santhià due corse e dall'8/6 una copia di corse sulle linee Gattinara-Milano e Varallo – Milano.

➤ BELLANDO

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, integrando il servizio con 4 corse ritenute essenziali a garantire il servizio minimo sulla linea Bussoleno – Menolzio – Sottocastello e mantenendo il servizio mercatale.

Dal 30/05 ripristinato il servizio sulla linea 906 dal lunedì al sabato e la linea 503 dal lunedì al venerdì.

➤ BENESE

Come da indicazioni del consorzio l'azienda ha applicato a partire dal 16/03 dal lunedì al venerdì il servizio previsto per il sabato non scolastico sulle linee di propria competenza del bacino sud:

Linea 75 Cuneo – Pradleves

Linea 76 Cuneo . Boves – Fontanelle

Linea 77 Cuneo – Valdieri – Entracque

Linea 78 Cuneo – Acceglio

Linea 79 Narzole - Fossano

Linea 80 Cuneo – Narzole

Linea 82

Linea 83

Linea 403FS

Linea 3 Cuneo - Bernezzo.

A partire dal 30/3 sono state sospese 6 corse sulla linea 78 Cuneo-Dronero-Acceglio (corse n. 078002/078007/078026/078037/078080/078085), mantenendo su richiesta dell'Unione Montana le corse Cuneo-Acceglio 8:10 e Acceglio - Cuneo 10:10 (corse n. 78055 e 78050).

A partire dal 18/5:

sulla linea 78 Cuneo Acceglio sono state effettuate le corse non scolastiche dal lunedì al sabato, ad eccezione delle corse Cuneo Acceglio 13:40 e Acceglio Cuneo 15:15, mentre le corse festive sono state soppresse;

sulla linea 79 mentre sulle dal lunedì al venerdì è stato fornito il servizio del sabato non scolastico, mentre il sabato e i festivi è stato adottato il servizio programmato per i festivi;

sulle altre linee il servizio è stato erogato dal lunedì al venerdì con orario del sabato non scolastico.

A partire dal 20/5 sulla Linea 3 della conurbazione di Cuneo è stato attivato l'orario estivo dal lunedì al sabato.

Dal 29/6 è stato ripristinato il servizio con orario estivo.

➤ BUS COMPANY

Servizi urbani ed extraurbani Bacino sud

Come concordato all'interno del consorzio Grandabus a partire dal 16/3 è stato adottato dal lunedì al venerdì il servizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica e i festivi è stato adottato il servizio previsto per le giornate festive. Sempre alla stessa data è stata sospesa la navetta parcheggi nel comune di Alba.

Al 30/3 è stata applicata una riduzione di corse sulle linee:

108 Alba-Torino (-2 coppie di corse)

45F Alba – Asti (- 3 coppie di corse)

91 Cuneo – Saluzzo (-3 corse)

120 Alba – Bossolasco (- 1 copi di corse)

Sempre a partire dal 30/3 sono state sospese le linee 65 Alba – Castiglione, 95 Dronero – Busca, 102 Vinadio – Argentera, 175 Fontane - Mondovì

Su richiesta dell'Unione Montana a partire dal 7/4 sono state ripristinate sulla linea 102 due coppie di corse.

Dal 18/05 è stato riattivato il servizio con orario estivo non scolastico distinto nei programmi di esercizio Lu-Ve, Sa, Do e festivi.

Dal 24/05 è stato ripristinato il servizio festivo sulla funicolare Mondovì.

Servizi extraurbani Bacino CMT0

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

A partire dal 30/3 sono state sospese 5 corse sulla linea 259 Torino – Carmagnola, 4 corse sulla linea 108 Torino – Alba e 1 corsa sulla linea 209 Torino – Villafranca.

Dal 18/5 l'azienda ha riattivato il servizio con orario estivo non scolastico distinto nei programmi di esercizio Lu-Ve, Sa, Do e festivi.

➤ CA.NOVA

Servizio extraurbano di Torino

Mantenimento servizio tranne che per le linee 354 Carignano - Cambiano e 224 Bussoleno Rivoli e le corse scolastiche della linea 128 Borgata Adrit -Bussoleno e 1 corsa sulla linea 201 Torino -Varallo

Urbano e suburbano di Torino

Dal 18/3 sono state:

sospese le linee: 1-20-21-34-40-53-78-OB1

esercite orario "normale": 79B-80-82-VE2

esercite con orario est lun-ven: 35N

esercite con orario est 81

esercite con orario fest 39-41-43-45-47-48-54-70-73

➤ CAVOURESE

Servizi extraurbani di Torino

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

Dal 23/05 il servizio del sabato non scolastico è stato esteso anche al sabato.

Dall'8/6 sono state attivate due corse sulla linea 220 Torino -Cavour, servizio esteso a 17 corse con frequenza lunedì-venerdì a partire dal 10/6.

Dal 15/06 attivazione di 3 coppie di corse sulla linea Barge - Torino Mirafiori via A55.

Servizio urbano di Chieri

Dal 18/3 è stato ridotto il servizio sulla linea 1 con una frequenza lunedì - sabato, mentre è stato sospeso il servizio sulla linea 2.

➤ CHIESA

Servizi extraurbani di Torino

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

Dal 14/4 è stata sospesa la linea 610 Carmagnola - Teksid.

Servizio urbano di Carmagnola

A partire dal 10/4 le navette cittadine hanno circolato esclusivamente fra le 8 e le 12 secondo orario per l'intero mese.

➤ CIT

Al 16/03 l'azienda ha mantenuto il programma di esercizio previsto per i giorni non scolastici, sia per le linee urbane di Novi Ligure sia per le linee extraurbane.

Revisione dei quadri orari dal 20/03 servizi erogati dal lunedì al sabato con una riduzione delle corse:

per la linea Gavi – Novi Ligure e Gavi – Busalla sono state effettuate 6 coppie di corse.,
per la linea Arquata – Gronda 2 coppie di corse,
per la linea Gavi –Tramontana e Gavi – Mornese 3 coppie di corse

Sempre dal 20/03 è stato ridotto anche il servizio urbano con 6 corse per due linee e 12 per la terza linea dal lunedì al sabato.

Dal 15/6 è entrato in vigore il quadro orario previsto per il periodo estivo sia per i servizi extraurbani sia per i servizi urbani.

➤ COMAZZI

A partire dal 16/3 la ditta ha ridotto il servizio erogato nell'Ossola portando il servizio a 63 corse giornaliere programmate dal lunedì al sabato.

Il 6/05 su richiesta del Comune è stata ripristinata una corsa del mattino da Domodossola a Macugnaga.

Terminata la fase di lockdown la ditta Comazzi ha provveduto ad un graduale ripristino delle corse sulle varie linee esercite nell'Ossola a seconda delle necessità raccolte sul territorio. Dal 11/05 sono state aggiunte 10 corse sulle linee dell'Ossola e successivamente 10 corse dal 19/05.

Dal 25/05 sono state ripristinate 7 corse sulla linea Borgomanero - Arona

Dall'8/6 è stato ripristinato il servizio così come normalmente previsto per il periodo estivo.

➤ GELOSUBUS

Servizio extraurbano del Bacino Sud-Est

Dal 18/3 l'azienda ha adottato il programma di esercizio in uso nel periodo estivo per la linea Montaldo Scarampi – Asti.

Servizio extraurbano del Bacino Sud

Dal 18/3 è stato adottato dal lunedì al sabato il programma d'esercizio dei giorni feriali del mese di luglio.

➤ GHERRA

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì per le linee 246 Alpignano – La cassa e 248 Alpignano – Collegno il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

Mentre sono state mantenute alcune corse sulla linea 208 Bruzolo- Bussoleno altrimenti sospese con l'adozione del programma del sabato non scolastico, così anche per la linea transfrontaliera 902.

➤ GIACHINO

In linea con le altre aziende del consorzio COAS a partire dal 18/03 è stato adottato il programma di esercizio estivo previsto per il mese di luglio.

Dal 26/03 sono state sospese le seguenti corse:

Linea 45 Villanova – Asti corse 2-4-7-1-3-6 sul percorso 4

Linea 47 Alba - Villanova – Torino corse 1,15,21,10,16,22 sul percorso 1, le corse mercatali 1 e 2 sul percorso 5.

Linea 48 Alba – Villanova – Torino Mirafiori corse 1,2,3,4,5,6 sul percorso 10

Linea 49 Asti – Govone - Alba corse 11 e 14 sul percorso 1, corsa 1 sul percorso 3, corsa 2 sul percorso 4, corsa 2 sul percorso 17.

Contestualmente è stato riorganizzato il servizio sulla linea Linea 47 Alba - Villanova – Torino adottando il programma festivo per tutti i giorni della settimana (percorso 2 corse 1,2,3,4)

Dal 4/05 è stato adottato il quadro orario del mese di luglio per le linee 45, 47, 48, 49.

➤ GIORNATA

Come concordato all'interno del consorzio Grandabus a partire dal 16/3 è stato adottato dal lunedì al venerdì il servizio previsto per il sabato non scolastico per la linea di competenza 71 Alba – Lequio Berrio.

Al 18/5 la ditta ha ritenuto opportuno proseguire con la programmazione adottata nel mese di marzo.

➤ GTT

Servizio urbano e suburbano di Torino

Dal 16/3 è stato applicato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio:

- sabato scolastico per le linee di forza e a servizio dei poli ospedalieri (2, 3, 4, 9, 10, 10n, 13, 15, 16, 17, 17b, 18, 42, 55, 56, 62, 68)
- sabato non scolastico per le linee di completamento e di estensione,
- diradamento frequenza metropolitana a 3 minuti 9 secondi nell'ora di punta (16 treni).

Dal 18/3 il servizio è stato:

- conformato per le linee di superficie alla rete festiva con un'integrazione per garantire la piena copertura territoriale (linee 51, 80, 81, 82, 83, 84, VE2, 79b),
- diradato con una frequenza di 4 minuti e 24 secondi nell'ora di punta per quanto riguarda la linea 1 della metropolitana (12 treni).

Dal giorno 26/03 sospensione linea 19N (n.prot. 3008).

Dal giorno 27/03 il servizio delle linee:

- linea 1 (metropolitana) è stato ridotto ad una frequenza di 5'16" (10 treni in servizio) con chiusura anticipata alle 00:30 nelle giornate di venerdì, sabato e festivi (ns. prot 2991).
- Linea OB1 ripristinato (ns. prot 3008)

Dal 27/4, vista la riapertura dei siti produttivi, sono state attivate le linee operaie 90-93b_94_95 con una coppia di corse dal lunedì al venerdì.

Dal 4 maggio il servizio:

- per le linee di superficie è stato ripreso un programma di esercizio feriale non scolastico
- per la linea metropolitana è stato aumentato portando la frequenza di passaggio a 2 minuti e 30 secondi in orario di punta.

Dal 18/05 sono state riattivate le linee star 1 e2 e il bus Venaria Express.

Dal 9/5 è stata istituita una navetta per il tratto centrale della linea 4 nei giorni feriali.

Servizio urbano di Ivrea

Dal 23/03 è stata predisposta la sospensione di alcune corse:

- Linea 1 (S. Anna-Bollengo-Bellavista) 15 corse
- Linea 1 BARRATO (S. Bernardo-Albiano) 7 corse

- Linea 3 (S. Germano-Banchette-Pavone) 7 corse
- Linea 4 (Bellavista-Q. S. Giovanni) 10 corse

Servizio extraurbano del Bacino CMT0

Dal 18/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

Dal 27/4 sulle linee 3329 Ciriè - Mirafiori e 3106 Crescentino – Mirafiori è stata attivata una coppia di corse dal lunedì al venerdì a servizio degli stabilimenti produttivi.

Servizio extraurbano del Bacino Sud

Dal 18/03 è stato adottato dal lunedì al sabato l'orario del sabato non scolastico.

Dal 26/06 è stato ripristinato il servizio previsto per i giorni non scolastici.

Servizio extraurbano del Bacino Sud-Est

Dal 16/03/ è stato adottato è stato adottato il programma di esercizio estivo previsto il periodo non scolastico per i servizi erogati nella provincia di Alessandria.

Dal 18/03/ è stato adottato è stato adottato il programma di esercizio estivo previsto per il mese di luglio per i servizi erogati nella provincia di Asti.

➤ GUNETTO

Essendo all'interno del consorzio Grandabus a partire dal 16/3 è stato adottato dal lunedì al venerdì il servizio previsto per il sabato non scolastico, per la Linea 35 Bra – Cuneo è stato sospeso il servizio sabato, mentre è stato completamente sospeso il servizio urbano di Fossano.

Dal 30/3 è stato ridotto ulteriormente il servizio sulla linea 35 con 3 coppie di corse sulla tratta Cuneo-Bra e 3 coppie di corse sulla Fossano-Bra dal lunedì al venerdì.

Dal 4 maggio il programma d'esercizio è stato rimodulato e portato a 12 copie di corse dal lunedì al venerdì per la linea 35, mentre è stato riattivato il servizio urbano di Fossano con 11 corse sempre dal lunedì al venerdì.

➤ PIRAZZI

A partire dal 16/03 l'azienda ha adottato per i giorni feriali della settimana il programma d'esercizio generalmente attuato il sabato non scolastico per la linea Arona- Gignese.

➤ RIVIERA TRASPORTI

Come concordato all'interno del consorzio Grandabus a partire dal 16/3 è stato adottato dal lunedì al venerdì il servizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato, la domenica e i festivi è stato adottato l'orario previsto per i festivi sulle seguenti linee di competenza:

Imperia - Mondovì

Linea Mondovì - Pamparato

Linea Ceva - Viola

Linea Ceva - Carrù - Bra

Linea Ceva - Carrù - Morozzo - Mondovì

Linea S. Giuseppe di Cairo

Linea Montezemolo

Linea Ceva - Murazzano

Linea Ceva – Battifollo

➤ SAAMO

Dal 16/03 è stato adottato il programma di esercizio estivo, ridotto a partire dal 25/3 a 4 coppie di corse Cabella Ligure – Novi.

➤ SAAR & SAC

Dal 16/03 è stato esercito dal lunedì al venerdì il servizio programmato per il sabato non scolastico, mentre sono stati sospesi i servizi il sabato e la domenica.

A partire dal 18/05 è stato riattivato il servizio da lunedì a sabato con orario previsto per il sabato non scolastico.

➤ SADEM

A partire dal 16/03 l'azienda secondo le direttive del consorzio Extra.To ha adottato dal lunedì al venerdì il programma di esercizio previsto per il sabato non scolastico, mentre il sabato e la domenica il P.E.A. del servizio Festivo.

A partire dal 22/6 l'azienda ha ripristinato il servizio estivo non scolastico.

➤ SAF

Dal 13/03 l'azienda ha optato per l'adozione del programma di esercizio previsto per il periodo non scolastico, tranne che per la linea Novara Borgomanero in cui è stato adottato il programma di agosto.

Ulteriori rimodulazioni in diminuzione sono state previste a partire dal 19/03 sulle seguenti linee:

Linea Novara Borgomanero 8 coppie di corse FER6 (prog. di Ago)

Linea Verbania - Milano interrotta ad Arona 8 coppie di corse FER6- 3 coppie FEST

Linea Stresa- Gignese 5 coppie di corse FER6 (PEA SAB NON SCOLASTICO)

Linea Stresa-Orta esercizio del sabato non scolastico

Linea Verbania- Omegna sospesa

Linea Valgrande 5 coppie di corse FER6 non serve Aurano – Caprezzo – Cossogno – Intragna. (programma dei festivi).

Ripresa dal giorno 4/05 dell'orario previsto generalmente nei giorni non scolastico per la Linea Verbania-Arona precedentemente sospesa.

Dall'11/06 tutte le linee di competenza della SAF hanno ripreso con la programmazione estiva consueta tranne la linea Stresa – Orta per cui si è attesa la completa riapertura delle strutture alberghiere previste per il 1° luglio.

➤ STAC AUTOTICINO

Servizio extraurbano del Bacino Sud-Est

L'azienda a partire dal 16/03 ha adottato il PEA previsto per i giorni feriali del mese di luglio per le linee extraurbane della Provincia di Alessandria di sua competenza:

21 – CASALE M.TO – ROSIGNANO – GRAZZANO – MONCALVO

22 – CASALE M.TO – OZZANO – OTTIGLIO - MONCALVO

78 – CASALE – PONTERUSA

161 VERCCELLI - ALESSANDRIA

402 – ALESSANDRIA - CASTAGNOLE

406 – MORTARA – CASALE M.TO - ASTI

Mentre ha ritenuto opportuno sospendere le linee 20 Casale-Valenza-Milano e 98 Casale-Balzola.

Verificate le frequentazioni ha sospeso la linea 78 a far data dal 28/03 fino al 4/04.

Servizio extraurbano del Bacino Nord-Est

L'azienda a partire dal 16/03 ha adottato il PEA previsto per i giorni feriali del mese di luglio per le linee extraurbane della Provincia di Alessandria di sua competenza:

54 – CASALE M.TO – VERCELLI (via autostrada)

802 – CASALE M.TO – VERCELLI (via paesi)

Mentre per la linea 804 Casale – Torino afferente al bacino nord-est e più precisamente all'extraurbano della Provincia di Vercelli ha ritenuto di sospendere 12 corse.

Verificate le frequentazioni ha sospeso la linea 804 a far data dal 28/03 fino al 4/04, ripristinata dopo il 4 aprile modificandone il programma di esercizio a far data dal 20/05.

Dal 10/06 luglio permane il servizio già avviato nel periodo di emergenza Fase 1 con l'aggiunta della ripresa del servizio sulla linea 20 Casale – Milano.

➤ STN

Fin dal 12/03 sono state adottate disposizioni generali per l'utilizzo del servizio da parte degli utenti e per la protezione del proprio personale.

Dal 12/03 è stato sospeso il collegamento su Malpensa aeroporto.

Dal 16/03 è stato adottato un programma di esercizio dal lunedì al sabato con frequenze e corse previste per il sabato non scolastico, corrispondente a 8 coppie di corse sulla linea Novara-Malpensa, 19 corse sulla linea Novara-Arona e 19 corse sulla linea Novara-Domodossola, di cui solo 3 complete per l'intera tratta.

Dal 11/03 sono state attivate corse sulle linee

Novara – Arona 5 coppie da lunedì a venerdì e 2 coppie dal lunedì al sabato

Novara – Borgomanero 3 coppie lunedì-venerdì

Novara – Vercelli 3 coppie, 1 coppia dal lunedì al venerdì

Novara – Biandrate 2 coppie

Novara – Cilavegna 2 coppie da lunedì a venerdì

Novara – Granozzo 2 coppie da lunedì a venerdì

Dal 23 marzo al 7 maggio sono stati chiusi gli uffici al pubblico.

➤ SUN

Fin dal 11/02, adeguandosi via via alle successive disposizioni, l'azienda ha avviato le procedure di sanificazione dei mezzi.

Dal 11/03 sono state adottate disposizioni generali per l'utilizzo del servizio da parte degli utenti e per la protezione del proprio personale.

Dal 17/03 è stata chiusa la biglietteria.

Dal 18/03 è stata effettuata una riduzione straordinaria del servizio urbano introducendo il servizio programmato per il periodo estivo 2019 che prevede frequenze differenti da lunedì a

domenica per le linee 1-4-6-8-C, da lunedì a sabato per la Linea 2 e da lunedì a venerdì per le linee SP- 9.

Dal 20/04 è stata riaperta la biglietteria

Dal 8/6 è possibile nuovamente utilizzare le porte anteriori per la salita sui mezzi

Dal 15/06 è previsto l'esercizio del programma estivo 2020 (da sito)

➤ VALLE PESIO

Dal 16/03 è stato esercito dal lunedì al venerdì il servizio programmato per il sabato non scolastico, mentre sono stati sospesi i servizi il sabato e la domenica.

Dal 18/05 è stato attivato il programma previsto per il periodo estivo non scolastico per le linee 7 e 5 della conurbazione di Cuneo e la linea extraurbana n 415.

➤ VCO TRASPORTI

Fin dal 24/02, adeguandosi via via alle successive disposizioni, l'azienda ha avviato le procedure di sanificazione dei mezzi, ha adottato le disposizioni generali per l'utilizzo del servizio da parte degli utenti e per la protezione del proprio personale.

Dal 12/03 l'azienda ha sospeso le linee mercatali per i centri abitati di Forno, Quarna, Casale Corte Cerro, San Bernardino Verbano.

Dal 13/03 sono state sospese le corse notturne delle linee Verbania – Omegna e Verbania – Cannobbio in programmazione nei fine settimana.

Dal 15/03 sulle linee Verbania-Omegna, Verbania-Piancavallo e Verbania- Brissago il servizio è stato ridotto applicando nei giorni feriali il servizio previsto per i giorni festivi corrispondente rispettivamente a 15, 9 e 7 coppie di corse giornaliere.

Dal 18/05 sono stati riavviati i servizi con cadenza settimanale (mercatali) per le località di Forno, Quarna, Casale Corte Cerro, San Bernardino Verbano, Gonte e Trarego con 2 copie di corse.

Dal 25/05 è stato integrato il servizio sulla linea Verbania-Omegna portando fino a 26 corse feriali e 12 festive.

Dal 6/7 è stato integrato il servizio con 2 coppie di corse sulla linea Verbania – Domodossola.

4.2.2. Emergenza Covid-19 autunno 2020 - Servizi di trasporto pubblico per le scuole

4.2.2.1. Servizio di TPL per gli istituti scolastici nel periodo 14/09 – 30/10



a. Raccolta dati

A partire dallo scorso mese di giugno, l’Agenzia con Regione Piemonte, CMT0, con il supporto operativo di Links Foundation (ente strumentale della Compagnia di San Paolo) ha coinvolto gran parte dei datori di lavoro pubblici e privati, ed ha avviato un progetto di raccolta dati per la ricostruzione dell’incontro domanda-offerta di trasporto.

Per quanto riguarda la scuola, tutti i Dirigenti scolastici delle Scuole Secondarie di II grado del Piemonte, sono stati invitati alla comunicazione degli orari definitivi tramite l’utilizzo della “Piattaforma Orari Scuole”, per la comunicazione degli orari, o della modifica agli stessi, all’Agenzia della Mobilità Piemontese e alla compilazione del “Questionario sulla mobilità delle persone e sul trasporto pubblico rivolto alle Scuole secondarie di II grado”, per consentire al sistema TPL di adeguare l’offerta alle esigenze scolastiche. Come già avvenuto per il settore lavorativo, è stato predisposto un “Questionario studenti” per tutti gli alunni delle scuole secondarie di II grado e le loro famiglie, al fine di sondare anche le esigenze dell’utente finale.

L’obiettivo dell’indagine è di integrare il mondo scolastico nel processo di ricostruzione dell’incontro domanda-offerta di trasporto, che ha già coinvolto i datori di lavoro pubblici e privati. I dati raccolti dai questionari, se arrivano a coprire un numero significativo di utenti, permettono agli uffici e alle aziende del TPL di revisionare la progettazione del servizio, operando nei limiti del possibile nella direzione dell’adeguamento e finanche dell’incremento del servizio.

b. Limiti di occupazione dei mezzi all’80%

È opportuno richiamare la questione riferita al coefficiente di riempimento del materiale rotabile previsto dalle linee guida pubblicate sul sito del MIT il 1 settembre 2020, e allegate al DPCM 7/9/2020 (Allegato A-15) e confermate con il DPCM 13/10/2020 (Allegato 15), che qui di seguito si richiama:

“[...] 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 ricambio dell'aria deve essere costante, predisponendo in modo stabile l'apertura dei finestrini o di altre prese di aria naturale.

Tale coefficiente di riempimento è consentito anche in relazione al ricambio dell'aria interna dei veicoli di superficie e dei treni metropolitani, infatti la maggior parte degli impianti di climatizzazione consente una percentuale di aria prelevata dall'esterno e un ricambio ad ogni apertura delle porte in fermata. Inoltre, per i tram di vecchia generazione è possibile l'apertura permanente dei finestrini. Pertanto, ove possibile, occorre mantenere in esercizio gli impianti di aereazione senza ricircolo. [...]"

Al fine di esplicitare la portata di tale provvedimento si forniscono i seguenti elementi utili per la risposta:

- La capacità degli autobus è definita dalla carta di circolazione e caratterizzata anche per lo specifico uso; a titolo esemplificativo, prendendo in esame le caratteristiche degli autobus di più recente immatricolazione si ha:
 - o **Autobus extraurbano cd lungo** (circa 12 metri di lunghezza ed il più diffuso per i servizi extraurbano): valore carta di circolazione 50 posti a sedere 24 posti in piedi; numero totale posti 74; 80% della capacità = 59 posti totali;
l'80% della capacità consente un riempimento pari a **50 passeggeri seduti e 9 passeggeri in piedi** (oppure un minor numero di passeggeri seduti e quindi un maggior numero di passeggeri in piedi a somma invariata)
 - o **Autobus extraurbano cd lungo con configurazione "suburbana"** (circa 12 metri di lunghezza): valore carta di circolazione 36 posti a sedere 65 posti in piedi; numero totale posti 101; 80% della capacità = 80 posti totali;
l'80% della capacità consente un riempimento pari a **36 passeggeri seduti e 44 passeggeri in piedi** (oppure un minor numero di passeggeri seduti e quindi un maggior numero di passeggeri in piedi a somma invariata)
 - o **Autobus urbano cd lungo** (circa 12 metri di lunghezza ed il più diffuso per i servizi urbani) : valore carta di circolazione 27 posti a sedere 82 posti in piedi; numero totale posti 109; 80% della capacità = 87 posti totali;
l'80% della capacità consente un riempimento pari a **27 passeggeri seduti e 60 passeggeri in piedi** (oppure un minor numero di passeggeri seduti e quindi un maggior numero di passeggeri in piedi a somma invariata)
 - o **Autobus urbano cd snodato** (circa 18 metri di lunghezza e diffuso per i servizi urbani di Torino) : valore carta di circolazione 36 posti a sedere 123 posti in piedi; numero totale posti 159; 80% della capacità = 127 posti totali;
l'80% della capacità consente un riempimento pari a **36 passeggeri seduti e 91 passeggeri in piedi** (oppure un minor numero di passeggeri seduti e quindi un maggior numero di passeggeri in piedi a somma invariata)
- La capacità dei tram è definita dalle schede tecniche di GTT; a titolo esemplificativo, prendendo in esame le caratteristiche dei tram in servizio a Torino si ha :
 - o **Tram serie 6000** (circa 34 metri di lunghezza e utilizzato normalmente sulla linea 4 di Torino) : capacità 35 posti a sedere 161 posti in piedi; numero totale posti 196; 80% della capacità = 156 posti totali;

l'80% della capacità consente un riempimento pari a **35 passeggeri seduti e 121 passeggeri in piedi** (oppure un minor numero di passeggeri seduti e quindi un maggior numero di passeggeri in piedi a somma invariata)

- **Tram serie 2800** (circa 20 metri di lunghezza e utilizzato normalmente sulla linea 13 di Torino) : capacità 29 posti a sedere 140 posti in piedi; numero totale posti 169; 80% della capacità = 135 posti totali;

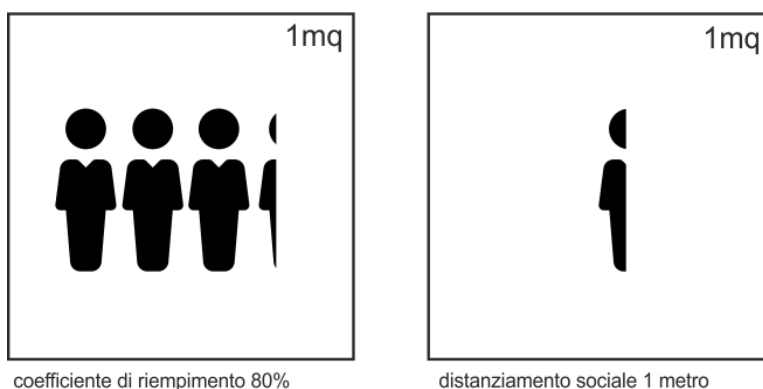
l'80% della capacità consente un riempimento pari a **29 passeggeri seduti e 106 passeggeri in piedi** (oppure un minor numero di passeggeri seduti e quindi un maggior numero di passeggeri in piedi a somma invariata)

Per chiarire ancora meglio la specificità che il DPCM ha individuato per il settore del Trasporto pubblico Locale può essere opportuno confrontare le informazioni sopra richiamate con la regola generale del distanziamento di sicurezza, o sociale, che fissa in 1 metro la distanza interpersonale.

Mantenere la distanza sociale di 1 metro significa che ogni persona ha a disposizione almeno 1,75 mq.

Mantenere un coefficiente di riempimento dell'80 % significa che ogni persona ha a disposizione circa 0,35 mq.

A titolo esemplificativo si riporta uno schema grafico.



c. Potenziamento del servizio

Al fine di programmare al meglio il servizio per l'avvio delle scuole l'Agenzia ha illustrato le modalità operative previste dalle Linee guida pubblicate dal MIT il 1 settembre 2020 (a tutte le aziende con la nota prot. 7081 del 1 settembre 2020 che qui si allega. In particolare è stato richiesto alle singole aziende l'individuazione di specifici piani attuativi con l'aumento delle corse dei mezzi di trasporto, soprattutto durante le ore di punta.

Fin dal 14 settembre 2020 sono state attivate corse aggiuntive per potenziare il servizio già esistente.

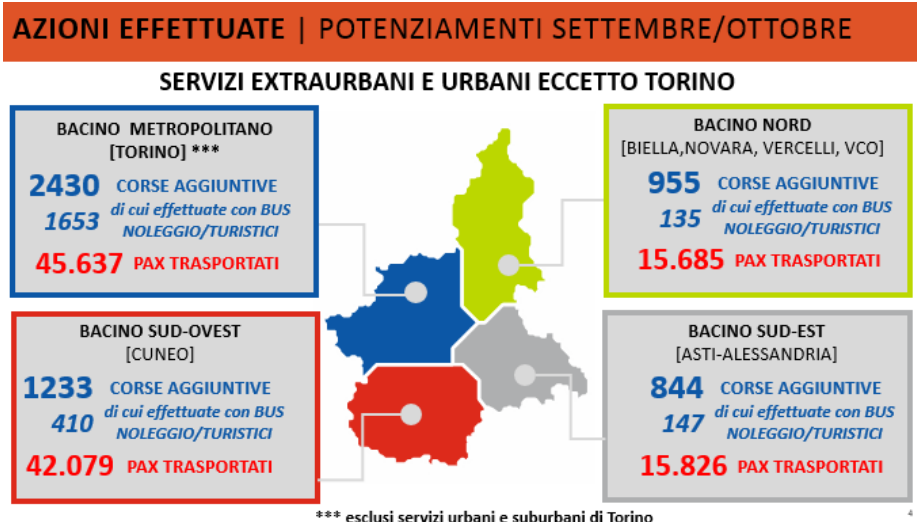
Attraverso il monitoraggio sviluppato coinvolgendo le aziende di tpl, si hanno le seguenti informazioni relative al periodo 14 settembre – 30 ottobre 2020

Servizio extraurbano ed urbano regionale

- sono state attivate complessivamente per l'intero territorio regionale n. 5.575 corse aggiuntive, con una media di 167 corse aggiuntive giorno;

- sono stati trasportati complessivamente sulle corse aggiuntive n. 120.322 viaggiatori con una media di 22 viaggiatori a corsa;
- la flotta è stata complessivamente potenziata con n. 83 veicoli immatricolati da noleggio (bus turistici) con un impiego medio quotidiano di 40 veicoli.

Nelle tabelle seguenti è riportata la suddivisione per Bacino



Bacino	n.corse	v*km	n. saliti
est	844	22.934	15.826
nord	983	28.792	16.017
sud	1.233	23.144	42.079
to	2.515	57.574	46.400
Totale	5.575	132.444	120.322

Bacino	bus noleggio aggiunti in totale	n. corse effettuate con bus noleggio
est	14	147
nord	7	135
sud	21	410
to	65	1.702
Totale	107	2.394

Servizio urbano-suburbano Torino (dati riferiti al solo periodo 14/9-30/9 2020)

- sono state attivate complessivamente n. 2.942 corse aggiuntive bus, con una media di 240 corse aggiuntive giorno;
- sono stati potenziati i servizi tranviari e la metro con l'aumento delle frequenze delle linee in particolare nelle ore di punta;
- la flotta è stata complessivamente potenziata con n. 27 veicoli immatricolati da noleggio (bus turistici) con un impiego medio quotidiano di 16 veicoli, impiegati sulle linee 14, 17b, 35, 36, 36n, 46, 57, 61, 67.

- il carico registrato sui servizi urbani e suburbani è ad oggi valutato da GTT nel 49% rispetto al dato pre-covid;
- il coefficiente di riempimento delle singole linee è variabile con punte massime dell'80% esclusivamente per la linea tranviaria 4;
- il coefficiente di riempimento medio per singola linee non supera mai il 64 % del carico pre-covid;
- il carico registrato sulla metropolitana è mediamente 85.000 passeggeri giorno con un carico massimo in ora di punta pari al 60 % del carico registrato ante covid

4.2.2.2. Analisi delle criticità riscontrate

Nel periodo di apertura delle scuole, sono emerse alcune criticità nell'ambito del servizio di TPL utilizzato dagli studenti. Tra queste, alcune sono criticità reali, mentre altre sono criticità percepite, legate in particolare all'affollamento a bordo autobus: il numero di utenti presenti a bordo, seppure entro i limiti di legge pari all'80% dei posti offerti, è stato considerato eccessivo da parte dell'utenza e dell'opinione pubblica.

a. Affollamento rilevato a bordo autobus

I casi reali di affollamento a bordo autobus sono legati principalmente alle seguenti motivazioni:

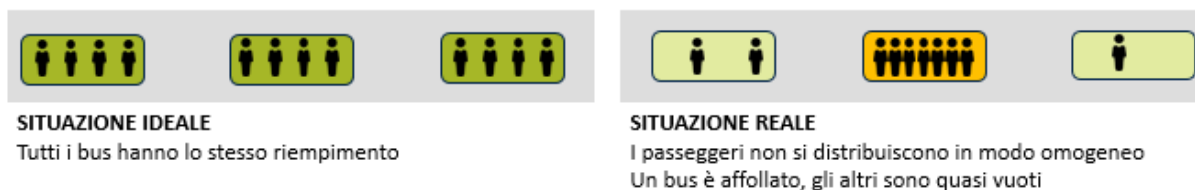
- Controllo dei flussi: non è possibile il controllo degli accessi; in caso di corsa affollata è l'utente a dover evitare di salire e attendere la corsa successiva;
- In presenza di corse bis, l'utenza non si distribuisce in modo uniforme;
- in caso di variazioni orari scuole non programmati (in particolare per le uscite anticipate dovute all'orario provvisorio nelle prime settimane di scuola, laddove non comunicati in anticipo alle aziende) l'utenza si affollava sulle corse precedenti a quelle per le quali erano state istituite le corse di rinforzo.

b. Affollamento percepito a bordo autobus

In presenza di segnalazioni da parte dell'utenza, quasi nella totalità dei casi l'affollamento segnalato fa riferimento a situazioni in cui si è rispettato il livello di riempimento dei veicoli previsto dal Ministero, pari all'80% dei posti previsti dalla carta di circolazione (limite sceso al 50% dal mese di novembre).

Come indicato in precedenza, tale indicazione comporta un numero limite di passeggeri a bordo differente per le diverse tipologie di veicoli. I limiti identificati dal Ministero però non prevedono il rispetto del distanziamento a bordo, come illustrato nella parte iniziale del presente documento, dando origine alle segnalazioni dell'utenza.

Il potenziamento messo in atto dalle aziende per prevenire l'affollamento, inoltre, in alcuni casi non è stato percepito come sufficiente, pur avendo garantito un numero di posti offerti sufficiente a trasportare tutti gli studenti e gli utenti nei limiti previsti, poiché non è stato possibile garantire una equilibrata distribuzione degli utenti fra gli autobus in servizio.



c. Affollamento nelle fermate

Le fermate di TPL costituiscono un punto critico del sistema, in quanto non possono essere soggette a una limitazione numerica di utenti e spesso offrono comunque uno spazio molto limitato alle persone che attendono i mezzi, creando sovraffollamenti.

Inoltre, non è possibile regolare i flussi da parte del personale del TPL, in quanto le fermate sono spazio pubblico a tutti gli effetti. In generale è necessario l'intervento di forze dell'ordine, coordinandosi con i prefetti e i sindaci dei comuni interessati per evitare gli assembramenti negli orari di ingresso/uscita degli studenti.

Nelle stazioni e nelle autostazioni, ove gestite da privati, può essere invece prevista una regolazione dei flussi, sia come numero di persone ammesse, sia differenziando i percorsi in modo da diminuire gli assembramenti. Tali soluzioni sono demandate ai gestori delle autostazioni, ma devono essere prese in considerazione a livello di sistema, perché la regolazione dei flussi può comportare dei tempi di spostamento maggiori, che a volte potrebbero dover essere recepiti negli orari di partenza/arrivo delle corse.

4.2.2.3. Proposte del sistema di tpl per un rientro a scuola in sicurezza

Nel mese di settembre è stato affrontato il tema del trasporto degli studenti senza porre vincoli all'organizzazione didattica, mantenendo invariata l'organizzazione del TPL e potenziando ove necessario /ove possibile: sono stati garantiti gli spostamenti di tutti rispettando i vincoli previsti dal ministero, ma come illustrato in precedenza ci sono state criticità, sia reali che percepite.

È stato pertanto elaborato un piano per fornire soluzioni concrete tali da permettere il trasporto in sicurezza a partire dal 7 gennaio, con la ripresa delle lezioni in presenza per il 75% dei ragazzi delle scuole superiori, ma anche in previsione di un rientro totale in presenza, previsto nei mesi successivi.

La proposta attuale è fatta da 4 punti, che affrontano le criticità emerse e forniscono soluzioni:

1. Riempimento ridotto dei veicoli

Il Ministero dei trasporti con DPCM del 3/11/2020 ha abbassato la soglia di riempimento massimo degli autobus, prevedendo la possibilità di occupare solo il 50% dei posti previsti dalla carta di circolazione (rispetto all'80% di settembre/ottobre).

Questo modifica la previsione di posti occupati per le diverse tipologie di mezzo:

ADOTTATA | RIEMPIMENTO RIDOTTO DEI VEICOLI

**RIEMPIMENTO
RIDOTTO DEI VEICOLI:
80% diventa 50%**



**ULTERIORE
POTENZIAMENTO DEI
SERVIZI**

- NUMERO MASSIMO DI PASSEGGERI A BORDO
PER LE DIVERSE TIPOLOGIE DI AUTOBUS**
- **bus extraurbani 12 metri:** capacità media 74 posti ammesse 37 persone, tutte sedute;
 - **bus urbani 12 metri:** capacità media 109 posti ammesse 54 persone: 27 sedute e 27 in piedi;
 - **bus snodati 18 metri:** capacità media 159 posti ammesse 79 persone: 36 sedute e 43 in piedi;
 - **bus suburbani 12 metri:** capacità media 101 posti ammesse 50 persone: 36 sedute (tutti i posti disponibili) e 14 in piedi;

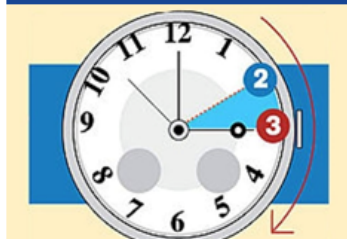
(la distribuzione tra posti seduti e in piedi è indicativa, poiché può essere opportuno aumentare i posti in piedi impedendo l'uso dei posti seduti senza distanziamento);

La diminuzione dei posti offerti comporta la necessità di potenziare il numero di mezzi presenti contemporaneamente per trasportare tutta l'utenza. Laddove si raggiunge il limite fisico di numero di autobus disponibili, compresi i bus turistici, l'unica modalità per trasportare il totale dell'utenza è quella di diminuire le presenze contemporanee allargando le fasce di punta.

2. Regolazione dei flussi tramite coordinamento con gli Istituti Scolastici e ingressi a scuola distribuiti su due turni di frequenza

PROPOSTA | REGOLAZIONE DEI FLUSSI

**RIDUZIONE DELLA
DOMANDA IN OGNI
FASCIA ORARIA**



- PROPOSTA ALL'UFFICIO SCOLASTICO
REGIONALE DI DIFFERENZIARE GLI ORARI
DELLE LEZIONI SU DUE TURNI:**
- | | |
|--|--|
| TURNO 1
I, II superiore | INGRESSO ORE 8
USCITA ORE 14 |
| TURNO 2
III, IV, V superiore | INGRESSO ORE 10
USCITA ORE 16 |

È necessario ridurre le occasioni di contagio che si verificano durante le fasi di assembramento. Le ore di punta sono quelle in cui si muove contemporaneamente il maggior numero di persone e quindi si realizzano frequentemente situazioni di assembramento, in spazi aperti, connesse ai comportamenti individuali. È quindi necessario che la mobilità in ora di punta sia ridotta. Una parte delle riduzioni della domanda di mobilità è già assicurata dai cambiamenti delle modalità organizzative del lavoro (smart-working) ma è necessario che anche il numero di studenti che si muovono contemporaneamente sia ridimensionato.

Si prevede pertanto di introdurre un doppio turno negli ingressi a scuola, con circa metà degli studenti con ingresso e uscita posticipati di 120 minuti rispetto all'orario ordinario attuato da settembre.

La scelta di posticipare di 2 ore l'ingresso del secondo turno nasce dall'esigenza di uscire dalla fascia di punta, che in generale nelle aree urbane continua fino almeno alle 9.30 (specialmente ora con la flessibilità di orario degli uffici aumentata a seguito della pandemia).

Inoltre vi sono due ragioni tecniche relative all'organizzazione del trasporto:

- I servizi ferroviari piemontesi (ma anche parzialmente i bus) prevedono in generale orari cadenzati, per cui si ripetono ogni ora (solo in alcuni casi con rinforzi alla mezz'ora, specialmente nelle fasce di punta): con un posticipo di un'ora (o multipli di essa) si aumenta la possibilità di garantire il collegamento con il treno agli studenti; altre proposte orarie che non corrispondano ad arrivi di treni già esistenti richiedono una valutazione sulla possibilità di inserire rinforzi (operazione non scontata in un sistema rigido come quello ferroviario, e che potrebbe richiedere tempi più lunghi⁵), e ove questo non fosse possibile sarà necessario servire gli ingressi con dei bus; È evidente che questa flessibilità di orario è ottimale per spostamenti di ingressi e uscite multipli dell'ora.
- In area extraurbana, un ingresso dopo due ore permette di effettuare le corse per gli studenti con gli stessi bus dei servizi del primo turno per tutte le aree poste ad un'ora di distanza dall'istituto scolastico, cioè la maggioranza dei casi. Riducendo questo tempo invece aumentano le destinazioni non raggiungibili in un'ora, che richiedono bus aggiuntivi rispetto a quelli del mattino, più difficili da reperire.

L'impegno della Regione, dell'Agenzia e delle Aziende di Trasporto è garantire la mobilità in queste fasce orarie utilizzando un numero di veicoli contemporaneamente in esercizio anche superiore a quello già impiegato a settembre. Sarà inoltre effettuata un'analisi dei servizi necessari per l'ingresso/uscita del secondo turno, integrando le corse mancanti

La proposta del doppio turno pare essere l'unica sostenibile per trasportare tutti gli studenti in sicurezza fino a quando ci saranno le limitazioni esistenti. Soluzioni che prevedono percentuali minori di didattica in presenza possono essere sostenibili nel breve periodo ma spostano il problema ai mesi successivi, quando si prevedrà di far rientrare in presenza il 100% degli studenti.

3. Riduzione degli assembramenti alle fermate

L'intervento di riduzione della domanda in ora di punta va nella direzione di ridurre gli assembramenti alle fermate, ma occorre un'azione di coordinamento e controllo tra prefetti, enti locali, scuole e aziende del TPL per monitorare la situazione e limitare le criticità.

⁵ Le modifiche al sistema ferroviario, quali la variazione di un orario o l'aggiunta di un treno, devono sottostare alla disponibilità oltre che del materiale rotabile e degli equipaggi da parte dell'impresa ferroviaria anche delle tracce orarie da parte del gestore dell'infrastruttura (RFI e GTT Infrastruttura). Infatti qualunque variazione di orario deve essere resa compatibile con la capacità e gli intervalli di manutenzione previsti sull'infrastruttura e con gli altri servizi ferroviari presenti. Quest'ultimo aspetto è particolarmente rilevante nelle linee e nei nodi attraversati da un numero rilevante di altri servizi, non solo regionali, ma anche a lunga percorrenza e merci.

In altre parole, il sistema ferroviario, è un sistema rigido, le cui modifiche hanno bisogno di tempi tecnici adeguati e sono in genere programmate con largo anticipo. Per questo motivo, in alcuni casi e almeno in una prima fase, potrebbe essere necessario gestire le modifiche proposte al sistema ferroviario con servizi sostitutivi su gomma.

PROPOSTA | RIDUZIONE ASSEMBRAMENTI

COINVOLGIMENTO FORZE DELL'ORDINE E MUNICIPALITA' PER EVITARE ASSEMBRAMENTI



PERCORSI TRA FERMATE E SCUOLA:

- SEPARARE I FLUSSI
- PREVENIRE GLI ASSEMBRAMENTI
- RESPONSABILIZZARE I RAGAZZI
- COINVOLGIMENTO FORZE DELL'ORDINE
- COINVOLGIMENTO SCUOLE

Sono state introdotte nuove modalità per la mappatura degli orari scolastici, al fine di migliorare il coordinamento del sistema.

