



Allegato A

STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI AL 31 AGOSTO 2020

Novembre 2020

Indice

1. CONSIDERAZIONI GENERALI	4
2. L'AGENZIA	6
2.1. Quadro normativo nazionale e regionale	6
2.1.1. Quadro normativo emergenza COVID-19 e Azioni dell'AMP.	19
2.2. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte	22
2.3. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	34
2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)	40
3. PIANI E PROGETTI	41
3.1. Affidamento dei servizi – sistema di qualificazione	41
3.1.1. Servizio Ferroviario Metropolitano	41
3.1.2. Servizio Ferroviario Regionale	49
3.1.3. Servizi di navigazione sul lago d'Orta	50
3.1.4. Affidamento Servizi di TPL	51
3.1.4.1. Bacino Metropolitano di Torino	51
3.1.4.2. Bacino Sud	52
3.1.4.3. Bacino Sud-Est	55
3.1.4.4. Bacino Nord-Est	56
3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico	57
3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021	57
3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari	62
3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano	66
3.2.3.1. Linee di metropolitana	69
3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est	70
3.2.5. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est	70
3.2.6. Sistemi di intermodalità	71
3.2.7. Cooperazione internazionale	72
4. SERVIZI E CONTRATTI	73
4.1. La gestione dei contratti ferroviari	73
4.1.1. Contratto di Servizio con Trenitalia	74
4.1.1.1. Monitoraggio del servizio ferroviario ed applicazione del sistema sanzionatorio	77
4.1.1.2. Erogazione del bonus 2018 per i cittadini del chierese	77
4.1.1.3. Erogazione del bonus 2018 per gli utenti con destinazione lontana dall'area metropolitana torinese	78
4.1.1.4. Carta della qualità dei servizi ferroviari	79
4.1.1.5. Progetto "treni mare 2020"	79
4.1.2. Contratto di Servizio con GTT	80
4.1.2.1. Monitoraggio del servizio ferroviario e sistema delle sanzioni	81
4.1.2.2. Variazione di calcolo del BONUS contrattuale	81
4.1.2.3. Carta della mobilità 2020 dei servizi ferroviari	82
4.1.2.4. Funzionamento degli impianti sollevatori delle stazioni a servizio dell'utenza	82
4.1.2.5. Funzioni essenziali a RFI per la redazione del PIR	83

4.1.2.6.	Gestione unitaria con l'infrastruttura ferroviaria nazionale delle ferrovie in concessione regionale Canavesana e Torino – Ceres	83
4.1.2.7.	Trasferimento dei rotabili TTR di proprietà della Regione Piemonte a Trenitalia	84
4.1.3.	Contratto di Servizio con BLS AG	84
4.2.	Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi	85
4.2.1.	Bacino Metropolitano di Torino	87
4.2.2.	Bacino Sud	88
4.2.3.	Bacino Sud-Est	89
4.2.4.	Bacino Nord-Est	90
4.3.	Navigazione	91
4.4.	Accordi di programma	91
4.4.1.	Bacino Metropolitano di Torino	91
4.4.2.	Bacino Sud	91
4.4.3.	Bacino Sud-est	93
4.4.4.	Bacino Nord-est	93
4.5.	Servizi in regime di concorrenza	94
5.	MONITORAGGIO DEI SERVIZI	99
5.1.	Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL	99
5.2.	Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale	99
5.3.	Osservatorio nazionale TPL	100
5.4.	Carte della qualità	100
5.4.1.	Carta della qualità dei servizi ferroviari	100
5.4.2.	Progettualità delle Associazioni dei Consumatori	102
5.4.2.1.	Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5 ^a comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.	102
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.	103
5.5.	Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto	104
5.5.1.1.	Indagini IMQ	104
5.5.1.2.	Piattaforma Big Data TIM	104
5.5.1.3.	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonica mobile	105
5.5.1.4.	Valutazioni celle telefoniche e altre su riduzione flussi mobilità effettuate durante la fase 1	106
5.5.1.5.	Altre iniziative:	108
5.6.	Monitoraggio dei servizi ferroviari	109
5.6.1.	Monitoraggio della qualità erogata	109
5.6.2.	Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia	111
5.6.3.	Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT	113
5.6.4.	Monitoraggio dei servizi BLS	114
5.6.5.	Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni ferroviarie gestite da R.F.I. S.p.A.	114
5.7.	Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino	115
5.7.1.	Monitoraggio velocità Commerciale	116
5.7.2.	Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino	120
5.8.	Monitoraggio del servizio extraurbano	125
5.8.1.	OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)	127