PROPOSTA | RIDUZIONE ASSEMBRAMENTI

COORDINAMENTO ED AGGIORNAMENTO DEGLI ORARI DEGLI ISTITUTI SCOLASTICI

UTILIZZO DI TOOL INFORMATICI APPOSITAMENTE PREDISPOSTI



ORARI SCUOLE

Accedi

Email / Username:

Password:

ACCEDI

Richiedi nuova password o cambia password

LOG IN AUTOM.

Inoltre, in collaborazione con i Comuni, si cercherà di individuare gli spazi in cui sarà possibile istituire fermate provvisorie per garantire posti di salita e discesa differenziati davanti alle scuole e in generale nei nodi del sistema, così da permettere agli studenti di distribuirsi nello spazio disponibile.

PROPOSTA | RIDUZIONE ASSEMBRAMENTI

DIFFERENZIAZIONE DELLE FERMATE




BUS tutte le destinazioni

BUS destinazione A

BUS destinazione B

BUS destinazione C

Con il coinvolgimento dei comuni differenziare le aree di fermata ampliando gli spazi in via temporanea, così da permettere all'utenza di distribuirsi sulle banchine/marciapiedi separandosi per le differenti destinazioni.

4. Introduzione di autobus dedicati su prenotazione per gruppi di studenti stabili

Una proposta ulteriore prevede l'introduzione di servizi dedicati agli studenti, da attivare su prenotazione una volta individuato un gruppo di utenti con origine e destinazione comune che si

muove in modo ripetuto negli stessi orari, in numero tale da riempire un bus. Questo permetterebbe di costituire una “bolla” dal punto di vista del contagio, in quanto si avrebbero sempre gli stessi contatti a bordo dell’autobus, da cui il nome “Bollabus”.

PROPOSTA SPERIMENTALE | PRENOTAZIONE BUS PER STUDENTI

Sistema sperimentale di prenotazione BOLLA BUS

SCUOLA
Individua il gruppo di studenti per attivare la sperimentazione

PIATTAFORMA
Per gestire il servizio

BUS DEDICATO «Bolla protetta»

GRUPPO DI STUDENTI che proviene dalle stesse località

Si offre alle scuole la possibilità di individuare un gruppo di circa 30 studenti che utilizzano il TPL con origine/destinazione analoghi.

Anche con l’aiuto delle imprese di noleggio bus si destinerà uno specifico veicolo per il viaggio casa-scuola.

Il gruppo studenti rimane uguale per un periodo definito anche per l’intero anno scolastico) favorendo il tracciamento

4.2.3. Contratti di servizio - Bacino Metropolitan di Torino

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Metropolitan sono quelli relativi ai servizi urbani e suburbani di Torino, extraurbano ex. Ambito metropolitan ed extraurbani trasferiti dalla Città Metropolitana di Torino.

4.2.3.1. Contratto per il servizio urbano e suburbano di Torino (rep. 686 Sez II e Sez III)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	36.103.777 Bus	34.507.898 Bus	35.437.454 Bus
	5.477.098 Tram	5.622.988 Tram	5.611.524 Tram
	2.512.784,5 Metro	2.456.707 Metro	2.456.000 Metro
Compensazioni economiche (IVA escl)	137.270.485,07 Bus+Tram	133.562.669,72 Bus+Tram	137.026.640,13 Bus+Tram
	16.852.188,84 Metro	19.402.400 Metro	19.402.400 Metro

4.2.3.2. Contratto per il servizio extraurbano nell’area metropolitana di Torino (rep. 174)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	4.143.189,33	3.736.200	3.700.953
Compensazioni economiche (IVA escl)	5.118.029,09	5.065.081,00	5.316.229,09

4.2.3.3. Contratto per il servizio extraurbano della Città metropolitana (rep. 13689)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	18.948.240	19.337.484	19.037.945
Compensazioni economiche (IVA escl)	29.893.111,26	29.605.951,00	30.548.401,38

4.2.3.4. Contratto per il servizio urbano della Città di Ivrea (rep. 8875)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	1.143.446	1.138.713	1.151.934
Compensazioni economiche (IVA escl)	1.861.530,09	1.858.380,00	1.909.906,57

4.2.3.5. Contratto per il servizio urbano della Città di Pinerolo (rep. 902)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	204.137	205.122	206.622
Compensazioni economiche (IVA escl)	402.149,89	409.228,00	414.483,73

4.2.3.6. Contratto per il servizio urbano della Città di Carmagnola (rep. 7447)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	Vedi nota ⁶	151.179	154.129
Compensazioni economiche (IVA escl) comprese agevolazioni tariffarie comunali		438.050,34	444.920,52

⁶ 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.

4.2.3.7. Contratto per il servizio urbano della Città di Settimo T.se (rep. 190)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	181.483	179.884	180.392
Compensazioni economiche (IVA escl)	347.744,60	345.379,03	347.347,91

4.2.3.8. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2020, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Ad esse si aggiungono i provvedimenti emergenziali adottati a partire dal 24 febbraio conseguentemente alle varie fasi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

I provvedimenti sono meglio descritti nel rapporto RELAZIONE EMERGENZA COVID19 - RICADUTE SUI SERVIZI DI TPL DELLA REGIONE PIEMONTE.

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000035/2020	28/01/2020	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Linea n.137 "Ceresole-Pont-Rivarolo" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
2	00000059/2020	03/02/2020	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autolinee n. 179 "Torino-San Luca-Eremo-Pecetto-Chieri", n. 180 "Chieri-Torino gronda sud", n. 184 "Poirino-Pessione-Chieri" e n. 185 "Chieri-Cambiano-Santena-Carignano" - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio
3	00000061/2020	04/02/2020	Contratti di Servizio per il TPL Urbano, Suburbano ed Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione all'istituzione della nuova Linea suburbana VE2 e all'estensione del Servizio di TPL Extraurbano "MeBUS" al nuovo Polo Sanitario di Venaria Reale.
4	00000072/2020	10/02/2020	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Linea n.224 "Bussoleno-Avigliana-Rivoli" - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
5	00000450/2020	27/07/2020	Contratti di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino e per la Linea 1 di Metropolitana - Autorizzazione alla temporanea modifica dei Programmi di Esercizio delle Linee urbane e suburbane 1, 35 e Metro1.
6	00000492/2020	13/08/2020	Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione all'estensione del servizio a chiamata "MeBUS Collina Chierese".

7	00000493/2020	14/08/2020	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione all'istituzione della Linea SF2 e al potenziamento della Linea 11.
8	00000598/2020	21/10/2020	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione al subaffidamento e all'istituzione della Linea 76N.

Attività ex. D.P.R. 753/1980 relativamente a scale mobili ed ascensori in servizio pubblico

1	00000447/2020	23/07/2020	Ascensore panoramico della Mole Antonelliana - Autorizzazione ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n.753/80 alla riapertura al pubblico esercizio dell'impianto.
2	00000779/2020	30/12/2020	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Lotto Lingotto / Bengasi - Autorizzazione all'esecuzione dei lavori di installazione nella stazione "Bengasi" della scala mobile di fabbricazione Schindler num. id. 10924406 con collocazione Atrio-Esterno/Ovest.
3	00000778/2020	30/12/2020	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Lotto Lingotto / Bengasi - Autorizzazione all'esecuzione dei lavori di installazione nella stazione "Bengasi" della scala mobile di fabbricazione Schindler num. id. 10924401 con collocazione Mezzanino-Atrio/ Est.
4	00000777/2020	30/12/2020	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Lotto Lingotto / Bengasi - Autorizzazione all'esecuzione dei lavori di installazione nella stazione "Bengasi" della scala mobile di fabbricazione Schindler num. id. 10924404 con collocazione Atrio-Esterno/Est.
5	00000776/2020	30/12/2020	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Lotto Lingotto / Bengasi - Autorizzazione all'esecuzione dei lavori di installazione nella stazione "Bengasi" della scala mobile di fabbricazione Schindler num. id. 10924400 con collocazione Mezzanino-Atrio/ Est.
6	00000775/2020	30/12/2020	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Lotto Lingotto / Bengasi - Autorizzazione all'esecuzione dei lavori di installazione nella stazione "Bengasi" della scala mobile di fabbricazione Schindler num. id. 10924399 con collocazione Banchina-Atrio/ Est.
7	00000774/2020	30/12/2020	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Lotto Lingotto / Bengasi - Autorizzazione all'esecuzione dei lavori di installazione nella stazione "Bengasi" della scala mobile di fabbricazione Schindler num. id. 10924398 con collocazione Banchina-Atrio/ Ovest

Tabella 8 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitan

4.2.4. 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.

4.2.4.1. Contratto di servizio servizi Extraurbani Provincia di Cuneo e Conurbazione Cuneo (rep. 19875)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	10.599.584 (Extra) 1.862.215 (Conurb)	10.690.690 (Extra) 1.887.017 (Conurb)	10.934.611 (Extra) 1.643.375 (Conurb)
Compensazioni economiche	19.635.952,00	20.183.022,23	19.859.325

4.2.4.2. Contratto servizi Urbani Conurbazione di Alba (rep. 11805)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	414.695	445.211	460.875
Compensazioni economiche (IVA escl)	690.072,04	764.266,32	781.338,00

4.2.4.3. Contratto servizi Urbani Conurbazione di Bra (rep. 18358)

	2017	2018	2019 (preventivo)
Percorrenze a consuntivo	389.992	391.504	390.000
Compensazioni economiche (IVA escl)	644.094,17	669.879,71	657.367,00

4.2.4.4. Contratto servizi Urbani Comune di Mondovì (rep. 7172)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	331.296 (Bus) 32.007 (Funicolare)	331.107 (Bus) 31.994 (Funicolare)	333.342 (Bus) 32.107 (Funicolare)
Compensazioni economiche (IVA escl)	1.044.247,04	1.043.399	1.028.930,00 (prev)

4.2.4.5. Contratto servizi Urbani Comune di Fossano (rep. 7169)

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	85.709	86.360	87.000

Compensazioni economiche (IVA escl)	147.951,36	154.338,35	153.182,00
-------------------------------------	------------	------------	------------

4.2.4.6. Contratto servizi Urbani Comune di Saluzzo (rep. 140)

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	39.748	39.794	69.959
Compensazioni economiche (IVA escl)	69.216,88	71.617,31	123.396,00

4.2.4.7. Contratto servizi Urbani Comune di Savigliano (rep. 22233)

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	37.903	40.434	40.000
Compensazioni economiche (IVA escl)	59.958,15	70.739,41	69.949,00

4.2.4.8. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2020, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Ad esse si aggiungono i provvedimenti emergenziali adottati a partire dal 24 febbraio conseguentemente alle varie fasi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

I provvedimenti sono meglio descritti nel rapporto RELAZIONE EMERGENZA COVID19 - RICADUTE SUI SERVIZI DI TPL DELLA REGIONE PIEMONTE.

Tabella 9 - Elenco provvedimenti Bacino Sud

N.	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000022/2020	17/01/2020	Contratto di Servizio di TPL urbano della Conurbazione di Alba. Autorizzazione al prolungamento della linea 5 e alla rimodulazione del servizio sulle altre linee della rete urbana
2	00000132/2020	10/03/2020	Contratto di Servizio del Bacino di Cuneo - TPL urbano di Savigliano. Autorizzazione alla riorganizzazione della rete urbana e al potenziamento del servizio
3	00000351/2020	19/06/2020	TPU urbano della Conurbazione di Bra. Autorizzazione al potenziamento della linea 1 Bra-Pollenzo-Ospedale di Verduno e alla rimodulazione del servizio sulle altre linee della rete urbana

4	00000361/2020	26/06/2020	Rete di TPL della Città di Alba. Autorizzazione all'istituzione di una nuova linea tra Alba e l'Ospedale di Verduno
5	00000398/2020	08/07/2020	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. Autorizzazione alla riorganizzazione della rete urbana di Mondovì e alla rimodulazione del servizio
6	00000412/2020	13/07/2020	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. Autorizzazione al potenziamento della nuova linea 8 della rete urbana di Alba di collegamento con l'Ospedale di Verduno
7	00000465/2020	07/08/2020	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 al potenziamento della linea 1 Bra-Pollenzo-Ospedale di Verduno e alla rimodulazione del servizio sulle altre linee della rete urbana
8	00000464/2020	07/08/2020	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. Autorizzazione al potenziamento della nuova linea 8 della rete urbana di Alba di collegamento con l'Ospedale di Verduno

4.2.5. 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, questi ultimi ad oggi non trasferiti all'Agenzia.

4.2.5.1. Contratto servizi extraurbani della Provincia di Alessandria (rep. 2625)

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	5.747.567	5.878.121	5.990.608
Compensazioni economiche (IVA escl)	8.602.332,58	8.533.066,00	8.732.493,11

4.2.5.2. Contratto servizi urbani della Città di Alessandria

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	Vedi nota ⁷	1.922.463	1.835.336
Compensazioni economiche (IVA escl)		4.205.080,00	4.559.588,40

4.2.5.3. Contratto servizi urbani della Città di Novi Ligure

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	Vedi nota ⁸		99.170
Compensazioni economiche (IVA escl)			273.921,30

4.2.5.4. Contratto servizi extraurbani della Provincia di Asti (rep. 10509)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	3.978.773	3.989.949	4.042.386
Compensazioni economiche (IVA escl)	5.815.418,04	5.853.489,00	6.043.938,80

4.2.5.5. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2020, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Ad esse si aggiungono i provvedimenti emergenziali adottati a partire dal 24 febbraio conseguentemente alle varie fasi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

I provvedimenti sono meglio descritti nel rapporto RELAZIONE EMERGENZA COVID19 - RICADUTE SUI SERVIZI DI TPL DELLA REGIONE PIEMONTE.

Tabella 10 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est

N.	Registro Generale	Data determina	Oggetto
----	-------------------	----------------	---------

⁷ 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.

⁸ 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.

1	00000455/2020	30/07/2020	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Alessandria - Autorizzazione alla modifica dei Programmi di Esercizio nel mese di agosto.
2	00000454/2020	30/07/2020	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Asti - Autorizzazione al potenziamento del Servizio di TPL a chiamata destinato all'Utenza diversamente abile.

4.2.6. 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.

4.2.6.1. Contratto servizi urbani ed extraurbani della Città e della Provincia di Biella (rep.908 e 574)

	2017	2018	2019
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)
Compensazioni economiche (IVA escl)	3.759.449,03 (U+E) 185.846,79 (Funicolare+sost)	3.668.535,70	3.695.409,25

4.2.6.2. Contratto servizi extraurbani della Provincia di Novara (rep. 22239)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	3.926.896	3.996.291	3.956.067
Compensazioni economiche (IVA escl)	5.473.187,86	5.371.531,00	5.544.733,78

4.2.6.3. Contratto servizi della Conurbazione di Novara (rep. 17491)

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	2.320.911	2.330.525	2.354.148
Compensazioni economiche (IVA escl)	5.796.706,81	5.871.758,00	5.992.013,29

4.2.6.4. Contratto servizi urbani del Comune di Vercelli (rep. 181)

	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	367.058	368.482	374.149
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)

4.2.6.5. Contratti servizi extraurbani della Provincia di Vercelli

ATAP	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	1.937.260	1.964.223	1.987.496
Compensazioni economiche (IVA escl)	2.844.547,43	2.838.636,00	2.871.686,94

BARANZELLI NATUR	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	545.261	546.715	547.247
Compensazioni economiche (IVA escl)	801.530,85	790.123,00	790.749,23

STAC	2017	2018	2019
Percorrenze a consuntivo	711.813	713.733	715.765
Compensazioni economiche (IVA escl)	1.036.112,89	1.031.372,00	1.034.158,49

4.2.6.6. Contratti servizi extraurbani della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola

AUTOSERVIZI COMAZZI	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	1.563.479	1.490.106	1.490.106
Compensazioni economiche (IVA escl)	1.923.183,70	1.818.971,63	1.861.116,15

SAF	2017	2018	2019 (prev)
-----	------	------	-------------

Percorrenze a consuntivo	444.011	431.155	428.822
Compensazioni economiche (IVA escl)	542.907,33	525.428,00	526.992,63

VCO TRASPORTI	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo	1.643.871	1.610.490	1.619.149
Compensazioni economiche (IVA escl)	2.572.357,43	2.427.490,44	2.446.583,12

4.2.6.7. Principali provvedimenti inerenti l'esercizio

Per quanto concerne il 2020, le variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Ad esse si aggiungono i provvedimenti emergenziali adottati a partire dal 24 febbraio conseguentemente alle varie fasi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

I provvedimenti sono meglio descritti nel rapporto RELAZIONE EMERGENZA COVID19 - RICADUTE SUI SERVIZI DI TPL DELLA REGIONE PIEMONTE.

Tabella 11 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est

N.	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000037/2020	29/01/2020	Contratti di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Autorizzazione alla variazione del Programma di Esercizio delle Linee "Verbania-Malpensa", "Verbania-Miazzina" e "Arona-Lesa-Omegna".
2	00000338/2020	17/06/2020	Contratto di Servizio per il TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Novara – Linea n.052 “Novara-Domodossola” - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio.
3	00000392/2020	07/07/2020	Contratto di servizio per il TPL extraurbano e urbano nel territorio della Provincia del Verbano Cusio Ossola - Impegno risorse e autorizzazione all'istituzione della Linea "Domodossola-Iselle" nel periodo 16/08-06/09/2020 (U.I. € 103.370,31).

4.3. Navigazione

4.3.1.1. 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 3.1.3 Servizi di navigazione sul lago d’Orta).

È stata sottoscritta la convenzione tra Agenzia e Regione Piemonte per il rinnovo della flotta navale adibita al servizio pubblico di linea sul lago d’Orta, in applicazione del D.M. n 52 del 22.02.2018 per l’attribuzione dei fondi ministeriali e s.m.i. Con tali risorse si prevede di progettare e acquistare una nuova imbarcazione da circa 50 posti da inserire nella flotta che effettua il servizio di TPL sul Lago d’Orta.

L’avvio del servizio 2020 è coinciso con l’attivazione della fase di lockdown, per cui il servizio di navigazione è stato sospeso dal 16/03 al 22/05. Dal 23/05 al 5/6 è stato adottato un programma di esercizio ridotto dal lunedì alla domenica corrispondente al programma feriale. Dal 6/6 è ripreso il regolare programma di servizio con differenziazioni di orari tra i giorni feriali, il sabato e i festivi.

	2017	2018	2019 (prev)
Percorrenze a consuntivo (miglia)	23.886	26.431	24.279
Compensazioni economiche (IVA escl)	137.164,86	156.814,00	139.335,10

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:

- Comune di Bardonecchia, risorsa pari ad € 112.654,57 per l’anno 2020;
- Comune di Giaveno, risorsa pari ad € 14.565,87 per l’anno 2020;
- Comune di Chivasso, risorsa pari ad € 4.919,31 per l’anno 2020;
- Comune di Sestriere, risorsa pari ad € 4.613,24 per l’anno 2020;
- Unione Montana VALLE SUSA, risorsa pari ad € 8.567,68 per l’anno 2020;
- Unione Montana del PINEROLESE, risorsa pari ad € 30.939,68 per l’anno 2020;
- Unione Montana di COMUNI delle VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE, risorsa pari ad € 47.110,23 per l’anno 2020.

L'approvazione dei suelencati schemi di AdP da parte del Consiglio d'Amministrazione è avvenuta il 06/10/2020 con Deliberazione n° 00000022.

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 12 - Risorse assegnate 2016-2020

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

UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONREGALESI	€ 15.623,17	€ 3.592,14	€ 3.521,70	€ 4.028,82	€ 4.028,82	€ 4.028,82
UNIONE MONTANA MONDOLE'/VILLANOVA		€ 5.705,00	€ 5.705,00	€ 6.275,50	€ 6.275,50	€ 6.275,50
UNIONE MONTANA VALLE GRANA	€ 24.389,15	€ 24.389,00	€ 24.389,25	€ 24.389,15	€ 24.389,15	€ 24.389,15
UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	€ 23.726,03	€ 18.428,23	€ 18.980,24	€ 18.529,23	€ 24.029,23	€ 23.726,03
UNIONE MONTANA VALLE STURA	€ 29.939,49	€ 29.939,49	€ 29.939,49	inserito in contratto Granda Bus dal 1/1/18		
UNIONE MONTANA VALLE VARAITA	€ 96.913,02	€ 96.913,02	€ 96.913,02	€ 96.913,02	€ 96.913,02	**
TOTALI	€ 428.299,23	€ 397.668,50	€ 401.352,78	€ 369.796,41	€ 355.583,38	€ 251.835,26

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

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

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

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

Nel corso del 2020 si è lavorato alla redazione dei nuovi accordi di programma per ridefinire servizi e corrispettivi ancora in capo alle Unioni, adeguando le situazioni alle esigenze emerse nei singoli territori. In particolare, l'Agenzia ha predisposto gli schemi di Accordo di Programma per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse regionali dei seguenti Enti:

- Comune di Brossasco, risorsa pari ad € 2.330,52 per l'anno 2020;
- Comune di Mango, risorsa pari ad € 31.552,51 per l'anno 2020;
- Comune di Villanova Mondovì, risorsa pari ad € 6.275,50 per l'anno 2020;
- Unione Montana ALTA LANGA, risorsa pari ad € 42.776,17 per l'anno 2020;
- Unione Montana ALTA VALLE TANARO, risorsa pari ad € 6.650,00 per l'anno 2020;
- Unione Montana dei COMUNI del MONVISO, risorsa pari ad € 90.000,00 per l'anno 2020;
- Unione Montana delle VALLI MONGIA E CEVETTA – LANGA CEBANA – ALTA VALLE BORMIDA, risorsa pari ad € 20.106,56 per l'anno 2020;
- Unione Montana delle VALLI MONREGALESI, risorsa pari ad € 4.028,82 per l'anno 2020;
- Unione Montana VALLE GRANA, risorsa pari ad € 24.389,15 per l'anno 2020;
- Unione Montana VALLE MAIRA, risorsa pari ad € 23.726,03 per l'anno 2020.

L'approvazione dei succitati schemi di AdP da parte del Consiglio d'Amministrazione è avvenuta il 06/10/2020 con Deliberazione n° 00000023.

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. La copertura finanziaria annuale è pari ad € 64.261,00.

4.4.4. Bacino Nord-est

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

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

Per quanto riguarda l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse regionali degli Enti afferenti ai comuni di Crodo, Piedimulera, Pieve Vergonte e Unione Montana Alta Ossola si fa riferimento alla Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 24 del 28/06/2019. La spesa a carico di AMP per il secondo semestre 2019 è di € 27.256,50 mentre per le annualità 2020 e 2021 sarà di € 54.513,00 annui.

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

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

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

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

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

4.5. Servizi in regime di concorrenza

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

contribuiti. Tali servizi sono esenti da obblighi tariffari e vengono esercitati senza sovvenzioni da parte dell’Agenzia.

Nel 2020 sono state rilasciate le seguenti autorizzazioni:

Tabella 13 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza

n°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000005/2020	10/01/2020	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi scolastici dedicati agli studenti dell’istituto CNOS FAP di San Benigno Canavese - Validità: fino al 31/05/2020.
2	00000004/2020	10/01/2020	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica “Piscina - Cumiana (Istituto CIOFS)” – Validità: fino al 10/06/2020
3	00000003/2020	10/01/2020	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Linea atipica di carattere turistico denominata: “Torino Magica – Royal Cabrio” – Validità: fino al 31/12/2020.
4	00000008/2020	14/01/2020	Autolinee GIACHINO S.r.l. - Autorizzazioni al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Anno 2020
5	00000007/2020	14/01/2020	Società BARANZELLI NATUR – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Navetta per il trasporto degli sciatori sul percorso Varallo Sesia-Alagna – Validità: fino al 29/03/2020.
6	00000026/2020	20/01/2020	Società BMC TOUR S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi di tipologia commerciale di collegamento delle Città di Torino e Fossano con l’aeroporto di Cuneo Levaldigi. - Anni 2020-2022
7	00000025/2020	20/01/2020	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 21 gennaio 2021
8	00000039/2020	29/01/2020	Società Autostradale 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 31/12/2022
9	00000038/2020	29/01/2020	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale “Torino - Alba - Barbaresco - Canelli” - Validità: dal 01/02/2020 al 31/12/2020
10	00000049/2020	31/01/2020	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 30/06/2020.
11	00000048/2020	31/01/2020	Gruppo Torinese Trasporti GTT – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza nei giorni di sabato, domenica e festivi fino al 31/12/2020 Navetta Torino piazza Castello - Torino piazza XVIII dicembre - Castello di Rivoli (Museo d'arte contemporanea).
12	00000060/2020	03/02/2020	Gruppo NOLOBUSESERVIZI S.r.l.s. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Collegno-Torino-Chivasso-Aeroporto di Milano Malpensa – Validità: fino al 01 febbraio 2023.
13	00000070/2020	07/02/2020	Società ATAV VIGO – Anno 2020 – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea Grugliasco-Rivoli-Sant'Antonino di Susa – Trasporto maestranze per la Società Sogefi Filtration Italy (ex Sogefi Rejna).
14	00000082/2020	17/02/2020	Società FLIXBUS Italia S.r.l. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea di tipologia commerciale: Torino - Malpensa - Milano - Bergamo. – Validità: fino al 13/02/2023.
15	00000081/2020	17/02/2020	V.I.T.A. S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Ivrea - Pont St. Martin (Stabilimento Engineering S.p.A.)" – Validità: fino al 30/04/2020
16	00000080/2020	17/02/2020	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 31/12/2020
17	00000094/2020	27/02/2020	Società FLIXBUS Italia S.r.l. – Anni 2020-2022 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea di tipologia commerciale: Torino - Malpensa - Milano - Orio al Serio.
18	00000102/2020	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.
19	00000107/2020	02/03/2020	SADEM S.p.A. - Anno 2020 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi integrativi della linea n. 277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" del Contratto di servizio della Città Metropolitana di Torino denominati: Linea atipica n. 121 Torino-None (FCA Group/ Mopar)-Volvera (FCA Group/ Mopar).
20	00000130/2020	10/03/2020	SADEM S.p.A. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Linea Torino-Venaria

			(stabilimenti Magneti Marelli) – Validità: fino al 28/02/2021.
21	00000173/2020	25/03/2020	Società BELLANDO TOURS - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti CNH Industrial sulla tratta: Torino Park Stura - Torino via Puglia Stabilimento CNH Industrial/Iveco e ritorno - Validità: fino al 31/12/2020.
22	00000195/2020	03/04/2020	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale denominata "Liguria Shuttle" - Validità: dal 12/04/2020 al 30/09/2023
23	00000213/2020	08/04/2020	Società FLIXBUS Italia S.r.l. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea di tipologia commerciale: Torino - Malpensa - Milano - Bergamo. – Validità: fino al 13/02/2023. – Modifica della D.D. n. 34 del 14/02/2020
24	00000224/2020	10/04/2020	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 30/06/2020
25	00000297/2020	27/05/2020	SADEM S.p.A. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Linea Torino-Venaria (stabilimenti Magneti Marelli) – Validità: fino al 28/02/2021.
26	00000315/2020	12/06/2020	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Torino-Avigliana F.S.-Sacra di San Michele" - Validità: fino al 01/11/2020
27	00000364/2020	29/06/2020	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Torino-Arona-Stresa" - Validità: dal 05/07/2020 al 06/09/2020
28	00000381/2020	03/07/2020	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 31/12/2020.
29	00000407/2020	10/07/2020	Società Macromondo S.r.l.s. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti degli stabilimenti ARCELORMITTAL e PROFILMEC di Racconigi, sulla tratta: Torino-Moncalieri-Nichelino-Vinovo-Carignano-Carmagnola-Racconigi e ritorno - Validità: fino al 31/12/2020.
30	00000415/2020	14/07/2020	Gruppo Torinese Trasporti (GTT) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata ai dipendenti Maserati/AGAP sulla tratta: Torino Lingotto FS-Torino Mirafiori-Grugliasco Stabilimento AGAP (via della Libertà/ via San Paolo)-

			Grugliasco c. Allamano/ via Da Vinci - Validità: fino al 31/12/2020.
31	00000438/2020	17/07/2020	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-Barolo-Vergne-La Morra-Verduno-Roddi-Alba – Validità: dal 4 luglio al 29 novembre 2020 ogni sabato, domenica e festivi.
32	00000437/2020	17/07/2020	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale “Cavour-Osasco-Pinerolo-Torino-Arona-Stresa” - Validità: fino al 27/09/2020
33	00000466/2020	07/08/2020	Società Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale denominata “Navetta di Coazze” - Validità: fino al 06/09/2020
34	00000472/2020	11/08/2020	PRIMA CLASSE di Roberto Scovazzo - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea su n. 2 percorsi destinata ai dipendenti dello stabilimento Denso Thermal Systems di Poirino, sulle tratte: Percorso 1 Orbassano-Beinasco-Nichelino-Moncalieri-Poirino (stab. Denso) e Percorso 2 Candiolo-Vinovo-Carignano-Villastellone-Santena-Poirino (stab. Denso) - Validità: fino al 31/03/2022.
35	00000471/2020	11/08/2020	Aggiornamento della Determinazione Dirigenziale n. 25 del 20/01/2020 “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 21 gennaio 2021”
36	00000500/2020	31/08/2020	Società Bus Company - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio trasporto maestranze stabilimento SUMIRIKO-DYTECH di Chivasso (TO). - Validità: fino al 30 giugno 2021
37	00000503/2020	01/09/2020	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 2020-2021.
38	00000502/2020	01/09/2020	Gruppo NOLOBUSERVIZI S.r.l.s. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Collegno-Torino-Chivasso-Aeroporto di Milano Malpensa – Validità: fino al 01 settembre 2023.
39	00000517/2020	18/09/2020	AUTOSTRADALE S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea

			destinata al trasporto degli alunni della scuola primaria Sacro Cuore sul percorso: Tortona corso Romita 25- Tortona via Sparpaglione 21 - Validità: fino al'11 giugno 2021.
40	00000516/2020	18/09/2020	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Piscina - Cumiana (Istituto CIOFS)" – Validità: fino all'11/06/2021
41	00000537/2020	30/09/2020	AUTOSTRADALE S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea destinata al trasporto degli alunni della scuola media M. Patri di Tortona - viale Kennedy alla sede provvisoria della medesima scuola in piazzale Mossi - Validità: fino al 11 giugno 2021.
42	00000602/2020	22/10/2020	Sadem S.p.A. - Anno scolastico 2020/2021 - 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)"
43	00000609/2020	27/10/2020	Società CHIESA - Autorizzazione straordinaria al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea sostitutiva del servizio ferroviario sulla tratta: Fossano-Mondovì-Ceva-San Giuseppe di Cairo - Validità: fino al 01/11/2020.
44	00000618/2020	03/11/2020	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 31/12/2020.
45	00000639/2020	16/11/2020	Autoservizi CAIAFFA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio di linea dedicato alle maestranze dello stabilimento UTIL Industries di Villanova d'Asti sul percorso: Alpignano-Pianezza-Collegno-Villanova d'Asti e ritorno - Validità: fino al 31/12/2021.
46	00000644/2020	19/11/2020	Cavourese S.p.A. -Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea di tipologia commerciale "Caselle T.se Aeroporto di Torino - Oulx - Prigelato (SKI TRANSFER)" - Validità: dal 08/12/2020 al 25/04/2023
47	00000689/2020	09/12/2020	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'11/06/2021.
48	00000734/2020	17/12/2020	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 2021

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.

Nell'autunno 2020 l'Agenzia provvederà ad aggiornare i dati contrattuali per i contratti ad essa trasferiti mentre tra novembre e dicembre 2020 sono previste la rilevazione e la certificazione dei dati TPL da parte delle Imprese per tutti gli atti di affidamento di loro competenza.

I dati a consuntivo 2012-2019 estratti dalla Piattaforma sono consultabili nel paragrafo 0.

5.4. Carte della qualità

5.4.1. Carta della qualità dei servizi ferroviari

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

• **GTT**

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

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

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

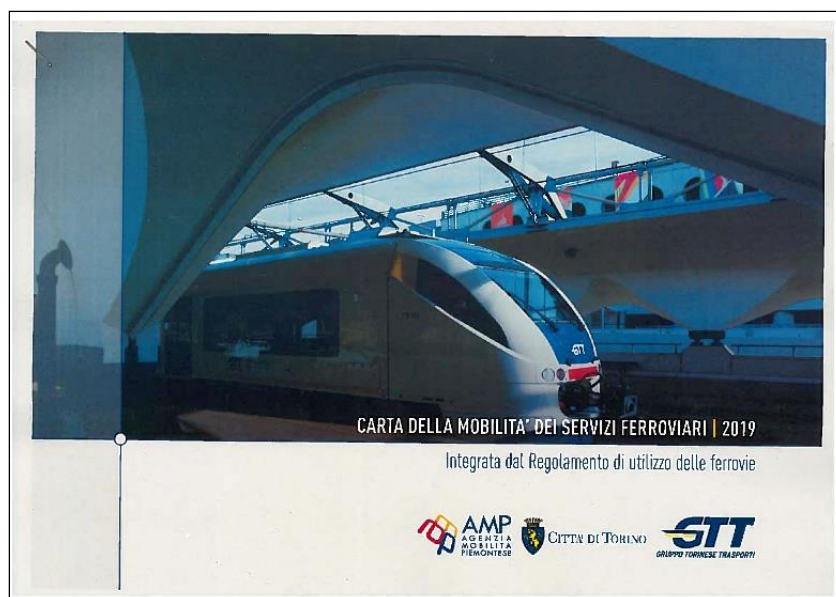


Figura 17 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT

• **Trenitalia**

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

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

• **BLS**

il Contratto di Servizio non comprende un modello (con precisa grafica e disposizione del testo) della “Carta della mobilità” a carico dell’Impresa BLS a cui l’Impresa deve attenersi obbligatoriamente nella stesura del documento.

Nondimeno l’Agenzia ha valutato adeguata e sufficiente l’informazione verso l’utenza, tramite i canali attivi ed aggiornati (sito internet aziendale e numerose brochure periodiche distribuite a bordo e nelle stazioni ferroviarie), con la quale 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 ferroviari interessanti la tratta Domodossola – Briga.



Figura 18 - Brochure BLS

5.4.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori

5.4.2.1. Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5^a comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.

Nel mese di gennaio le Associazioni dei Consumatori hanno presentato due progetti da espletare nell'anno 2020.

La prima compagine, formata da ADICONSUM Piemonte, FEDERCONSUMATORI Piemonte e ADOC Piemonte, intende svolgere una specifica indagine sull'accessibilità al servizio ferroviario delle persone con disabilità e ridotta mobilità nelle stazioni e fermate della regione Piemonte.

Per la tematica trattata l'Agenzia ha ritenuto imprescindibile la partecipazione attiva del Comitato di Coordinamento Piemontese della Federazione tra le Associazioni Nazionali dei Disabili.

Circa il numero delle stazioni piemontesi da visitare al fine di analizzare il grado di accessibilità conseguito dall'infrastruttura, l'Agenzia ha proposto di visitare almeno 60 località.

Pertanto, sulla base della classificazione di RFI (rilevabile tramite il link <http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Nelle-regioni/Piemonte#3>) l'Agenzia ha proposto:

- di escludere dall'analisi Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa poiché i recentissimi lavori di riqualificazione hanno senza dubbio elevato il grado di accessibilità;
- di escludere le stazioni con servizio di assistenza PRM previsto da RFI (rilevabili tramite il link: <http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Nelle-regioni/Piemonte#4>) per cui si riescono a superare le eventuali barriere architettoniche grazie al personale assegnato all'assistenza;
- di includere nell'analisi almeno le stazioni classificate SILVER da cui si genera quotidianamente un importante flusso di passeggeri. Sulle quantità si contano 27 stazioni SILVER e 17 stazioni BRONZE sulle linee del SFM.

La seconda compagine di Associazioni, formata da TUTELATTIVA, ACP ASSOCIAZIONE CONSUMATORI PIEMONTE, CODACONS Piemonte e MOVIMENTO CONSUMATORI, ha proposto per il 2020 una seconda edizione della "Guida del Passeggero" che potrebbe rappresentare uno strumento innovativo

per facilitare l'uso del servizio ferroviario grazie ai suoi contenuti ancora più approfonditi rispetto all'edizione 2019 e trascritti ai cittadini con espressioni comprensibili.

Fra le tematiche da trattare l'Agenzia ha proposto:

- la descrizione della rete di vendita nelle stazioni piemontesi, la descrizione degli sconti e le facilitazioni tariffarie per tutte le categorie di passeggeri, gli sconti offerti negli accordi di co-marketing di Trenitalia sul territorio piemontese;
- l'elenco completo delle facilitazioni previste a favore delle persone con disabilità offerte dall'operatore ferroviario e dalla Regione Piemonte;
- il nuovo progetto "treni mare" in fase definizione fra l'Agenzia, la Regione Piemonte e la Direzione Regionale Passeggeri di Trenitalia di cui si narrerà nel seguito;
- la descrizione delle procedure di rimborso e delle procedure per inviare eventuali reclami;
- la presentazione dell'istituto della conciliazione paritetica per risolvere le piccole controversie con Trenitalia in maniera facile e senza ricorso a vertenze legali;
- le attività delle Associazioni dei Consumatori a favore degli utenti del servizio ferroviario;
- le attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti a favore degli utenti del servizio ferroviario.

Il 27/02/2020 le due proposte di lavoro sono state inviate per condivisione alla Direzione Regionale Piemonte di Trenitalia. Tuttavia l'attuale contenzioso per la definizione del Contratto di servizio dei treni regionali prima e l'epidemia da covid-19 poi hanno sospeso l'avvio delle attività progettate dai raggruppamenti di Associazioni.

5.4.2.2. 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.

E' 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

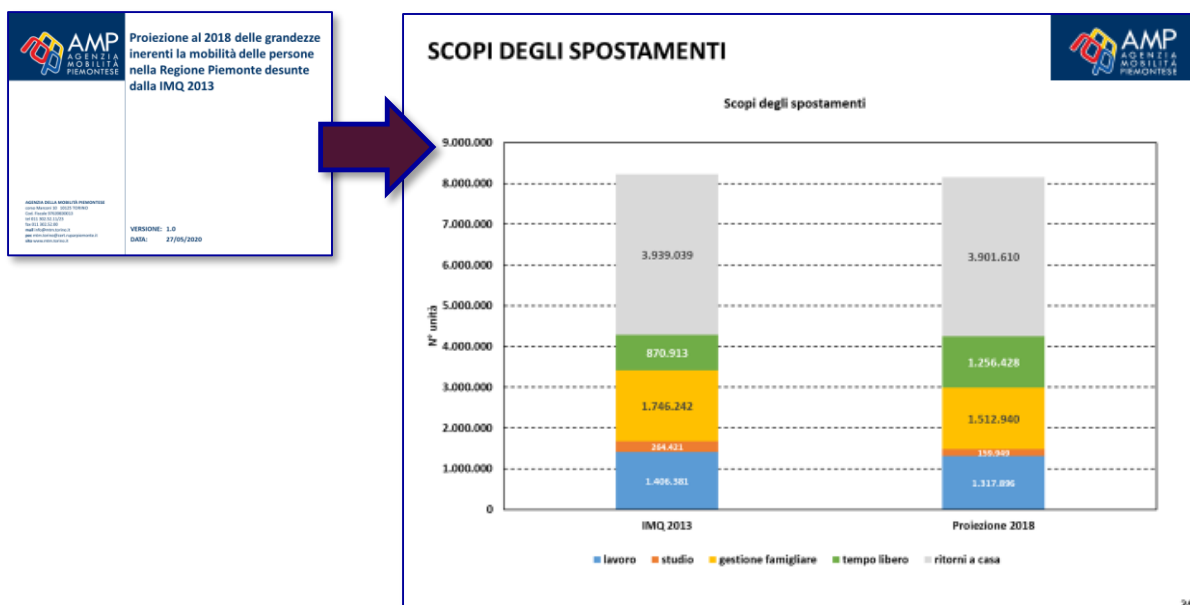
- separazione delle interviste sulla qualità da quelle sulla mobilità; ciò al fine di contenere la durata media delle interviste stesse e limitare i casi di abbandono;
- suddivisione dell'esecuzione delle interviste sul campo in quattro lotti: uno sulla qualità, esteso all'intera Regione, tre sulla mobilità, 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.

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.



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 - IMCM 2020" in corso di redazione.

Uso dei modi di trasporto – Valori assoluti

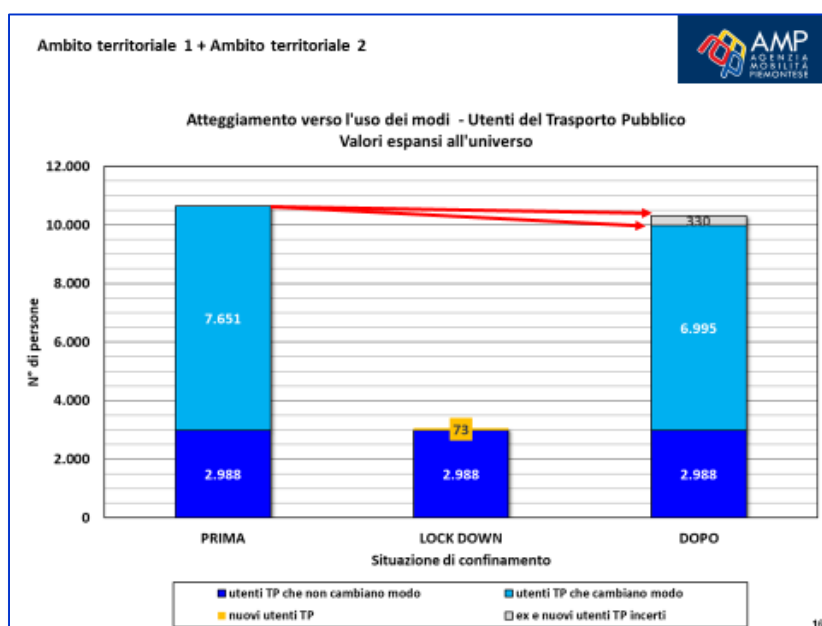
Ambito territoriale 1	Indagine 2020		IMQ 2013		Δ 2020-2013		Δ% 2020-2013		
	N° Spostamenti/giorno	Complesso	N° Spostamenti/giorno	Complesso	Δ N° Spost./giorno	Δ% N° Spost./giorno	Δ N° Spost./giorno	Δ% N° Spost./giorno	
Modo di trasporto									
Solo piedi	354	100.852 ± 13.440	801	80.574 ± 8.794	-447	-56,3%	-35.138	-43,6%	
Bici	38	22.340 ± 8.795	132	25.070 ± 4.927	-94	-70,4%	-7.280	-28,8%	
Mezzo privato individuale motorizzato	704	201.286 ± 16.976	3277	330.964 ± 15.045	-2.573	-78,2%	-119.678	-35,9%	
Trasporto Pubblico	35	4.237 ± 2.986	427	41.788 ± 5.340	-392	-91,6%	-37.551	-89,9%	
Altro	1	257 ± 531			1	100%	257	100%	
Totale		1.132	328.651 ± 16.342		4.667	438.197 ± 11.217		-129.545	-39,5%
Popolazione mobile		512	346.509		1.721	380.253		-22.554	-5,9%
Popolazione complessiva		737	207.578		2.204	230.459		-12.883	-5,6%

Ambito territoriale 2	Indagine 2020		IMQ 2013		Δ 2020-2013		Δ% 2020-2013		
	N° Spostamenti/giorno	Complesso	N° Spostamenti/giorno	Complesso	Δ N° Spost./giorno	Δ% N° Spost./giorno	Δ N° Spost./giorno	Δ% N° Spost./giorno	
Modo di trasporto									
Solo piedi	427	55.360 ± 7.801	592	52.505 ± 6.930	-165	-27,8%	-2.635	-5,0%	
Bici	35	4.015 ± 2.066	76	7.552 ± 2.664	-41	-53,2%	-3.537	-46,8%	
Mezzo privato individuale motorizzato	906	138.004 ± 13.168	2285	230.871 ± 15.708	-1.379	-60,3%	-82.866	-35,9%	
Trasporto Pubblico	37	3.430 ± 1.900	200	39.651 ± 3.741	-163	-81,5%	-16.221	-41,0%	
Altro	5	228 ± 580	1	99 ± 293	4	400%	129	130,3%	
Totale		1.386	200.837 ± 13.938		3.074	300.678 ± 6.681		-99.840	-33,2%
Popolazione mobile		526	73.806		1.025	100.430		-26.624	-26,5%
Popolazione complessiva		1.034	130.013		1.327	130.499		-486	-3,7%

Ambito territoriale 1+2	Indagine 2020		IMQ 2013		Δ 2020-2013		Δ% 2020-2013		
	N° Spostamenti/giorno	Complesso	N° Spostamenti/giorno	Complesso	Δ N° Spost./giorno	Δ% N° Spost./giorno	Δ N° Spost./giorno	Δ% N° Spost./giorno	
Modo di trasporto									
Solo piedi	781	155.762 ± 14.620	1.393	132.879 ± 12.003	-612	-43,9%	-22.923	-17,2%	
Bici	73	26.255 ± 4.795	208	22.622 ± 4.732	-135	-64,0%	-5.335	-23,5%	
Mezzo privato individuale motorizzato	1630	339.290 ± 20.946	5541	541.834 ± 21.146	-3.911	-70,4%	-202.544	-37,3%	
Trasporto Pubblico	32	7.867 ± 3.394	627	61.440 ± 6.437	-595	-94,9%	-53.773	-87,3%	
Altro	4	483 ± 837	1	99 ± 293	3	300%	385	389,5%	
Totale		2.500	529.489 ± 21.477		7.761	758.676 ± 14.582		-229.186	-30,2%
Popolazione mobile		1.038	130.405		1.744	169.582		-69.177	-40,2%
Popolazione complessiva		1.741	317.588		3.563	330.498		-13.348	-3,9%

Intervallo di confidenza con livello di confidenza del 95%





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.

Durante il 2020 Agenzia ha proseguito nell'utilizzo della piattaforma per le seguenti attività:

- ulteriori 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 durante l'emergenza Covid
- 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 nella prima metà del 2020 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

Oltre a quanto già riportato al paragrafo 5.5.1.2 è stato effettuato, con l'utilizzo della Piattaforma Big Data TIM, un approfondimento sulla collocazione dell'ora di punta del mattino della mobilità sia per quanto riguarda la Città di Torino sia per quanto riguarda l'intera Regione Piemonte.

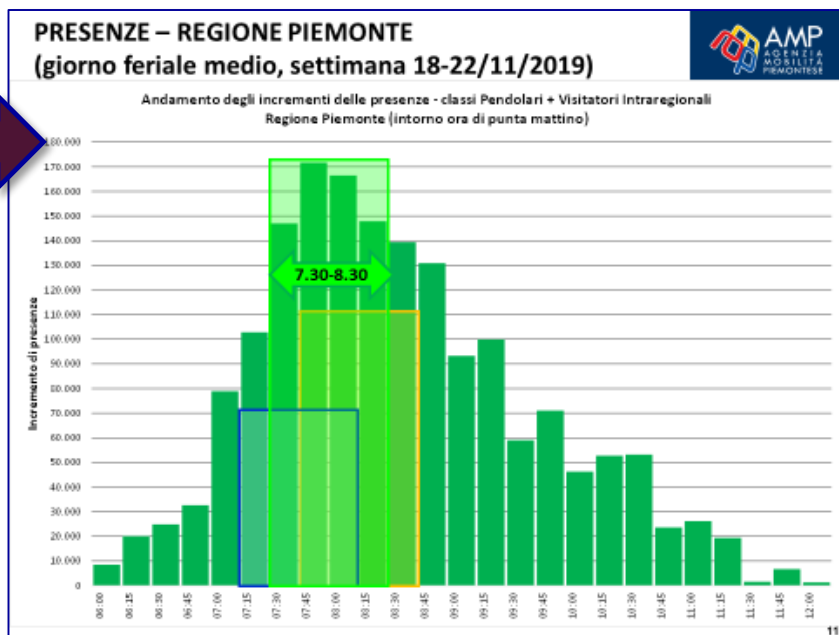
L'approfondimento riguardante la Regione Piemonte è riportato nel documento "Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – REGIONE PIEMONTE (2019) FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO".

AMP
AGENZIA
MOBILITÀ
PIEMONTESE

Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM

PRESENZE E RELATIVE CLASSI – REGIONE PIEMONTE (2019)
FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO

VERSIONE: 0.1
DATA: 09/09/2020



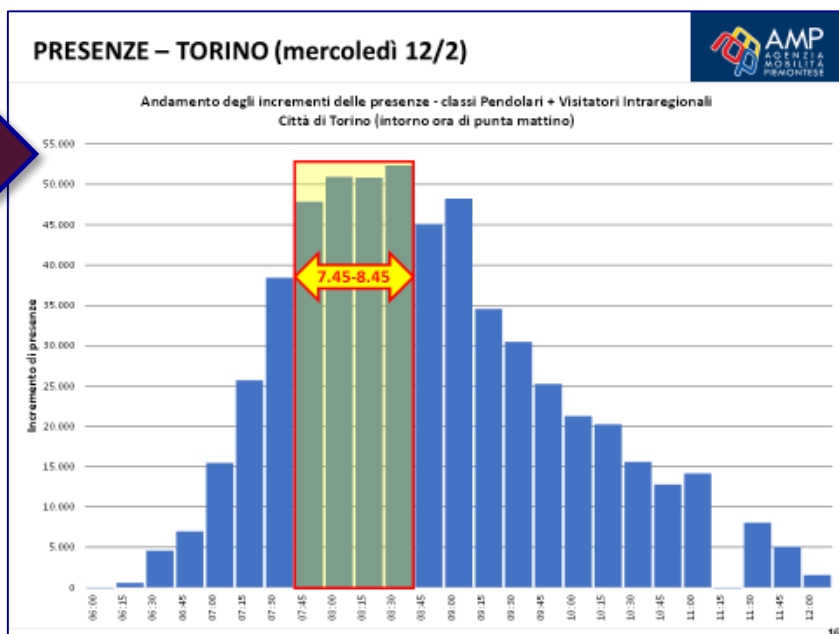
L'approfondimento riguardante la Città di Torino è riportato nel documento "Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – CITTA' DI TORINO (2020) FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO".

AMP
AGENZIA
MOBILITÀ
PIEMONTESE

Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM

PRESENZE E RELATIVE CLASSI – CITTA' DI TORINO (2020)
FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO

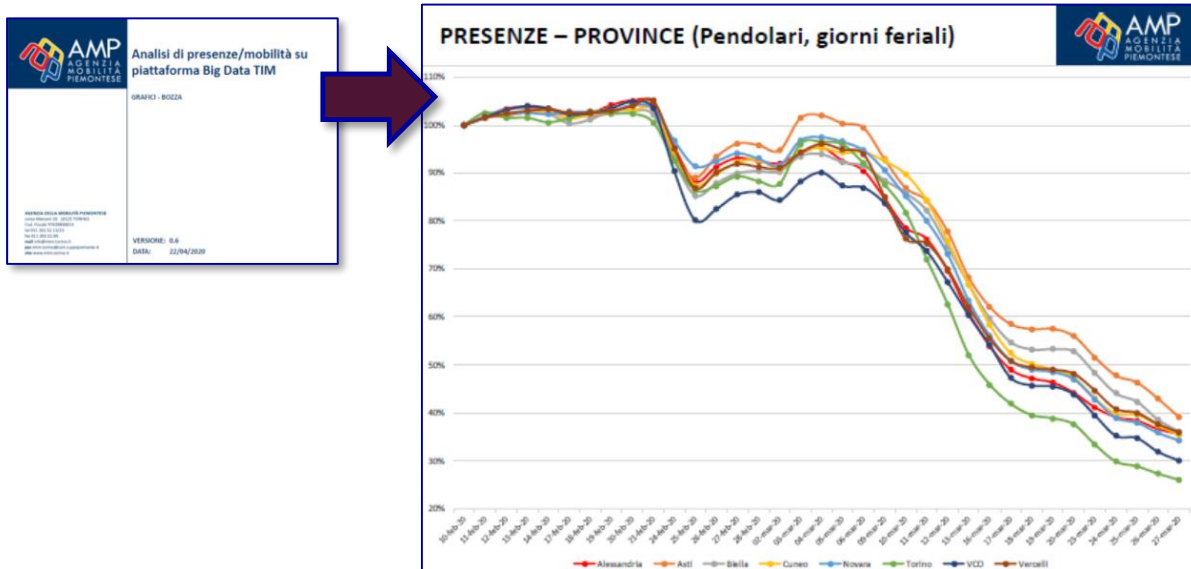
VERSIONE: 0.3
DATA: 15/09/2020



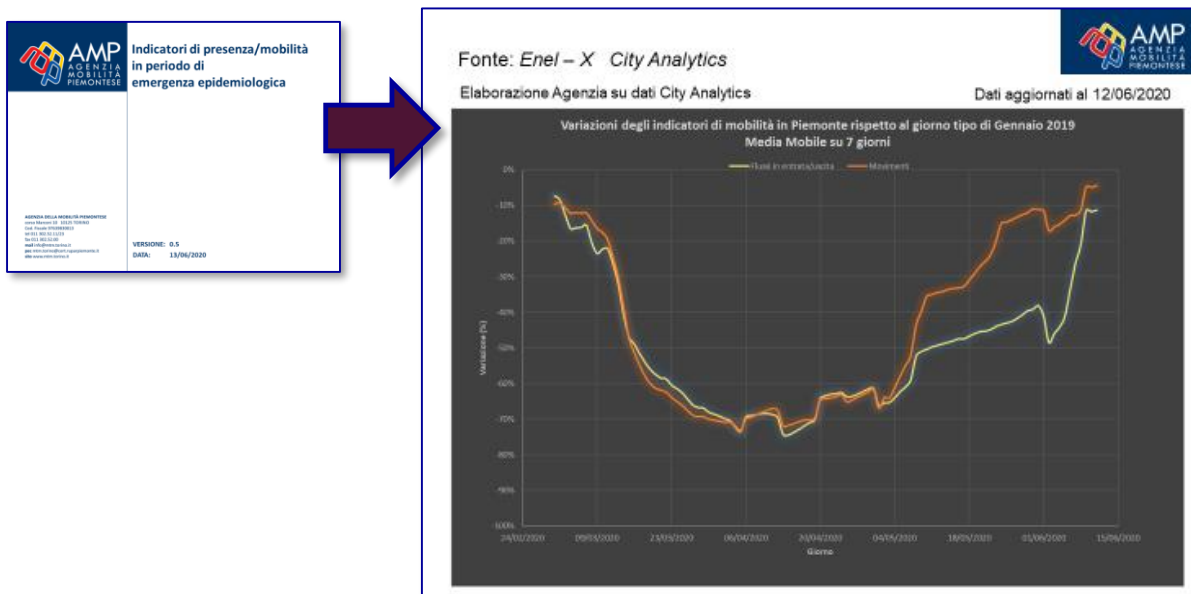
Informazioni ottenute con l'utilizzo della Piattaforma Big Data TIM sono state utilizzate per un approfondimento sulla mobilità di scambio tra la Provincia di Biella e Città di Biella con le aree esterne.

Queste informazioni, relative al 2019, sono state confrontate e integrate con quelle provenienti dal Censimento ISTAT 2011 e dalla IMQ 2013; i risultati delle analisi ed integrazione sono riportati nel documento "Mobilità delle persone nella Provincia di Biella e nella Città di Biella".

Si sono inoltre verificate le possibilità di analisi permesse dalla piattaforma Big Data TIM approfondendo la conoscenza delle funzionalità della piattaforma pervenendo ad una reportistica sugli andamenti delle presenze e della mobilità nelle varie Province Piemontesi nei 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”.



A latere sono stati raccolti e sistematizzati altri dati di presenza e mobilità liberamente disponibili su Internet (Google Mobility, Enel-X City Analytics, Citec); questi sono illustrati nel documento “Indicatori di presenza/mobilità in periodo di emergenza epidemiologica”.



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

Il monitoraggio della qualità dei treni SFR e dei treni SFM circa la pulizia delle carrozze, la fruibilità dei servizi igienici, la temperatura di bordo, l’erogazione di informazioni mediante display a messaggio variabile e/o annunci sonori, il funzionamento delle porte di accesso ed intercomunicanti fra rotabili è in fase di rinnovo attraverso l’avvio di una nuova procedura di affidamento.

L’oggetto dell’affidamento dei servizi consisterà:

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

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

Nello specifico le attività dell’Affidatario consisteranno:

- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio di non meno di 1.000 corse per semestre del SFM e di non meno di 500 corse per semestre del SFR+RV; dette corse selezionate

(cosiddetto il “campione delle corse”) dovranno rappresentare statisticamente l’universo dei treni dei programmi di servizio.

- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio delle stazioni/fermate della rete in Piemonte per non meno di 126 stazioni per semestre complessivamente fra le categorie Gold e Silver e non meno di 165 fermate per semestre della categoria Bronze.

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

Come innanzi specificato le quattro categorie sono così identificate:

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

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

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

- i. le modalità per la definizione del campione dei treni che garantisca la rappresentatività dell’universo dei servizi ferroviari sulla base della numerosità dei treni circolanti tutti i giorni su tutte le direttrici della regione nonché delle frequentazioni misurate dall’OE;
- ii. le modalità per selezionare il calendario delle corse da monitorare rispetto al campione dei treni prescelto;
- iii. le modalità per l’estrazione del calendario del monitoraggio delle stazioni/fermate;
- iv. le modalità per effettuare la ricerca, la selezione, la formazione preventiva degli Ispettori ed i de-briefing periodici nel corso dell’attività;
- v. la metodologia per monitorare lo stato funzionale degli elementi, particolari tecnici, arredi, impianti che caratterizzano la corsa in osservazione ed altre informazioni di interesse per l’EC e per i cittadini;
- vi. la metodologia e gli strumenti con i quali gli Ispettori registreranno i dati osservati;

- vii. la metodologia per controllare, verificare, validare o annullare i dati registrati dagli Ispettori;
- viii. la metodologia per inviare all’Agenzia i dati consuntivo dei livelli di qualità misurati per i diversi aspetti monitorati del sistema ferroviario;
- ix. la procedura con la quale, in qualsiasi momento nel corso della validità del contratto, l’Agenzia potrà accedere da remoto alla banca dati costruita ed alimentata dall’Affidatario.

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

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

5.6.2. Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia

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

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

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

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

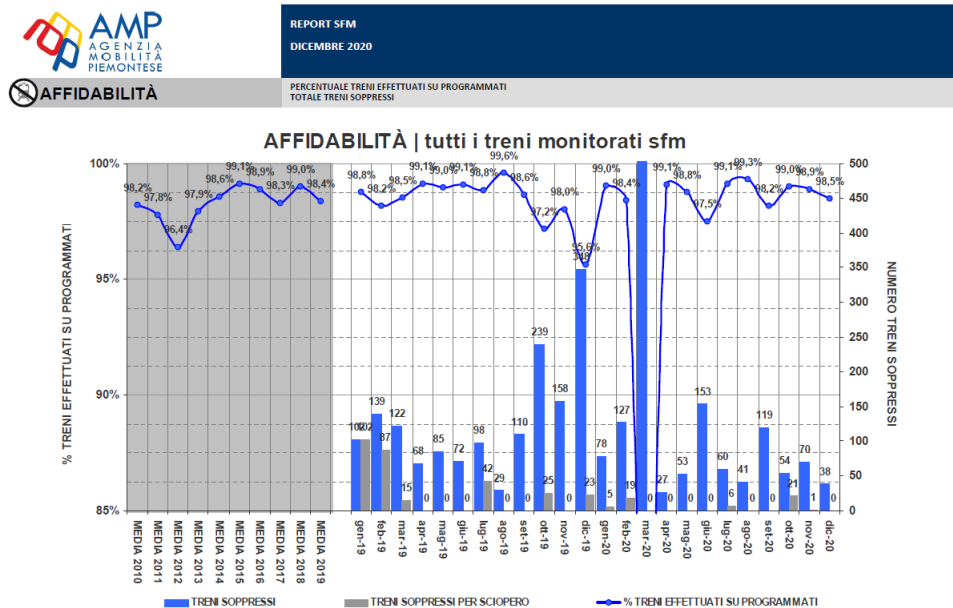
L’Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l’andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell’Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione “Monitoraggio dei servizi”

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

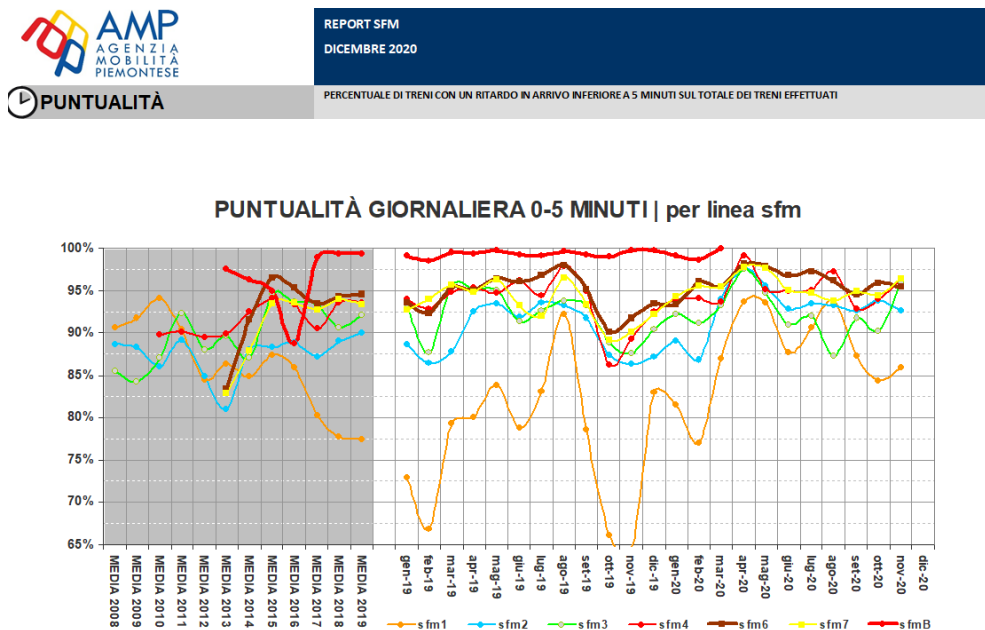
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l’esclusione “standard B” ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere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

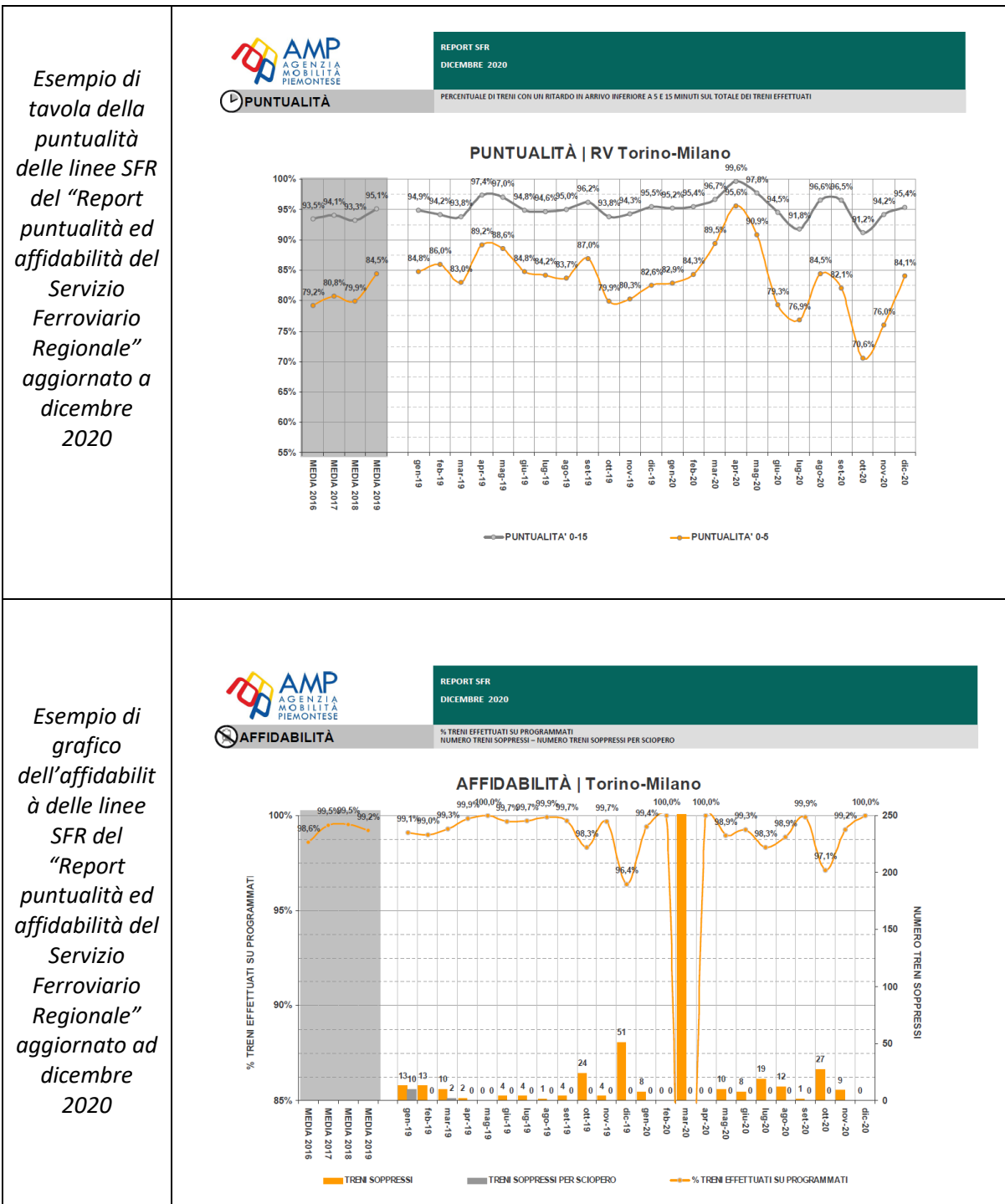
L’affidabilità è definita come percentuale treni effettuati su treni programmati considerando il numero di treni soppressi compresi quelli soppressi per sciopero.

Esempio di grafico dell'affidabilità di sistema del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato ad dicembre 2020



Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2020





5.6.3. Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT

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

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

5.6.4. Monitoraggio dei servizi BLS

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

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

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

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

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



Figura 19 - Sistema TIS Train Information System

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'Accordo quadro con Regione Piemonte per definire la capacità da riservare ai servizi regionali (con testo obbligatoriamente mutuato dallo schema PIR di R.F.I.) non prevede simili fattispecie;
- l'Agenzia è titolare di contratto di servizio esclusivamente con le Imprese che erogano i servizi ferroviari;
- l'Agenzia rimborsa gli oneri di pedaggio alle Imprese ferroviarie a piè di lista senza alcun accordo con R.F.I.;
- Le I.F. non ritengono di dover ribaltare a R.F.I. le eventuali sanzioni applicate da Agenzia per problemi all'infrastruttura, né ritengono di poter applicare detrazioni e penali per i disservizi nei confronti di R.F.I.,

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

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

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

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

5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino

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

A tale scopo è proseguita nel 2019 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare

delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

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

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

I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi.

5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale

Nel corso del 2020 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 2020);

linea	media
1	17,46
10	15,13
102	17,99
10N	11,11
11	15,58
12	15,52
13	12,5
13N	16,28
14	16,87
15	13,41
16CD	13,84
16CS	13,33
17	17,35
17B	13,43
18	15,88
19	15,61
19N	19,53
1C	18,23
1N	14,29
2	14,77
20	20,76
21	18,57
22	21,72
24	23,9
25	27,65
27	14,63
29	17,04
3	13,32
30	23,1
32	25,91
33	17,6
34	20,24
35	17,3
35N	24,01
36	14,74
36N	18
38	21,8
39	20,42
4	13,9

Figura 20 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2020

- 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 2020			
CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI OTTOBRE			
LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	146.377	-	146.377
	0	-	0
TOTALE da CONTRATTO	146.377	-	146.377
PERCORRENZE AGGIUNTIVE AUTORIZZATE			
	0	-	0
TOTALE	146.377	-	146.377

Figura 21 - 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 2020 e per l'intero anno.

Riepilogo 2019

	4			altri tram			18m			12m			somme totali		
	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc
gen-19	150445	9156,73	16,43	343628	24759,82	13,88	778745	47032,50	16,56	2099813	113518,58	18,50	3372631	194467,62	17,34
feb-19	140578	8571,83	16,40	339648	24095,71	14,10	792950	48167,83	16,46	2219098	121991,76	18,19	3492274	202827,13	17,22
mar-19	144685	9128,92	15,85	350830	26315,07	13,33	832504	51334,99	16,22	2055443	113542,66	18,10	3383462	200321,64	16,89
apr-19	143006	8725,20	16,39	348776	24465,56	14,26	810532	49193,29	16,48	1992181	108626,86	18,34	3294495	191010,90	17,25
mag-19	146667	9153,90	16,02	352551	25305,08	13,93	830352	51495,38	16,12	2142605	119457,69	17,94	3472175	205412,05	16,90
giu-19	139302	8640,73	16,12	310073	24132,58	12,85	772082	47248,49	16,34	1836243	100326,72	18,30	3057700	180348,52	16,95
lug-19	136978	8518,53	16,08	267986	21869,84	12,25	711897	42659,27	16,69	1882885	100530,57	18,73	2999746	173578,22	17,28
ago-19	110112	6597,48	16,69	147194	15789,11	9,32	729171	41389,14	17,62	1571126	79082,99	19,87	2557603	142858,73	17,90
set-19	145817	8918,47	16,35	321111	25636,41	12,53	813068	50024,15	16,25	2005077	109739,70	18,27	3285073	194318,73	16,91
ott-19	152908	9485,61	16,12	376885	27367,33	13,77	873590	54834,32	15,93	2148713	121514,81	17,68	3552096	213202,07	16,66
nov-19	140204	8883,64	15,78	355865	26147,04	13,61	821889	51270,57	16,03	2085449	115710,30	18,02	3403407	202011,55	16,85
dic-19	139507	8480,67	16,45	341712	24591,17	13,90	790598	48918,13	16,16	1937236	106914,71	18,12	3209053	188904,68	16,99
anno 2019	1690209	104261,7	16,21	3856259	290474,7	13,28	9557378	583568,1	16,38	23975869	1310957,34	18,29	39079715	2289261,833	17,07

Tabella 14 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2020

Riepilogo 2020

	4			altri tram			18m			12m			somme totali		
	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc
gen-20	148018	8842	16,74	365353	25797	14,16	843905	51280	16,46	2034469	110265	18,45	3391745	196184	17,29
feb-20	143802	8637	16,65	351013	24816	14,14	802692	49341	16,27	1914041	104409	18,33	3211548	187203	17,16
mar-20	119046	6868	17,33	260336	19066	13,65	641481	34592	18,54	1500970	72567	20,68	2521833	133092	18,95
apr-20	83763	4467	18,75	316279	19452	16,26	571599	27745	20,60	1033756	46246	22,35	2005397	97910	20,48
mag-20	139782	8080	17,30	276960	19767	14,01	730115	39715	18,38	1773442	86132	20,59	2920299	153694	19,00
giu-20	141556	10413	13,59	236543	17440	13,56	649489	40349	16,10	1864843	103659	17,99	2892431	171861	16,83
lug-20	147809	10998	13,44	143114	19484	7,35	670601	41630	16,11	1844086	104550	17,64	2805610	176662	15,88
ago-20	109269	7850	13,92	99922	13904	7,19	627176	37820	16,58	1517695	79993	18,97	2354062	139566	16,87
set-20	140769	10427	13,50	251137	22586	11,12	631084	39482	15,98	1976108	114337	17,28	2999098	186831	16,05
ott-20	146377	9080	16,12	336621	24507	13,74	806288	50995	15,81	2070462	119330	17,35	3359748	203912	16,48
nov-20	151810	9611	15,79	308193	24331	12,67	734006	47209	15,55	2122364	121866	17,42	3316373	203018	16,34
dic-20	139507	10036	13,90	341712	25330	13,49	790598	49023	16,13	1872500	103007	18,18	3144317	187397	16,78
anno 2020	1611508	105310	15,30	3287183	256480	12,82	8499034	509180	16,69	21524736	1166360	18,45	34922461	2037330	17,14

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

Tabella 15 - Velocità commerciale media della rete urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2018

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

Tabella 16 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2019

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

Tabella 17 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2020

	velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tram	linee bus 18m	linee bus 12 m	totale rete
gen-20	16,74	14,16	16,46	18,45	17,29
feb-20	16,65	14,14	16,27	18,33	17,16
mar-20	17,33	13,65	18,54	20,68	18,95
apr-20	18,75	16,26	20,60	22,35	20,48
mag-20	17,30	14,01	18,38	20,59	19,00
giu-20	13,59	13,56	16,10	17,99	16,83
lug-20	13,44	7,35	16,11	17,64	15,88
ago-20	13,92	7,19	16,58	18,97	16,87
set-20	13,50	11,12	15,98	17,28	16,05
ott-20	16,12	13,74	15,81	17,35	16,48
nov-20	15,79	12,67	15,55	17,42	16,34
dic-20	13,90	13,49	16,13	18,18	16,78
anno 2020	15,30	12,82	16,69	18,45	17,14

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

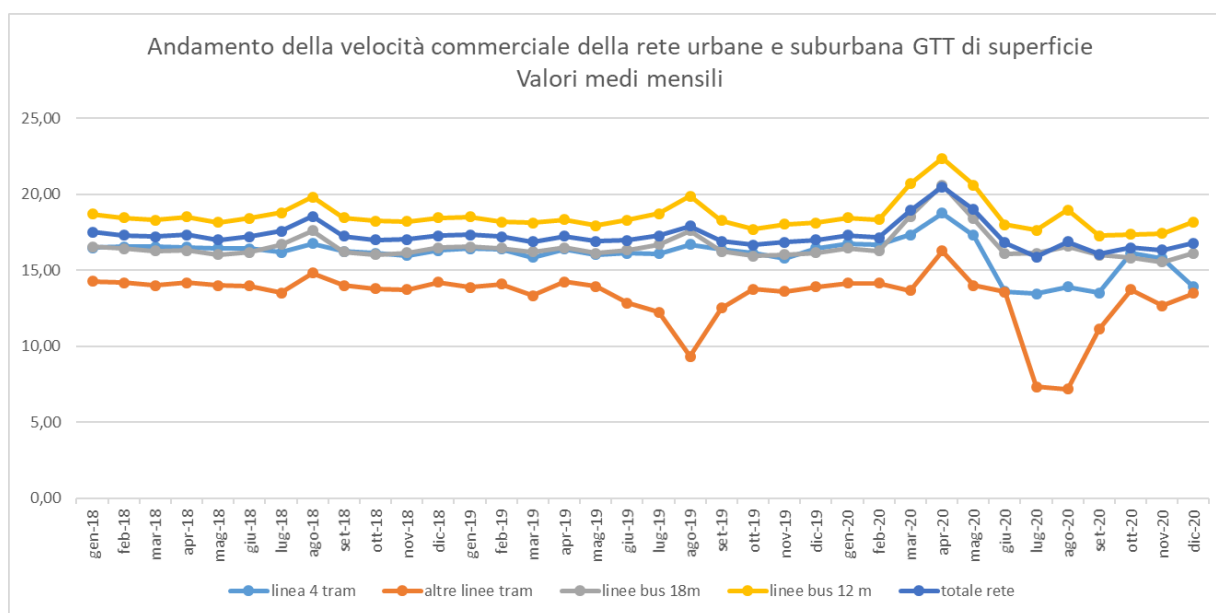


Figura 22 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili

Si osserva quanto segue per il biennio 2018-2019:

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

Nel 2020 (anno caratterizzato dall’emergenza epidemiologica) si osserva che la rete ha registrato un incremento di velocità commerciale nel mese di aprile (c.d. *lockdown*) presumibilmente a causa della ridotta circolazione. Nel prosieguo dell’anno tutti i modi hanno registrato una diminuzione della velocità commerciale rispetto agli stessi mesi dei due anni precedenti.

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

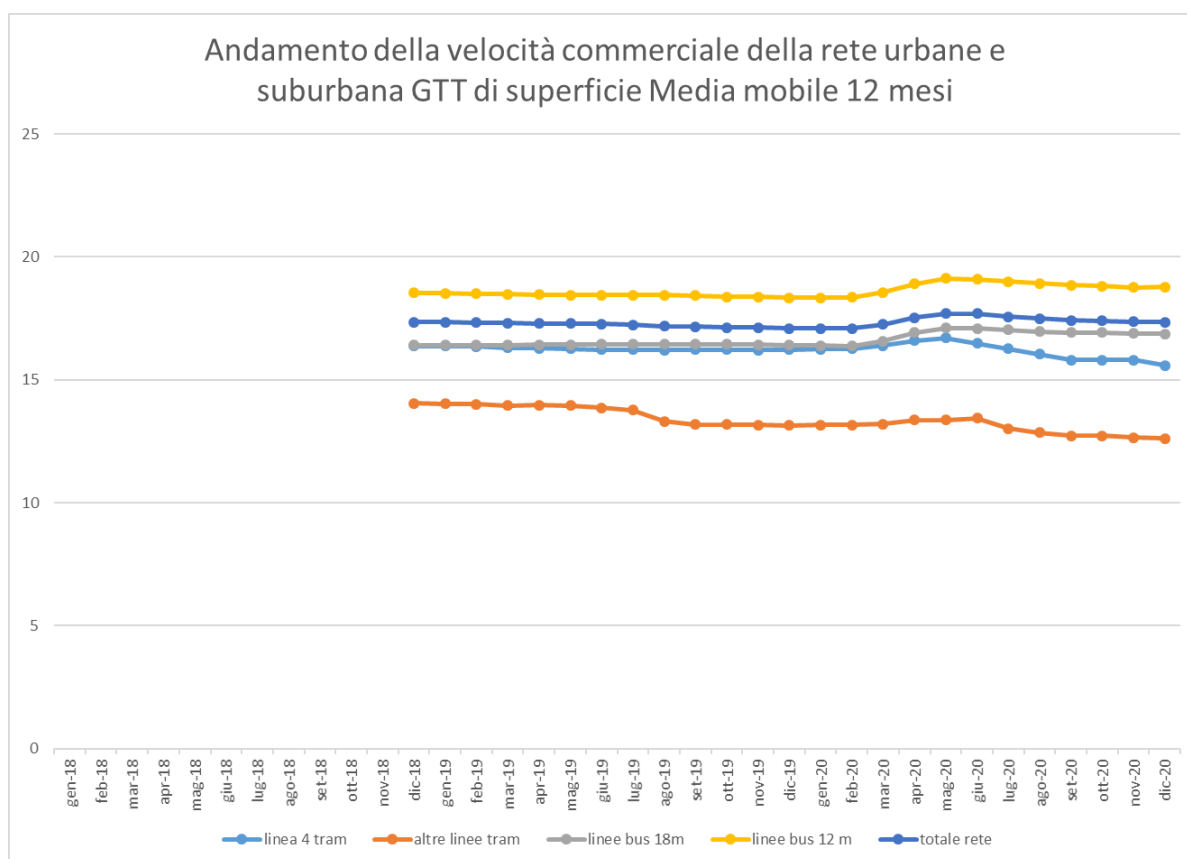


Figura 23 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi

Si osserva quanto segue per il biennio 2018-2019:

- la velocità commerciale media su 12 mesi della linea tranviaria 4 è quasi stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media di meno dello 0,5 per mille/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dello 0,53%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle altre linee tranviarie mostra una evidente diminuzione concentrata nella primavera-estate 2019 quando, in agosto, si è registrato il massimo decremento di oltre il 2%/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è del 4,88%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si mantiene stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media dello 0,1 per mille/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dello 0,16%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore mostra anch’essa una tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,10%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dell’1,13%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi della rete mostra una modesta ma costante tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,12%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dell’1,43%.

Per il 2020, dai dati in media mobile a 12 mesi si osserva una tendenza alla diminuzione della velocità commerciale della rete tram, anche se, viste le forti differenze nei dati mensili a causa delle diverse fasi dell’emergenza epidemiologica e dell’impatto sulla circolazione delle persone, occorre prendere questo dato con le opportune cautele.

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

5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino

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

1	timearg	timeevento	cinmaxar	progpas	corsa	cinlinea	turnoveic	matrmez:tipo	timearriv	timearriv	ritardo	intertempo	intertempo	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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
33	01/12/2020-03-59-29	01/12/2020-03-59-24	195739	0	0	211	4	14646	1	01/12/2020-03-59-24	4:25 PM	-1536	5083	7800
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	-1669	3074	7800
35	02/12/2020-03-56-05	02/12/2020-03-56-00	195739	0	0	211	4	14646	1	02/12/2020-03-56-00	4:25 PM	-1740	3060	7800
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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

Figura 24 - Esempio di eventi di dicembre 2020

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

	cinarco	cinnodoor	cinnododes	collegam	lunseginz	lunsegin	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

Figura 25 - Esempio di tabella Archi dell'anno 2020

	cinarco	cinnodoor	cinnododes	collegam	lunseginz	lunsegin	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

Figura 26 - Esempio di tabella Archi dell'anno 2019

si sommano tutti i chilometri degli archi percorsi nel mese da tutti i mezzi di ogni linea utilizzando una query di Access appositamente creata e si esportano i dati in un file Excel.

Eseguendo una tabella pivot in Excel idonea a raggruppare i dati per linea otteniamo i chilometri effettuati nel mese per ogni linea.

2					
3	Somma di SommaDiSommaDilungharco	lunghezza			
4	codilinea	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 27 - Esempio di pivot di maggio 2020 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 2020			
CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI OTTOBRE			
LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	146.377	-	146.377
	0	-	0
TOTALE da CONTRATTO	146.377	-	146.377
PERCORRENZE AGGIUNTIVE AUTORIZZATE			
	0	-	0
TOTALE	146.377	-	146.377

Figura 28 - percorrenza ottobre 2020 linea 4 dichiarata da GTT

inizia la nostra analisi:

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

dich.	dic-20		tram	viste SIS		%SIS vs. dich.
	dichiarate	18m		12m	18m	
linee tram	12m	18m		12m	18m	
3			47.348	0	0	45.748,00 96,62%
9			41.000	0	0	39.500,00 96,34%
10			38.325	152	4.066	64.513,00 179,34%
15		8.170	57.043	0	0	57.331,00 87,91%
13B			34.819	0	0	0,00 0,00%
16CD				0	0	27.042,00
16CS				0	0	26.075,00
16		3.575	53.624	0	0	53.117 92,86%
4			148.144	0	0	134.524,00 90,81%
6	17.682			0	0	13.452,00 76,08%

Figura 29 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di dicembre 2020

linee 18m	dic-20		viste SIS	
	dichiarate	18m	12m	18m
1	20.914	0	0	0
2		88.939	7536	85457
5		76.315	5167	69659
5B	0	0	0	0
10N		18.689	448	17350
11	0	66.726	1583	62172
13		0	542	3037
14	10.709	24.503	2488	25788
18		101.412	863	84754
35	0	40.155	366	32451
36	0	36.902	953	37537
42	9.575	26.514	14493	26053
46	13.443	41.507	3605	40656
51	0	21.914	2517	20123
57	9.173	40.056	11701	36679
72		55.668	753	29887
72B		0	347	18865
75	44.010	0	28321	31112
SF1	0	0	0	0
W15	0	0	0	0

Figura 30 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2020

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 20-21.

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

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

Si trovano: Corse osservate 22

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

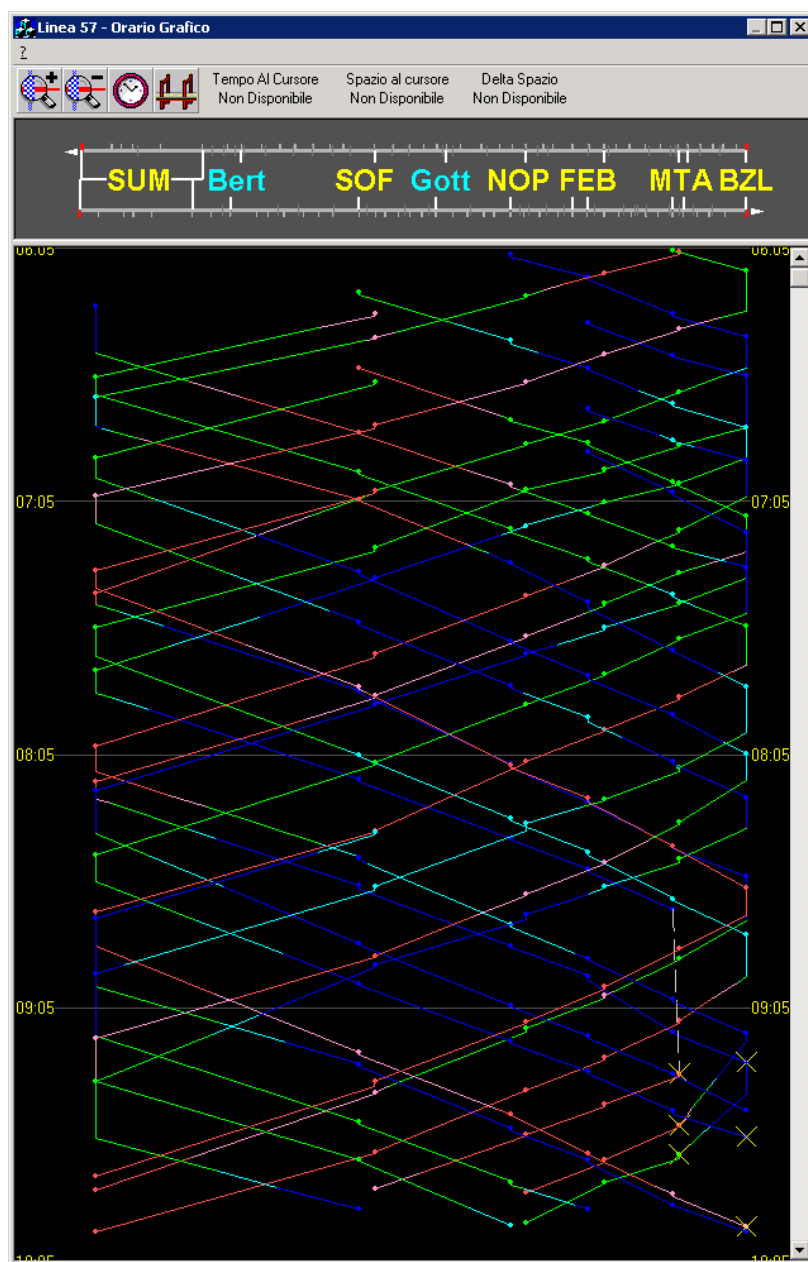


Figura 31 - esempio orario grafico linea

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

5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano

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

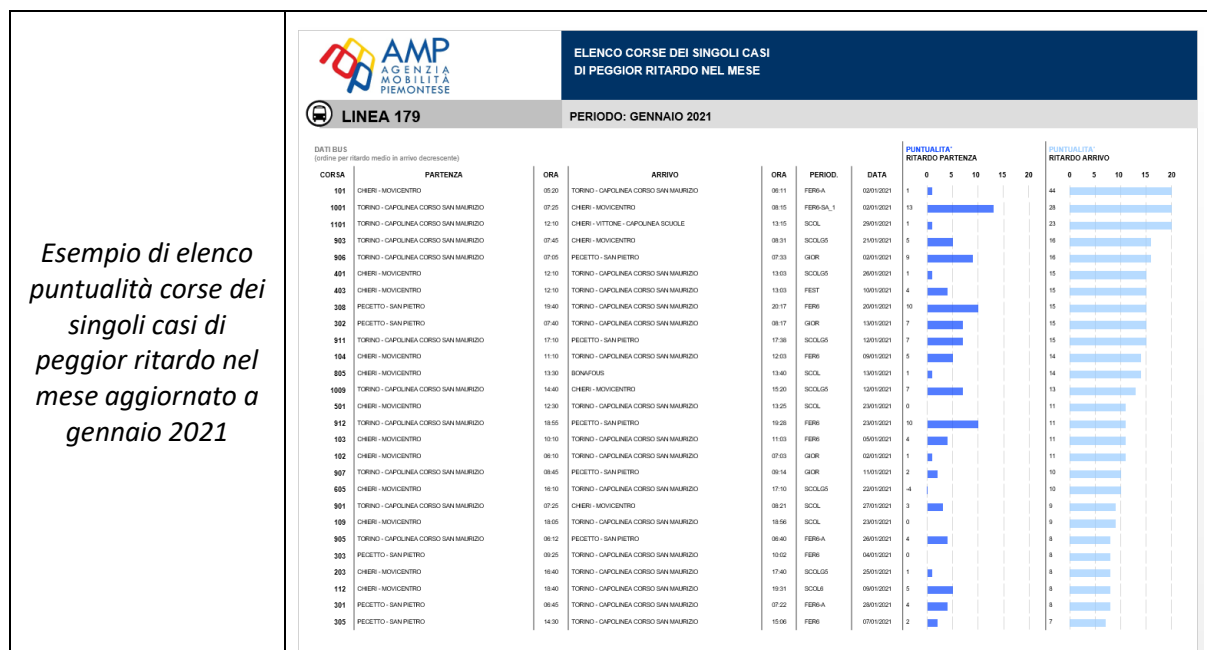
Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

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

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

Questi report sono scaricabili dal sito dell’Agenzia (www.mtm.torino.it - “Monitoraggio dei Servizi”).

<p>Esempio di grafico puntualità corse tutte le linee nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2020</p>	
<p>Esempio di grafico puntualità corse di una linea nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2020</p>	



Esempio di elenco puntualità corse dei singoli casi di peggior ritardo nel mese aggiornato a gennaio 2021

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

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

Il database OTX continua ad essere presente nel catalogo delle basi dati delle PA dell'Agenzia per l'Italia Digitale (<http://basidati.agid.gov.it/> codice IPA: amm_to), in conformità con l'adempimento previsto dall'art. 24-quater, comma 2, D.L. n. 90/2014 "Comunicazione ad AgID delle Basi di dati" al fine di pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it - sezione "Monitoraggio dei Servizi").