5.9. Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale.	129
5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL.	129
5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL	131
5.9.3. Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità	133
5.9.4. CSR-BIP e cruscotti BIPEX	133
5.9.5. Cabina di regia dell'infomobilità regionale	134
5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019	134
5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)	135
5.10.2. Ripartizione delle risorse	138
5.10.3. Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte	142
5.10.4. Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta	145
6. IL SISTEMA TARIFFARIO E LA COMUNICAZIONE AI CITTADINI	146
6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata	146
6.2. Biglietto integrato metropolitano	146
6.2.1. Caratteristiche	146
6.2.2. Rendicontazione delle vendite	147
6.2.3. Passaggio al supporto elettronico	149
6.3. Sperimentazioni tariffarie regionali	150
6.3.1. Progetto BIPforMaaS	150
6.4. Rimborso degli abbonamenti non utilizzati a causa dell'emergenza sanitaria provocata dall'epidemia da covid19	151
6.4.1. Contratti di servizio ferroviario con GTT e Trenitalia	151
6.4.2. Contratto di servizio ferroviario con BLS	152
6.5. Disposizioni a sostegno dei mancati ricavi tariffari per l'emergenza COVID-19	152
6.6. La comunicazione del trasporto pubblico	153
7. APPENDICE: IL QUADRO DELLE CONDIZIONI ESTERNE SU TERRITORIO E MOBILITÀ	158
7.1.1. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT	158
8. APPENDICE - CONTRATTI DI COMPETENZA DELL'AMP	167
8.1. Ferrovie	167
8.2. Bacino metropolitano	168
8.3. Bacino Sud-Est	170
8.4. Bacino Nord-Est	171
8.5. Bacino Sud	173

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

Il documento illustra le attività condotte da AMP nel periodo gennaio – 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'Agenda 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'Agenda 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'Agenda 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 sarà quindi ridotto dal 2019.

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

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

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

I provvedimenti con impatto nel 2020

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)"

Oltre ai citati provvedimenti in materia di affidamento va ricordata l'approvazione del PTS 2019-2021 che è avvenuta con DGR 7-1782 del 31-7-2020; la delibera di approvazione del Piano descrive il quadro normativo conseguente alla pandemia ed approva il PTS; si ricorda che con riferimento alle procedure di affidamento si ha la seguente indicazione: "Con riferimento al comma 2 lettera d) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, 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."

2.1.1. Quadro normativo emergenza COVID-19 e Azioni dell'AMP.

Come descritto 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.

A partire da tale data si sono susseguiti una serie di provvedimenti normativi volti a contenere il propagarsi dell'epidemia. Tali provvedimenti hanno avuto dei riflessi evidenti sull'operatività dei servizi di trasporto pubblico locale.

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 un apposito documento.

AZIONI DELL'AGENZIA DELLA MOBILITA' PIEMONTESE

A partire dalla prima ordinanza del Ministero della Salute del 23 febbraio, in cui si prevedeva la sospensione delle attività educative di ogni ordine e grado, l'Agenzia ha provveduto ad attivare una serie di iniziative per garantire, nell'ambito del trasporto pubblico regionale, il contenimento della diffusione del virus. In particolare sono state messe in campo specifiche richieste rivolte alle Aziende e agli Enti coinvolti nella gestione del trasporto pubblico di seguito riassunte:

- dal 24 feb 2020 (prot. nn. 1823, 2044, 2125, 2226, 2432, 2516, 2552): adeguamento servizi e monitoraggio servizi attivi;
- 04 mar 2020 (prot. n. 2162): richiesta provvedimenti adottati per disinfezione veicoli;
- 12 mar 2020 (prot.n. 2588): ulteriori rimodulazioni servizio;
- dal 13 mar 2020 (es. prot. n.2689, differenti per ogni Azienda): autorizzazione temporanee rimodulazioni dei servizi in funzione dell'evoluzione dell'epidemia, delle disposizioni normative e delle relative ripercussioni sull'Utenza e l'organizzazione aziendale;
- 14 mar 2020 (prot. n.2700): ulteriori indicazioni alle Aziende sui provvedimenti da adottare;
- dal 16 mar 2020 (es. prot. n.2715): richieste/approvazioni ulteriori rimodulazioni dei servizi in funzione delle esigenze via via emerse e delle singole necessità territoriali e/o aziendali.
- Dal 26 mar 2020 (prot. n. 2968): richiesta provvedimenti adottati sui Servizi nelle aree a domanda debole per le quali è in vigore un accordo di programma con l'Agenzia e/o con le rispettive Province;
- Dal 26 marzo 2020 (prot. 3012): richiesta alle Aziende di TPL dei dati di frequentazione dei servizi;
- In data 11 aprile 2020 (prot. 3369 3 3370): è stata comunicata alle Aziende e agli Enti Locali la proroga delle disposizioni già in vigore fino al 3 maggio
- In data 13 aprile 2020 (prot. 3373 e 3374): è stata comunicata alle Aziende e agli Enti Locali la raccomandazione contenuta nella DGR 43/2020, in merito all'uso delle mascherine per l'accesso dei passeggeri ai mezzi di trasporto pubblico locale.
- In data 14 aprile 2020 (prot. 3385) l'Agenzia ha posto un'istanza al SE.RE.M.I. per verificare l'opportunità di praticare la disinfezione delle superfici degli autobus impiegando Ozono Stabilizzato in fase acquosa, noto anche come SAO, privo di sostanze tossiche.
- In data 30 aprile 2020 (prot. 3688 e 3690) l'agenzia ha informato le aziende di trasporto pubblico locale e gli Enti delle variazioni introdotte dal DMPC del 26 aprile e ha condiviso un volantino tipo con le principali misure da adottare nell'utilizzo dei mezzi pubblici utilizzabile e personalizzabile dalle aziende al fine di fornire le informazioni atte al contenimento della diffusione del corona virus nella cosiddetta Fase 2.
- In data 19 maggio 2020 (prot. 4091) l'agenzia ha diramato una nota informativa con le nuove disposizioni normative definite con il DPM del 17 maggio 2020 e del DPGR n. 58 del 18 maggio 2020, inerenti la graduale riapertura delle attività produttive, commerciali, culturali e ricreative. In tale nota ha inoltre fornito istruzioni sul prosieguo della programmazione del tpl, ed in particolare, alla luce della progressiva riapertura delle attività produttive/commerciali/culturali/ricreative consentita dalle norme, anche al fine di offrire un livello di servizio coerente con l'auspicato progressivo ritorno della domanda di mobilità a favore del TPL, si è raccomandata tempestività nel riattivare servizi al momento sospesi, ove ritenuto opportuno e necessario, sino al progressivo ripristino del Programma di Esercizio relativo al periodo non scolastico entro il mese di giugno 2020.
- In data 26 maggio 2020 (prot. N 4311) ha sottolineato alle aziende quanto previsto dall'art. 215 del DL 34/2020, ovvero della necessità di rimborsare gli utenti del TPL in possesso di abbonamenti che non hanno potuto usufruire del servizio, in particolare ha richiesto informazioni su quali saranno le modalità adottate da ciascuna azienda e ha invitato ad adottare comportamenti e comunicazioni uniformi a tutti i cittadini.
- In data 4 giugno 2020 (prot. 4535) l'agenzia ha diffuso un a nota con richiesta di adottare misure il più uniformi possibili per facilitare l'utilizzo dei mezzi da parte dei non vedenti non accompagnati, come permettere l'accesso dalla porta anteriore e sistemazione a sedere alle spalle dell'autista, o la possibilità di prenotazione nelle corse extraurbane.
- In data 2 luglio 2020 (prot. N. 5372) è stata avviata presso le singole aziende una ricognizione sull'avvenuta riattivazione sui servizi di rispettiva competenza del Programma di Esercizio corrispondente al mese di luglio chiedendo di evidenziare le motivazioni di un eventuale programma di esercizio differente, e di fornire informazioni sulla programmazione prevista per il mese di agosto.