5.8.1. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)

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

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

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

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

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

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

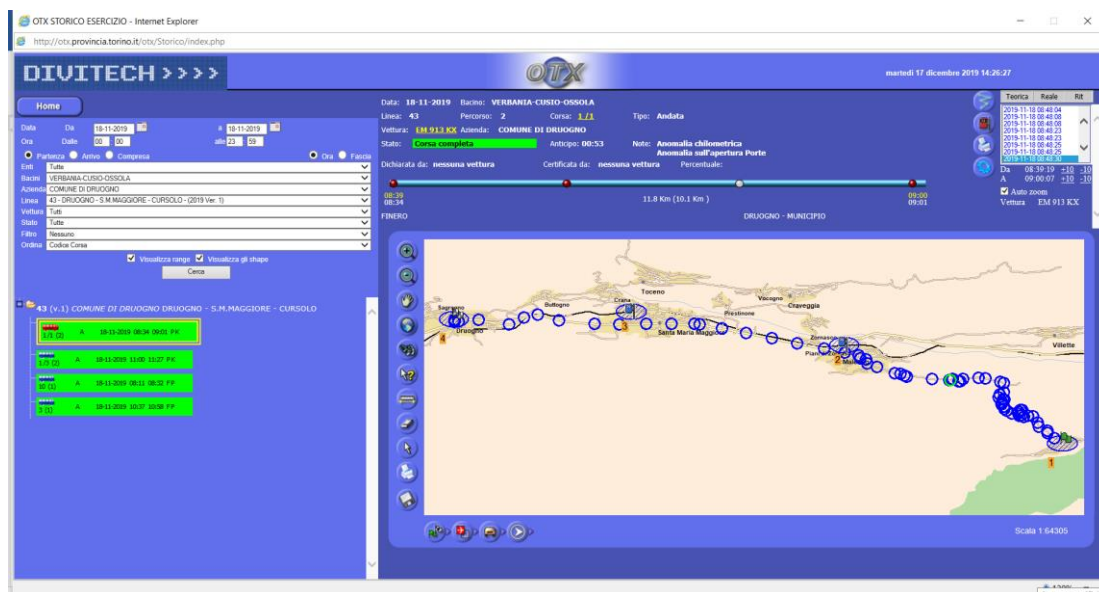


Figura 32 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigizzo

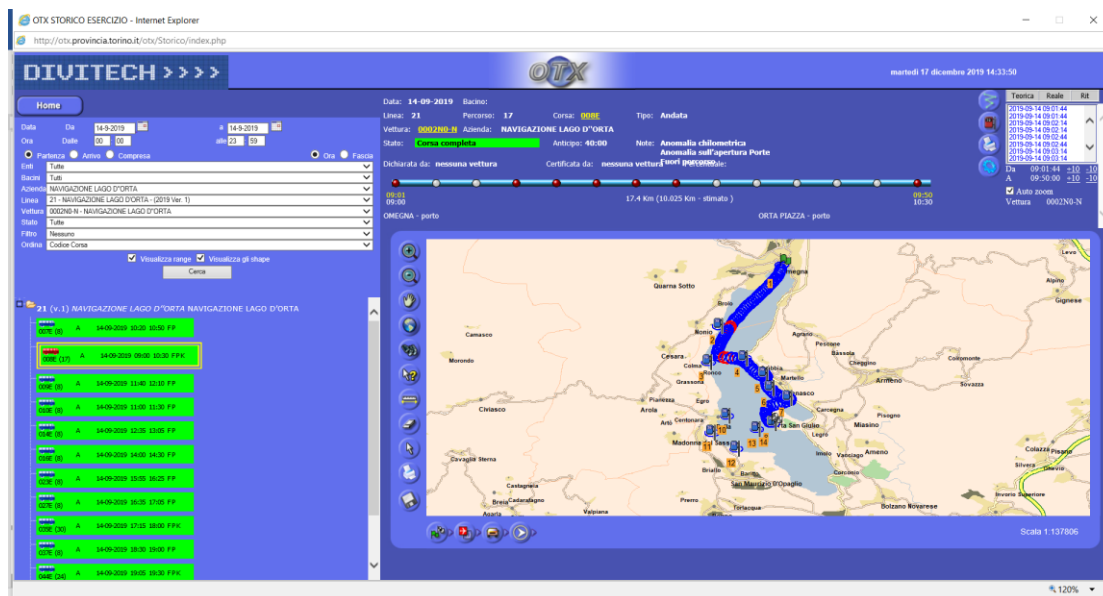


Figura 33 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d'Orta.

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

Nel corso del 2020 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.

Nei primi mesi del 2020 l’attività ha comportato la partecipazione a diverse riunioni, svolte inizialmente presso la sede della Regione Piemonte di Corso Stati Uniti 21 e, da marzo in poi, in videoconferenza, che hanno visto la partecipazione di funzionari regionali, dell’Agenzia e i responsabili del progetto nel Consorzio CSI. Gli incontri che hanno avuto circa cadenza bisettimanale hanno riguardato le tematiche trasversali che risultano di interesse anche per lo sviluppo della banca dati Parco mezzi TPL. Non tutte le riunioni hanno previsto la formalizzazione di un verbale, trattandosi di incontri tecnico-operativi volti a definire le specifiche e il contenuto delle tabelle dei database in fase di progettazione.

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

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

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**”.

CONTRATTI E SOGGETTI GIURIDICI TPL PIEMONTE									
CONTRATTI RICERCA INSERISCI									
Data Stipula									
Codice Contratto	Num. Repertorio	Ente Committente	Esecutore Titolare	Da	A	<input type="checkbox"/> Includi Scaduti			
Cerca Pulisci Scarica Excel Ricerca									
Cod. Regionale	Cod. Nazionale	Num. Repertorio	Ente Committente	Esecutore Titolare	Data Scadenza	Data Ultima Proroga	Data ultima modifica	Azioni	
CDS0005	558	1010	COMUNE GIAVENO	EXTRA.TO SCARL	31/12/2016	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0020	2631	1100	AMP	STAC SOCIETA' TRASPORTI AUT...	09/06/2016	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0028	2643	190	AMP	CA.NOVA SPA	31/12/2017	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0004	556	679	COMUNE BARDONECCHIA	EXTRA.TO SCARL	31/12/2016	31/12/2021	01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0030	2953		AMP	SUN SPA UNICO SOCIO	11/06/2017	12/06/2021	01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0031	3061	206	AMP	TRENTALIA SPA UNICO SOCIO	31/12/2020		01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0035	3090	208	AMP	BLS AG SOGGETTO ESTERO	11/12/2022		01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	
CDS0033	3064	13689	AMP	EXTRA.TO SCARL	31/12/2016	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	🔍 ✎	

Figura 34 – 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.

L'Anagrafica Addetti e le schede CCNL sono accessibili attraverso l'applicativo web "Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte".

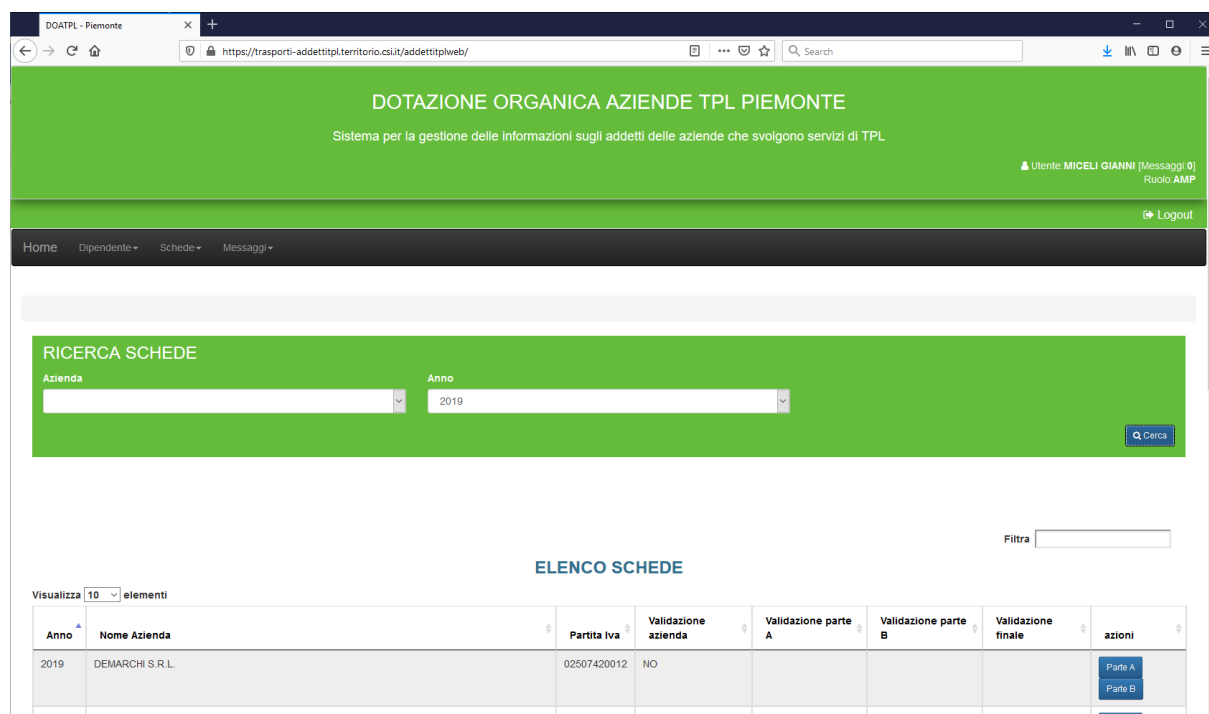


Figura 35 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL)

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.

5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL

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

Ad oggi è operativa solo la piattaforma che alloggia i dati relativi a tutti gli autobus impiegati per l'effettuazione di servizi di linee TPL in Piemonte, alimentata dalle Aziende. Nell'arco del 2019 AMP ha partecipato, con i rappresentanti della Regione Piemonte e del CSI, ad incontri con cadenza quasi mensile aventi l'obiettivo di incrementare progressivamente le funzionalità della piattaforma tramite l'implementazione dei moduli inizialmente previsti e finalizzati a mettere a disposizione delle aziende una procedura semplice e informatizzata per richiedere i Nulla osta per l'immatricolazione, l'alienazione, la sostituzione o la re-immatricolazione dei propri veicoli e le autorizzazioni all'impiego in linea sui servizi di competenza e all'impiego fuori linea degli autobus immatricolati per il servizio

pubblico di linea. Al termine delle riunioni generalmente è stato redatto un verbale riportante le principali informazioni, considerazioni, decisioni e scelte emerse e ogni incontro è stato preceduto e seguito da scambi di documentazioni e dati, che hanno portato alla progettazione e alla definizione delle caratteristiche specifiche dei nuovi moduli della piattaforma.

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

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

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

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

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).

Nel mese di giugno il CSI ha inoltre 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 evince la sussistenza di importanti criticità che dovranno essere risolte 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.

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

L'Agenzia sta collaborando con 5T, che opera su mandato della Regione Piemonte, alla costruzione del nuovo strumento che ha sostituito Omnibus con riferimento ai dati sui servizi TPL della Regione Piemonte dal 1 gennaio 2021.

Nel corso del 2020 è proseguita l'attività di supporto di AMP verso Regione Piemonte e 5T per la messa in esercizio di Transit Cafè, il nuovo strumento regionale per la programmazione e gestione dei PEA che va a sostituire Omnibus.

Per i primi mesi dell'anno erano programmate le migrazioni 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 alimenterà OTX con i dati esposti da T.Cafè.

Agenzia, inoltre, ha seguito le ultime implementazioni/calibrazioni delle funzionalità previste post-collaudi, emerse dai test e dall'uso di T.Cafè come necessarie alla messa in esercizio:

- completamento delle funzionalità necessarie previste
- calibrazione dei report web, pdf e dell'esportazione in csv
- attività di test e debug, suggerimenti di correttivi
- condivisione con Regione e 5T dei futuri sviluppi e delle relative priorità.

Dalla chiusura del collaudo è iniziata un'attività di affinamento e ricalibratura dei sistemi in conseguenza dell'avvio dell'utilizzo e della potenziale rappresentazione di problematiche emerse.

Soprattutto in occasione di avanzamenti del progetto o particolari step vengono organizzati degli incontri da Regione Piemonte e/o 5T con AMP per allineare le parti e condividere la prosecuzione dei lavori.

5.9.4. CSR-BIP e cruscotti BIPEX

Durante il 2020 sono proseguite le attività per portare a regime il CSR-BIP e l'invio dei flussi BIPEX da parte delle Aziende.

L'Agenzia è stata coinvolta da Regione Piemonte nelle seguenti attività:

- attivazione di un'utenza 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, che provengono 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". Dopo la condivisione con Regione Piemonte una prima parte è stata implementata/integrata, ulteriori sviluppi sono da concordare con Regione e 5T e seguiranno le attività di manutenzione di cui sopra.

- collaborare alla stesura di evoluzioni DIT e BIPEX (versione 2.1), in cui sono stati inclusi contributi e proposte di Agenzia, 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 esercizio programmato / esercito / validazioni, codifica univoca del servizio, dati da contapasseggeri, ecc.).

In particolare, verso fine anno, si è collaborato al documento di "Specifiche tecniche per la temporanea alimentazione del SIRT alternativa al protocollo BIPEX", mentre prosegue il lavoro sul documento di specifiche per la codifica univoca regionale del servizio (che permette l'associazione, e quindi la comprensione, tra dati PEA e BIPEX aziendali) che dovrebbe finalizzarsi nei primi mesi del 2021.

- partecipare ad una serie di riunioni con i CCA/Aziende di aggiornamento dello stato dell'arte dei flussi BIPEX (proroga DIT causa emergenza Covid al 30/9), propedeutici anche allo sviluppo dei progetti di Pay-per-use, SmartBIP e BIPforMaaS.

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, 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.

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. Alla cabina partecipano oltre alla Regione e all'Agenzia le società 5T e Links, 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 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.

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

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

In particolare, la Regione ha stanziato per l'attuazione del Piano autobus **Euro 9.000.000** di risorse proprie, mentre le risorse messe a disposizione 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 10.452.200,64** di risorse assegnate con D.M. 25/2017 derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);
3. **Euro 5.164.000** derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016;

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.

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

- l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;
- la ripartizione delle risorse assegnate fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione del piano autobus 2017-2019;
- Nel caso in cui i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria l'ulteriore riparto delle risorse nell'ambito di ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento d'impresе, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- l'acquisizione dalle imprese beneficiarie, per ciascun autobus, di uno specifico atto d'obbligo, redatto secondo lo schema approvato dalla Regione Piemonte con D.D.R. n. 198/A1811A del 25/01/2018;
- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

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://mtm.torino.it/it/agenzia/normativa/atti-amministrativi/convenzioni/investimenti-tpl-su-gomma/convenzione-amp-versione-finale_.pdf/@@download/file/convenzione%20AMP%20versione%20finale_%20.pdf

Con una successiva convenzione, denominata: “Atto integrativo alla Convenzione rep. 1/2018 per l’attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017–2019”, firmata nell’ottobre 2019, gli articoli 6 e 7 della Convenzione Regione-Agenzia sono stati aggiornati con lievi modifiche per rendere più agevole ed efficace l’attuazione del Piano autobus regionale.

5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)

In attuazione di quanto disposto dalla Regione con la D.G.R. 40-5004/2017, con le D.D. n. 273 del 21/06/2017 e n. 517 del 25/10/2017 l’Agenzia ha approvato il documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell’orario di massima esposizione di un giorno ferialo 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.

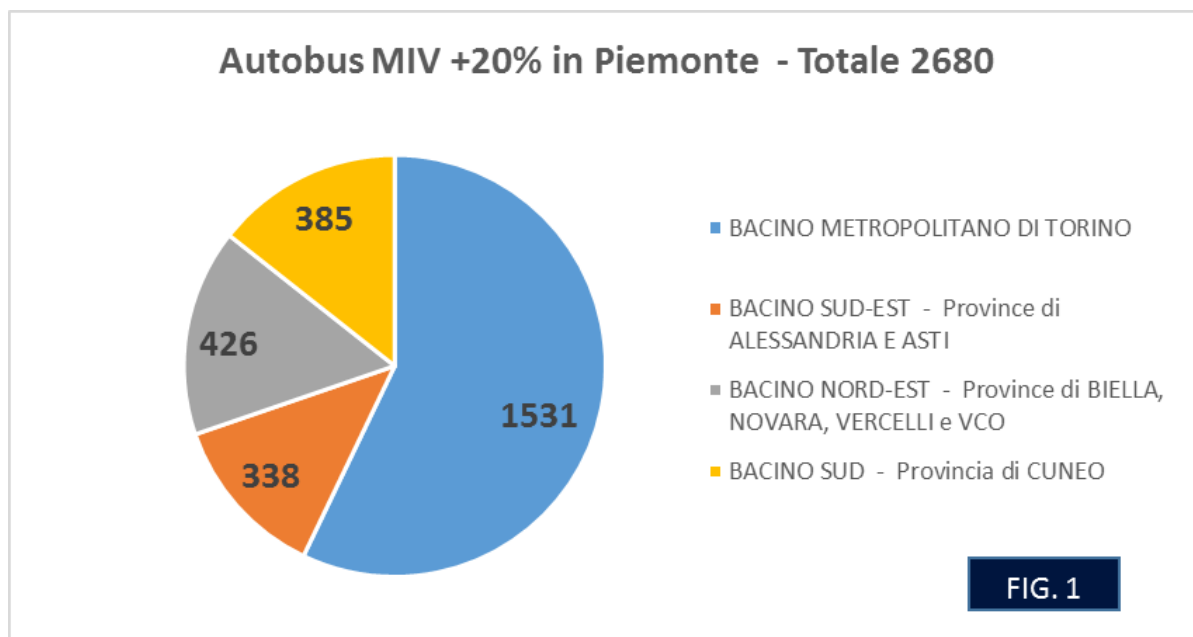


Figura 36 - Autobus MIV + 20% in Piemonte

Tenuto conto del massimo impegno di veicoli in ora di punta, i principali operatori nel settore del trasporto pubblico locale in Piemonte, con un impegno in ora di punta di almeno 100 veicoli (≈4% del valore MIV regionale), risultano nell’ordine GTT, Bus Company, Atap, Sadem e Cavourese, come evidenziato in Figura.

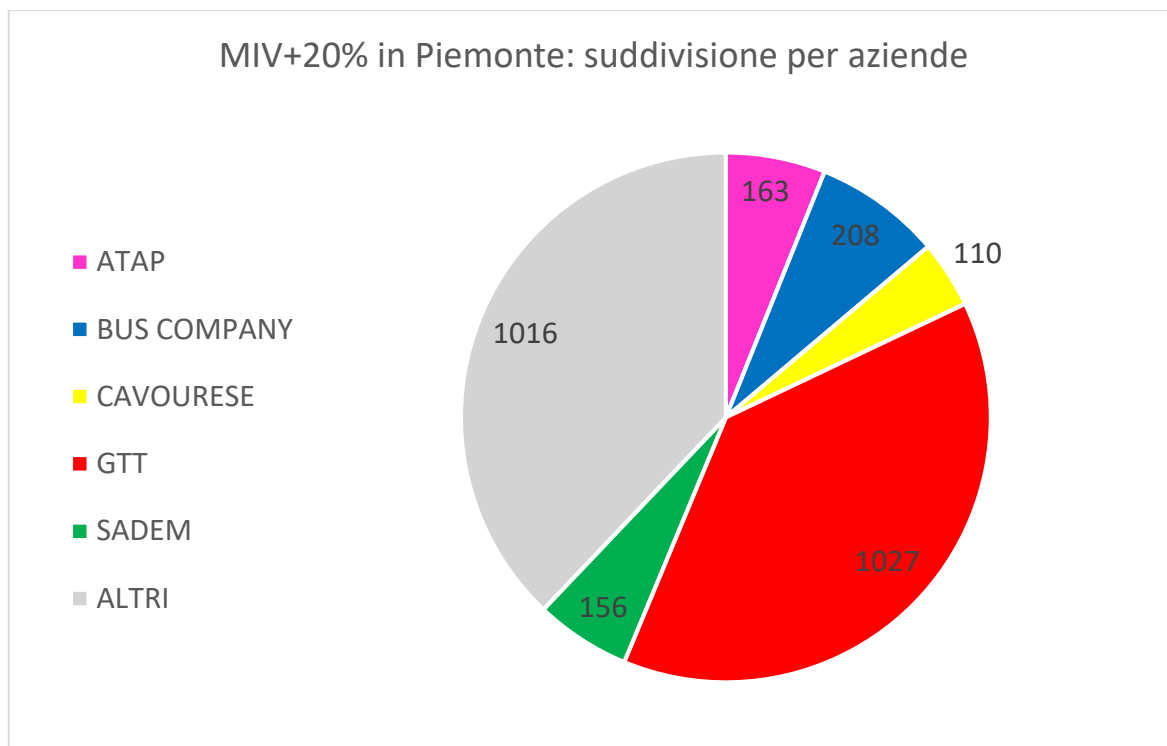


Figura 37 - Autobus MIV + 20% per azienda

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.

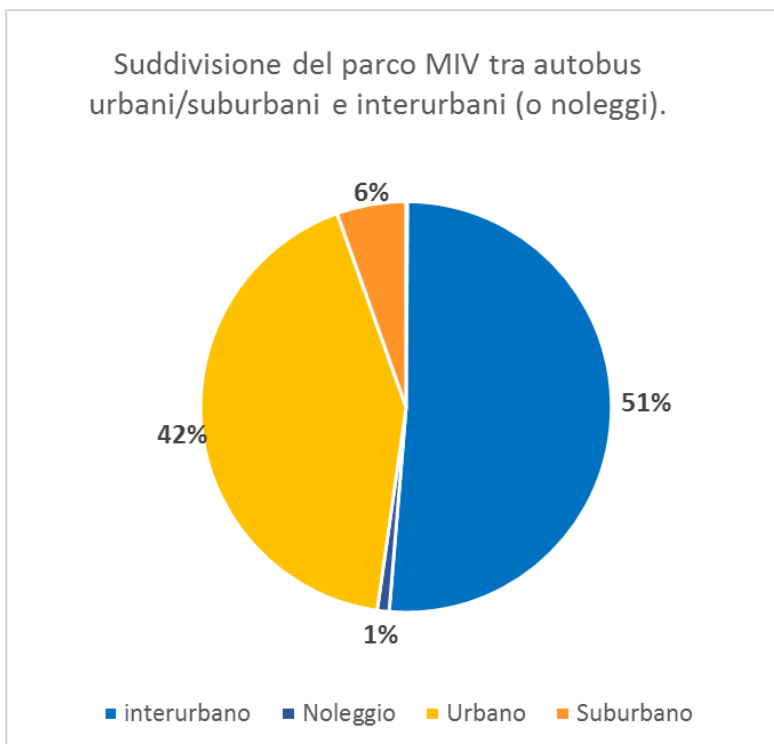


Figura 38 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio)

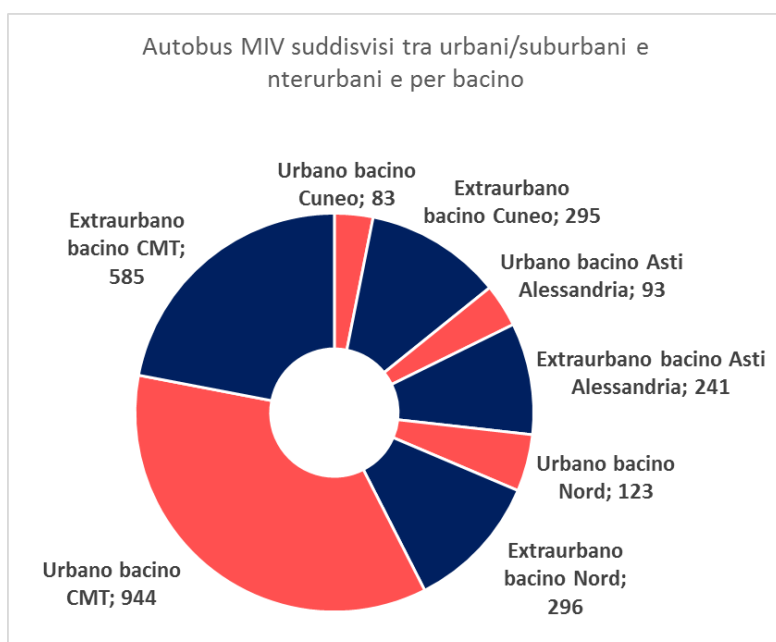


Figura 39 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino

Nella tabella seguente è invece riportato il numero di autobus MIV suddivisi per bacino di servizio:

Tabella 18 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio

Servizio	Autobus urbani/suburbani	Autobus interurbani/noleggi	Totale	Totale Bacino
Città e conurbazione di Cuneo	45	1	46	
Urbano Alba	10		10	
Urbano Bra	6		6	
Urbano Mondovì (con servizi scuola)	13	3	16	
Urbano Fossano	2		2	
Urbano Saluzzo		1	1	
Urbano Savigliano	2		2	83
Extraurbano Cuneo	16	279	295	295
Urbano Alessandria e Valenza Po	44	4	48	
Urbano Asti	32		32	
Urbano Casale Monferrato	7		7	
Urbano Novi Ligure	6		6	93
Extraurbano Alessandria	9	132	141	
Extraurbano Asti		100	100	241
Urbano Novara	72	1	73	
Urbano Biella	20		20	
Urbano Vercelli	7	1	8	
Urbano Verbania	22		22	123
Extraurbano Biella		60	60	
Extraurbano Novara		105	105	
Extraurbano Vercelli	3	85	88	
Extraurbano VCO	43		43	296
Urbano Bardonecchia	6		6	
Urbano di Carmagnola	6		6	
Urbano di Giaveno		1	1	
Urbano Ivrea	23	4	27	
Urbano Pinerolo	2	2	4	
Urbano Settimo	3	2	5	
Urbano Torino con subaffidamenti	890	5	895	944
Extraurbano AMP	16	100	116	
Extraurbano CMT	10	459	469	585
Altri servizi comunali o di Comunità montana			20	20
Totale	1315	1345	2680	2680

5.10.2. Ripartizione delle risorse

Dopo aver effettuato il calcolo del MIV l’Agenzia ha proceduto al riparto delle risorse del piano autobus regionale 2017-2019 le quali, si richiama, ammontano ad € 45.250.017,64. Le quote e gli importi risultanti da tale riparto, suddivisi per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda, sono stati pubblicati nella D.D. n. 642 del 19/12/2017 e nei relativi allegati. Nel provvedimento è anche illustrata nel dettaglio la metodologia adottata per operare il riparto che, come previsto dalla D.G.R. 40-5004/2017, è stato effettuato, per ogni bacino oggetto di contratto di servizio per il 50% secondo il criterio della vetustà del parco autobus MIV e per il 50% in misura proporzionale alla produzione di servizi.

La suddivisione delle risorse sui differenti contratti di servizio è illustrata in Figura

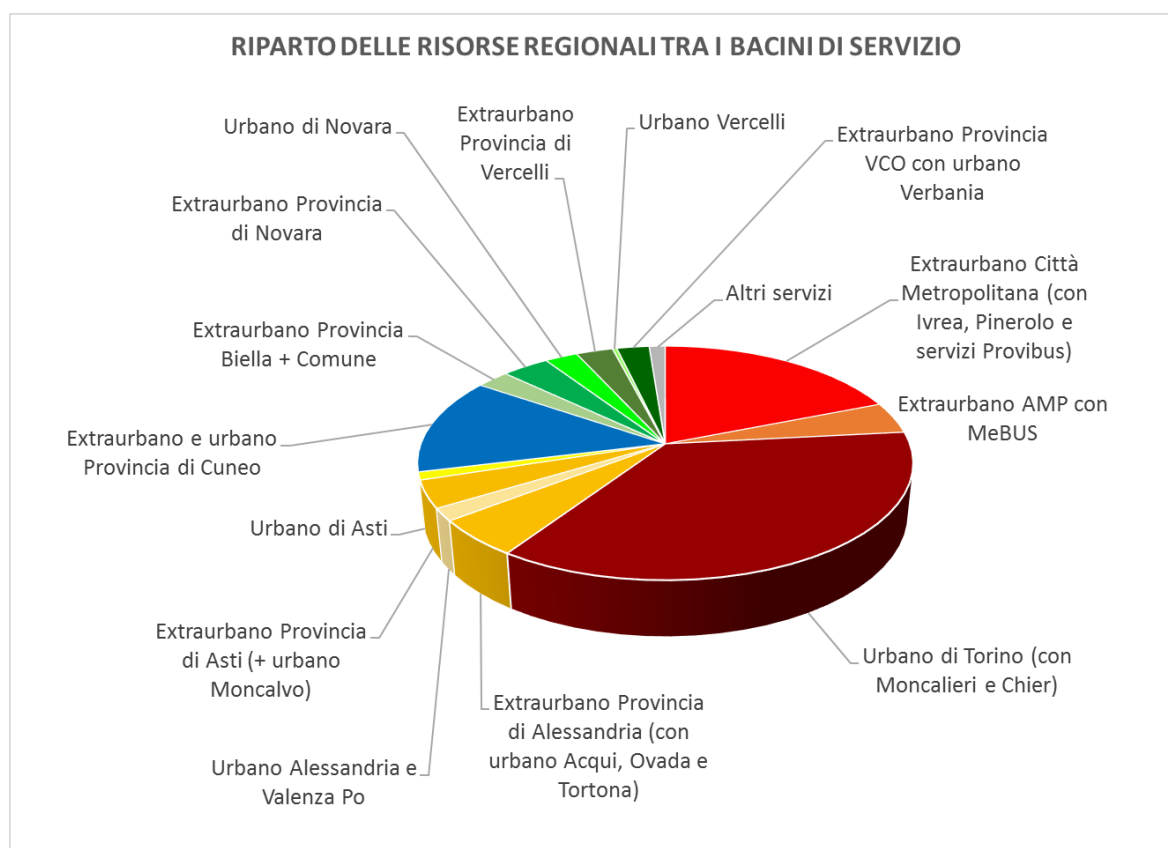


Figura 40 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio

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), Sadem (6), per complessivi Euro 8.908.864,61.

La somma complessivamente erogata dall’Agenzia per investimenti effettuati nel rinnovo delle flotte aziendali risulta pertanto pari ad **Euro 29.448.801,86**, a fronte dell’acquisto di n. 258 nuovi autobus.

Le risorse 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, non appena erogate, verranno invece impiegate per

contribuire n. 23 dei n. 28 autobus acquistati nuovi di fabbrica dalla Società ATAP nel 2015, per circa 2,3 milioni di Euro.

Gli atti di liquidazione adottati dall’Agenzia per l’attuazione del Piano autobus sono schematicamente richiamati nella tabella seguente e nel sottostante grafico:

Tabella 19 - atti di liquidazione adottati dall’Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019

Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Numero di autobus contribuiti	Aziende beneficiarie dei contributi	Contributi erogati alle aziende
Lotto I	D.D. 629 del 06/12/2018	41	ATAV VIGO, Autolinee ALLASIA, Autolinee NUOVA BENESE, Autolinee VAL BORBERA, Autolinee VALLE PESIO, BUS COMPANY, CHIESA, COMAZZI, GELOSUBUS, GIACHINO, GUNETTO, NUOVA SAAR, SAC, STP, VCO TRASPORTI	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	AMAG Mobilità, ARFEA	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	AMAG Mobilità, BUS COMPANY, STP	€ 1.884.590,84
Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	BARANZELLI, BELLANDO, BUS COMPANY, CAVOURESE, COMAZZI, GIACHINO, MARLETTI, SAF Fontaneto, STN	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	AMAG Mobilità, SADEM	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	AMAG Mobilità, ATAV VIGO, BARANZELLI, BUS COMPANY, CAVOURESE, COMAZZI, SAF Fontaneto, SAV AUTOLINEE, STN	€ 2.166.005,84
Lotto VII	D.D. 757 del 11/12/2019	38	ASP, GTT, PIRAZZI, STAAV	€ 4.720.350,00
Lotto VIII	D.D. 789 del 20/12/2019	26	BELLANDO, GTT e SAC	€ 3.997.850,00
Lotto IX	D.D. 92 del 27/02/2020	24	AUTOSTRADALE, GTT e SUN	€ 2.968.326,11
Lotto X	D.D. 242 del 30/04/2020	2	SUN	€ 246.869,25
Lotto XI	D.D. 428 del 15/07/2020	8	GIACHINO, GTT e SUN	€ 944.969,25
Lotto XII	D.D. 430 del 15/07/2020	33	GTT	€ 4.039.200,00
Lotto XIII	D.D. 745 del 22/12/2020	7	AMC Casale e SADEM	€ 709.500,00
Lotto XIV	D.D. 224 del 12/02/2021	10	Cavourese, Comazzi, Gelosobus, STAC, STN, VITA	€ 867.440,00
	TOTALE	268	34 diverse aziende	€ 30.316.241,86

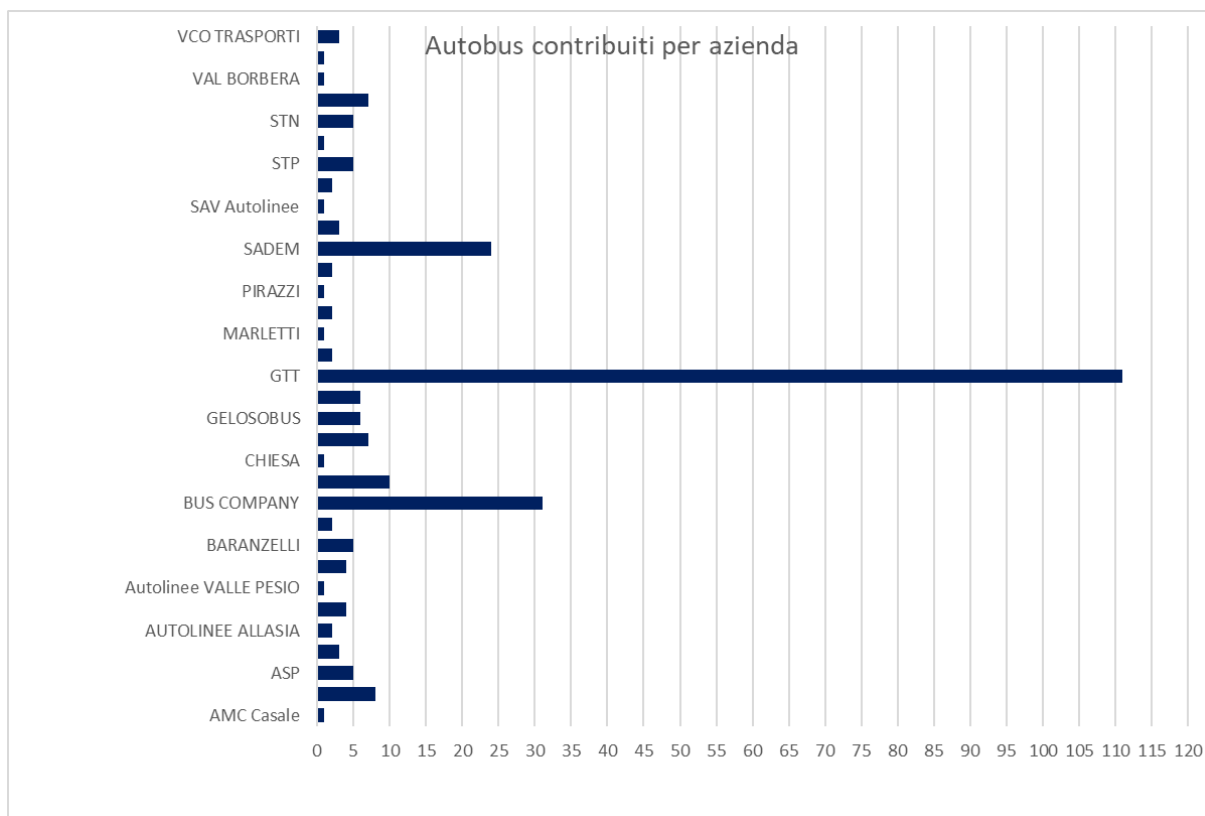


Figura 41 – Autobus contribuiti per azienda

Le Società che hanno maggiormente beneficiato dei contributi sono anche quelle che effettuano le maggiori percorrenze, ossia G.T.T., Bus Company e Sadem. Occorre però anche evidenziare come alcune aziende, nonostante nel riparto effettuato dall’Agenzia fossero state loro assegnate risorse per la contribuzione, non hanno fatto investimenti, o li hanno effettuati ma hanno poi tardato a trasmettere la documentazione richiesta o a soddisfare i requisiti di amministrativi o di allestimento previsti dalla delibera regionale, in particolare per quanto riguarda l’installazione degli apparati contapasseggeri, che sono stati resi obbligatori in attuazione del Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016.

In aggiunta alle risorse sopra richiamate, con la D.G.R. n. 8-7501 del 07/09/2018 la Regione Piemonte ha stabilito di destinare al finanziamento del materiale rotabile per servizi TPL su gomma 2017-2019 le ulteriori risorse derivanti dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 resi disponibili per effetto della Delibera CIPE 98/2017 del 22/12/2017 (Addendum Piano operativo infrastrutture), per un ammontare pari a € 24.000.000.

Tali risorse, secondo l’orientamento della Regione Piemonte, potranno essere impiegate per il rinnovo del materiale rotabile insieme con le risorse assegnate al Ministero dell’Ambiente con D.P.C.M. 28 novembre 2018, corrispondenti ad € 36.000.000,00.

Nel corso del 2020 l’Agenzia ha collaborato con i settori Emissioni e Rischi Ambientali e Investimenti Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte per la definizione delle procedure e dei criteri di erogazione dei nuovi contributi e per la stesura del relativo progetto diretto al Ministero dell’Ambiente.

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".

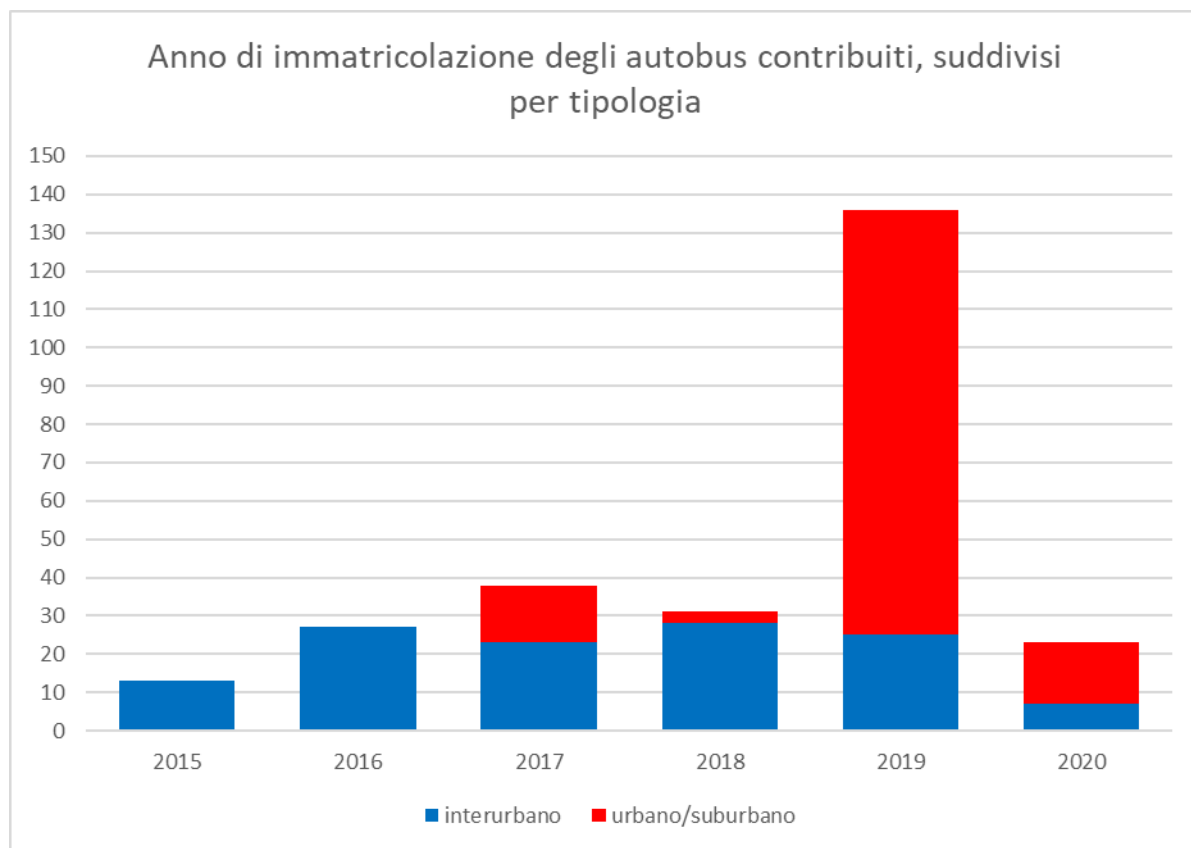


Figura 42 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia

In generale, anche le aziende che si sono fatte contribuire autobus già acquistati in precedenza hanno comunque utilizzato le risorse trasferite per procedere all'acquisto di ulteriori nuovi veicoli, per cui la scelta di estendere il piano autobus anche ai mezzi già circolanti non ha avuto effetti negativi sul rinnovo del materiale rotabile TPL della regione.

Occorre evidenziare inoltre che le aziende hanno effettuato, in molti casi, investimenti in proprio anche in eccedenza rispetto alle risorse loro assegnate e, in particolare, le Società Bus Company e Sadem hanno acquistato rispettivamente n. 33 e n. 36 autobus in più rispetto a quelli già contribuiti o di prossima contribuzione.

La Società GTT ha acquistato invece, tramite convenzione CONSIP, anche n. 41 autobus di tipo interurbano, che saranno contribuiti non appena saranno rese disponibili le risorse statali ex D.M. 25/2017.

L'età media della flotta MIV, composta da 2660 autobus (esclusi quelli impiegati per l'effettuazione di alcuni servizi di singoli comuni o di comunità montane), è passata da **11,9 anni** al 31/12/2018 a **11,1 anni** al 31/12/2019. L'effetto del Piano autobus sull'età del parco non può quindi che 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.

L'evoluzione della flotta dal punto di vista della classe Euro di motorizzazione è raffigurata in Figura

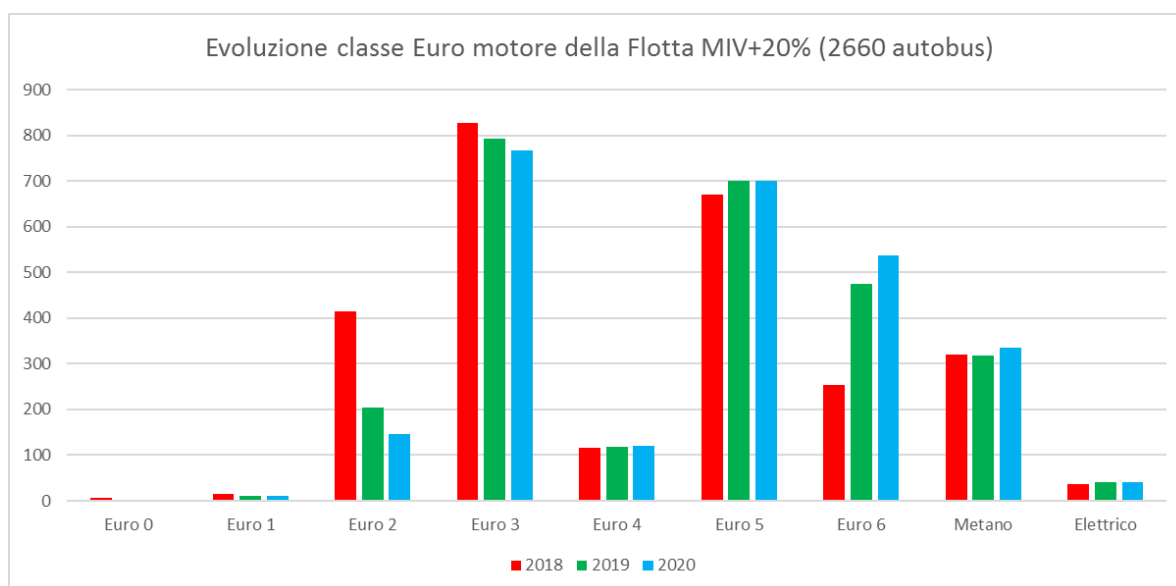


Figura 43 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2020

Si nota in particolare che il numero di autobus con motore diesel Euro 2 è diminuito di oltre la metà, passando da 414 a 147, mentre gli autobus con motorizzazione Euro 6 sono passati da 253 a 536. Una parte dell'effetto di ringiovanimento della flotta, per quanto riguarda i servizi urbani, è dovuto al fatto che GTT ha proceduto al subaffidamento di alcune linee secondarie e le aziende che si sono aggiudicate la gara utilizzano oggi per la loro gestione autobus nuovi o comunque con motorizzazione non inferiore a Euro 5.

La riduzione del numero degli autobus a metano tra il 2018 e il 2019 è invece dovuta al fatto che la flotta metano GTT è ormai obsoleta, con oltre 130 autobus, di cui circa 40 snodati, immatricolati prima del 2004. Al riguardo, occorre anche tener conto del fatto che i motori adattati per funzionare a metano hanno una vita utile inferiore rispetto ai motori diesel tradizionali, a differenza dei veicoli elettrici che invece hanno una durata superiore, generalmente stimata di almeno 20 anni. La Società GTT ha in ogni caso acquistato 48 nuovi autobus a metano 12m tra la fine del 2019 e il 2020.

I grafici sottostanti danno evidenza dei progressi della flotta autobus in campo ambientale.