- In data 6 luglio 2020 (prot. N. 5469) è stata trasmessa a tutte le aziende e agli Enti interessati la DPGR n. 75 del 3 luglio 2020 con la quale è stato autorizzato l'uso a pieno carico dei treni e dei bus extraurbani.
- In data 10 luglio 2020 (prot. N. 5661) è stata diffusa a tutti gli operatori ed Enti coinvolti nella gestione del TPL regionale una campagna di comunicazione volta a promuovere il servizio e riavvicinare l'utenza all'uso dei mezzi pubblici in sicurezza.
- In data 7 agosto 2020 (prot. 6437) è stato inoltrato alle aziende di TPL il parere dell'avvocatura della Regione Piemonte in merito alle delibere regionali n° 77 e 84 e alla successiva ordinanza del ministero della salute del 1° agosto, secondo il quale l'ordinanza ministeriale è sovraordinata alle DGR e che quindi va applicata a tutto il trasporto pubblico locale compreso il distanziamento di sicurezza interpersonale.
- In data 10 agosto 2020 (prot 6593) è stato inoltrato il DPCM 7/8/2020 che sostituiva e aggiornava il precedente DPCM dell'11/06/2020.
- In data 1 settembre 2020 (prot 7081 e 7082) sono state diffuse alle aziende e agli Enti gestori di servizi di trasporto pubblico le linee guida "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico" approvate in Conferenza Unificata e pubblicate sul sito del MIT, riguardanti sia il trasporto pubblico ordinario sia il trasporto scolastico dedicato. Nella stessa nota si faceva richiesta di valutare le corse in cui il servizio programmato non fosse sufficiente a garantire le condizioni di distanziamento previste dalle linee guida e di segnalare su quali corse gli operatori erano in grado di fornire soluzioni integrative e su quali non potevano essere adeguatamente integrate.
- Il 10 settembre 2020 (prot 7404) si è ribadita la richiesta già inoltrata il 1° di settembre di conoscere le modalità con cui gli operatori intendono intervenire per fornire il servizio di TPL alla riapertura della scuola nel rispetto delle linee guida emanate dal Consiglio dei Ministri, nonché di evidenziare le eventuali criticità nell'erogazione di un servizio adeguato.

AZIONI DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO - FASE EMERGENZIALE PRE LOCKDOWN

(dal 24/02 al 8/03)

Tutte le aziende hanno sospeso 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.

Le aziende si sono adoperate fin dai primi giorni per ottemperare alle disposizioni sulla sanificazione dei mezzi, alle modalità di accesso ai mezzi per la tutela degli utenti e dei dipendenti.

AZIONI DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO - 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"; tali servizi sono stati via via monitorati ed incrementati al nascere di specifiche esigenze di mobilità individuate sui vari territori

AZIONI DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO - 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.

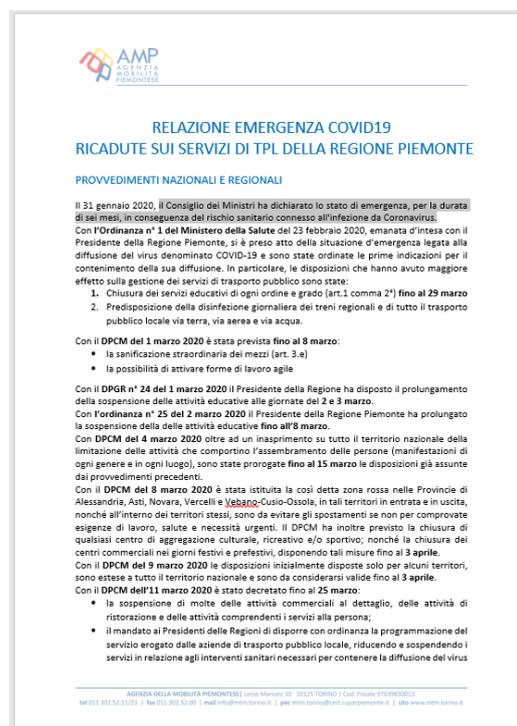
In generale si è assistito ad una graduale integrazione dei programmi di esercizio in vigore, partendo proprio dalle corse così dette “operaie” a servizio dei siti produttivi, seguiti dal ri-potenziamento dei servizi urbani.

Nelle aree più marginali alcune aziende hanno mantenuto il programma minimo adottato nella fase di lockdown.