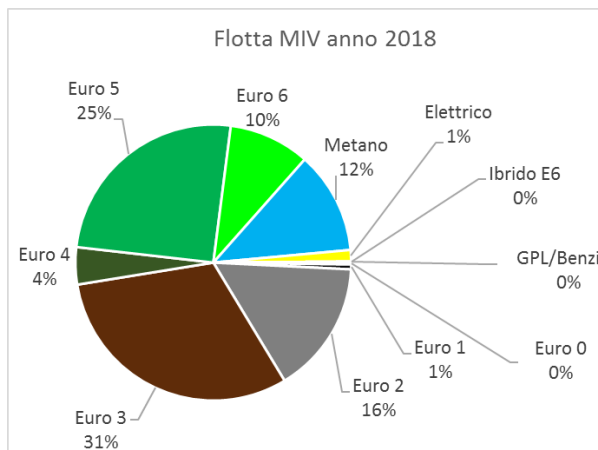


Figura 44 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018

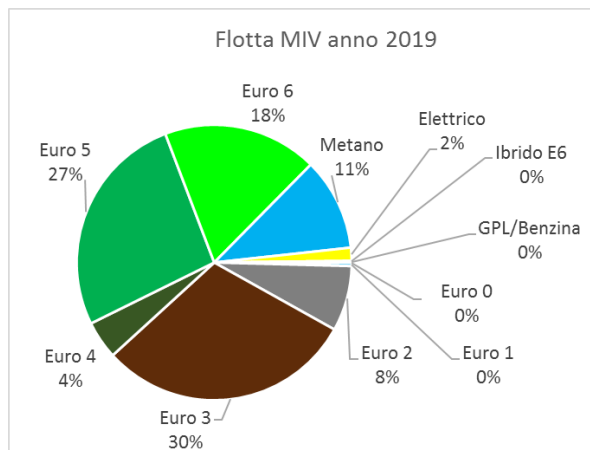


Figura 45 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019

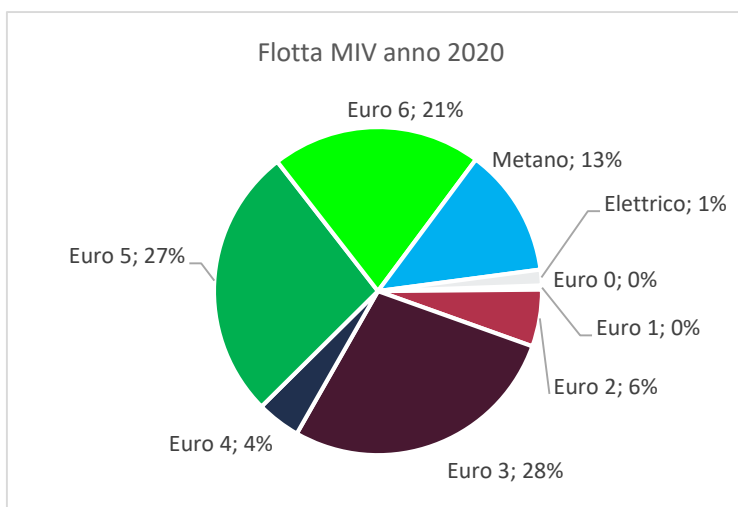


Figura 46-- Flotta MIV per classe Euro nel 2020

Nella figura seguente il parco autobus MIV al 31/12/2018 è confrontato con quello al 31/12/2019 e con quello al 31/12/2020 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.

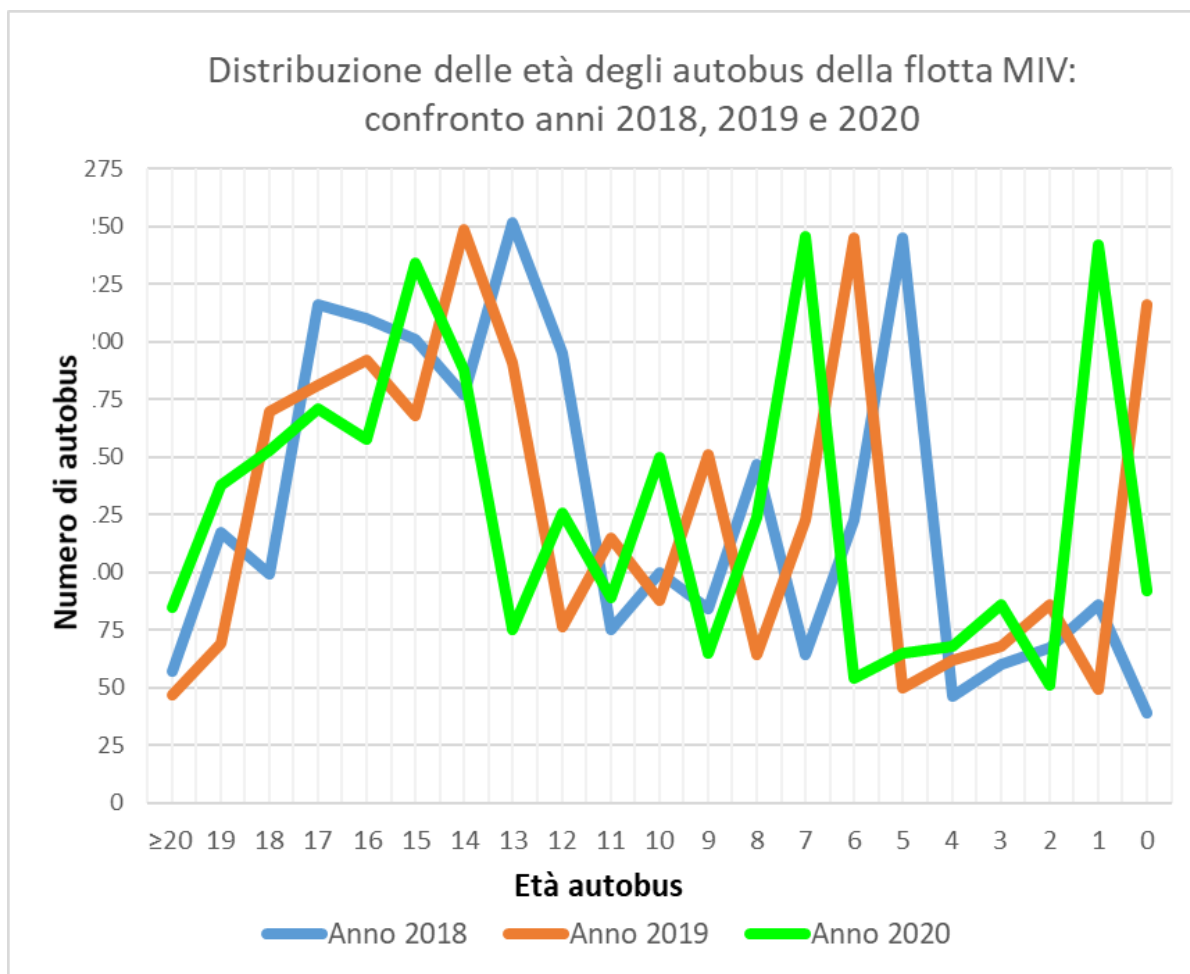


Figura 47 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 e 2019

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.

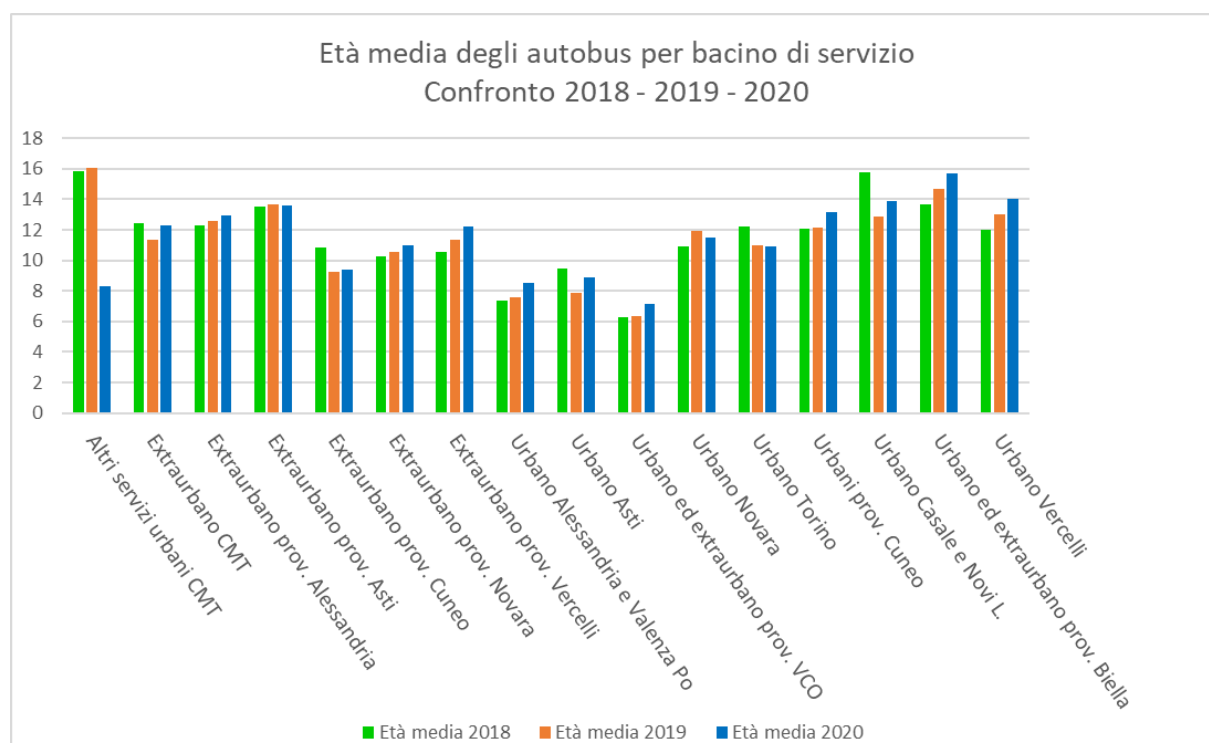


Figura 48 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 e 2019

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 corso del 2020, a seguito dell'affidamento del servizio di navigazione al nuovo concessionario, è stato affidato e sviluppato un primo studio di fattibilità relativo alla nuova imbarcazione. Tale studio 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 €.

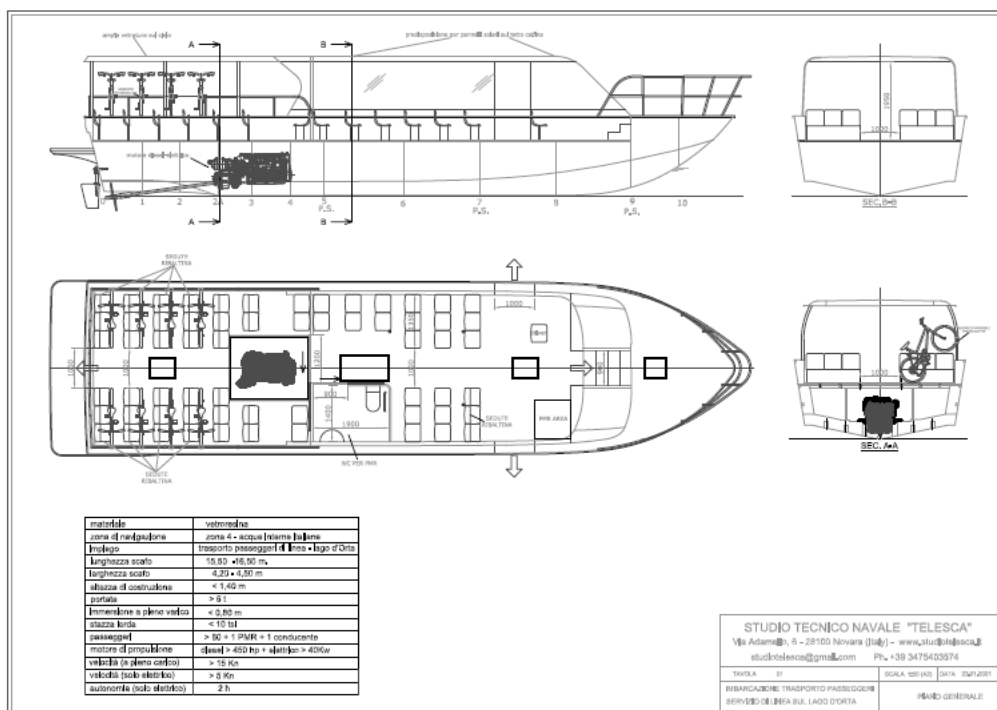


Figura 49 – Piano generale progetto nuova imbarcazione

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, proseguirà nella ricerca di soluzioni motoristiche il più ecologiche possibili in linea con gli indirizzi comunitari e ministeriali rispetto alle politiche di green mobility;
- provvederà ad aggiornare la convenzione con la Regione in adeguamento quanto previsto dal DM 397/2019,
- provvederà, in collaborazione con il gestore del servizio, ad avviare le attività necessarie per rinnovare la flotta in servizio sul lago.

Si prevede di mettere in esercizio la nuova imbarcazione con l’avvio del servizio nel 2023.

Tali attività sono previste nel PEG 2020 all’obiettivo **1.V - Programma Triennale dei Servizi e Programma degli investimenti**

6. Il sistema tariffario e la comunicazione ai cittadini

6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata

La D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013 ha previsto che, a partire dal 2015, sia ristabilito l'adeguamento automatico delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale per il quale *“a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno, è autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente”*.

L'AMP ha verificato negli anni l'andamento del Tasso di inflazione Programmata (TIP) attraverso la consultazione delle pubblicazioni periodiche del Dipartimento del Tesoro. Il valore del TIP ha visto un modesto incremento tra il 2014 e il 2016 che, se applicato, avrebbe comportato un incremento solo nelle fasce tariffarie superiori e negli abbonamenti mi lunga durata.

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

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

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

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

La proposta di adeguamento è stata approvata dall'Assemblea consortile con Deliberazione n. 6 del 23/10/2019 ed è entrata in vigore il 1 dicembre 2019.

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 ancora portato all'approvazione dell'Assemblea.

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 50 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitan

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

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

6.2.2. Rendicontazione delle vendite

Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di dicembre 2020 sono stati venduti 2 milioni 753 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 7 milioni 406 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 20 - Vendite Biglietto Integrato

Riepilogo per anno	Biglietti venduti per tipologia e per mese			TOTALE BIGLIETTI VENDUTI
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	
2013 (da ottobre)	1.712	20.806	18.369	40.887
2014	11.368	191.501	146.639	349.508
2015	16.639	244.529	171.989	433.157
2016	18.925	256.766	166.353	442.044
2017	20.096	270.655	170.736	461.487
2018	21.114	258.668	167.043	446.825
2019	20.861	243.488	170.992	435.341
2020	5.973	83.021	54.945	143.939

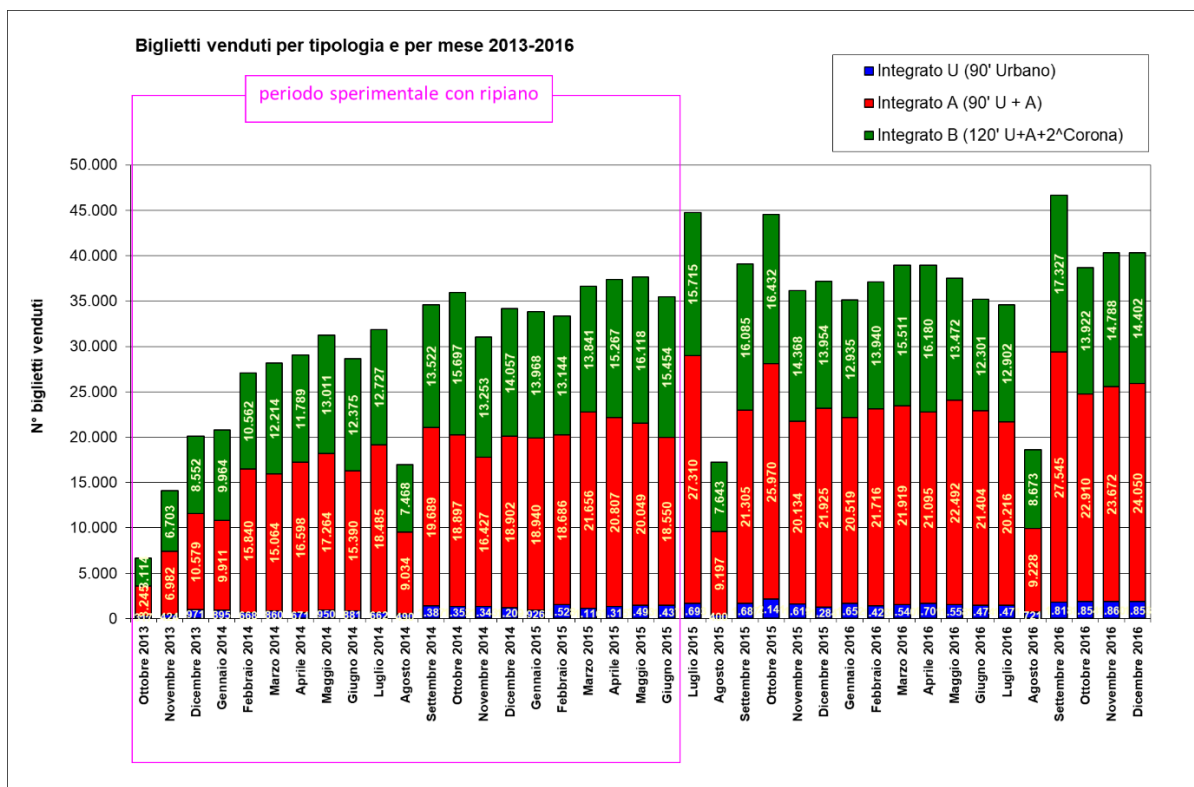


Figura 51 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2016

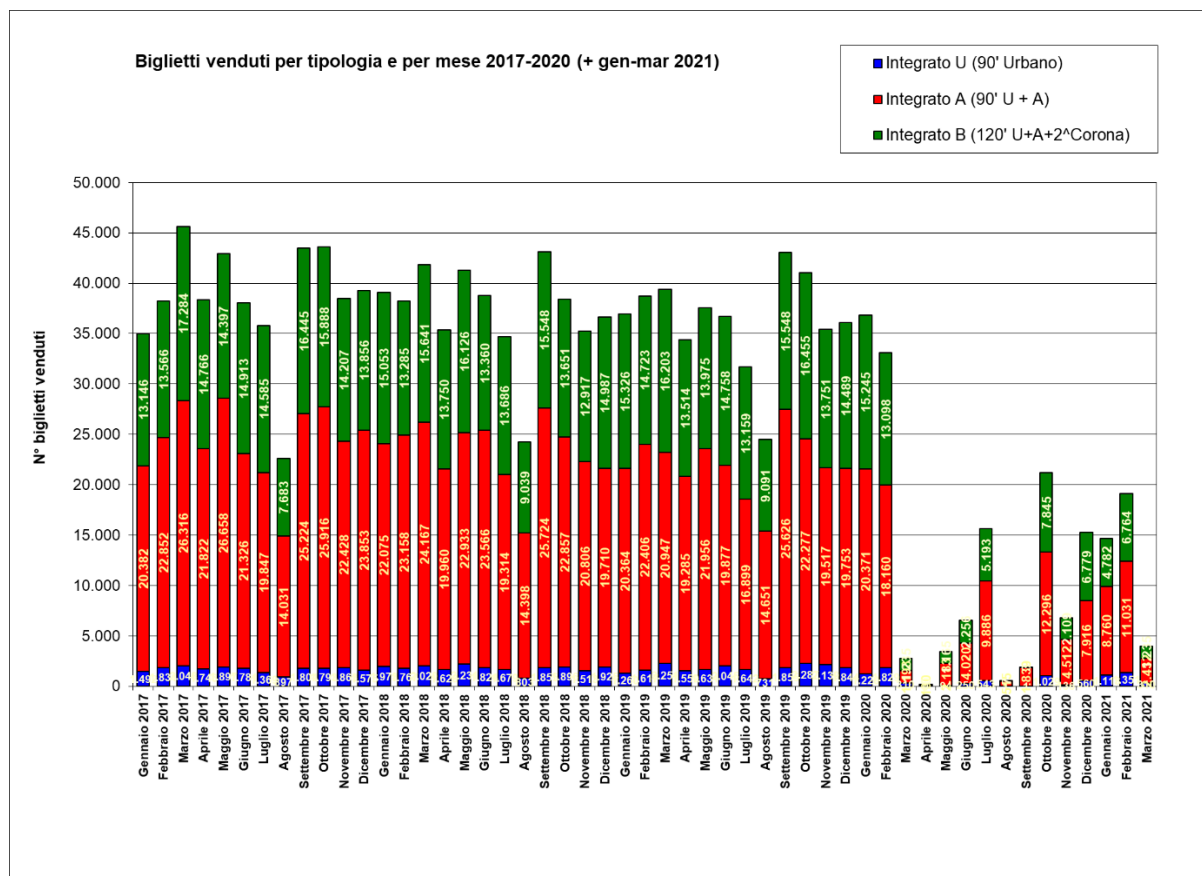


Figura 52 - Vendite mensili Biglietto Integtrato Metropolitano 2017-2020 (+ gen-mar 2021)

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. Non appena disponibili i dati di vendita degli altri titoli di viaggio e in particolare degli abbonamenti sarà possibile verificare se, a fronte delle particolari esigenze di mobilità in tempi di pandemia, si è avuto un cambiamento nella propensione all'uso del biglietto integrato.

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

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

6.2.3. Passaggio al supporto elettronico

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

A tale scopo nel 2018 è stata avviata una fase di interlocuzione con 5T e le Aziende esercenti (GTT, Trenitalia, EXTRA.TO) per individuare la migliore tecnologia disponibile al fine di migrare su bigliettazione elettronica il biglietto integrato metropolitano.

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

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

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

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

BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

MODIFICA DELLA GAMMA E PASSAGGIO AL
SUPPORTO CHIP ON PAPER



6.3. 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.

6.4. Iniziative tariffarie specifiche

6.4.1. *Abbonamento scontato Trenitalia under 26*

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

Con D.G.R. n. 61-4534 del 29/12/2016 la Regione Piemonte ha deliberato di autorizzare la sperimentazione di nuove tariffe ferroviarie regionali a favore degli utenti under 26 residenti in regione, stanziando a favore dell'Agenzia risorse economiche pari a 350.000 euro a copertura dei mancati introiti per Trenitalia.

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

Essendo ancora disponibile una frazione consistente delle risorse regionali Trenitalia ha applicato detta agevolazione anche nell'annualità 2019 e 2020.

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente.

Tabella 21 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 al 2020

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

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

Grazie al particolare finanziamento regionale anche nel 2020 è proseguita la vendita della Carta Tutto Treno e la relativa contribuzione economica da parte dell'Agenzia, nonché l'estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca.

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

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

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

L'accordo innanzi citato prevede altresì che gli utenti possessori di abbonamenti mensili FB ed IC possano viaggiare sui treni regionali nell'ambito dei confini tariffari (comprese le estensioni tariffarie) della regione Piemonte e da questa verso le regioni limitrofe, acquistando l'abbonamento mensile FB ed IC con "estensione regionale", previa corresponsione di un incremento di prezzo del 5% sul prezzo dell'abbonamento stesso.

L'accordo innanzi citato prevede altresì che gli utenti possessori di abbonamenti mensili FB ed IC possano viaggiare sui treni regionali nell'ambito dei confini tariffari (comprese le estensioni tariffarie) della regione Piemonte e da questa verso le regioni limitrofe, acquistando l'abbonamento mensile FB ed IC con "estensione regionale", previa corresponsione di un incremento di prezzo del 5% sul prezzo dell'abbonamento stesso.

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente:

Tabella 22 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2020

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

L'accordo dovrà essere rinnovato nel 2021.

6.4.3. 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 23 – 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

6.4.4. 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 24 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019
Titoli annuali	1.605	2.469	2.718
Titoli trimestrali	585	--	--
Passeggeri trasportati	255.559	334.712	375.506

Promozione Under 20

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

Tabella 25 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019
Titoli	2.057	2.330	2.594
Passeggeri trasportati	60.978	68.457	73.050


Alla data di redazione del presente rapporto la rendicontazione relativa all'anno 2020 non è stata ancora trasmessa dal Concessionario.

6.5. Rimborso degli abbonamenti non utilizzati a causa dell'emergenza sanitaria provocata dall'epidemia da covid19

6.5.1. Contratti di servizio ferroviario con GTT e Trenitalia

Dal mese di luglio 2020 e, successivamente, in agosto e settembre, l'Agenzia ha sollecitato le Aziende di TPL (in particolare Trenitalia e GTT) ad attivare le norme applicative per l'erogazione delle misure a favore dell'utenza che non ha potuto utilizzare gli abbonamenti in conseguenza delle misure di contenimento per arginare la diffusione del contagio da covid-19, auspicando una rapida conclusione del processo di acquisizione delle richieste e di emissione del titolo di debito al fine della sua spendibilità alla ripresa delle attività lavorative e scolastiche dopo la pausa estiva.

Pur restando in capo alle Aziende le competenze assegnate dalla normativa in oggetto, di concerto con l'Assessorato Trasporti della Regione l'Agenzia ha inviato le seguenti linee guida per il rimborso degli abbonamenti, ricercando il coordinamento delle azioni delle Imprese, in particolar modo per i titoli di viaggio a tariffa integrata:



Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL.

Riferimento art.215 della Legge di conversione del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34.

Indirizzi per il rimborso degli abbonamenti non utilizzati in conseguenza delle misure di contenimento per arginare la diffusione del contagio da Covid-19

Abbonamenti annuali, plurimensili e abbonamento mensile valido per il mese di marzo 2020

- Considerare che l'intervallo di tempo fra il 10 marzo e il 17 maggio 2020 (69 giorni) è il periodo per cui gli utenti hanno diritto al riconoscimento dell'impossibilità di utilizzare uno dei seguenti titoli di viaggio: abbonamento plurimensile o abbonamento mensile valido per il mese di marzo 2020.
- abbonamenti annuali e plurimensile.
- abbonamento mensile valido per il mese di marzo.

Voucher ed utenti aventi diritto


- La misura di tutela è esercitata attraverso l'emissione da parte dell'Azienda erogatrice del servizio di trasporto di un voucher di importo pari al rapporto fra 69 ed i giorni di validità dell'abbonamento annuale o plurimensile per il prezzo dell'abbonamento medesimo ovvero al prezzo dell'abbonamento mensile valido per il mese di marzo 2020.
- Hanno diritto all'emissione del voucher tutti gli utenti in possesso di un abbonamento annuale o plurimensile o mensile valido per il mese di marzo 2020 che dichiarano di non averlo potuto utilizzare, del tutto o in parte, in conseguenza delle misure di contenimento.

Utilizzo del voucher

- Il voucher potrà essere speso in unica soluzione entro un anno dall'emissione.
- Il voucher potrà essere speso per acquistare titoli di viaggio della medesima Azienda da cui è stato rilasciato per servizi ferroviari e di tpl.
- Il voucher potrà essere speso anche da utenti terzi.

Tariffa integrata FORMULA

- Il voucher deve essere richiesto all'Azienda presso cui è stato acquistato l'abbonamento.
- Il voucher potrà essere speso in unica soluzione entro un anno dell'emissione.
- Il voucher potrà essere speso per acquistare prodotti FORMULA presso l'Azienda da cui è stato rilasciato.
- Il voucher potrà essere speso anche da utenti terzi.



6.5.2. Contratto di servizio ferroviario con BLS

Per quanto concerne i rimborsi degli abbonamenti non utilizzati a causa dell'emergenza sanitaria provocata dall'epidemia da covid19, BLS ha offerto due abbonamenti con validità settimanale a tutti gli utenti, considerato che l'esercizio delle ore di punta dedicato ai lavoratori frontalieri non è stato sospeso durante il periodo di emergenza epidemiologica.

6.6. 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 a inizio 2021.

Tabella 26 - quadro risorse per mancati ricavi da emergenza Covid-19

	Tot proventi titoli di viaggio 2018 (certificati)	Antic. Dotazione iniziale DL 34 - D.l. 340 - Ricavi 2018 * 71 / 365 * 0,55	schema di decreto in oggetto, di cui alla nota prot. n. DAR/17253 del 27/10/2020, --> D.l. 541 art. 1	D.l. 541 Art. 2
Ferro	102.987.741,00 €	11.018.277,50 €	2.671.323,39 €	2.653.372,06 €
Gomma	154.602.868,93 €	16.540.389,13 €	4.010.130,29 €	3.983.182,17 €
Navigazione	316.371,00 €	33.847,36 €	8.206,12 €	8.150,97 €
	257.906.980,93 €	27.592.513,99 €	6.689.659,79 €	6.644.705,20 €
		Erogati DD 599/2020 e 617/2020	Erogati DD81/2021	Erogati DD81/2021

6.7. La comunicazione del trasporto pubblico

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

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitan 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 Metropolitan (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 53 - 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 54 - Home Page del sito SFR

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

Social Network

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

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

Sito istituzionale dell'Agenzia

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



Figura 55 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica del 2017

7. Piano esecutivo di gestione 2020

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 2020.

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.

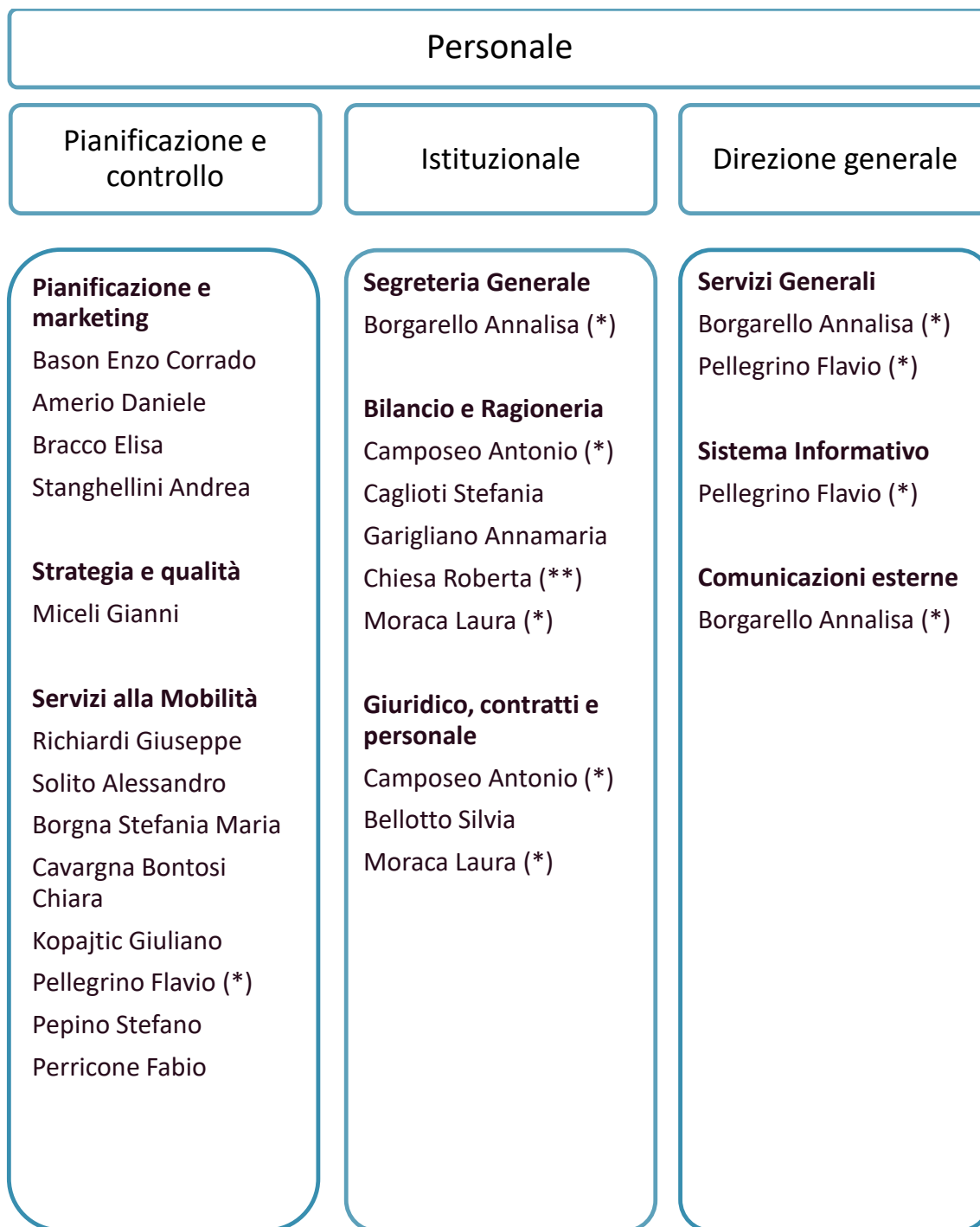
La relazione PEG 2020 è suddivisa in tre parti:

- 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

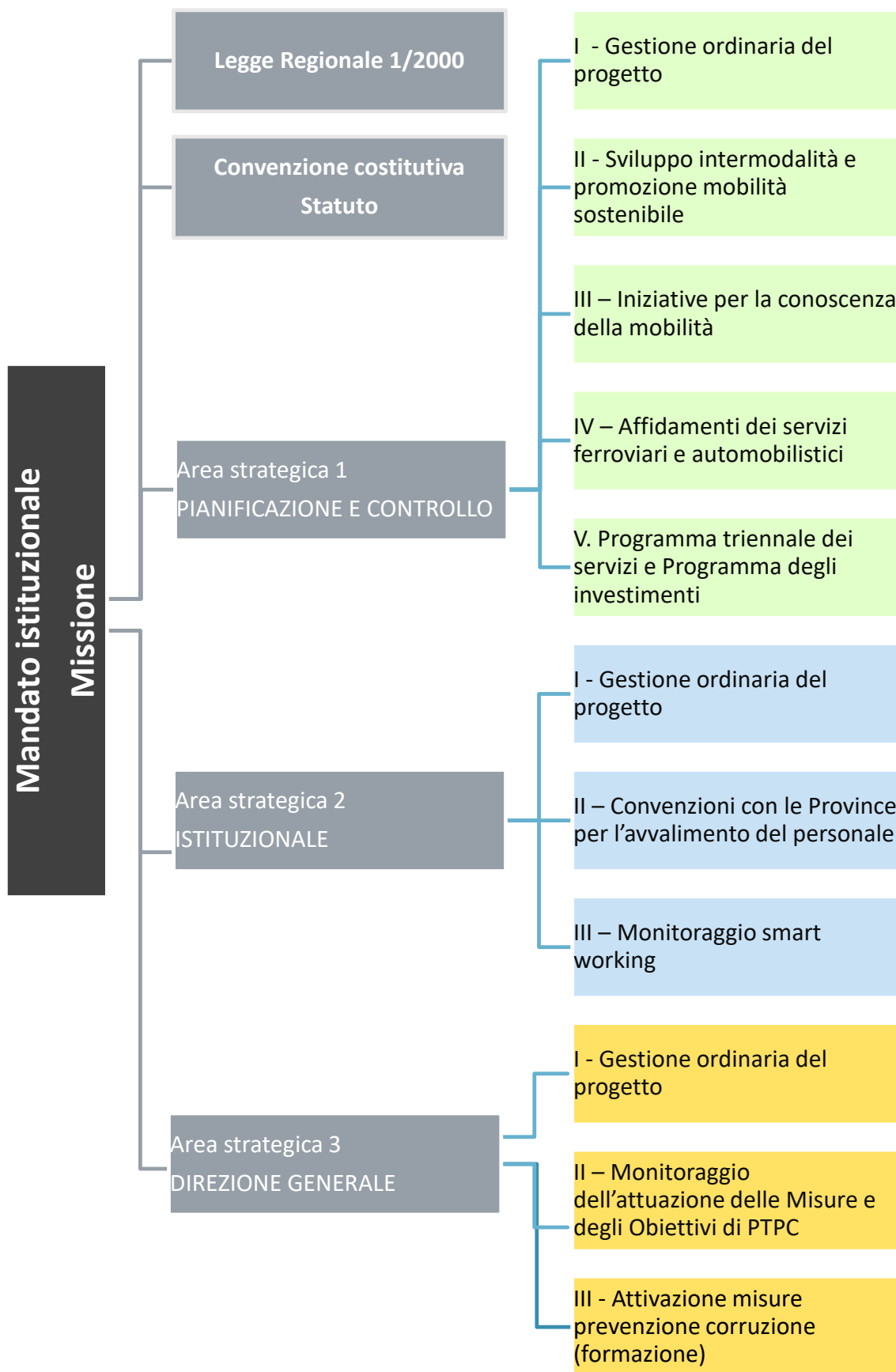
In relazione agli atti organizzativi già adottati ed alle necessità organizzative derivanti dal PEG è stata assegnata agli obiettivi generali dei tre progetti la dotazione organica, individuando inoltre le risorse umane coinvolte in più centri funzionali (di seguito indicate con *); si riporta l'organizzazione 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.



(*): 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.

Di seguito è riportata la rappresentazione grafica dell'assegnazione tra le aree dell'Agenzia degli obiettivi proposti nel Piano Esecutivo di gestione 2020.



7.2. PEG 2020 - Gestione ordinaria del progetto

AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

OBIETTIVO DI PEG	GESTIONE ORDINARIA DEL PROGETTO
ID:	1.I
FUNZIONE:	Pianificazione del sistema della mobilità, programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, monitoraggio della mobilità e controllo efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.
DESCRIZIONE:	Adempimento degli scopi statuari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno.
<p>Le pagine della presente relazione riportano le attività di programma sviluppate dai servizi Strategia e qualità, Pianificazione e Marketing e Servizi alla Mobilità, individuando per ciascuna di esse il contenuto dell'attività, la descrizione di quanto sviluppato nel 2019, gli indicatori di risultato e gli sviluppi futuri.</p> <p>Rientrano in questa descrizione la pianificazione del sistema della mobilità, la programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, il monitoraggio della mobilità e il controllo sull'efficienza e sull'efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.</p> <p>Le attività descritte sono svolte per adempiere ai compiti statuari.</p>	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing (SPM)
	Servizi alla Mobilità (SAM)
	Strategia e Qualità (SSQ)
RIFERIMENTO DI BILANCIO	PEG – PARTE III – Graduatorie delle risorse finanziarie – Riassunto previsione per programma – progetto.

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	1.1.1		
SERVIZIO	SSQ Strategia e Qualità		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SSQ1 Contribuisce ad assicurare lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni sulla qualità del sistema dei trasporti e sulle attese dei cittadini e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini dell'impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Report IMQ (Elaborazione dei dati tratti dalla indagine campionaria IMQ); Ultimo disponibile IMQ 2013	Proiezione dati mobilità al 2019	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SSQ2 Supporta la Direzione nel formulare e riesaminare missione e politiche, e nel verificarne l'applicazione.	Report previsionali, programmatici e consuntivi;	Vedi anche SSQ9	Documenti pubblicati sul sito nella sezione "Atti Amministrativi"
SSQ3 Provvede a delineare lo scenario sociale, economico, territoriale e finanziario relativo all'area di governo dell'Agenzia, e a identificare i requisiti posti dai cittadini al sistema dei trasporti.	Descrizione del quadro socioeconomico a livello regionale	Vedi SPM 6-8	
SSQ4 Monitora le informazioni generate con cadenza almeno mensile dalle Aziende Concessionarie relative ai titoli di viaggio venduti, ai passeggeri trasportati e agli introiti conseguenti, e predispone, sulla base degli accordi esistenti, il calcolo della suddivisione dei ricavi integrati, ai fini	Report di analisi sui dati ricevuti	Publicazione dati su: Frequenzazioni servizi ferroviari Frequenzazioni servizi automobilistici	Vedi paragrafo 9.6 Frequenzazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

della valutazione dell'efficacia e dell'economicità dei servizi di competenza dell'Agenzia

Analisi su dati pervenuti da CSR – BIP e da altri flussi dati del Sistema informativo Regionale dei Trasporti (SIRT).

SSQ5 Acquisisce sistematicamente informazioni per il confronto con altre aree metropolitane nazionali e/o internazionali con riferimento agli elementi di valutazione dei sistemi di governo della mobilità.

Report su area metropolitana Torino ed aree metropolitane europee.

Contributo alla pubblicazione EMTA Barometer 2019 e in via di pubblicazione a cura di EMTA nel 2020

Prestata assistenza a EMTA in occasione della redazione del Barometer 2019

SSQ6 Coopera con gli altri settori per la formulazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, in particolare con riferimento alle istanze di qualità del servizio e agli aspetti economico-finanziari.

Documenti di piano

Fornito supporto ove richiesto

Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021

Partecipa alla definizione del Programma Triennale regionale e definisce l'intesa, da esso nascono i programmi triennali di bacino

SSQ7 Definisce, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione gli standard di qualità da inserire nei Contratti di Servizio (metriche, livelli, modalità di controllo).

Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento

Fornito supporto nel quadro delle consultazioni per l'affidamento del SFM

Vedi paragrafo 3.1.4 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 5.4.2 Progettualità delle Associazioni dei Consumatori Progettualità delle Associazioni dei Consumatori
Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5^a comma del Contratto di Servizio con Trenitalia

<p>SSQ9 Supporta la formulazione della Relazione Previsionale e Programmatica del Bilancio di Previsione annuale e ne controlla l'applicazione.</p> <p>Coordinamento DUP, Rendiconto della gestione, PEG</p>	<p>Report previsionali, programmatici e consuntivi.</p>	<p>delle Associazioni dei Consumatori</p> <ul style="list-style-type: none"> • RENDICONTO DELLA GESTIONE 2019 approvato dal Consiglio di Amministrazione con Deliberazione n. 8 del 29/04/2020 e approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 2 del 20/05/2020 • DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (DUP) 2020 – 2022 • 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. 12 del 19/06/2020 • PIANO DELLA PERFORMANCE - PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2020 – 2022 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 14 del 19/06/2020 • RICOGNIZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 28 del 31/12/2020
<p>SSQ10 (progressivo non in uso)</p>		
<p>SSQ11 Provvede alle valutazioni di sviluppo del sistema tariffario, particolarmente in funzione dell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto.</p> <p>Gestione problematiche, proposta di ridisegno nel programma triennale, verifica coerenza con BIP</p>	<p>Report approfondimento sul funzionamento del sistema Formula in ottica di gare e report su indagini.</p>	<p>Monitoraggio andamento vendite Biglietto Integrato Partecipazione agli incontri in Regione Piemonte sull'evoluzione del sistema di bigliettazione elettronica BIP.</p> <p>Vedi paragrafo 6.2 Biglietto integrato metropolitano e 6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali</p>

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO		
OBIETTIVO		Gestione ordinaria del progetto		
ID	1.1.2			
SERVIZIO		SPM Pianificazione e Marketing		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO		RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SPM1 Assicura lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni su mobilità, sistema dei trasporti e ambiente e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini del loro impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Archivi elettronici aggiornati (utilizzati nelle valutazioni analitiche e nei report)	Mantenimento aggiornate	basi dati	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM2 Progetta e cura la realizzazione di indagini, conteggi e rilevamenti sulla mobilità delle persone, sulla qualità dei trasporti, sull'uso dei modi (frequentazione delle linee di trasporto pubblico, flussi veicolari), sulla fruizione di biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico locale e dei parcheggi. <i>Valutazione nuove metodologie di raccolta dei dati</i>	Documenti di progetto; Indagini IMQ: ultimo disponibile IMQ 2013	Mantenimento aggiornate	basi dati	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM3 Attività in comune con SSQ11				

<p>SPM4 Effettua analisi economiche e finanziarie (comprese le analisi benefici costi) di sistemi, progetti, investimenti, iniziative di sviluppo; nonché di costo di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale.</p>	<p>Documenti di progetto e/o analisi</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	
<p>SPM5 Sviluppa, applica ed aggiorna i metodi e gli strumenti di calcolo per la simulazione, proiezione, valutazione ed analisi dei sistemi di trasporto (trasporto pubblico e auto)</p>	<p>Modelli di calcolo aggiornati e calibrati; Documenti di valutazione ed analisi</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto</p>
<p>SPM6 (progressivo non in uso)</p>			
<p>SPM7 Contribuisce, in collaborazione con gli Enti responsabili, alla pianificazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile, delle tecnologie telematiche di controllo e di governo della mobilità e degli investimenti necessari verificando la coerenza dell'avanzamento degli interventi su infrastrutture e tecnologie telematiche.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rete ferroviaria, tranviaria, di metropolitana - Materiale rotabile - Sistemi di priorità semaforica - Sistemi di infomobilità aziendali - Sistemi di monitoraggio e controllo delle flotte (OTX) - Sistemi di bigliettazione elettronica (BIP) e controllo del servizio (tavoli BIP, CSR BIP, interfacce BIP di Agenzia con i CCA) 	<p>Documenti di progetto e/o analisi</p>	<p>Fornito supporto secondo necessità</p>	<p>Vedi paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. e 6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali</p>

<p>SPM8 Predisporre, in cooperazione con gli altri settori dell'Area, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale che definisce gli obiettivi, le linee di sviluppo del sistema di trasporto pubblico (in termini quantitativi, prestazionali e qualitativi) le risorse da destinare a esercizio e ad investimenti in infrastrutture, materiale rotabile, tecnologie di controllo.</p>	<p>Documenti di piano</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021</p>
<p>SPM9 Coordina le attività di raccolta dati ai fini del Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT) secondo la normativa regionale vigente Cura il monitoraggio della mobilità pubblica e privata finalizzato alle valutazioni dei sistemi di trasporto, di uso dei modi e di sviluppo della mobilità sostenibile.</p>	<p>Report periodici con indicatori del monitoraggio.</p>	<p>Fornito supporto in funzione delle scadenze di adempimento.</p>	<p>Vedi in generale il paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale. e in particolare il paragrafo 9.3 Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT</p>
<p>SPM10 Identifica la configurazione del sistema di trasporto pubblico (reti e organizzazione dei servizi) e la sua evoluzione, specificando i tracciati, le fermate, la copertura oraria e calendariale, la quantità di servizio e gli standard di servizio di ogni linea da inserire nei Contratti di Servizio.</p>	<p>Attività svolta in sede di procedura di affidamento dei servizi e stesura dei contratti. Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento</p>	<p>Fornito supporto secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 3.1.4 Affidamento Servizi di TPL</p>
<p>SPM11 (progressivo non più in uso) vedi attività in SAM3BIS</p>			

<p>SPM12 Interagisce con gli enti territoriali e gli altri portatori istituzionali di interessi al fine di comprenderne le istanze di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.</p>		<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti</p>
<p>SPM13 Effettua l'analisi delle richieste rilevanti di modifica del sistema di trasporto pubblico e della mobilità originate dal dialogo con i cittadini.</p>	<p>Partecipazioni ad incontri; Documenti di analisi e di progetto; determinazioni di variazione di esercizio. In collaborazione con SAM Servizi alla Mobilità</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti</p>
<p>SPM14 Acquisisce le istanze di miglioramento, e le richieste di varianti, istruisce il processo di valutazione tecnica ed economica, e formula le proposte di modifica alla configurazione del sistema coerenti con le risorse disponibili.</p>		<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti</p>
<p>SPM15 Valutazioni analitiche quantitative ed analisi <i>what-if</i> su variazioni ai sistemi TPL e su scenari evolutivi (anche a supporto/su richiesta degli Enti Consorziati). Predisposizione di strumenti ad hoc - Supporto alle decisioni</p> <p>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</p> <p>Supporto metodologico, elaborazione analisi e rappresentazione dati, studi in materia di mobilità e trasporti su richiesta di Enti Consorziati, Istituti accademici e Soggetti portatori di interesse - <i>Problem solving</i></p>	<p>Documenti di studio e ricerca</p>	<p>Attività svolta secondo necessità</p>	<p>Vedi il paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto</p>

SPM16	Predisporre risposte in merito a interpellanze, interrogazioni, <i>question time</i> da parte degli organi politici degli Enti	Corrispondenza con segreteria organi politici degli Enti	Attività svolta secondo necessità
SPM17	Collaborazione a progetti di mobilità sostenibile in cooperazione con il TPL	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report e Vedi il paragrafo 3.2.6 Sistemi di intermodalità
SPM18	Collaborazione con Enti per la partecipazione a progetti europei	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report e Vedi il paragrafo 3.2.7 Cooperazione internazionale
SPM19	Partecipazione a tavoli istituzionali (es. Osservatorio Torino-Lione, EspertOver65, Osservatorio TPL del MIT, Gruppi di lavoro MIT, PCM ed EMTA) e predisposizione di documenti su richiesta	Documenti tecnici e di progetto	Attività svolta secondo necessità
SPM20	Partecipazione a corsi accademici/di specializzazione e ad iniziative di aggiornamento (come discente)	Attestati di frequenza	Attività svolta secondo necessità
SPM21	Docenza in corsi accademici/di specializzazione ed iniziative di aggiornamento	Dispense, attestati di partecipazione	Attività svolta secondo necessità

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	
OBIETTIVO		Gestione ordinaria del progetto	
ID	1.1.3		
SERVIZIO		SAM Servizi alla mobilità	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
I Servizi alla Mobilità gestiscono in maniera integrata e coordinata le funzioni di seguito specificate relative ai servizi automobilistici e tranviari ed ai servizi ferroviari			
SAM1 Contribuisce, cooperando con le altre funzioni della Direzione di Pianificazione, alla definizione delle specifiche e alla predisposizione della documentazione e alle valutazioni concernenti l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia, con particolare riferimento alle modalità di gestione e controllo degli adempimenti contrattuali.	Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.	Vedi paragrafo 3.1 Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione
SAM2 Gestisce i Contratti di Servizio con le Aziende Concessionarie dei servizi alla mobilità, assicurando l'adempimento delle condizioni contrattuali.	Documentazione relativa alle istanze di variazione/miglioramento del Servizio di TPL pervenute in Agenzia.	Attività correntemente svolta	Vedi paragrafo 4 Servizi e contratti
SAM3 Quantifica, sulla base delle condizioni contrattuali, e autorizza l'erogazione dei contributi previsti dai Contratti di Servizio.	Verifica dei consuntivi trasmessi dalle aziende Determinazioni di liquidazione	Vedi BER6 e BER9 Atti amministrativi:	Vedi descrizione dettagliata dell'attività di gestione dei

			406 determinazioni di Registro Contratti nel paragrafo 4 Servizi e Generale relative a Servizi alla contratti Mobilità, tra cui: 75 atti di impegno risorse 251 atti di liquidazione 78 modifiche ai programmi di esercizio (totale degli atti relativi alle competenze SAM2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 14, 15).
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/o commissioni tecniche

Attività svolta secondo necessità

commissioni tecniche di bacino e partecipazione alle stesse		
SAM12 Coordinamento gruppi di lavoro con Enti locali afferenti ai bacini	Corrispondenza, documentazione	Attività svolta secondo necessità
SAM13 Progetto allestimento fermate TPL	Documenti di progetto	Attività svolta secondo necessità
SAM14-(ex SPM11) Controlla la configurazione della rete di trasporto di competenza dell’Agenzia, verificandone la coerenza con le modifiche di percorso preventivamente autorizzate e gli scostamenti rispetto all’offerta pianificata.	Determinazioni esercizio	variazioni Attività svolta secondo necessità
SAM15 Autorizza i programmi di servizio e variazioni	n° determinazioni	Vedi indicatore in SAM3
SAM16 Sopralluoghi impianti fissi e fermate (transitabilità, viabilità) tram e bus	Verbali di sopralluogo	Attività svolta secondo necessità
SAM17 Inchieste per incidenti D.P.R. 753/1980	Verbali	Attività svolta secondo necessità

AREA STRATEGICA 2 – ISTITUZIONALE

OBIETTIVO	Gestione ordinaria del progetto
ID	2.1
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 – Graduatoria 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 2020	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SGE1 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento del consiglio d'amministrazione ed in particolare le convocazioni, anche via posta elettronica, gli ordini del giorno e la redazione degli originali e degli estratti delle deliberazioni; cura altresì i procedimenti connessi all'approvazione, alla pubblicazione, all'eventuale controllo, all'esecutività e alla comunicazione interna, anche mediante intranet, delle deliberazioni.	n. deliberazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) <ul style="list-style-type: none"> • 33 CDA • 3 ASSEMBLEA GENERALE 	N. 36 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.	n. 822 determinazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) <ul style="list-style-type: none"> • 406 TPL • 416 GESTIONALI 	N. 822 determinazioni pubblicate	
<i>Dal 2016 comprende anche le deliberazioni delle Assemblee di Bacino</i>			
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. 15 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 4.1 La gestione dei contratti ferroviari e 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. 11.134 registrazioni di protocollo effettuate (partenza, arrivo, interno)	
SGE8 Effettua l'organizzazione dei viaggi - A conclusione ed alle verifiche dei servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture	Documentazione viaggi	Attività correntemente svolta	
SGE9 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento degli organi dei bacini (Assemblee di Bacino, Commissioni tecniche)	Documentazione per gli organi istituzionali	n. 2 Assemblee generali n. 10 Assemblee di bacino n. 3 Commissioni tecniche bacino	
SGE10 Gestione documentale (flussi documentali, conservazione)	Flussi, documenti dematerializzati	Trasmissione regolarmente effettuata	

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	2.1.2		
SERVIZIO		BER Bilancio e Ragioneria	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2020	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	
	n. provvedimenti variazione bilancio/peg	n. 1 delibera Assemblea di variazione di assestamento generale del bilancio di previsione finanziario 2020 + 3 delibere CdA	
BER2 Formula e coordina le proposte dei servizi per le variazioni dei documenti previsionali.		n. 0 variazioni al PEG 2019	
BER3 Predispone il rendiconto della gestione	Data presentazione documenti (conto di bilancio e conto consuntivo)	N. 1 Rendiconto di Gestione per l'esercizio 2019 approvato con: Deliberazione CdA n. 8 del 29/04/2020 Deliberazione Assemblea n. 2 del 20/05/2020	

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 10/02/2020
n. 1 attestazione di compatibilità il 10/02/2020
n. 1 verbale il 07/04/2020
n. 1 verbale il 18/05/2020
n. 2 verbale il 06/08/2020
n. 1 verbale il 22/12/2020

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. 956 IMPEGNI

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
N. accertamenti	83	272	454	517	559	640	657
- di cui per TPL	33	32	312	455	502	566	440
N. impegni	217	469	863	880	723	838	956
- di cui per TPL	37	62	357	634	456	502	536

Capitoli accertamento TPL anno 2020: 9100 9206 9220 9250 9270 9350 9360 9370 9371 9380 9980

Capitoli impegno TPL anno 2020: da 530 / 20 a 530 / 74 da 550/220 a 550/360 2570/203 4680/000 4680/001

BER7 Gestisce la contabilità economico-patrimoniale generale prevista dal T.U.E.L. .

Registrazioni di contabilità economica

N. 5849 articoli in partita doppia al 31/12/2020

Andamento 2014-2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
N. Articoli in partita doppia	1374	2097	4246	5232	5278	5943	5849

BER8 Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei pareri di regolarità contabile sulle proposte di deliberazione che comportino disposizioni di entrate e prenotazioni di spesa; n. pareri (per TPL e per Gestionale)
 Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei visti di regolarità contabile sulle determinazioni che comportino accertamenti di entrate e impegni di spesa. n. visti (per TPL e per Gestionale)
 Pareri su proposte di deliberazione: nessuna evenienza nel corso del 2020
 Visti di regolarità contabile: apposti n. 593 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. 484 atti di tipo liquidazione/riscossione

La tempestività dei pagamenti può essere rappresentata mediante “l'indicatore di tempestività dei pagamenti”, calcolato come la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi pagati nel periodo di riferimento (Art. 9, comma 3 del DPCM 22/09/2014).

Sono stati calcolati due tipi di indicatori:

1) indicatore generale dei pagamenti

l'indicatore è calcolato su tutte le fatture oggetto di pagamento comprese quelle emesse nell'ambito dei **contratti di concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale**; l'indicatore è condizionato dal tempo impiegato affinché le risorse regionali e i contributi statali destinati al finanziamento delle spese per il **TPL** siano effettivamente trasferiti all'Agenzia

Andamento 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Indicatore generale pagamenti	254,09	141,60	10,94	28,29	47,65	89,55	35,86

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 2020 tale indicatore è pari a -2,14 giorni.

Sono stati effettuati n. 0 interventi sostitutivi nel 2020**.**

BER10 Cura la gestione di un servizio economato, cui viene preposto un responsabile, per la gestione di cassa delle spese d'ufficio di non rilevante ammontare	n. determine gestione economale; n. pagamento emessi	cassa buoni	N. 5 determine N. 14 buoni
--	--	-------------	-------------------------------

BER11 Tiene i rapporti con la tesoreria provinciale per la gestione delle liquidità - nei reciproci vincoli e correlazioni - ivi comprese quelle in contabilità speciale presso la Banca d'Italia, mediante:

- emissione degli ordinativi di incasso e degli ordini di pagamento; n. reversali, n. mandati (per TPL e per Gestionale) Vedi tabella sottostante

Andamento 2014-2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Reversali di incasso	225	538	736	806	937	1014	992
- di cui per TPL	113	73	309	696	803	886	544
Mandati di pagamento	932	1100	1521	1922	2159	2232	2134
- di cui per TPL	238	270	379	1096	1206	1300	1284

- verifiche quotidiane, trimestrali ed annuali del giornale di cassa; n. verifiche cassa con revisori n. 3 verifiche

- conciliazione delle verifiche di cassa ordinarie e straordinarie del collegio dei revisori. n. prospetti di conciliazione Nessuna occorrenza

- trasmissione dei bilanci di previsione e relative variazioni di bilancio e del rendiconto n. aggiornamenti base dati

<p>BER12 Cura gli adempimenti concernenti la gestione dei trattamenti retributivi del segretario, del direttore generale e dei dipendenti con rapporto di lavoro a tempo indeterminato o determinato, dei collaboratori esterni ed alla conservazione della relativa documentazione.</p>	<p>n. listini</p>	<p>n. 242 listini paga</p> <p>n. 6 determinazioni a copertura delle spese relative alla gestione del personale</p> <p>n. 12 determinazioni corresponsione stipendi al personale</p> <p>n. 12 determinazioni versamento ritenute e contributi su retribuzioni dei dipendenti, collaboratori occasionali e professionisti</p> <p>n. 12 versamenti F24EP per versamento delle ritenute operate nel mese precedente sui redditi da lavoro di dipendenti, professionisti o collaboratori occasionali, nonché di oneri ed imposte a carico ente.</p>
<p>BER13 Cura gli adempimenti concernenti il trattamento pensionistico e previdenziale dei componenti gli organi di direzione politica e di tutti i dipendenti dell'ente.</p>	<p>n. dichiarazioni; rispetto dei termini per pagamento contributi e dichiarazioni</p>	<p>n. 0 comunicazioni all'INPS per pratiche pensionamento/cessazione rapporto di lavoro</p> <p>n. n. 12 invii dichiarazioni individuali flusso UNIEMENS</p>

		n. certificazioni; n. cud; n. dichiarazioni fiscali	n. 28 Certificazioni Uniche rilasciate a dipendenti in servizio e cessati, collaboratori e professionisti
BER14	Provvede alle dichiarazioni ed alle certificazioni di sostituto di imposta relativamente a dipendenti, amministratori e collaboratori esterni.		n. 3 dichiarazioni fiscali (mod. 770 , dichiarazione IRAP, dichiarazione salari autoliquidazione INAIL)
BER15	Provvede alla gestione del sistema generale di rilevazione delle presenze/assenze dei dipendenti.	n. dipendenti gestiti	n. 20 in media
			N. 0 listini.
		n. listini	Le competenze del Consiglio d'Amministrazione sono definite dall'art. 12 dello Statuto. Lo Statuto dell'Agenzia stabilisce che per i componenti del Consiglio d'Amministrazione non è prevista alcuna indennità di carica aggiuntiva.
BER16	Provvede alle liquidazioni delle indennità spettanti al presidente ed ai componenti degli organi di direzione politica.		n. 1 determina; n. 1 mandati e dichiarazione Inail (Autoliquidazione INAIL)
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	
BER18	Comunicazioni periodiche alla Funzione Pubblica dei dati di assenteismo	n. comunicazioni	12 (Trasmissione con cadenza mensile) Il numero di trasmissioni è prestabilito in una al mese
BER19	Recepimento della fatturazione passiva tramite la piattaforma crediti	n. fatture registrate e n. fatture rifiutate	N. fatture 1185 di cui rifiutate 15

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 279 EQUITALIA 274
BER23	Gestione della corresponsione alle Aziende dei contributi di legge per gli addetti CCNL	n. Liquidazioni	349

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	2.1.3		
SERVIZIO	GCP Giuridico, Contratti e Personale		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2020	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
<i>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</i>	Collaborazione e supporto prestatati	Attività svolta in maniera continuativa	
<i>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</i>	Ricerca e studio effettuati	Attività svolta in maniera continuativa	

<p>GCP3 <i>Cura tutti i procedimenti per la scelta del contraente e per la proposta e/o la determinazione degli affidamenti di beni e servizi necessari al funzionamento dell'ente</i></p>	<p>n. procedimenti per tipo</p>	<p>n. affidamenti in economia-Affidamento diretto – Tramite MEPA: 20; n. affidamenti in economia-Affidamento diretto – Senza utilizzo mercato elettronico: 23 n. affidamenti diretti in adesione ad accordo quadro/convenzione: 1; n. procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando: 1 n. procedure disciplinate da regolamento interno per settori speciali: 2</p>
<p>GCP4 <i>Cura gli adempimenti relativi alla stipulazione di tutti i contratti dell'ente</i></p>	<p>n. contratti per modalità di stipula</p>	<p>n. contratti repertoriati: 13; n. ODA e ordinativi in convenzione: 12; n. RDO: n. 0; n. Trattativa diretta: 2; n. Lettera d'ordine: 14.</p>
<p>GCP5 <i>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.</i></p>	<p>n. accertamenti</p>	<p>n. DURC: 41; n. richieste casellario giudiziale: 22; n. richieste regolarità fiscale: 18; n. richieste certificati ottemperanza l. 68/99: 3; n. Casellario ANAC: 41;</p>
<p>GCP6 <i>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.</i></p>	<p>relazione informativa classificazione e/o aggiornamento</p>	<p>Attività svolta in maniera continuativa</p>

GCP7 Cura l'istruttoria, la predisposizione e la periodica revisione della pianta organica dell'ente e dei profili professionali, su indicazione del direttore generale	n. provvedimenti/report	n. delibere Cda: 0
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: 0
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. 4 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. 34 istanze di iscrizione/rinnovo n. 8 verifiche casellario n. 8 verifiche regolarità fiscale
GCP12 Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. procedimenti	n. 1 infortunio

GCP13 Supporto alla predisposizione dei Regolamenti dell'Ente (ex SGE5)	n. regolamenti/aggiornamenti	n. Linee Guida approvate dal CdA: 1 n. Regolamenti: 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: 1 n. verifiche: 8 n. risposte quesiti: 0
GCP15 Cura la gestione dei contratti per il funzionamento dell'ente laddove richiesto dall'oggetto del contratto	Gestione contratti	Attività svolta in maniera continuativa
GCP16 Convenzioni e accordi di programma con Enti	N. atti	n. convenzioni: 4

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: 6
 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: 24;
 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. corsi collettivi per dipendenti Agenzia: 2 (corsi e-learning in materia di anticorruzione);
 n. singole partecipazioni a corsi: 7 (di cui n. 1 in materia sicurezza sul lavoro + n. 6 Valore PA)

<p>GCP19 Cura gli adempimenti relativi alle comunicazioni da effettuare obbligatoriamente: es. perlapa (anagrafe prestazioni, Gedap, rilevazione 104-92, assenze), Aran (contratti collettivi, deleghe sindacali), collocamento obbligatorio, conto annuale del personale, GECCO, comunicazioni INAIL, attivazione visite fiscali, anagrafe contratti</p>	<p>n. procedimenti attivati nell'anno per tipo</p>	<p>n. anagrafe prestazioni: 2; 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: 6 n. Anagrafe tributaria: 1 (adempimento annuale) n. Rilevazione legge 104/92 : 1 n. Rilevazione assenze:12</p>
<p>GCP20 Attività del Comitato unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.)</p>	<p>n. iniziative</p>	<p>n. 2 inerenti materie rientranti in ambito competenza del Comitato (proposta PAP 2020-2022; redazione relazione annuale sulla situazione del personale anno 2019)</p>
<p>GCP21 Gestione dei contenziosi</p>	<p>n. comunicazioni per pratiche assicurative; n. di memorie interne in supporto dei patrocinatori in giudizio</p>	<p>n. comunicazioni per pratiche assicurative: 6; n. attività di supporto: 2 (per elaborazione memorie difensive)</p>
<p>GCP22 Presta attività a supporto delle funzioni svolte dall'OIV e dal responsabile della prevenzione della corruzione</p>	<p>Attività di supporto</p>	<p>Attività svolta in maniera continuativa</p>
<p>GCP23 Supporto nella gestione delle relazioni sindacali</p>	<p>Attività di supporto</p>	<p>n. contrattazione integrativa: 1 n. informazione per confronto: 0 n. informazione: 4</p>

AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE

OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.1
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 - Graduatoria 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 2020	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
CRE1 Garantisce l'esercizio dei diritti di informazione, di accesso agli atti ed ai procedimenti, di partecipazione in favore degli utenti singoli e associati, anche formulando proposte sugli aspetti organizzativi e logistici del rapporto con l'utenza.	n. accessi atti; n. aggiornamenti siti web	N. 4 richieste di accesso agli atti N. 858 atti pubblicati	
CRE2 Provvede, mediante l'ascolto dei cittadini e la comunicazione interna, all'attuazione dei processi di verifica della qualità dei servizi e di gradimento degli stessi da parte dell'utenza interna ed esterna, in collaborazione con gli Uffici Organizzazione e Qualità.	n. richieste evase; n. richieste inevase; n. comunicati pubblicati sul web	Ascolto di cittadini o altri enti per segnalazioni o richieste di interventi che si provvede ad indirizzare se di nostra competenza o di altro ente.	
CRE3 Gestisce la comunicazione e l'immagine con i media.	n. comunicati stampa; scambio di documentazione con i giornalisti	Collabora direttamente con il Presidente e il Direttore Generale dell'Agenzia per la riuscita dell'Ufficio Stampa, curando e provvedendo ad inoltrare alle varie testate giornalistiche i comunicati stampa, le informazioni ed ogni altro materiale atto alla comunicazione.	

<p>CRE4 Si occupa del centro documentazione tecnica, la rassegna dei quotidiani, periodici, web.</p>	<p>atti organizzativi; rassegna stampa quotidiana</p>	<p>Attività correntemente svolta fornendo ai vari uffici informazione sulle varie testate giornalistiche attraverso la pagina di rassegna stampa su intranet.</p>
<p>CRE5 Organizza manifestazioni, convegni ed eventi, predisponendo le relazioni istituzionali.</p>	<p>n. manifestazioni; partecipanti/manifestazione;</p>	<p>Sono state effettuate attività di supporto: stampa documentazione, predisposizione cartelle, contatti organizzativi; al fine di assicurare il regolare svolgimento di eventi organizzati dall'Agenzia stessa o di permettere la partecipazione dell'Agenzia ad eventi istituzionali tenutisi fuori sede</p>
<p>CRE6 Collabora con la direzione generale alla comunicazione delle direttive necessarie alla corretta attuazione degli indirizzi e dei principi in materia di organizzazione e di qualità emanati all'interno dell'ente.</p>	<p>n. atti organizzativi; n. relazioni informative/circolari n. 21 ordini di servizio n. 1 informative CUG n. informative sicurezza sul lavoro ai sensi dell'art. 36 del DLGS 81/08 e s.m.i</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>
<p>CRE7 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante l'implementazione dei servizi interattivi presenti sul portale WEB dell'Agenzia, in collaborazione con il Servizio Sviluppo sistema informativo e telecomunicazioni.</p>	<p>n. comunicati sul sito;</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>
<p>CRE8 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante la realizzazione di supporti grafici (volantini, orari, mappe ecc.)</p>	<p>Elaborati grafici prodotti</p>	<p>Nessuna evenienza</p>

<p>CRE9 Azioni di informazione all'utenza su canali web specifici e social network</p>	<p>Risposte fornite sui canali web</p>	<p>N. persone che seguono la pagina SFM Torino (follower) dicembre 2017: 6738 dicembre 2018: 7260 dicembre 2019: 8368 giugno 2021: 8616</p>	<p>Vedi paragrafo 6.7 La comunicazione del trasporto pubblico</p>
<p>CRE10 Partecipazione a eventi, conferenze, etc.</p>	<p>Atti degli eventi e delle conferenze</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>	

AREA STRATEGICA		3 DIREZIONE GENERALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	3.1.2		
SERVIZIO	SIT Sistema Informativo e Telecomunicazione		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2020	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. 12 postazioni aggiornate; n. 9 nuove postazioni;	
SIT2 <i>Supporta le problematiche dell'acquisto degli apparati necessari a svolgere le attività lavorative dell'agenzia di hardware e software, con ricerca dei fornitori di componentistica hardware e dei programmi necessari all'utilizzo delle infrastrutture di rete. A conclusione degli acquisti ed alle verifiche dei beni e servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture di acquisto dei beni stessi</i>	n. interventi effettuati; n. pareri espressi	n. 57 interventi effettuati; n. 23 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. 43 verifiche periodiche; n. 12 aggiornamenti software;	
SIT4 Effettua un'attività di help desk.	n. richieste;	n. richieste 192;	
SIT5 <i>Gestisce l'infrastruttura di rete: server - pc - stampanti -antivirus - firewall - rilevamento presenze - accessi alla sede - cablaggio - dominio</i>	n. richieste; n. interventi	n. 44 richieste; n. 56 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. 42 interventi effettuati

SIT7 *Acquisisce sistematicamente le informazioni generate dai sistemi di monitoraggio del trasporto pubblico ai fini di aggiornare le banche dati dell’agenzia per l’osservazione della produzione e delle prestazioni dei sistemi di trasporto pubblici in contratto con l’Agenzia, elabora report con grafici e liste dei treni - bus per puntualità ed affidabilità del servizio di trasporto pubblico*

n. interventi effettuati

n. 42 interventi effettuati

SIT8 *Mantiene aggiornato sul server interno e sul cloud il Database SQLserver SIPAL contenente i dati di Bilancio Contabilità e Protocollo dell’Agenzia*

n. controlli installati

aggiornamenti

n. 6 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 58 di backup interni effettuati;

AREA STRATEGICA	3 DIREZIONE GENERALE
OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.1.3
SERVIZIO	Servizi Generali

LOG Logistica

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
LOG1 Coordina tutte le attività logistiche inerenti il funzionamento della "struttura fisica" attraverso cui l'ente opera con propri uffici.	n. segnalazioni irregolarità;	Attività correntemente svolta.	
LOG2 Garantisce il presidio della sede così da assicurare l'ottimale funzionamento delle medesime, anche gestendo direttamente o indirettamente le richieste di manutenzione di locali, di arredi e di attrezzature.	n. adeguamenti;	Attività correntemente svolta segnalando ogni qualvolta si renda necessario le inosservanze ai contratti di servizio o problematiche inerenti l'immobile alla ditta incaricata per conto della proprietà e quando si rende opportuno con richieste di preventivi per interventi e affidamento lavori.	
LOG3 Provvede, avvalendosi della collaborazione degli altri servizi interessati, alla definizione delle norme e regole necessarie alla corretta gestione degli spazi e dei locali componenti la sede, coordinandone e controllandone la corretta applicazione.	n. atti organizzativi;	Attività correntemente svolta.	

LOG4 Assicura direttamente o tramite consulenze specialistiche l'individuazione dei fattori di rischio e delle misure per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, nel rispetto della normativa vigente, avvalendosi della collaborazione dei dirigenti dell'ente per l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie.	n. atti organizzativi/provvedimenti;	Attività correntemente svolta.
LOG5 Elabora le procedure di sicurezza a livello generale e, per quanto di competenza, le misure preventive e protettive.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG6 Provvede ai sistemi di sicurezza interni all'ente con la collaborazione dei servizi generali	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG7 Cura i necessari programmi di informazione e formazione dei lavoratori sull'antinfortunistica.	n. rapporti/sedute informativi	Attività svolta secondo necessità
LOG8 Collabora con il medico competente e partecipa alle consultazioni in materia di tutela della salute e sicurezza.	n. visite mediche;	Attività svolta secondo necessità
LOG9 Collabora con i servizi competenti per l'attuazione delle norme in tema di sicurezza negli edifici forniti a servizi diversi.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG10 Individua l'ottimale distribuzione, secondo gli indirizzi ricevuti dagli amministratori e dalla direzione, dei posti di lavoro negli spazi disponibili.	n. atti organizzativi;	Attività svolta secondo necessità
LOG11 Collabora al costante contenimento ed alla ottimizzazione dei costi inerenti il funzionamento della "struttura fisica" dell'ente (quali ad esempio: utenze, servizi interni specifici ecc.).	n. adeguamenti procedure;	Attività correntemente svolta
LOG12 Verifica il corretto svolgimento del servizio di riscaldamento e condizionamento.	n. segnalazioni irregolarità; n. report verifica;	Attività svolta secondo necessità.

LOG13 Provvede alla gestione dei contratti relativi ai servizi di pulizia delle aree interne/esterne e di trasloco per tutti gli uffici. Inoltre, provvede ai servizi generali a supporto di tutte le attività dell'ente.

In particolare:

- alla gestione del parco autovetture dell'ente per quanto riguarda la manutenzione, la fornitura di carburante e la gestione delle spese di mantenimento, provvedendo altresì al controllo dell'uso e alla razionalizzazione dell'uso delle autovetture;

- ai servizi di spedizione e recapito della posta esterna ed interna;

- all'utilizzo delle sale riunioni e delle aree pertinenziali degli edifici sedi d'ufficio;

- ai servizi riproduzione di documentazione cartacea a uso interno ed esterno;

- ai servizi di assistenza agli organi istituzionali;

- ai servizi di custodia dei locali;

- ai servizi ausiliari di trasporto con autovettura;

- ai servizi ausiliari di accoglienza anche a supporto dell'ufficio relazioni con il pubblico

A conclusione ed alle verifiche dei servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture

n. provvedimenti spesa;

Viene predisposta la segnalazione alla ditta di inosservanze rilevante dalla pulizia dei locali come da contratto o l'indicazione di servizi aggiuntivi.

PRV Provveditorato

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
PRV1 Si occupa dell'acquisizione dei beni, delle risorse strumentali e dei servizi impiegati da parte di una pluralità di uffici, assicurando di norma l'esecuzione e il controllo sui relativi contratti.	n. provvedimenti acquisizione;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV2 Si occupa dei provvedimenti finalizzati all'acquisizione di beni e servizi in economia destinati al funzionamento della pluralità dei servizi con le modalità espresse nei provvedimenti regolamentari e di indirizzo dell'ente.	n. procedure verificate;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV3 Si occupa del monitoraggio dei consumi di fornitura e servizi in relazione ai diversi centri di costo.	report;	Attività correntemente svolta	
PRV4 Si occupa dei procedimenti di inventariazione dei beni mobili e di assegnazione ai dirigenti competenti, ovvero agli enti destinatari, anche in esecuzione di provvedimenti di concessione.	report consuntivo;	Effettuato aggiornamento dell'inventario a seguito del cambio di sede a inizio 2017	
PRV5 Si occupa della gestione dell'archivio e provvede alle concessioni ed alle cessioni ad ogni titolo dei beni mobili, nonché alle dichiarazioni di fuori uso dei beni mobili.	report consuntivo;	Attività svolta correttamente per la gestione dell'archivio. Effettuato scarico del materiale (prevalentemente informatico) divenuto obsoleto e pertanto non più funzionale.	

7.3. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati

Nella presente sezione sono indicati gli obiettivi assegnati, per il Piano Esecutivo di Gestione, ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

Ogni obiettivo è rappresentato con una scheda riassuntiva ed è articolato in *attività* da porre in essere con la relativa tempistica. Per ogni obiettivo vengono riportate la quantificazione delle risorse economiche, umane e strumentali e le responsabilità organizzative, identificando un solo servizio responsabile per ciascun obiettivo operativo e i servizi che vi collaborano.

7.3.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Sviluppo intermodalità e promozione mobilità sostenibile
ID	1.II
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Attraverso la realizzazione di attività puntuali l’Agenzia si pone l’obiettivo di favorire la mobilità delle persone diversificando e integrando i modi e i mezzi di trasporto, puntando alla sostenibilità e alla sicurezza dell’intera catena di viaggio. Per tale ragione partecipa alla stesura e alla realizzazione di progetti con altri soggetti del territorio e/o internazionali, sia in autofinanziamento sia in cofinanziamento (bandi europei, ministeriali, ecc.).

ATTIVITÀ 1	Progetto sperimentale ViVO – Via le Vetture dalla Zona Ovest di Torino
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi del Ministero dell’Ambiente ha l’obiettivo generale di rendere più sostenibili gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, promuovendo in particolare l’uso della bicicletta.</p> <p>Nello specifico l’Agenzia si occuperà di incentivare l’uso delle biciclette pieghevoli in abbinamento al trasporto pubblico.</p> <p>Saranno monitorati e analizzati gli spostamenti degli aderenti al progetto sia dal punto di vista qualitativo sia quantitativo. Si stima di coinvolgere tra i 600 e 700 ciclisti.</p> <p>I risultati saranno utili alle future attività di pianificazione e progettazione dei servizi TPL.</p> <p>Il progetto si concluderà entro 31/12/2020.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

ATTIVITÀ 2	Progetto Co&Go – Condivisione e Governance
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di promuovere la pratica del carpooling sul territorio della Città metropolitana di Torino, favorendo l'interscambio con altri sistemi trasporto.</p> <p>In particolare l'Agenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - svilupperà l'indagine sulle abitudini di spostamento di alcuni target e sulla propensione alla pratica del carpooling; - collaborerà alla progettazione di iniziative pilota di carpooling; - collaborerà con i Comuni interessati nella realizzazione delle infrastrutture utili alle azioni pilota (isole di sosta, piazzole dedicate), trasferendo le risorse necessarie. <p>Il progetto si concluderà ad ottobre 2020.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

ATTIVITÀ 3	Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola e il Vallese
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento INTERREG V Italia – Svizzera 2014-2020 ha l'obiettivo il miglioramento dei servizi di mobilità per facilitare la fruizione del territorio da parte dei pendolari transfrontalieri e dei turisti.</p> <p>In particolare l'Agenzia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provvederà al miglioramento delle coincidenze treno / bus, - collaborerà ad un piano di comunicazione sulla mobilità semplice ed efficace. <p>Il progetto si concluderà ad aprile 2022.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

ATTIVITÀ 4	Progetto MOBILAB
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle Valli di Lanzo e del Canavese incidendo sull'offerta e sui comportamenti.</p> <p>In particolare l'Agenzia sarà impegnata nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; - analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; - analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; - verificare e sperimentare, in coordinamento con i progetti sociali del PITER, soluzioni di modalità diversificate per il raggiungimento dei luoghi dove i servizi sociali sono erogati (mense, RSA, ecc.); - individuare le aree in cui realizzare punti di ricarica per i veicoli elettrici, in coerenza con il progetto e-MOTICON e con il piano PNIRE; - realizzare le postazioni di ricarica attraverso il trasferimento delle necessarie risorse ai Comuni individuati nel punto precedente; - coordinare la realizzazione, in accordo con i comuni interessati, degli interventi di microinfrastrutturazione per favorire l'intermodalità; - partecipare a laboratori di Co-progettazione; - supportare il coinvolgimento degli attori che localmente si occupano di mobilità; - contribuire alla produzione dei contenuti del sito di progetto e alla stesura della sintesi non tecnica. <p>Il progetto si concluderà ad ottobre 2021.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

ATTIVITÀ 5	Progetto CUORE DINAMICO
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle valli comprese tra il pinerolese e la Val di Susa incidendo sull'offerta e sui comportamenti.</p> <p>In particolare l'Agenzia sarà impegnata nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; - analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; - analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; - verificare, in coordinamento con il progetto "Vengo a prenderti", la trasferibilità del servizio in altri contesti come ad esempio la Val di Susa; - individuare le aree dove realizzare punti di ricarica per i veicoli elettrici. <p>Il progetto si concluderà ad ottobre 2021.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

ATTIVITÀ 6	Supporto pianificazione servizi di trasporto nella Aree a Domanda Debole
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Costituzione di tavoli tecnici specifici con gli Enti territoriali e i gestori di trasporto per l'individuazione di soluzioni di trasporto più efficaci ed efficienti, in particolare per il 2020 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.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

ATTIVITÀ 7	Redazione di progetti
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Redazioni, in partenariato con altri soggetti pubblici e privati, di progetti da candidare ai bandi di finanziamento europei, nazionali e locali legati al settore dei trasporti, della mobilità dolce e dell'infomobilità.</p>

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020 (o data precedente)

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale

RISORSE IMPIEGATE	<p>Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2020-2022</p> <p>Per il progetto Co&Go per il 2020 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personale € 3.561 - Ufficio e amministrative € 534 - Spese viaggio € 13 - Consulenza e servizi € 1.349 <p>Per il progetto TVA per il 2020 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personale € 2.659 - Ufficio e amministrative € 398 - spese per consulenze e servizi esterni € 13.299 <p>Per il progetto MOBILAB per il 2020 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personale 3.659 - Ufficio e amministrative € 548 - Spese di consulenze e servizi esterni € 27.183 <p>Per il progetto CUORE DINAMICO per il 2020 sono previste le seguenti risorse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personale € 1.666 - Ufficio e amministrative € 249 - spese per consulenze e servizi esterni € 23.419

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	<p>Progetto sperimentale ViVO – Via le Vetture dalla Zona Ovest di Torino - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. L'Agenzia ha monitorato l'uso delle biciclette pieghevoli in combinazione con il trasporto pubblico, delle biciclette elettriche e delle biciclette muscolari acquistate attraverso la concessione di un contributo per l'acquisto. Il monitoraggio degli spostamenti ha permesso di individuare le origini e destinazioni più frequenti ed evidenziare le criticità dell'offerta</p>

	<p>infrastrutturale e dei servizi. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.6 - Sistemi di intermodalità</p>
ATTIVITÀ 2	<p>Progetto Co&Go – Condivisione e Governance - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Mentre le attività di sperimentazione sono state rallentate a causa dell’emergenza Covid-19, nel secondo semestre sono state condotte le attività di accompagnamento alla progettazione delle sperimentazioni nei singoli comuni. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.7 Cooperazione internazionale</p>
ATTIVITÀ 3	<p>Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l’Ossola e il Vallese - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. In particolare è stata condotta un’analisi della domanda e offerta nell’Ossola con lo scopo di proporre una revisione della rete esistente tra Verbania, Domodossola e le valli attigue. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.7 Cooperazione internazionale</p>
ATTIVITÀ 4	<p>Progetto MOBILAB - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. In particolare è stata realizzata un’indagine della mobilità sui territori di progetto italiani, ricorrendo a interviste con tecnica CAPI (telefoniche). Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.7 Cooperazione internazionale</p>
ATTIVITÀ 5	<p>Progetto CUORE DINAMICO - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. In particolare è stata realizzata un’indagine della mobilità sui territori di progetto italiani, ricorrendo a interviste con tecnica CAPI (telefoniche). Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.7 Cooperazione internazionale</p>
ATTIVITÀ 6	<p>Supporto pianificazione servizi di trasporto nella Aree a Domanda Debole - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto.</p> <p>È stato fornito supporto alla predisposizione della Strategia Nazionale Aree interne nell’Ovadese ed è stato fornito supporto alle prime fasi di attuazione delle strategie per le Valli di Lanzo e le valli d’Ossola.</p>
ATTIVITÀ 7	<p>Redazione di progetti – Attività svolta secondo necessità</p>

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Iniziative per la conoscenza della mobilità
ID	1.III
FUNZIONE	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
DESCRIZIONE	<p>Nel 2020 l’Agenzia avvierà le procedure per l’affidamento dei seguenti servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indagine IMQ sulla mobilità e qualità dei trasporti nella Regione Piemonte - Servizio di monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari in Regione Piemonte (IQF) <p>Inoltre verranno effettuate analisi sui dati di presenza attraverso gli spostamenti delle SIM nelle celle telefoniche sul territorio.</p>

ATTIVITÀ 1	Completamento del capitolato tecnico per l’indagine IMQ
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Analisi delle modalità di sviluppo delle indagini, verifiche di fattibilità ed aggiornamento metodologico</p> <p>Capitolato tecnico e documenti allegati</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 2	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonica mobile
INDICATORE DI RISULTATO	Documenti tecnici ed elaborazioni
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 3	Adozione e utilizzo del software VISUM per la pianificazione
INDICATORE DI RISULTATO	Documenti tecnici ed elaborazioni
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 4	Affidamento dell'indagine di monitoraggio dei servizi ferroviari IQF
INDICATORE DI RISULTATO	Bando di gara
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2020

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Servizi alla Mobilità
	Strategia e Qualità

TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	150
BENEFICI ATTESI	<p>Aggiornamento serie storiche sulla mobilità dei residenti in Regione Piemonte;</p> <p>Elementi per la verifica di piani e programmi e per la riprogrammazione dei servizi.</p> <p>Verifica del rispetto degli standard contrattuali da parte delle Aziende esercenti il servizio di trasporto ferroviario e monitoraggio della qualità erogata.</p>

RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2020-2022

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Completamento del capitolato tecnico per l'indagine IMQ - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. In particolare 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. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.5.1.1 Indagine IMQ
ATTIVITÀ 2	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonica mobile - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. In particolare sono state svolte prove e test sulla piattaforma, è stato predisposto un "osservatorio" di alcune grandezze disponibili/derivate, relativamente ad alcune specifiche zone territoriali, analisi specifiche durante l'emergenza Covid, analisi sull'ora di punta del mattino e analisi su specifici ambiti territoriali. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.5.2.1 Piattaforma Big Data TIM
ATTIVITÀ 3	Adozione e utilizzo del software VISUM per la pianificazione. L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Durante il 2020 è proseguito il percorso conoscitivo dello strumento, in particolare andando a testare/approfondire le seguenti funzionalità. Si veda il paragrafo 5.5.3 Il software di modellazione PTV Visum
ATTIVITÀ 4	Affidamento dell'indagine di monitoraggio dei servizi ferroviari IQF – È stato predisposto il capitolato e la pubblicazione del bando non è avvenuta nel corso del 2020. Per i dettagli della progettazione dell'indagine si veda il paragrafo 5.6.1 Monitoraggio della qualità erogata

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Affidamenti dei servizi ferroviari e automobilistici
ID	1.IV
FUNZIONE	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
DESCRIZIONE	Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl

ATTIVITÀ 1	Affidamento del servizio ferroviario metropolitano
INDICATORE DI RISULTATO	Definizione del contratto di servizio e successiva stipula
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 2	Procedure di affidamento dei servizi di tpl regionali SFR
INDICATORE DI RISULTATO	Definizione del contratto di servizio e successiva stipula
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 3	Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi
INDICATORE DI RISULTATO	Atti amministrativi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 4	Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl gomma
INDICATORE DI RISULTATO	Predisposizione avvisi di pre-informazione per bacino
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 5	Verifica fattibilità affidamento linee ferroviarie sospese
INDICATORE DI RISULTATO	Analisi proposte progettuali e verifica sostenibilità
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2020

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale

TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	220
BENEFICI ATTESI	Sviluppare la valutazione dei progetti Definire le più idonee modalità per l'affidamento dei servizi a seconda della modalità di trasporto Sviluppare le attività procedurali necessarie Stipulare contratti di servizio

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
<p>ATTIVITÀ 1</p>	<p>Affidamento del servizio ferroviario metropolitano - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.1 Servizio Ferroviario Metropolitano</p> <p>Stipula Contratto di Servizio tra AMP e Trenitalia S.p.A. N° Repertorio 236 del 9/10/2020</p> <p>Pubblicazione DD 796 del 31/12/2020 Provvedimento d'emergenza con l'imposizione a G.T.T. S.p.A. degli obblighi di servizio di cui all'Allegato 1 al presente provvedimento in virtù dell'art. 5 par. 5 del regolamento CE 1370/97 per i servizi ferroviari in concessione sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres. Approvazione del 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"</p>
<p>ATTIVITÀ 2</p>	<p>Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl regionali SFR - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.2 Servizio Ferroviario Regionale</p> <p>Nel corso del 2020 sono stati pubblicati i seguenti atti amministrativi:</p> <p>Determinazione dirigenziale Reg. Gen N. 371 del 30 giugno 2020: Estensione durata provvedimento di emergenza di cui alla determinazione 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.</p> <p>Determinazione dirigenziale Reg. Gen N. 811 del 31 dicembre 2020: Estensione fino 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.</p>
<p>ATTIVITÀ 3</p>	<p>Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.4 Affidamento Servizi di TPL</p> <p>Nel corso del 2020 sono stati pubblicati i seguenti atti amministrativi:</p> <p>Bacino metropolitano:</p> <p>Concessionario EXTRA.TO imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 668 DEL 03/12/2020 (Contratto ex AMM - rep. 174) - DD 669 DEL 03/12/2020 (Contratto ex CMTO - rep. 13689) - DD 670 DEL 03/12/2020 (Contratto urbano di Ivrea – rep. 8875) - DD 671 DEL 03/12/2020 (Contratto urbano di Pinerolo – rep. 902)

	<ul style="list-style-type: none"> - DD 679 DEL 03/12/2020 (Contratto urbano di Carmagnola – rep. 7447) <p>Bacino nord-est:</p> <p>Concessionario ATAP imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 681 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL urbano ed extraurbano provincia di Biella) - DD 680 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL urbano di Vercelli) - DD 675 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano di Vercelli) <p>Concessionario BARANZELLI NATUR imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 672 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano di Vercelli) <p>Concessionario STAC SOCIETÀ TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESÌ S.R.L imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 673 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano di Vercelli) <p>Concessionario AUTOSERVIZI COMAZZI imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 678 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano VCO) <p>Concessionario SAF SOCIETÀ AUTOSERVIZI FONTANETO imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 676 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano VCO) <p>Concessionario VCO TRASPORTI imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 677 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano VCO) <p>Concessionario STN imposizione obblighi di servizio ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - DD 674 DEL 03/12/2020 (Contratto TPL extraurbano Novara)
<p>ATTIVITÀ 4</p>	<p>Procedure di gara per l'affidamento dei servizi di tpl gomma - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Il Programma Triennale dei Servizi approvato nel 2020 ha fornito 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. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.1.4 Affidamento Servizi di TPL</p>
<p>ATTIVITÀ 5</p>	<p>Verifica fattibilità affidamento linee ferroviarie sospese - L'attività è stata svolta e l'obiettivo è stato raggiunto. Nel corso del 2020 sono proseguiti gli studi in vista di un possibile ripristino del servizio ferroviario regionale. In particolare ci si è soffermati sulle linee Pinerolo-Torre Pellice, Casale-Mortara, Alessandria-Ovada. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.2 Attività di Programmazione Servizi Ferroviari</p>

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Programma Triennale dei Servizi e Programma degli investimenti
ID	1.V
FUNZIONE	Programmazione dei servizi del TPL
DESCRIZIONE	Definire tutti gli aspetti necessari per la redazione del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale organizzato per bacini

ATTIVITÀ 1	Programma Triennale dei Servizi
INDICATORE DI RISULTATO	Predisposizione documentazione tecnica per la definizione degli elementi della programmazione e pianificazione in attuazione del PTS 2019-2021 ed in preparazione del PTS 2022-2025
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 2	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus)
INDICATORE DI RISULTATO	Redazione documentazione tecnica Piani di rinnovo Atti amministrativi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2021

ATTIVITÀ 3	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Navigazione Lago D'Orta)
INDICATORE DI RISULTATO	Redazione documentazione tecnica Piani di rinnovo Atti amministrativi

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2020

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale

TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	240
BENEFICI ATTESI	Elaborare lo strumento di programmazione previsto dalla LR 1/2000 e dallo Statuto dell’Agenzia

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Programma Triennale dei Servizi - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Nel mese di luglio del 2020 si è concluso l’iter di approvazione del PTS 2019-2021. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021
ATTIVITÀ 2	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus) - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. Sono stati adottati gli atti di liquidazione delle risorse regionali in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.10 Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019
ATTIVITÀ 3	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Navigazione Lago D’Orta) - L’attività è stata svolta e l’obiettivo è stato raggiunto. In particolare è stato affidato e sviluppato un primo studio di fattibilità relativo alla nuova imbarcazione. Si veda per la descrizione delle attività svolte il paragrafo 5.10.4 Programma investimenti per la navigazione sul lago d’Orta

7.3.2. Area strategica 2 - Istituzionale

Area strategica	Istituzionale
OBIETTIVO	Convenzioni con le province per l'avvalimento del personale
ID	2.II
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	<p>La Legge Regionale n.23 del 29/10/2015 all'art.3 comma 10 ha previsto che l'Agenzia si avvalga del personale delle Province e delle Città Metropolitane per la gestione delle funzioni in materia di TPL con apposite convenzioni tra gli Enti. La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 53-5995 del 24 novembre 2017, ha approvato gli schemi di convenzione inerenti l'avvalimento del personale successivamente approvati anche dall'Agenzia con delibera n. 40/2017 del Consiglio d'Amministrazione.</p> <p>L'Agenzia deve dare attuazione a quanto disposto dalla citata delibera, anche in funzione della ridefinizione della dotazione organica nei limiti delle risorse finanziarie disponibili</p>

ATTIVITÀ 1	Sottoscrizione delle convenzioni con gli enti che hanno approvato
INDICATORE DI RISULTATO	numero di convenzioni firmate
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 2	Predisposizione avvisi per manifestazione di interesse al comando previsto in convenzione
INDICATORE DI RISULTATO	Numero di avvisi per convenzioni stipulate che prevedono l'attivazione di comandi
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 3	Attivazione dei comandi /distacchi
INDICATORE DI RISULTATO	Numero di comandi/distacchi attivati
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 4	Attivazione mobilità
INDICATORE DI RISULTATO	Numero di procedure di mobilità attivate
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2020

TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/anno)	60
BENEFICI ATTESI	Copertura della dotazione organica ottimale come definita nel piano del fabbisogno di personale

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	Con riferimento alla <i>“Convenzione di tipo A”</i> : la Regione Piemonte ha ritenuto di dover aggiornare il testo dello schema di convenzione; l’Agenzia con deliberazione del Consiglio d’Amministrazione n. 27 del 16/12/2020 e la Regione Piemonte con deliberazione di Giunta regionale n.8-2688 del 29/12/2020 hanno approvato il nuovo schema di <i>“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 del 29 ottobre 2015, n. 23”</i> .