Tutte le variazioni del servizio sono state monitorate e raccolte in una apposita relazione, oggetto di costante aggiornamento

RELAZIONE EMERGENZA COVID19

RICADUTE SUI SERVIZI DI TPL DELLA REGIONE PIEMONTE



2.2. Affidamento dei servizi di TPL in Regione Piemonte

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

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

- lotto 1 SFM Torino: “bacino metropolitano”, comprendente gli attuali collegamenti:
SFM1 Chieri – Rivarolo; SFM1 Rivarolo – Pont Canadese; SFM2 Pinerolo – Chivasso; SFM3 Torino – Susa – Bardonecchia; SFM4 Torino Stura – Bra; SFM6 Torino Stura – Asti; SFM7 Torino Stura – Fossano; SFMA Torino – Germagnano; SFMA Germagnano – Ceres; SFMB Alba – Cavallermaggiore;
- lotto 2 SFR Piemonte: “bacino centro – nord”, comprendente gli attuali collegamenti:

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

- lotto 3 SFR Piemonte: “bacino centro – sud”, comprendente gli attuali collegamenti:
Torino – Genova; Alessandria – Arquata – Genova; Torino – Alessandria; Alessandria – S. Giuseppe di Cairo – Savona; Alessandria – Voghera; Asti – Acqui Terme; Torino – Cuneo; Fossano – Cuneo – Limone – Ventimiglia; Torino – Savona; Fossano – Ceva – S. Giuseppe di Cairo – Savona;

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

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

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

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

Al fine di rispettare quanto disposto dall'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 circa la necessità di procedere con la notifica all'Unione Europea di quanto assunto dalla Regione Piemonte in materia di mercato dei servizi ferroviari. Con nota prot. Agenzia n. 970 del 24/2/2015 ha chiesto all'Agenzia di procedere alla pubblicazione dei bandi di 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'estrapolazione dai contratti in essere dei servizi ferroviari e l'affidamento ai nuovi gestori dei servizi integrati.

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

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

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

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

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

- durante l'anno 2017 si svilupperà l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, in coerenza con quanto già definito nell'avviso pubblicato ai sensi dell'art. 7 comma 2 del regolamento (CE) 1370/2007 avvenuta sulla GU/S S1 del 02/01/2016;
- durante l'anno 2017 si predisporrà il programma di miglioramento dei servizi regionali veloci riguardato 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

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);

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.

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 ed interregionali prestati da Trenitalia nell'ambito del Contratto di Servizio. E nell'ipotesi in cui il Progetto venisse confermato Trenitalia si riserverebbe di attivare le interlocuzioni con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti al fine di salvaguardare l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico.

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

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

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

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

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 che sarà valutata da una commissione di valutazione secondo i criteri che saranno resi noti nella medesima richiesta di offerta.

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

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

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 c.d. Convenzione 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.

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 del servizio 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.

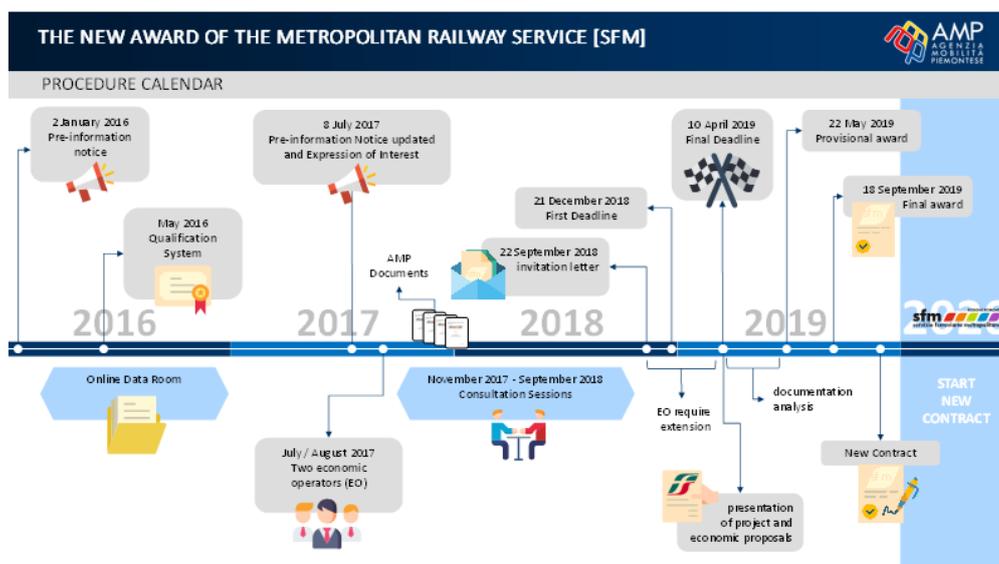


Figura 1 – calendario della procedura di affidamento SFM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Terminate le predette operazioni la commissione si è riunita in seduta pubblica il giorno 22/05/2019 per procedere con la Terza fase prevista dalla lettera d'invito. 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.

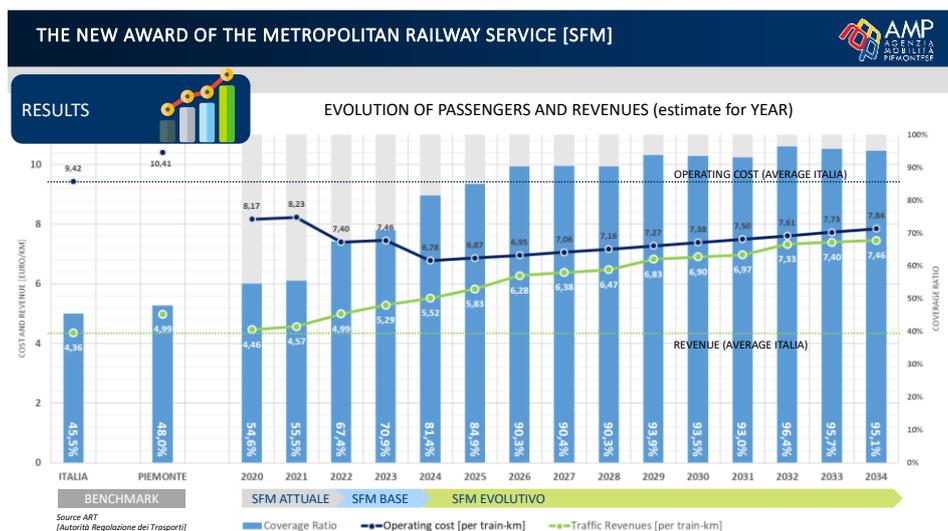


Figura 2 - evoluzione dei ricavi annui SFM

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

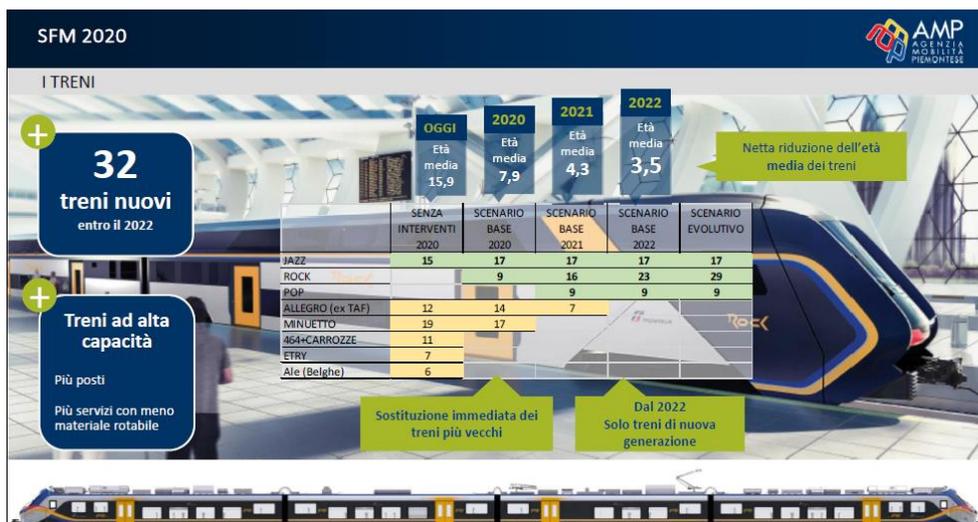


Figura 3 – SFM 2020

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

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

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

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

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

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.

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.

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).