	<p>La <u>Regione Piemonte</u> e l'Agencia hanno sottoscritto in data 28/01/2021 la Convenzione definitiva con decorrenza 01/02/2021.</p> <p>Con riferimento alla "Convenzione di Tipo B" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • n. 1 Convenzione con la <u>Provincia di Asti</u>: l'Agencia e la Provincia in data 26/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed il comando è stato attivato a decorrere dal 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a 3 anni; • n. 1 Convenzione con la <u>Provincia di Biella</u>: La Convenzione è stata sottoscritta il 29/10/2020 ed il comando attivato a decorrere dal 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a 3 anni. • n. 1 Convenzione con la <u>Provincia del Verbano Cusio Ossola</u>: l'Agencia e la Provincia in data 10/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed il comando attivato a decorrere dal 1/12/2020 per la durata della convenzione pari a 3 anni.
<p>ATTIVITÀ 2</p>	<p>Gli avvisi pubblicati relativi unicamente alle procedure relative alla sottoscrizione della Convenzione di tipo B sono stati n. 4 ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • n. 1 Provincia di Asti; • n. 1 Provincia di Alessandria; • n.1 Provincia di Biella; • n. 1 Provincia del Verbano Cusio Ossola
<p>ATTIVITÀ 3</p>	<p>Con riferimento alla Convenzione di tipo B: sono state attivati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • n. 1 comando in applicazione della Convenzione sottoscritta con la Provincia di Biella, • n. 1 comando in applicazione della Convenzione sottoscritta con la Provincia di Asti; • n. 1 comando in applicazione della Convenzione con la provincia del Verbano Cusio Ossola. <p>È inoltre continuata la gestione di n. 1 comando a tempo parziale attivato a seguito della sottoscrizione della Convenzione con la Città Metropolitana.</p>
<p>ATTIVITÀ 4</p>	<p>Con riferimento alle Convenzioni sottoscritte non sono state attivate procedure di mobilità</p>

Area strategica	Istituzionale
OBIETTIVO	Monitorare l'esperienza dello smart working in Agenzia ai fini di gestire al meglio la nuova modalità lavorativa in un'ottica di promozione della conciliazione dei tempi di vita e lavoro e di benessere lavorativo
ID	2.III
FUNZIONE	
DESCRIZIONE	<p>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.</p> <p>Nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19 tutto il personale dell'ente ha svolto la propria attività lavorativa in modalità agile.</p> <p>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</p>

ATTIVITÀ 1	Raccolta dei dati sull'esperienza dello smart working in Agenzia in ottica di conciliazione vita/lavoro e di benessere lavorativo (disconnessione, efficacia in termini di conciliazione vita lavoro, confronto col lavoro in presenza, mancanza dei colleghi, ecc....)
INDICATORE DI RISULTATO	Rilevazione dei dati mediante questionario rivolto ai dipendenti
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 2	Elaborazione dei dati raccolti
INDICATORE DI RISULTATO	Relazione di analisi dati
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
SCADENZA	30/06/2021

TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/anno)	50
BENEFICI ATTESI	Rendere ancor più efficaci gli interventi finalizzati alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro e al benessere lavorativo

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	<p>In data 02/12/2020 l’Agenzia ha somministrato a tutto il personale dell’ente un Questionario on line anonimo strutturato in modo da raccogliere i seguenti dati relativi all’esperienza dello "smart working" vissuta in Agenzia nel periodo marzo-dicembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • benefici percepiti e ricadute negative del lavoro in smart working con riferimento a specifici temi rientranti negli ambiti della conciliazione vita-lavoro, del benessere lavorativo e della produttività; • eventuali difficoltà nell’utilizzo della tecnologia; • adeguatezza dell’informazione ricevuta sulla normativa che disciplina il lavoro in smart working <p>La rilevazione è rimasta attiva dal 2 al 31 dicembre 2020.</p> <p>L’Attività è stata descritta anche nel paragrafo 2.5 - Parità e Pari Opportunità, Piano delle azioni positive, Comitato Unico di Garanzia</p>
ATTIVITÀ 2	<p>L’Agenzia ha elaborato e trasmesso al CUG (prot. 3273/2021 del 07/04/2021) gli esiti della rilevazione rappresentati attraverso il grafico riportato nel paragrafo 2.5.2 Azioni e iniziative per favorire la parità e pari opportunità, la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo</p>

7.3.3. Area strategica 3 – Direzione generale

Area strategica	Direzione Generale
OBIETTIVO	Monitoraggio dell'attuazione delle Misure e degli Obiettivi di PTPCT
ID	3.II
FUNZIONE	Trasversale – Prevenzione della corruzione
DESCRIZIONE	Il monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure previste nel PTPCT consente di verificare il grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) vigente.

ATTIVITÀ 1	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPCT
INDICATORE DI RISULTATO	Report annuale
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Ai fini del monitoraggio i responsabili di unità operative e i titolari di posizione organizzativa sono tenuti a collaborare con il RPCT e forniscono ogni informazione che lo stesso ritenga utile
SCADENZA	31/01/2021

ATTIVITÀ 2	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di trasparenza previste nel PTPCT
INDICATORE DI RISULTATO	Report
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	Rinvio al PTPCT 2020-2022

TEMPO STIMATO	50
----------------------	----

(ore-risorsa umana/anno)	
BENEFICI ATTESI	Verifica del grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza.

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	<p>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 2020.</p> <p>Il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione nella seduta del 2 dicembre 2020, tenuto conto dell'emergenza sanitaria da Covid-19, ha ritenuto opportuno differire al 31 marzo 2021 il termine per la predisposizione e la pubblicazione la Relazione anticorruzione relativa all'anno 2020.</p> <p>Il Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'Agenzia in data 31/03/2021 ha compilato e sottoscritto la Relazione 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.</p> <p>La Relazione illustra l'andamento relativo all'attuazione per l'anno di riferimento delle misure generali e delle misure specifiche del PTPCT.</p> <p>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.</p>
ATTIVITÀ 2	<p>Il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza ha provveduto a monitorare lo stato di attuazione degli obblighi di trasparenza relativamente all'anno 2020 (monitoraggio riferito al 30/06/2020 prot. Ag. 7155 del 3/09/2020 e monitoraggio riferito al 31/12/2020 prot. Ag. 2387 del 8/03/2020).</p>

Area strategica	Direzione Generale
OBIETTIVO	Attuazione Misura di prevenzione della corruzione PTPCT 2020-2022 – FORMAZIONE
ID	3.III
FUNZIONE	Trasversale – Prevenzione della corruzione
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.

ATTIVITÀ 1	Formazione di base per i dipendenti dell'Agenzia
INDICATORE DI RISULTATO	Conseguimento attestato di partecipazione da parte di tutti i dipendenti
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Servizio giuridico, contratti e personale
SCADENZA	31/07/2020

ATTIVITÀ 2	Formazione specialistica
INDICATORE DI RISULTATO	Conseguimento dell'attestato di partecipazione da parte di almeno l'80 % dei dipendenti individuati dal RPCT avviati alla formazione
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	31/12/2020

ATTIVITÀ 3	Formazione specifica sui temi del whistleblowing
-------------------	---

INDICATORE DI RISULTATO	Partecipazione ad evento formativo interno del personale dell'Agencia
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	30/06/2021

ATTIVITÀ 4	Programmazione di formazione generale/specialistica in materia di anticorruzione e contratti pubblici
INDICATORE DI RISULTATO	Segnalazione esigenze formative al sistema VALORE PA
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	RINVIO AL PTPCT

ATTIVITÀ 5	(eventuale) Formazione specifica in materia di codice di comportamento dei dipendenti dell'Agencia.
INDICATORE DI RISULTATO	Partecipazione ad evento formativo interno del personale dell'Agencia
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	Entro 6 mesi dall'eventuale modifica al codice di comportamento

TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/anno)	70
BENEFICI ATTESI	Verifica del grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza.

RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RISULTATI	
ATTIVITÀ 1	<p>L’Agenzia ha acquistato un corso a distanza, on line, intitolato “Piano Formativo Anticorruzione 2019-2020” avente ad oggetto la formazione di base e specialistica sui temi dell’etica, della legalità e della trasparenza, come specificati nella descrizione dell’Obiettivo ID 3.III</p> <p>A tutti i dipendenti è stato richiesto di seguire il Corso Base e a tal fine sono stati trasmessi il Link di accesso al corso e le relative credenziali.</p> <p>Tutti i dipendenti hanno partecipato al corso e tutti, tranne un dipendente, hanno completato positivamente il "Questionario di verifica" conseguendo l’attestato della Formazione Base entro il 31/07/2020.</p> <p>Anche il dirigente che riveste le funzioni di direttore generale ha partecipato al corso, conseguendo l’attestato entro l’anno 2020.</p>
ATTIVITÀ 2	<p>Il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell’Agenzia ha individuato n. 7 dipendenti che, dopo aver conseguito l’attestato della formazione base di cui all’Attività 1, hanno dovuto seguire anche la formazione specialistica offerta all’interno del medesimo corso on line.</p> <p>Il 100% dei dipendenti individuati hanno conseguito l’attestato della Formazione Specialistica entro il 31/12/2020.</p>
ATTIVITÀ 3	<p>L’argomento del whistleblowing “segnalazione del dipendente che commette illeciti” è stato oggetto del corso di formazione a distanza, on line, intitolato “Piano Formativo Anticorruzione 2019-2020” - Corso Base descritto con riferimento all’Attività 1, seguito da tutti i dipendenti dell’Agenzia nell’anno 2020.</p> <p>L’Agenzia nel Piano Triennale di Prevenzione della corruzione e della Trasparenza (PTPCT) 2020-2022 ha definito la procedura per la gestione delle segnalazioni di illeciti (Allegato 2 PTPCT: Procedura di segnalazione e gestione delle segnalazioni pervenute) e successivamente ha adottato la propria piattaforma “Whistleblowing Agenzia mobilità piemontese” per l’acquisizione e la gestione, nel rispetto delle garanzie di riservatezza previste dalla normativa vigente, delle segnalazioni di illeciti da parte dei pubblici dipendenti.</p> <p>Con ordine di servizio (ODS) n. 19/2020 del 10/12/2020 il direttore generale ha trasmesso a tutti i dipendenti, anche a coloro che prestano servizio alle dipendenze dell’Agenzia in posizione di comando, distacco o fuori ruolo, il documento contenente la procedura adottata dall’Agenzia per la gestione delle segnalazioni di illeciti, raccomandandone un’attenta lettura.</p> <p>L’ODS 19/2020, inoltre, richiama la normativa che ha introdotto nell’ordinamento italiano la misura del Whistleblowing, riportando in allegato il testo dell’art. 54 bis del d.lgs 30 marzo 2001, n.165, spiega le finalità della misura, richiama le Linee guida dell’ANAC in materia di tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti (c.d. whistleblower)”, approvate con Determinazione n. 6 del 28 aprile 2015 ed evidenzia in che modo la piattaforma adottata dall’Agenzia garantisce un elevatissimo livello di tutela della riservatezza nonché la possibilità per</p>

	<p>il RPCT, che riceve tali segnalazioni, di comunicare in forma riservata con il segnalante senza conoscerne l'identità.</p>
<p>ATTIVITÀ 4</p>	<p>In data 26/11/2020 sono stati segnalati all'INPS tramite il portale VALORE PA n. 2 dipendenti (n. massimo di dipendenti che l'Agenzia avrebbe potuto segnalare sulla base della consistenza del personale in servizio) per la partecipazione a corsi inerenti la tematica "Anticorruzione, trasparenza e integrità".</p> <p>Al corso intitolato "Anticorruzione e Trasparenza in tempi di emergenza", avviato il 30/04/2021, l'INPS ha iscritto n. 1 dipendente tra quelli segnalati.</p>
<p>ATTIVITÀ 5</p>	<p>La formazione sul codice di comportamento sarà effettuata successivamente alla modifica del documento stesso, attualmente in corso di definizione, così come previsto nell'Attività 5 dell'Obiettivo ID 3.III.</p>

RENDICONTO ATTIVITÀ APPENDICE

8. APPENDICE - AMP BAROMETER 2012-2019

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 -2019 e riguardano l'intera Regione oppure, se specificato con l'asterisco, i soli affidamenti che vedono AMP come Ente titolare.

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

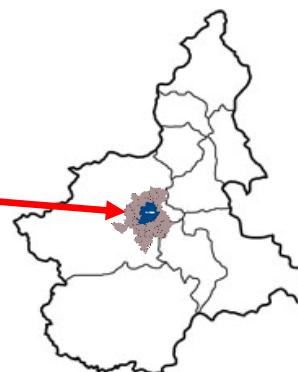
Dove siamo

La nostra area



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

2015: evoluzione verso l'Agenzia della mobilità piemontese



AREA METROPOLITANA
(Torino + 31 comuni)

REGIONE PIEMONTE

8.1. Popolazione e territorio

8.1.1. Popolazione

La tabella seguente mostra l'evoluzione della popolazione nella Regione Piemonte tra il 2012 e il 2018.

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Area	Descrizione								
Torino	# Residenti al 31 dicembre	872.091	902.137	898.714	890.529	886.837	884.733	875.698	857.910
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
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

8.1.2. Territorio

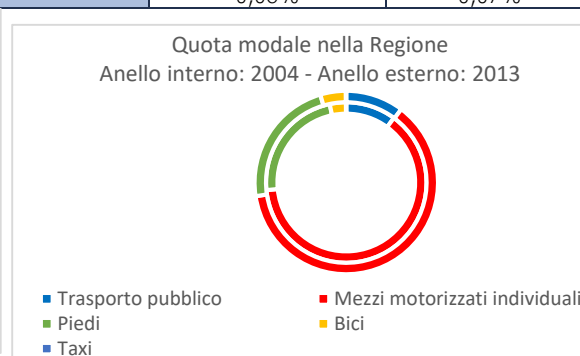
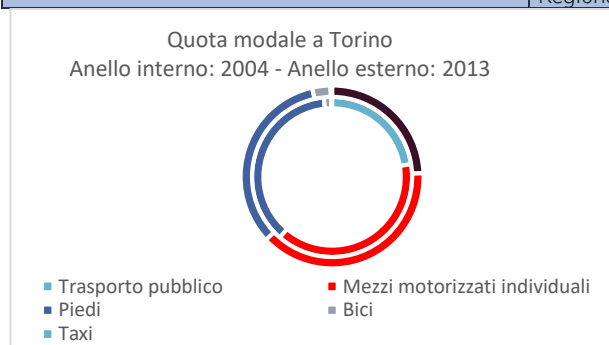
Questa tabella espone alcune caratteristiche geografiche dell'area di competenza di AMP.

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

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	
Area	Descrizione									
Torino	Numero di autovetture presenti nei pubblici registri # auto/1000 abitanti	594	614	617	618	639	677	658	646	
Area metropolitana		622	615	617	619	633	632	636	647	
Regione		637	636	656	646	656	671	675	681	

8.4. Offerta

8.4.1. Offerta di trasporto e rete

Offerta di trasporto e rete		2019						
Misura	Unità	Bus urbani	Bus extraurbani	Tram	Metro	Ferrovie metropolitane	Ferrovie regionali	Altro
Lunghezza della rete ⁹	km	850	101.996	80	13	160	1.737	1
Numero di linee per modo	# linee	100	636	8	1	8	22	3
Numero di stazioni/fermate per modo ¹⁰	# stazioni	3.766	5.820		21	79	118	14
Flotta per modo ¹¹	# veicoli / # unità su ferro	1.547	1.789	194	58		434	5
Numero di operatori per modo	Affidamenti In-house # contratti	6	8	0	0	1	1	0
	Affidamenti con gara # contratti	10	5	1	1	1	1	2

⁹ Bus urbani ed extraurbani: somma lunghezza linee – Ferrovie regionali includono anche la parte di rete condivisa tra ferrovie regionali e metropolitane.

¹⁰ 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".

¹¹ 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

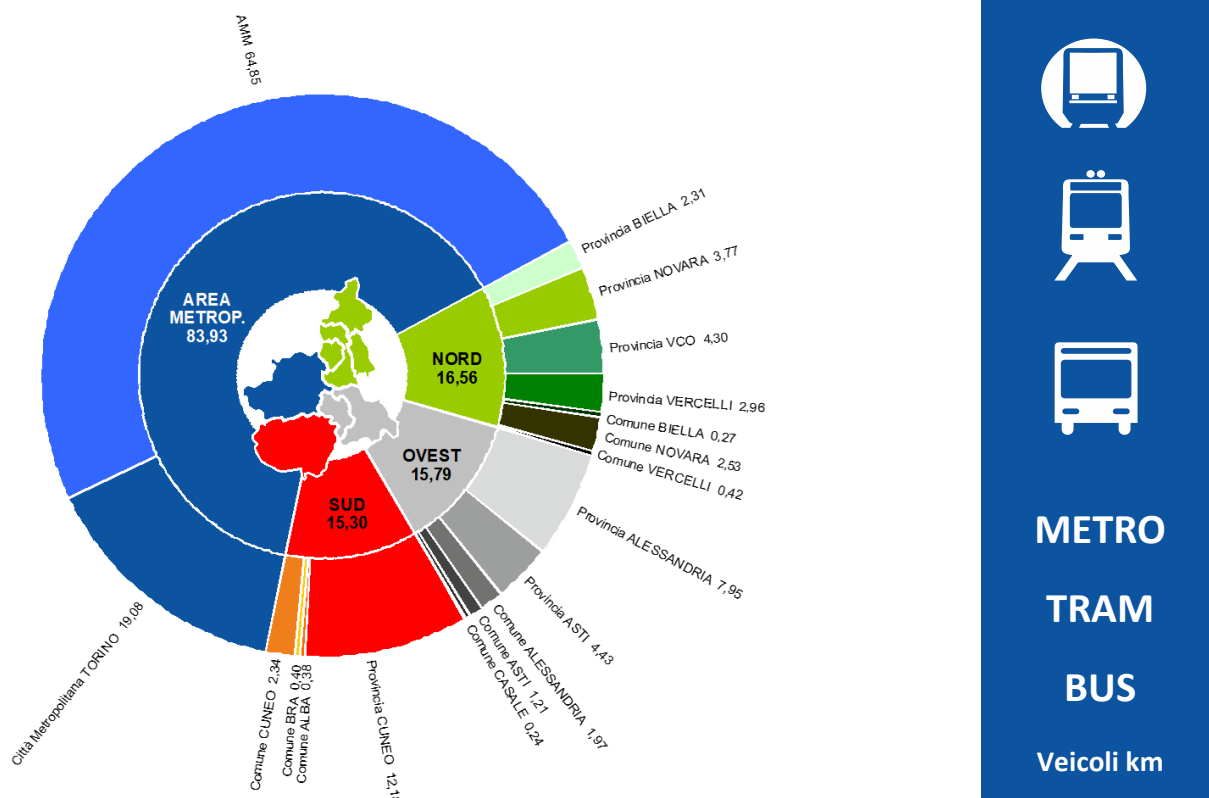
La tabella sottostante riporta l'ammontare di servizio offerto annualmente ed espresso in unità km.

Servizio offerto		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (*)
Misura	Area								
Millioni di Veicoli km / anno	Tutti i servizi	157,19	149,64	144,30	134,42	132,88	131,70	129,81	129,36
	- ferrovie	19,98	19,42	19,16	19,00	18,83	19,08	19,24	19,74
	- bus, tram, metro, altri modi	137,21	130,21	125,14	115,42	114,05	112,61	110,57	109,62
	- Torino e Area metropolitana	60,14	56,18	55,12	46,34	45,22	44,09	42,59	42,59
	- resto della Regione	77,07	74,04	70,02	69,08	68,84	68,52	67,98	67,03

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

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.



8.6. Domanda di Trasporto

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

Domanda di trasporto		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)
Misura	Area								
Domanda annua # passeggeri saliti in milioni ¹²	Tutti i servizi	350,08	352,28	356,75	380,04	389,56	394,74	400,80	405,85
	- ferrovie	46,43	46,94	47,75	49,23	49,92	51,44	50,95	52,55
	- bus, tram, metro, altri modi	303,65	305,34	309,00	330,81	339,64	343,30	349,85	353,30
	- Torino e Area metropolitana	228,45	235,69	243,73	261,23	270,69	275,38	280,87	287,07
	- resto della Regione	75,20	69,65	65,27	69,58	68,94	67,91	68,80	66,23

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

8.7. Aspetti Economici

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

Financial		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)
Misura	Area								
Ricavi da traffico (Milioni €)	Tutti i servizi	251,02	246,27	253,77	255,96	262,87	266,60	290,36	277,13
	- ferrovie	89,57	86,21	93,13	94,87	98,30	104,87	104,22	109,66
	- bus, tram, metro, altri modi	161,45	160,06	160,64	161,08	164,56	161,74	186,13	167,46
	- Torino e Area metropolitana	99,22	94,47	95,41	97,08	100,19	98,21	122,63	104,45
	- resto della Regione	62,23	65,59	65,23	64,00	64,38	62,22	63,52	63,01
Misura	Area								
Compensazioni economiche (Milioni €)	Tutti i servizi	527,64	496,30	497,12	494,44	486,53	483,61	483,90	478,20
	- ferrovie	225,63	216,77	212,30	216,70	217,36	221,49	221,03	220,23
	- bus, tram, metro, altri modi	302,00	279,53	284,83	277,74	269,17	262,12	262,86	257,96
	- Torino e Area metropolitana	175,89	158,23	167,41	164,86	159,92	152,71	153,57	153,11
	- resto della Regione	126,11	121,30	117,42	112,87	109,25	109,41	109,29	104,85

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

¹² Passeggeri saliti su ogni singolo modo di trasporto

8.8. Materiale Rotabile

Numero di autobus autorizzati nel database regionale.

Autobus		2019			
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)	966	62,44%	1438	80,38%
Diesel	Euro VI	173	11,18%	351	19,62%
Ibrido (non plug-in)		13	0,84%	0	0,00%
Elettrico carica in deposito		39	2,52%	0	0,00%
Elettrico carica in linea		23	1,49%	0	0,00%
Gas naturale	LPG e CNG	333	21,53%	0	0,00%
TOTALE		1547	100,0%	1789	100,0%

8.9. Personale

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

Personale	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)
Area								
Tutti i servizi	9.215	9.101	8.776	8.641	8.480	8.356	8.292	8132
- Ferrovie	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.978	1955
- bus, tram, metro, altri modi	6.860	6.855	6.657	6.607	6.468	6.383	6.314	6177
- Torino e Area metropolitana	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3560
- resto della Regione	2.851	2.895	2.734	2.774	2.696	2.697	2.663	2.617

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

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, Verbanò Cusio Ossola e Vercelli;
- Bacino Sud-Est, comprendente il territorio delle Province di Alessandria ed Asti;
- Bacino Sud, comprendente il territorio della Provincia di Cuneo.

Tale suddivisione è stata recepita sia dal punto di vista istituzionale sia dal punto di vista funzionale dallo statuto dell'Agenzia che prevede la costituzione delle 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 27).

Tabella 27 – 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 29).

Tabella 28 – Quota modale per Provincia

IMQ 2004	2004		2013	
	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%
Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%

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

Tabella 29 – 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 30 - 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 31 - 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.

9.2.1. Dati di produzione

Tabella 32 – 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 ¹³	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 ¹⁴	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
Contratto extraurbano AMM	4,15	4,20	4,12	4,14	4,16	4,30
Metropolitana ¹⁵	2,76	2,67	2,51	2,51	2,46	2,45
Contratti Bus e Tram Urbani	44,44	43,87	42,89	41,76	40,13	41,17
Contratti ferroviari	4,51	4,54	4,53	n/d	n/d	n/d
Sostitutivi ferroviari	0,35	0,19	0,05	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	56,20	55,47	54,10			

9.2.2. Passeggeri trasportati

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

Tabella 33 - Passeggeri trasportati

	2008	2009	2010	2011	2012	2013

¹³ 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).

¹⁴ 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.

¹⁵ Vedi sopra, nota relativa alla voce Metropolitana.

Passeggeri trasportati (milioni)						
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
Contratto extraurbano AMM	4,02	3,85	3,87	4,03	4,36	4,16
Contratti Bus, Tram Urbani	204,74	205,48	270,69	275,56	280,87	287,07
Metropolitana	39,82	41,12				
Contratti ferroviari	14,59	15,62	17,99	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 34 - 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 ¹⁶	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94
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
Contratto extraurbano AMM	5,31	5,24	5,10	5,22	5,17	5,28

¹⁶ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

Compensazioni (milioni)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Metropolitana ¹⁷	14,71	14,77	14,77	16,85	19,40	153,11
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
TOTALE CONTRATTI AMM	227,13	223,23	225,93			

Tabella 35 - Compensazioni al netto infrastruttura

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ¹⁸	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) ¹⁹	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	5,31	5,24	5,10	5,23	5,17	5,28
Metropolitana	5,60	5,66	5,65	131,95	132,02	131,17
Contratti Bus e Tram Urbani	132,10	127,43	128,44			
Contratti ferroviari	39,85	39,71	44,23	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	182,86	178,04	183,42			

¹⁷ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

¹⁸ 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.

¹⁹ Vedi nota precedente.

Tabella 36 - 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
Contratto extraurbano AMM	1,32	1,36	1,32	1,29	1,19	1,33
Metropolitana	0,14	0,14	0,47	0,47	0,47	0,46
Contratti Bus e Tram Urbani	0,65	0,62				
Contratti ferroviari	2,73	2,54	2,46	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	0,79	0,77	0,61			

Tabella 37 - 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
Contratto extraurbano AMM	5,67	6,29	6,24	6,53	6,53	6,60
Metropolitana	12,92	13,69	97,10	98,21	122,64	104,45
Contratti Bus e Tram Urbani	81,46	83,30				
Contratti ferroviari	15,47	16,51	17,50	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	115,51	119,79	120,84			

Tabella 38 - Rapporto Ricavi/Costi

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura)²⁰	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)²¹	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	51,6%	54,5%	55,0%	55,0%	55,8%	54,4%
Metropolitana	69,7%	70,8%	43,1%	42,7%	48,1%	44,32%
Contratti Bus e Tram Urbani	38,7%	39,7%				
Contratti ferroviari	28,0%	29,4%	28,4%	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, dell'Economia e delle Finanze e dei rapporti con le regioni che ne definisce la struttura e le modalità di funzionamento.

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

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

I dati che seguono sono 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 aprile 2021 recependo tutte le integrazioni e modifiche effettuate dai Concessionari TPL fino a tale data.

²⁰ Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

²¹ Vedi nota precedente.

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 39 - Servizi in area a domanda debole inseriti nella Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL

AGGIORNAMENTO AL 09/04/2021	2016	2017	2018	2019
BACINO NORD-EST			3	11
BACINO SUD-EST	1	1	1	6
BACINO SUD	18	16	16	17
BACINO METROPOLITANO				9
TOTALE	19	17	20	43

Tabella 40 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est

Bacino nord-est									
Totale Bacino nord-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>14.753.267</i>	<i>15.454.772</i>	<i>16.095.397</i>	<i>14.997.760</i>	<i>14.875.484</i>	<i>14.918.767</i>	<i>15.273.219</i>	<i>15.861.182</i>
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
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280	7.733	301.517
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	38,4%	38,8%	39,3%	39,6%
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
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638	649	676
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

Indicatori Bacino nord-est									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	24.800	21.735	23.416	21.010	24.565	24.459	24.100	23.629
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,75	1,75	1,78	1,66	1,67	1,67	1,67	1,72
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,89	0,99	1,11	1,03	1,04	1,06	1,08	1,11

Tabella 41 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est

Bacino sud-est									
Totale Bacino sud-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>8.324.884</i>	<i>8.722.560</i>	<i>8.933.509</i>	<i>8.703.134</i>	<i>7.905.396</i>	<i>8.326.292</i>	<i>8.300.411</i>	<i>8.346.002</i>
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
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	95.733	114.430	130.212	98.173
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	29,7%	29,1%	29,4%
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
Addetti	ADD	625	649	601	570	570	587	591	669
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

Indicatori Bacino sud-est									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	25.604	24.583	22.722	23.880	23.712	22.874	22.344	19.880
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,69	1,66	1,93	1,83	1,59	1,72	1,76	1,74
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,71	0,71	0,80	0,75	0,70	0,73	0,72	0,72

Tabella 42 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud

Bacino sud									
Totale Bacino Sud		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>9.356.920</i>	<i>10.326.813</i>	<i>11.565.252</i>	<i>12.368.946</i>	<i>12.115.748</i>	<i>12.222.919</i>	<i>12.507.501</i>	<i>12.483.832</i>
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
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.838	4.741	117.811	89.312	129.754	127.390
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,7%	36,7%	37,8%	38,1%	37,2%	38,0%	37,7%	37,5%
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
Addetti	ADD	485	490	487	476	517	512	506	503
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

Indicatori Bacino sud									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	29.881	29.040	28.893	29.113	27.391	27.923	28.453	29.157
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,59	1,61	1,60	1,59	1,56	1,57	1,56
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,83	0,92	0,98	0,99	0,94	0,95	0,94	0,93

Tabella 43 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitan

Bacino metropolitano									
Tutti i servizi Bacino Metropolitan		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>112.108.531</i>	<i>110.106.728</i>	<i>109.995.344</i>	<i>113.499.827</i>	<i>115.024.474</i>	<i>116.835.973</i>	<i>118.931.941</i>	<i>123.104.962</i>
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
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
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%	46,2%	43,1%
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
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.756	4.658	4.623	4.508
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

Indicatori Bacino Metropolitan									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.662	16.845	16.680	15.064	14.906	14.907	14.703	15.112
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,49	2,41	2,54	2,83	2,81	2,75	2,82	2,81
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,38	1,43	1,45	1,67	1,76	1,76	2,15	1,89

GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>90.063.455</i>	<i>86.959.238</i>	<i>87.935.688</i>	<i>89.540.397</i>	<i>90.897.858</i>	<i>93.288.061</i>	<i>95.317.162</i>	<i>99.433.781</i>
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
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
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	38,9%	40,8%	39,4%	40,1%	42,3%	42,7%	48,2%	44,3%
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
Addetti	ADD	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3.560
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

Indicatori GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	15.002	14.186	14.050	12.090	11.987	11.963	11.665	11.924
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,92	2,82	3,04	3,56	3,54	3,46	3,61	3,61
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,32	3,21	3,44	4,03	4,02	3,95	4,10	4,10
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,65	1,68	1,73	2,10	2,22	2,23	2,88	2,46

Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>22.045.076</i>	<i>23.147.490</i>	<i>22.059.656</i>	<i>23.959.430</i>	<i>24.126.616</i>	<i>23.547.912</i>	<i>23.614.779</i>	<i>23.671.181</i>
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
Infrastruttura	I	623.568	700.818	666.053	37.847	38.467	36.995	40.392	88.450
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,2%	36,7%	37,0%	37,8%	38,3%	38,5%	38,2%	38,4%
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
Addetti	ADD	1.026	990	976	980	984	972	972	948
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

Indicatori Altri Bacino metropolitano
(urbani ed extraurbani)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	28.059	27.481	27.250	26.696	26.095	26.072	26.116	27.085
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,58	1,52	1,53	1,53	1,50	1,51	1,50
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,80	0,90	0,88	0,93	0,95	0,94	0,93	0,94

Tabella 44 - Dati da Osservatorio MIT – Ferrovie

Contratti ferroviari									
Tutti i contratti ferroviari - BLS dal 2018		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>72.730.231</i>	<i>69.373.180</i>	<i>72.532.995</i>	<i>92.093.072</i>	<i>95.484.285</i>	<i>100.593.221</i>	<i>104.668.416</i>	<i>109.794.979</i>
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
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
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%	41,0%	42,2%
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
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988	1.955
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

Indicatori contratti ferroviari									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	8.484	8.648	9.042	9.340	9.358	9.671	9.752	10.155
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	11,29	11,16	11,08	11,41	11,54	11,61	11,42	11,10
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	4,48	4,44	4,86	4,99	5,22	5,50	5,47	5,63

Tabella 45 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte									
Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>217.273.833</i>	<i>213.984.053</i>	<i>219.122.498</i>	<i>241.662.740</i>	<i>245.405.388</i>	<i>252.897.171</i>	<i>259.681.487</i>	<i>269.590.957</i>
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
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
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,8%	40,4%	42,5%	41,6%
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
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.357	8.311
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

Indicatori Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.058	16.442	16.442	15.556	15.668	15.756	15.628	15.873
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	3,36	3,32	3,45	3,68	3,66	3,67	3,72	3,68
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,60	1,65	1,76	1,90	1,97	2,02	2,24	2,13

Tabella 46 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte									
Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>143.739.939</i>	<i>143.784.748</i>	<i>145.686.198</i>	<i>149.569.668</i>	<i>149.921.103</i>	<i>152.303.950</i>	<i>155.013.071</i>	<i>159.795.978</i>
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
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
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	39,9%	40,2%	43,5%	41,1%
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
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.369	6.356
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

Indicatori Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	20.001	18.996	18.798	17.470	17.627	17.633	17.462	17.631
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,20	2,15	2,28	2,41	2,36	2,33	2,37	2,37
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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,18	1,23	1,28	1,40	1,43	1,43	1,68	1,51

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 2019. 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 47 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri

ANNI DI RIFERIMENTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
nr. Aziende	63	59	60	60	59	60	57	55	54	55
totale addetti CCNL	7.925,61	7.834,70	7.693,24	7.499,98	7.364,24	7.207,23	7.121,58	7072,49	6.939,52	6.910,50
totale contributo CCNL (€ x 1000)	44.471	43.823	42.974	41.964	41.334	40.785	40.489	40.095	39.277	39.015

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
parametro medio ponderato	162,45	162,16	161,95	163,87	165,47	166,00	166,12	166,38	159,04	158,62
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	5.645,87

Tra il 2010 e il 2019, a fronte di una diminuzione del 12,8% degli addetti e del 12,3% dei contributi erogati si è avuto un incremento del contributo unitario per addetto dello 0,6%.

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 48 - Campione e Popolazione

Tabella 48 - Campione e Popolazione

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

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

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

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

- Città di Torino

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

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

- Città di Torino
- Cintura di Torino.

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

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

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

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

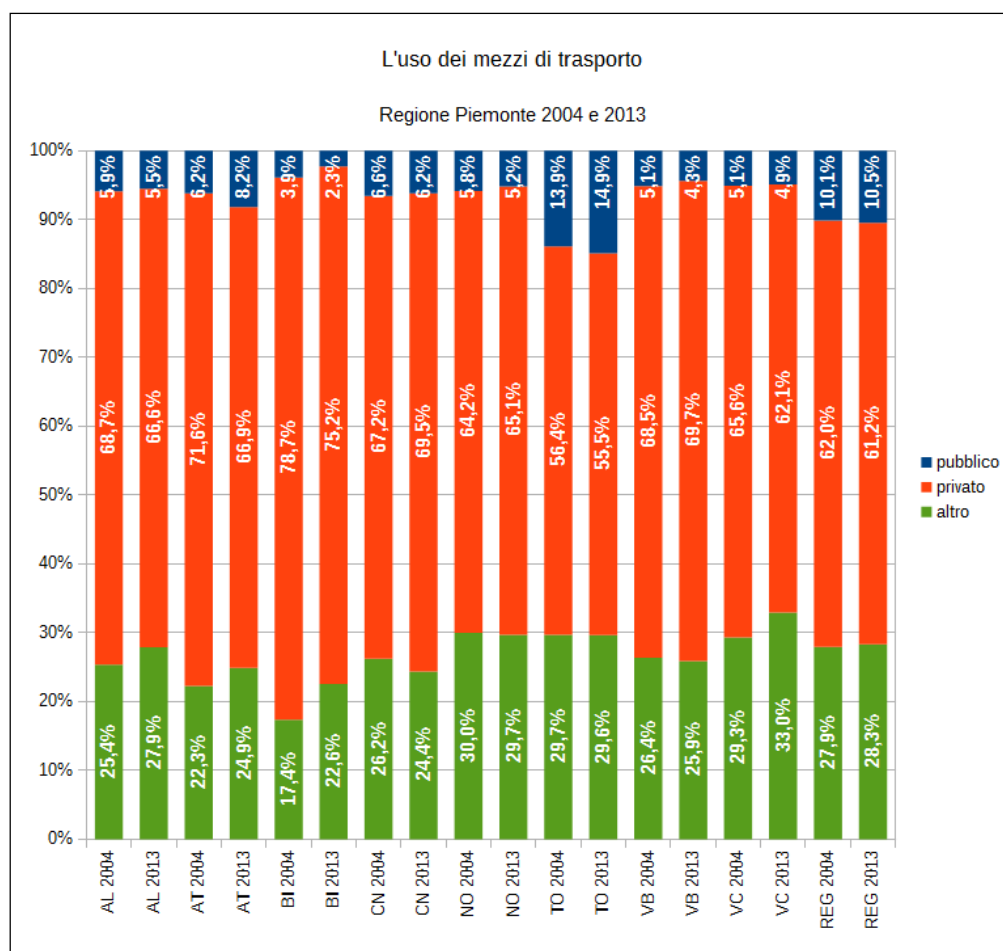


Figura 56 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

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 (6,75²²) 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 49 e Tabella 50).

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).

²² 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 49 – 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 50 – 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).

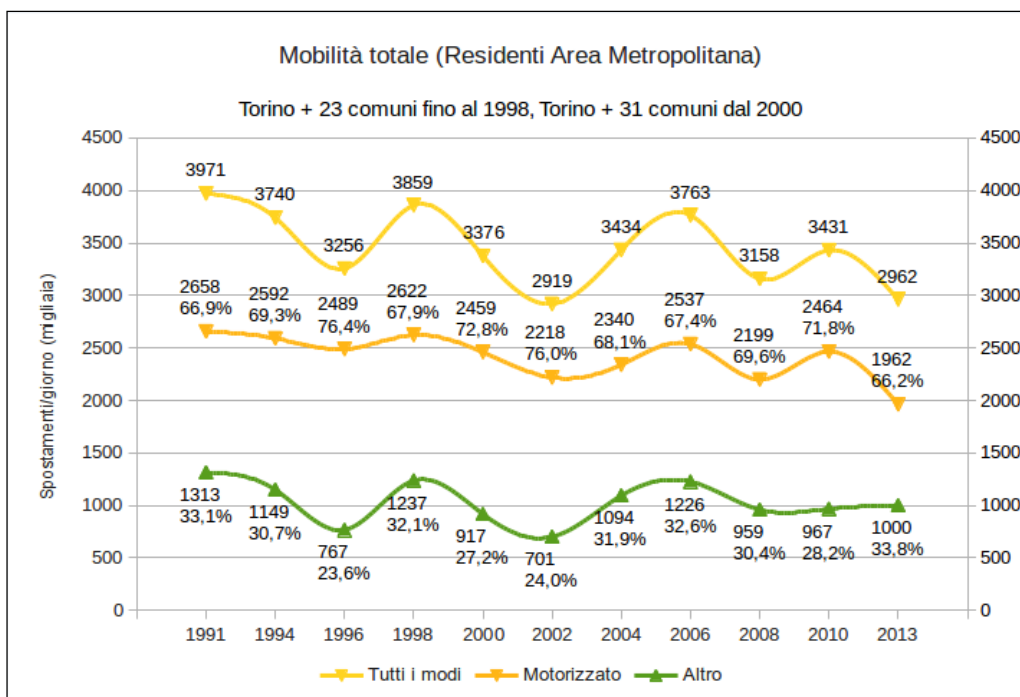


Figura 57 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

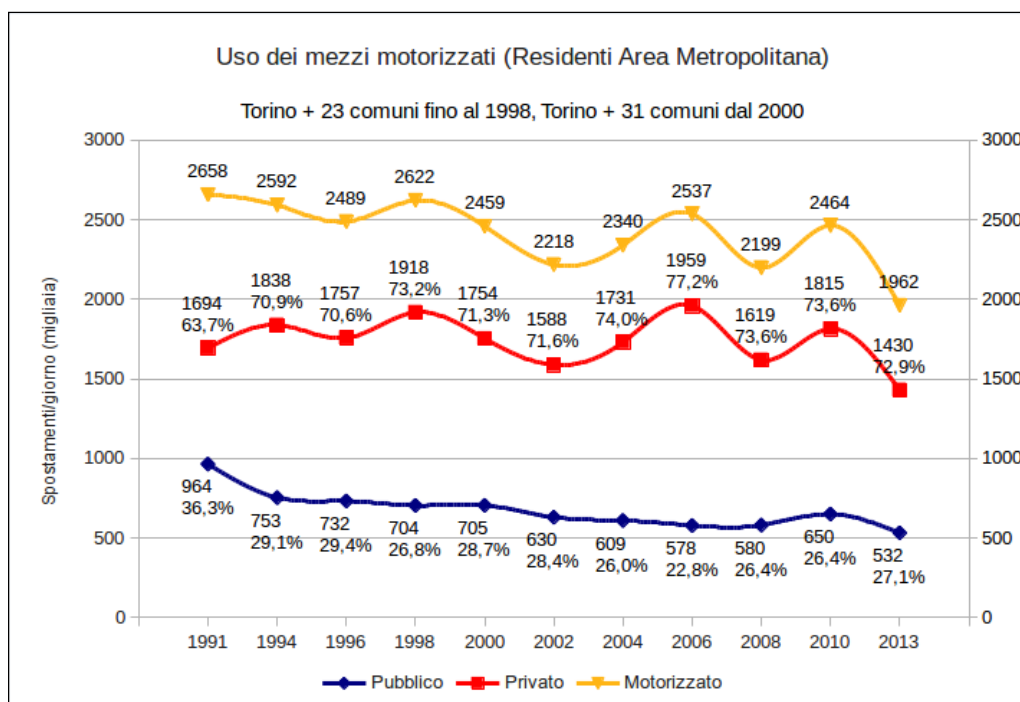


Figura 58 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

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 57).

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 58).

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 59). 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 59).

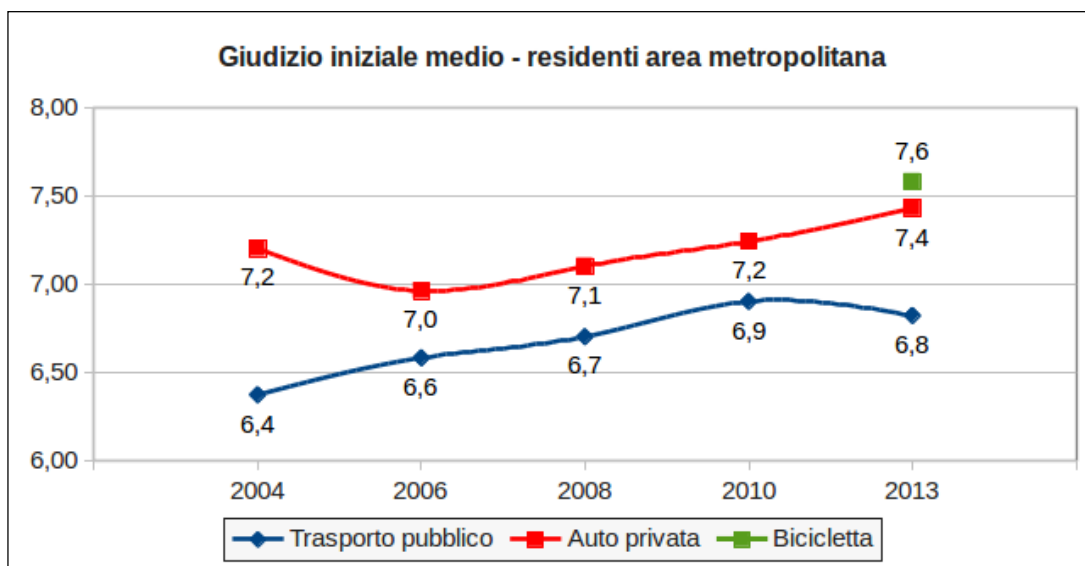


Figura 59 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 60 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.

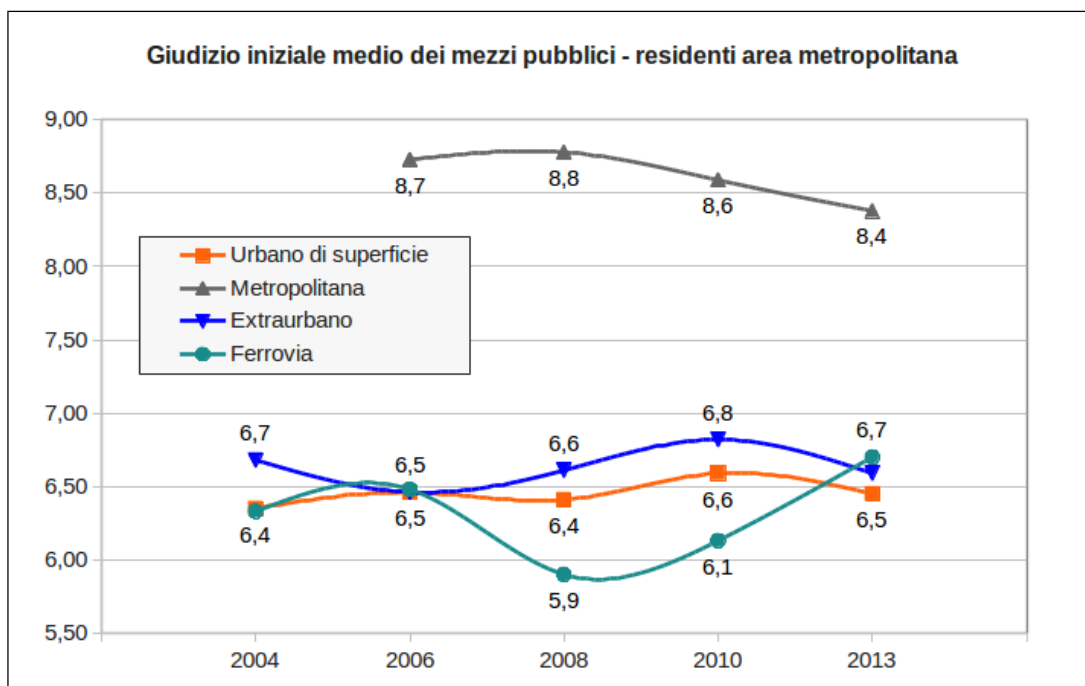


Figura 60 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

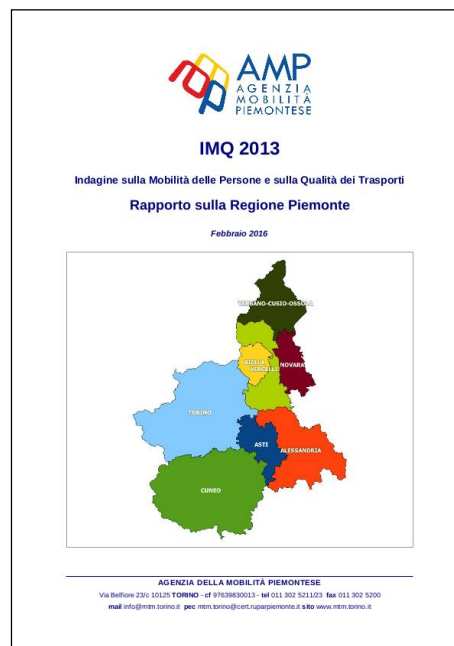
9.5.4. La comunicazione dei risultati IMQ

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





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



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.
- Servizi ferroviari gestiti da GTT: dal 2011 a settembre 2018 l'Azienda ha fornito i fogli corsa giornalieri digitalizzati con il totale saliti e discesi per singolo giorno, treno e stazione. Da settembre 2018 a partire dai fogli corsa GTT digitalizza, per ogni mese dell'anno, il totale saliti per singolo giorno e treno, mentre il dettaglio per stazione viene digitalizzato solo relativamente a tre giorni tipo (feriale lunedì-venerdì, sabato, festivo) rappresentativi del periodo, evitando giornate con criticità come scioperi o forti perturbazioni all'esercizio.
- Servizi extraurbani ed urbani gestiti in Omnibus e con flusso validazioni BIP non ancora disponibile: saliti e discesi per fermata rilevati due volte all'anno (luglio e novembre) su schede cartacee e digitalizzati sulla Piattaforma Saliti/Discesi sviluppata da CSI Piemonte.
- Servizi extraurbani ed urbani con flusso validazioni BIP a disposizione dell'Agenzia (ad oggi Bacino Sud, 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.
- Restanti servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

9.6.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

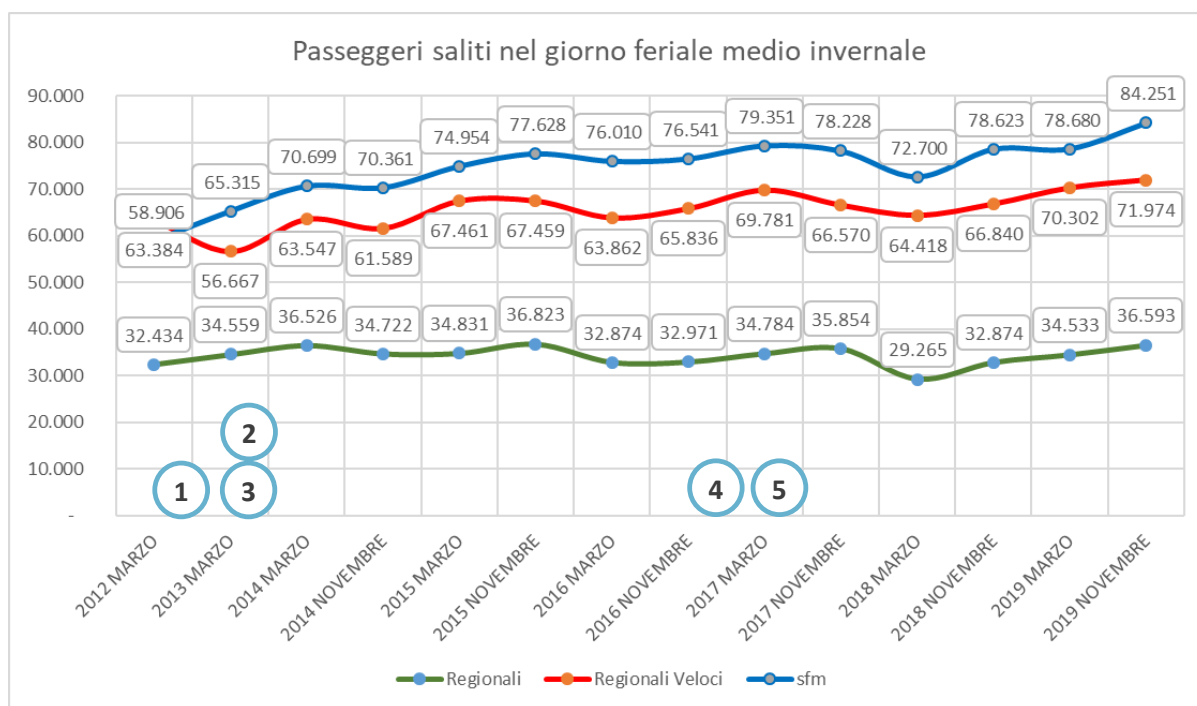


Figura 61 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale

La Figura 61 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 62 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale estivo (rilevato a luglio) per i medesimi tipi di servizio.

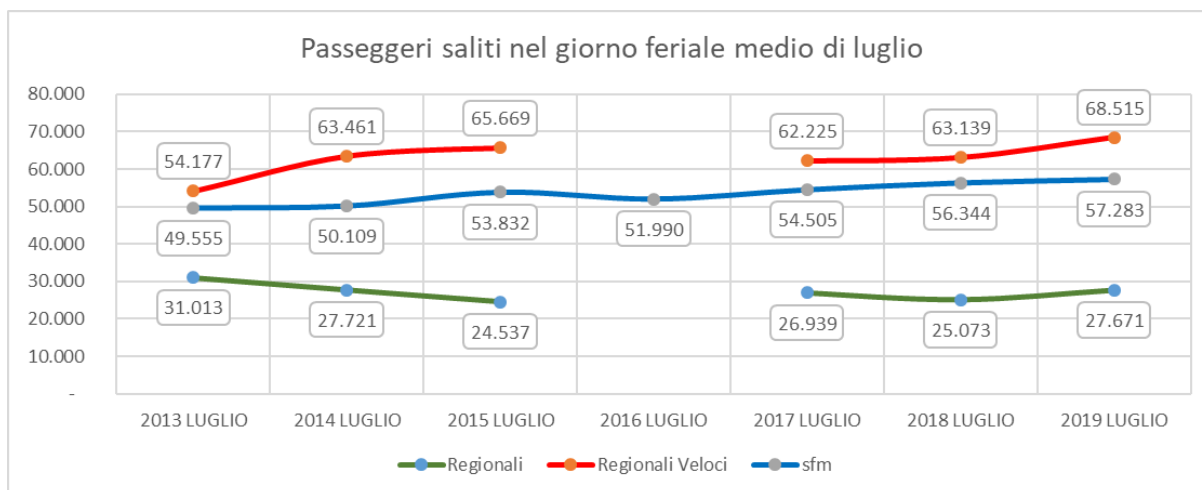


Figura 62 - Andamento frequenzazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

Si segnala che per il mese di luglio 2016 l'AMP non è in possesso dei dati per le linee SFR.

Le figure che seguono riportano l'andamento storico dei passeggeri*Km sulle linee ferroviarie. Per quanto riguarda i servizi Trenitalia i passeggeri*Km sono calcolati come prodotto dei presenti a bordo per tratta per la reale distanza chilometrica tra stazione e stazione, mentre per quanto riguarda i servizi GTT sulle linee sfm1 e sfmA la struttura dei dati forniti non permette un calcolo altrettanto puntuale, pertanto si recepisce la convenzione adottata dal vettore che prevede di calcolare i passeggeri*km come prodotto dei passeggeri saliti per una percorrenza media di 24 km.

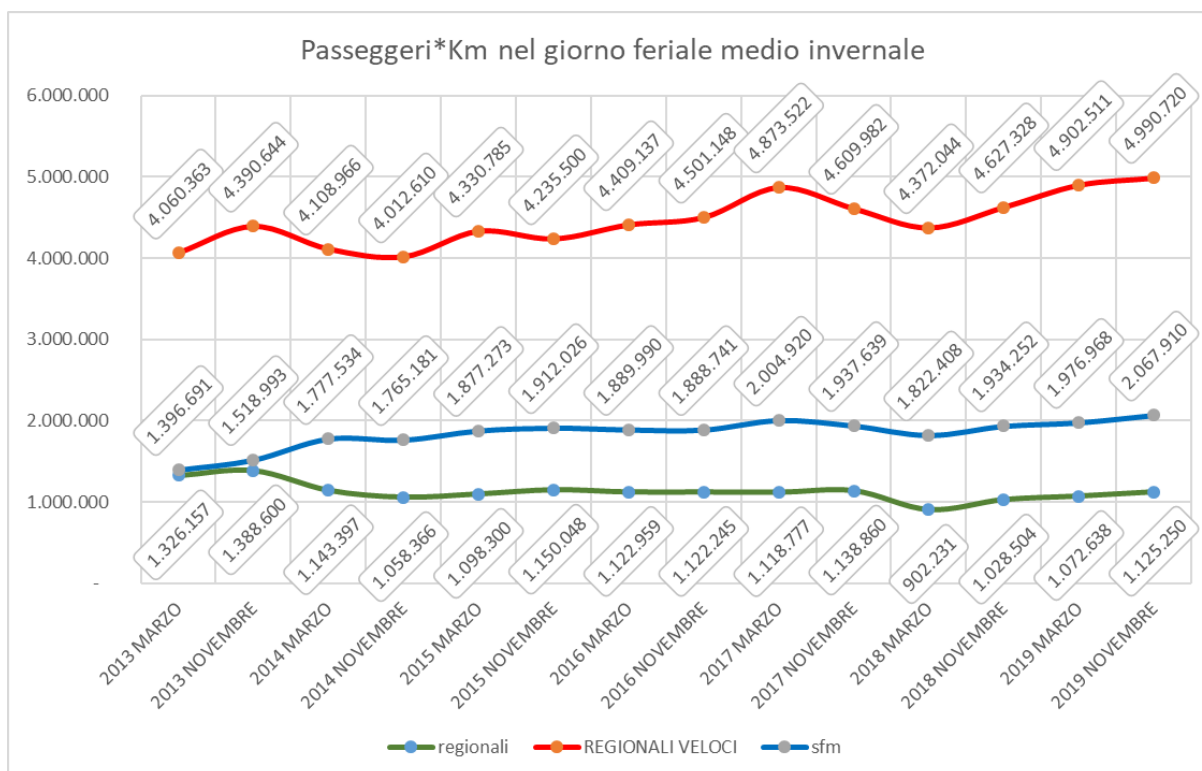


Figura 63 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale

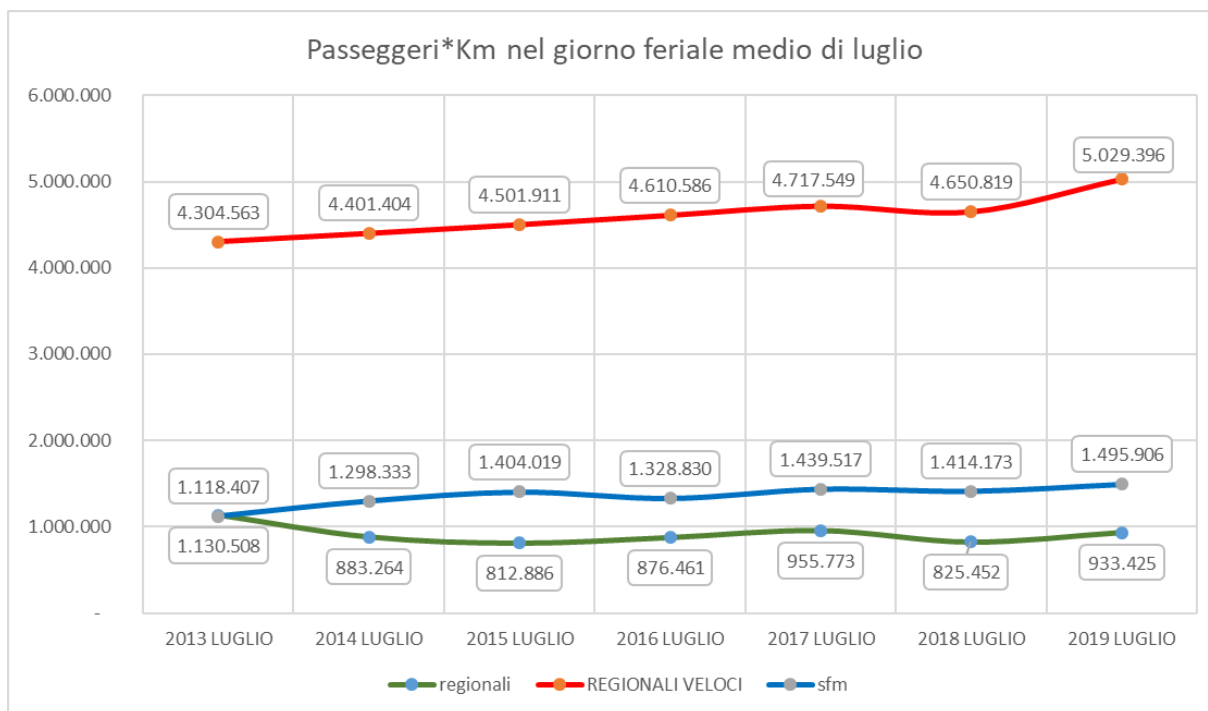


Figura 64 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

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

La Figura 65 - 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.

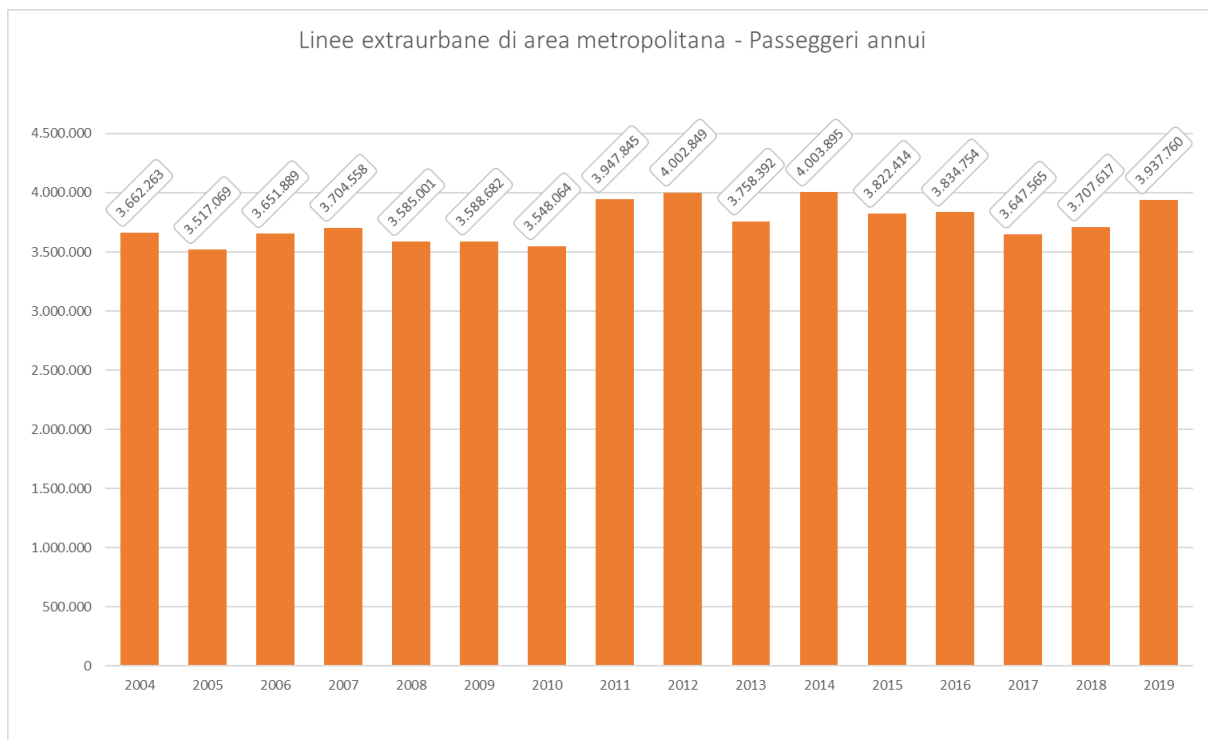


Figura 65 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)

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 51 mostra la sintesi delle elaborazioni per gli anni 2018 e 2019.

Tabella 51 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano

EXTRA.TO Bacino Metropolitano - Passeggeri da rilevazioni luglio e novembre						
Ambito	2018		TOTALE ANNO	2019		TOTALE ANNO
	Periodo estivo	Periodo invernale		Periodo estivo	Periodo invernale	
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 obliterate del sistema BIP.

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

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese denominati "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire nel grafico seguente il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2019.

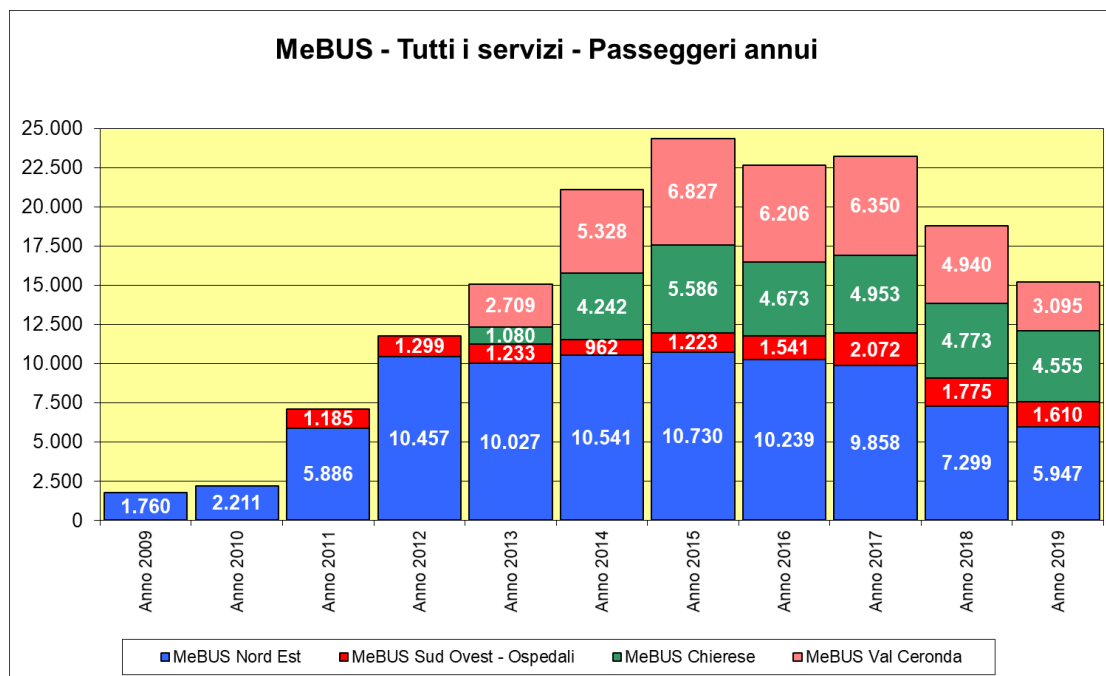


Figura 66 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese

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".

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 52 riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2008 al 2017.

Tabella 52 – Frequentazioni Night Buster

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

La Figura 67 - 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.

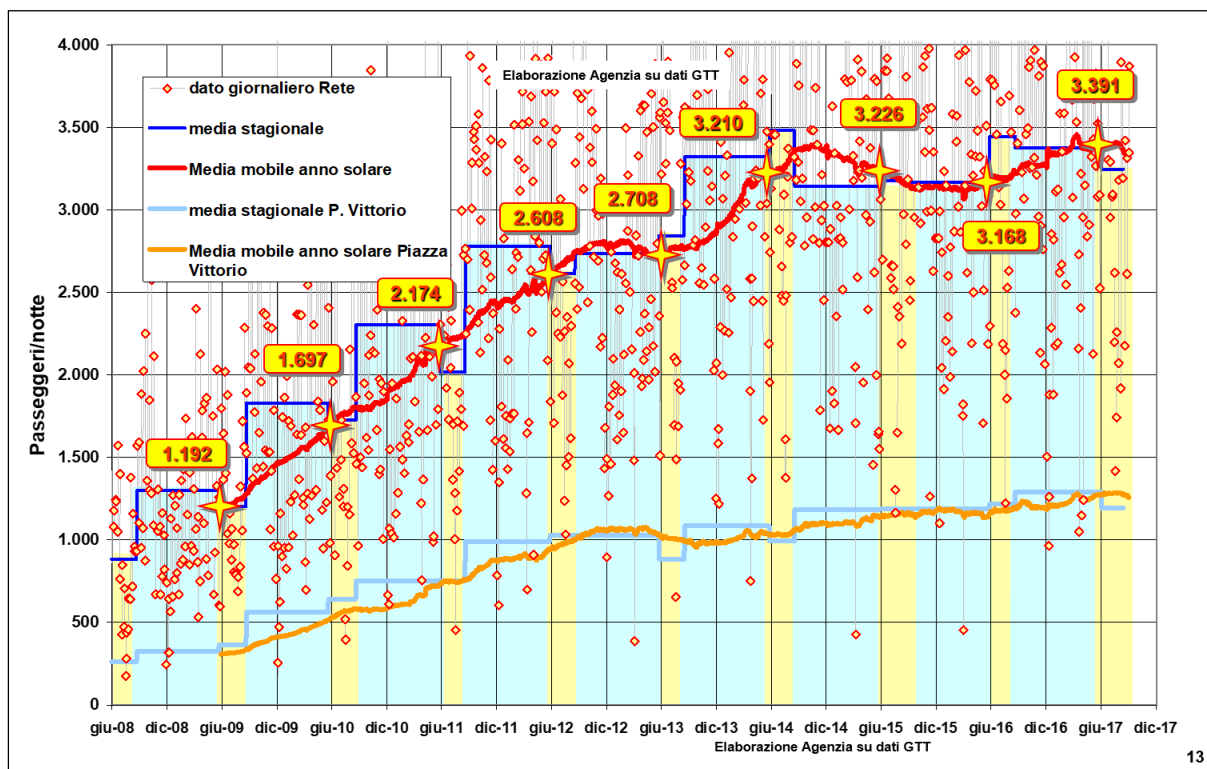


Figura 67 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

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.

Tabella 53 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Biella e Vercelli

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre)									
	2017			2018			2019		
	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	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 54 - 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 costituiscono una prima estrazione dalla Business Intelligence del Consorzio e devono ancora essere consolidati.

Tabella 55 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo

DATI DA CCA GRANDABUS+SD	2016	2017	2018	2019	2020
EXTRAURBANO CUNEO DA BIP	5.734.388	5.754.586	5.705.290	5.844.933	2.776.939
EXTRAURBANO DA SALITI/DISCESI	814.577	792.990	800.813	809.995	384.830(*)
URBANO CUNEO	469.117	764.762	1.532.025	1.445.951	686.201
TOTALE U+E CUNEO	7.018.082	7.312.338	8.038.128	8.100.879	3.847.970
URBANO ALBA	394.886	386.427	385.239	440.816	237.868
URBANO BRA	173.207	177.958	183.944	192.008	95.738
URBANO FOSSANO	65.403	77.034	73.870	63.387	27.256
URBANO MONDOVÌ	463.557	551.353	548.733	528.339	225.290
URBANO SALUZZO	16.187	17.065	18.288	26.532	14.530
URBANO SAVIGLIANO			16.740	26.948	11.280
NON IDENTIFICATA	213.502	174.887	191.479	208.533	160.067
ALTRI URBANI ECCETTO CUNEO	1.113.240	1.209.837	1.226.814	1.278.030	611.962

(*) i dati di frequentazione da saliti/discesi per l’anno 2020 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%.

La Figura 68 mostra l’andamento già rappresentato in tabella. In essa è evidente la contrazione di domanda registrata nel 2020.

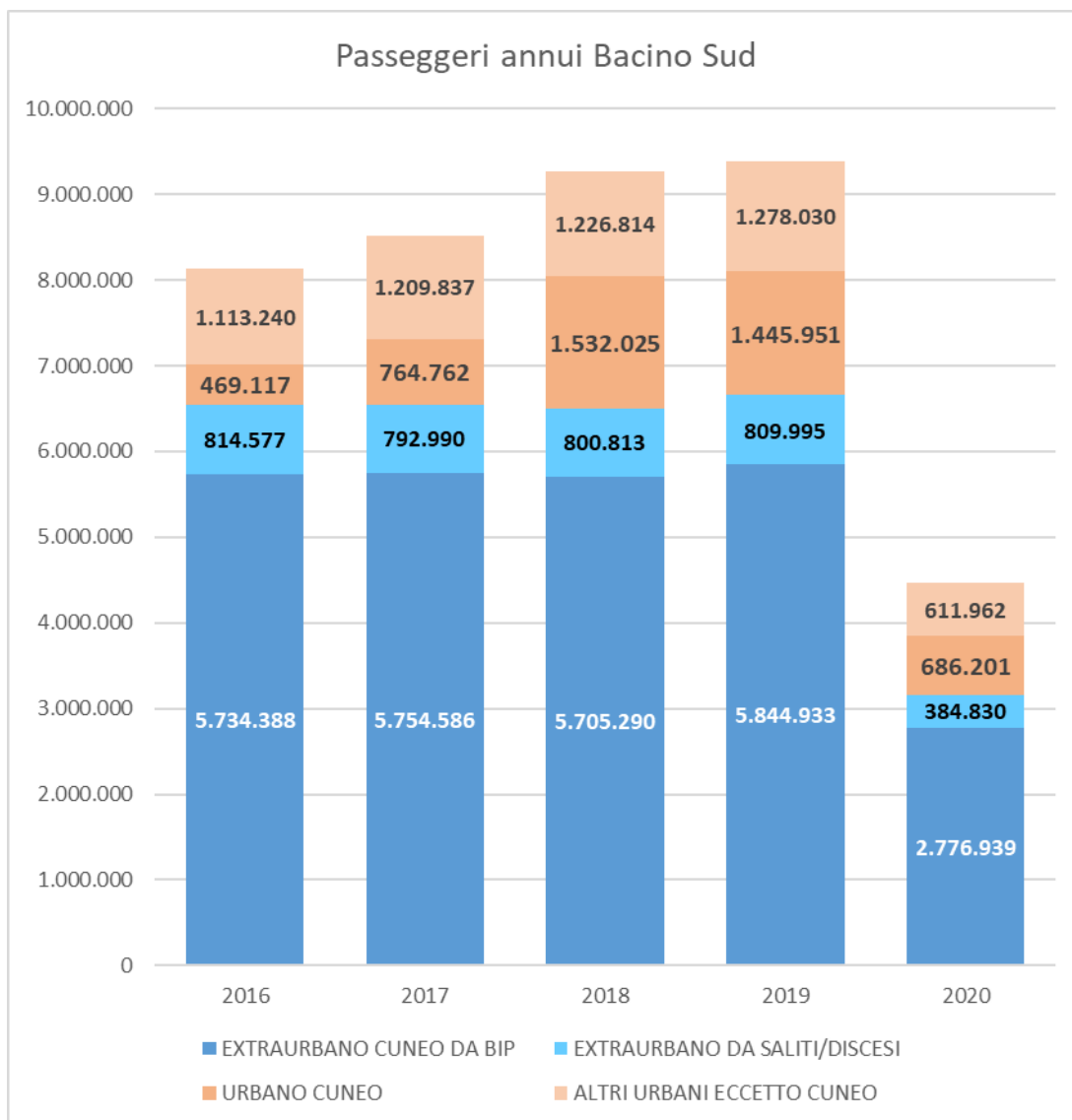


Figura 68 - Passeggeri annui Bacino Sud

Di seguito si espone l'andamento mensile delle validazioni sulle linee gestite nel CCA Grandabus.

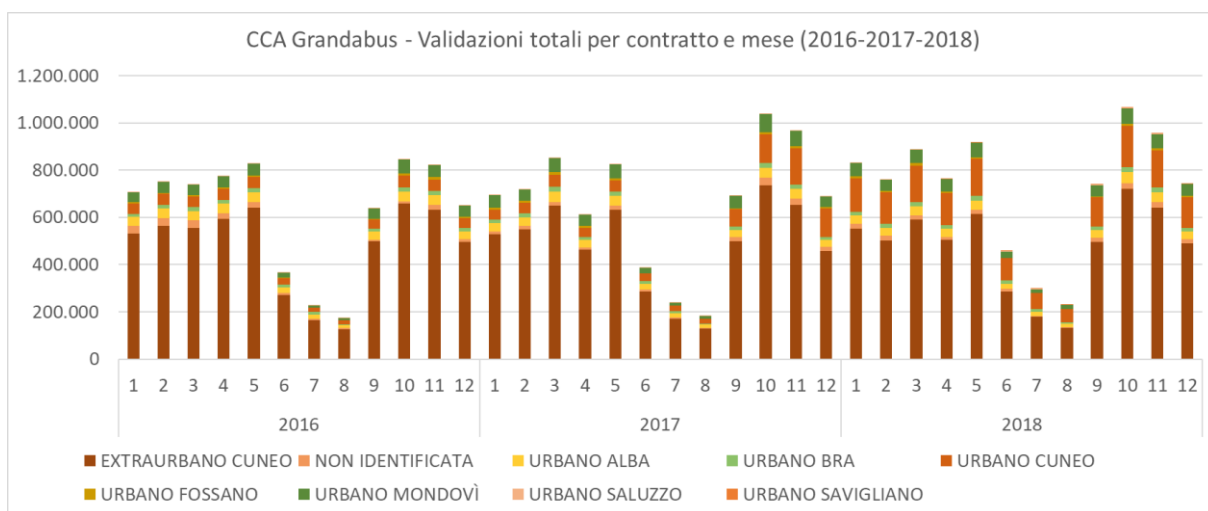


Figura 69 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017-2018

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.

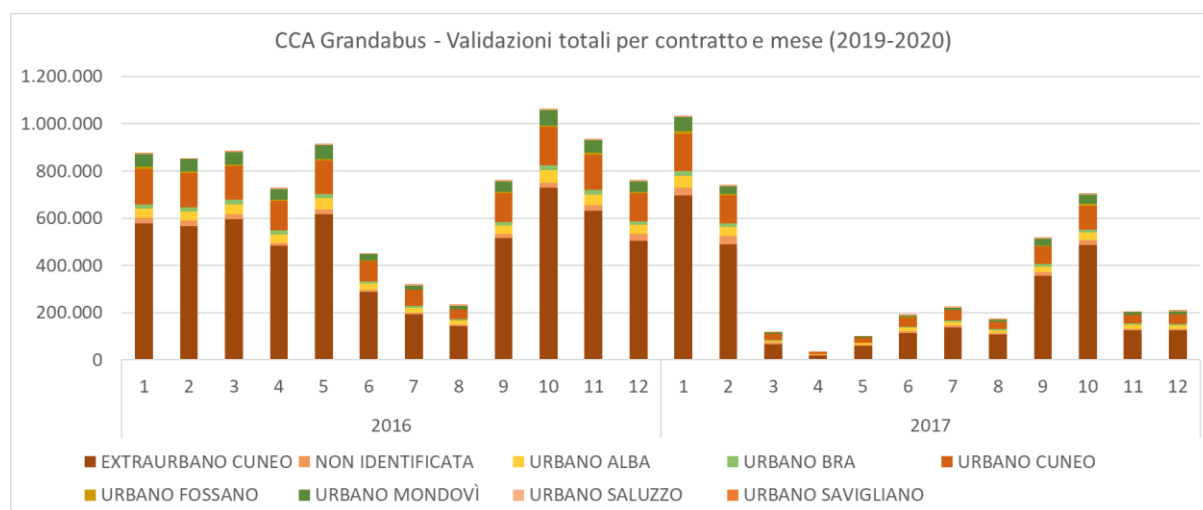


Figura 70 - CCA Grandabus - validazioni 2019-2020

Come si può vedere nella Figura 70, 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.

La Tabella 56 mostra la variazione percentuale della domanda mensile del 2020 rispetto al corrispondente mese del 2019. Si può notare che il picco di diminuzione (oltre l'80%) si è registrato in marzo-aprile-maggio 2020 (lockdown), mentre il periodo estivo ha registrato una contrazione più contenuta. Una nuova contrazione di grande entità (79%) è quella registrata nel mese di novembre, per effetto dell'istituzione della c.d. "zona rossa" in Piemonte e il conseguente maggiore ricorso alla didattica a distanza.

Tabella 56 – CCA Grandabus - variazione % della domanda mensile tra 2019 e 2020

Mesi	Gen 20 / Gen 19	Feb 20 / Feb 19	Mar 20 / Mar 19	Apr 20 / Apr 19	Mag 20 / Mag 19	Giu 20 / Giu 19	Lug 20 / Lug 19	Ago 20 / Ago 19	Set 20 / Set 19	Ott 20 / Ott 19	Nov 20 / Nov 19	Dic 20 / Dic 19
Var %	29,0%	-4,9%	-86,7%	-95,0%	-89,0%	-56,2%	-21,9%	-20,3%	-29,4%	-33,4%	-78,6%	-71,6%

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 57 – Passeggeri annui sui servizi automobilistici del Bacino Sud-Est

	2019		
	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre o da BIP)			
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 24/05/2021

10.1. Ferrovie

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 Regionali - Ferrovie	11/12/2016	11/12/2022			mediante gara
	BLS AG	Appendice contrattuale DD 379/2020 Regionali - Ferrovie	11/12/2016	11/12/2022			c.s.
79	GTT	FERROVIARIO SFM LINEE 1 E A Ferrovie	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
206	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO METROPOLITANO E REGIONALE 2017-2020 Regionali - Ferrovie	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 Regionali - Ferrovie	01/01/2020	30/06/2020	30/06/2021	DD 371/2020 fino al 31/12/2020 DD 811/2020 fino al 30/06/2021 provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto

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 METROPOLITANO Metropolitane - Ferrovie	AMBITO 2021-2035	01/01/2021	31/12/2035		affidamento diretto

10.2. Bacino metropolitano

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	31/12/2021	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	31/01/2022	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	mediante gara
13689	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO CITTA METROPOLITANA DI TORINO Extraurbano	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	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	mediante gara

Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
8875	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI IVREA	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	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	mediante gara
902	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI PINEROLO	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	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	mediante gara
7447	EXTRA.TO	SERVIZIO URBANO COMUNE DI CARMAGNOLA	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	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	mediante gara

10.3. Bacino Sud-Est

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	affidamento diretto
	CIT CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO NOVI LIGURE	01/01/2002	31/12/2017	31/07/2022	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	affidamento diretto
10509	COAS CONSORZIO ASTIGIANO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ASTI	22/05/2010	21/05/2016	31/07/2022	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	mediante gara

2625	SOCIETÀ CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO ALESSANDRIA (SCAT) - DD397/2016 - DD 401/2017	13/09/2010	12/09/2016	31/07/2022	DD 397/2016 Periodo di ultrattività ex art. 4.2 contratto di servizio al 31/05/2017	mediante gara
						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	

10.4. Bacino Nord-Est

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 TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	AZIENDA SERVIZIO URBANO ED EXTRAURBANO PROVINCIA DI BIELLA	01/01/2016	31/12/2016	31/01/2022	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	affidamento diretto (**)
181	ATAP TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	AZIENDA SERVIZIO URBANO COMUNE DI VERCELLI	01/01/2017	31/12/2017	31/01/2022	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	affidamento diretto (**)
	ATAP TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	AZIENDA SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI (ATAP)	01/12/2015	09/06/2016	31/01/2022	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 DD 675 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022	affidamento diretto (**)

	BARANZELLI NATUR		SERVIZIO EXTRAURBANO PROV DI VERCELLI - FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 268/2016 - DD 445/2017)	01/12/2015	09/06/2016	31/01/2022	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	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	31/01/2022	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	affidamento diretto (**)
229	NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	LAGO	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	31/01/2022	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	mediante gara (*)– proroga con imposizione atto d'obbligo

							DD 674 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/01/2022	
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	31/07/2022	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	affidamento diretto (*)
AUTOSERVIZI COMAZZI		SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA		01/01/2001	31/05/2016	31/01/2022	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	affidamento diretto (*)
SAF AUTOSERVIZI FONTANETO	SOCIETA	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA (SAF)		01/12/2016	31/05/2016	31/01/2022	DD 682 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12951/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 676 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022	affidamento diretto (*)
VCO TRASPORTI		SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA		01/01/2001	31/05/2016	31/01/2022	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	affidamento diretto (*)

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 AGGIUNTIVO	CON	ATTO	Affidamento diretto
						Ex art. 4 c. 4 Reg. CE 1370/2007			
						DD 313 DEL 27/05/2019			

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

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

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

Indice delle tabelle	
Tabella 1 – quadro delle risorse TPL	12
Tabella 2 - Dotazione ottimale	44
Tabella 3 - elenco delle consultazioni	83
Tabella 4 - investimenti bus	93
Tabella 5 - investimenti Bip	94
Tabella 6 - ripartizione storica delle risorse tra i Bacini	99
Tabella 7 - Riepilogo dei servizi effettuati	141
Tabella 8 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitan	167
Tabella 9 - Elenco provvedimenti Bacino Sud	168
Tabella 10 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est	170
Tabella 11 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est	173
Tabella 12 - Risorse assegnate 2016-2020	175
Tabella 13 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza	178
Tabella 14 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2020	204
Tabella 15 - Velocità commerciale media della rete urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2018	204
Tabella 16 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2019	205
Tabella 17 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2020	205
Tabella 18 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio	225
Tabella 19 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019	227
Tabella 20 - Vendite Biglietto Integrato	237
Tabella 21 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 al 2020	241
Tabella 22 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2020	242
Tabella 23 – rendicontazione Bonus 2018	243
Tabella 24 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus	243
Tabella 25 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus	243
Tabella 26 - quadro risorse per mancati ricavi da emergenza Covid-19	246
Tabella 27 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata	328
Tabella 28 – Quota modale per Provincia	328
Tabella 29 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni)	329
Tabella 30 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)	329
Tabella 31 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)	329
Tabella 32 – Dati di produzione relativi all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)	330
Tabella 33 - Passeggeri trasportati	330

Tabella 34 - Compensazioni	331
Tabella 35 - Compensazioni al netto infrastruttura.....	332
Tabella 36 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura	333
Tabella 37 - Ricavi da traffico	333
Tabella 38 - Rapporto Ricavi/Costi	334
Tabella 39 - Servizi in area a domanda debole inseriti nella Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL	335
Tabella 40 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est.....	336
Tabella 41 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est.....	337
Tabella 42 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud.....	338
Tabella 43 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitano.....	339
Tabella 44 - Dati da Osservatorio MIT – Ferrovie	342
Tabella 45 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari) ...	343
Tabella 46 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)	344
Tabella 47 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri	345
Tabella 48 - Campione e Popolazione.....	346
Tabella 49 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici.....	349
Tabella 50 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici.....	349
Tabella 51 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano	357
Tabella 52 – Frequentazioni Night Buster.....	358
Tabella 53 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Biella e Vercelli	360
Tabella 54 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Novara e VCO	360
Tabella 55 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo	361
Tabella 56 – CCA Grandabus - variazione % della domanda mensile tra 2019 e 2020	363
Tabella 57 – Passeggeri annui sui servizi automobilistici del Bacino Sud-Est.....	364

Indice delle figure

Figura 1 - Esiti rilevazione smart working	51
Figura 2 – calendario della procedura di affidamento SFM.....	83
Figura 3 - evoluzione dei ricavi annui SFM.....	86
Figura 4 – SFM 2020.....	87
Figura 5 - Orario R Saluzzo-Savigliano	104
Figura 6 - Asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano) Schema del servizio attuale (in rosso i servizi regionali diretti (RV e RE), In verde i servizi regionali, in blu i servizi suburbani/metropolitani)	105
Figura 7 - Mappa delle linee sospese	107
Figura 8 – analisi qualitative dell’offerta GTT	109
Figura 9 - Studio di riordino del Bacino di Asti	112
Figura 10 fasi emergenziali Covid-19	128
Figura 11 - Treni giorno programmati per categoria (giorno feriale dal lunedì al venerdì) ...	129
Figura 12 - Treni giorno programmati – dettaglio linee.....	130
Figura 13 Produzione giornaliera effettuata nelle diverse fasi (9 marzo – 10 ottobre).....	131
Figura 14 - Produzione in treni*km anni 2018-2020.....	132
Figura 15 Stazioni con biglietteria operativa e turni (2019)	133
Figura 16 Stima dei turni di biglietteria non effettuati per emergenza Covid-19 (in grigio sono evidenziate le biglietterie riaperte dal 18 maggio)	134
Figura 17 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT	185
Figura 18 - Brochure BLS.....	186
Figura 19 - Sistema TIS Train Information System	200
Figura 20 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2020	202
Figura 21 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze.....	203
Figura 22 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili	206
Figura 23 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi.....	207
Figura 24 - Esempio di eventi di dicembre 2020	208
Figura 25 - Esempio di tabella Archi dell’anno 2020	209
Figura 26 - Esempio di tabella Archi dell’anno 2019.....	209
Figura 27 - Esempio di pivot di maggio 2020 delle linee TRAM.....	210
Figura 28 - percorrenza ottobre 2020 linea 4 dichiarata da GTT.....	210
Figura 29 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di dicembre 2020.....	211
Figura 30 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2020 ...	211
Figura 31 - esempio orario grafico linea	212
Figura 32 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigizzo.....	215
Figura 33 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d’Orta.	215
Figura 34 – Applicativo web Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte	217

Figura 35 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL).....	218
Figura 36 - Autobus MIV + 20% in Piemonte.....	223
Figura 37 - Autobus MIV + 20% per azienda.....	224
Figura 38 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio).....	224
Figura 39 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino.....	225
Figura 40 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio.....	226
Figura 41 – Autobus contribuiti per azienda.....	228
Figura 42 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia.....	229
Figura 43 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2020.....	230
Figura 44 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018.....	231
Figura 45 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019.....	231
Figura 46-- Flotta MIV per classe Euro nel 2020.....	231
Figura 47 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 e 2019.....	232
Figura 48 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 e 2019.....	233
Figura 49 – Piano generale progetto nuova imbarcazione.....	234
Figura 50 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano.....	236
Figura 51 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2016.....	237
Figura 52 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2017-2020 (+ gen-mar 2021).....	238
Figura 53 - Home Page del sito SFM.....	247
Figura 54 - Home Page del sito SFR.....	247
Figura 55 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica del 2017.....	248
Figura 56 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte.....	348
Figura 57 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....	350
Figura 58 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....	350
Figura 59 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....	351
Figura 60 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni).....	352
Figura 61 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale.....	354
Figura 62 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio.....	355
Figura 63 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale.....	355
Figura 64 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio.....	356
Figura 65 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM).....	356
Figura 66 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese.....	358

Figura 67 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar).....359

Figura 68 - Passeggeri annui Bacino Sud.....362

Figura 69 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017-2018362

Figura 70 - CCA Grandabus - validazioni 2019-2020363