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

3.1.4. Affidamento Servizi di TPL

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

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 Metropolitan di Torino

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

Il Progetto aggiudicatario evidenzia anche una serie di Linee autobus (essenzialmente afferenti al Contratto di TPL Extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino) con potenziale collaborativo del SFM: è già stata 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 iniziato il procedimento che porterà all'approvazione del Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-2022 che dovrà acquisire l'intesa di cui all'art. 4 della L.R. 1/2000 da parte dell'Assemblea dell'Agenzia, terminate le necessarie fasi di consultazione previste dalla normativa regionale, prodromiche all'approvazione definitiva con Delibera della Giunta Regionale. Solo in seguito alla definizione del predetto iter sarà possibile procedere alla pubblicazione degli avvisi di pre-informazione di cui all'art. 7, paragrafo 2 del Regolamento Ce 1370 e all'avvio delle procedure di selezione dei concessionari dei servizi sulla base della predetta normativa europea, delle disposizioni di legge nazionale nonché delle indicazioni fornite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con i propri atti di regolazione.

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

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

Per quanto riguarda l’attività svolta nel 2020, si segnala il provvedimento di proroga per il servizio urbano afferente al territorio del Comune di Alessandria. Con Determinazione n. 354 del 25/06/2020 è stato prorogato l’affidamento ad AMAG Mobilità SPA ai sensi art. 5 par. 5 del Regolamento CE 1370/2007 fino al 30/06/2022.

In occasione della proroga è stato adattato il testo del contratto in via di scadenza con nuovi obblighi di servizio, tra i quali, in particolare gli obblighi che la Regione Piemonte chiede di introdurre con gli indirizzi adottati con la Deliberazione della Giunta Regionale 14 dicembre 2018, n. 32 -8086 avente ad oggetto “Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2019-2021, ai sensi dell’art. 4 della l.r. 1/2000 s.m.i., e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l’anno 2019.

Sono stati pertanto introdotti i seguenti nuovi obblighi di servizio:

1. obbligo di aderire all’evoluzione del sistema tariffario regionale anche in relazione all’introduzione di tariffe cd “pay-per-use” o servizi “MaaS”;
2. oltre al già previsto obbligo dei partecipanti all’adeguamento al sistema di Bigliettazione elettronica BIP, obbligo di presentazione di un piano anti-elusione nel rispetto delle norme in materia e in particolare dell’obliterazione obbligatoria in salita e quella in discesa, dove prevista;
3. obbligo di adesione al consorzio di vendita, costituito da tutte le aziende esercenti il TPL per la vendita e gestione dei titoli “regionali” (validi su tutto il territorio regionale come il Credito Trasporti, la tariffa “pay-per-use” o i servizi “MaaS”);
4. obblighi di cui all’art.18 l.r. n. 1/2000 e ss.mm.ii. nonché obblighi a fornire informazioni aggiuntive, od un maggiore dettaglio delle informazioni già trasmesse;

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

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

Le attività esposte nei paragrafi precedenti sono previste nel PEG 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 RIPARTIZIONE DEGLI INTROITI DELLA TARIFFA PAY-PER-USE*;
- l'ex Allegato 1 assume la veste di documento autonomo dal titolo *OSSERVAZIONI E PROPOSTE SULLA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI TPL DI BACINO NEL TRIENNIO 2019-2021*;
- sono stati inseriti o aggiornati alcuni dati sulle produzioni di servizio in base a nuove informazioni nel frattempo rese disponibili.

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

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

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

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

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



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

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 Metropolitan [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 soppresse 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 FERIALI LUNEDI-VENERDI																					
km	generazione	R	R	R	R	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97		
km	numero treno/linea bus	20141	20143	20145	20147	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97		
km	periodicità	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS		
km	note																				
0	Saluzzo	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				
14	Saluzzo	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	97	R	R	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
km	numero treno/linea bus	20140	97	20142	20144	20146	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
km	periodicità	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS	FERS
km	note																		
0	Saluzzo	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
14	Saluzzo	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

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

Figura 4 - Orario R Saluzzo-Savigliano

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

sfm4: inserimento a sistema della fermata di Pocapaglia

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

sfm4, sfm7 e sfmB: modifiche al servizio festivo

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

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

Studi specifici su SFM e SFR

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

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

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

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

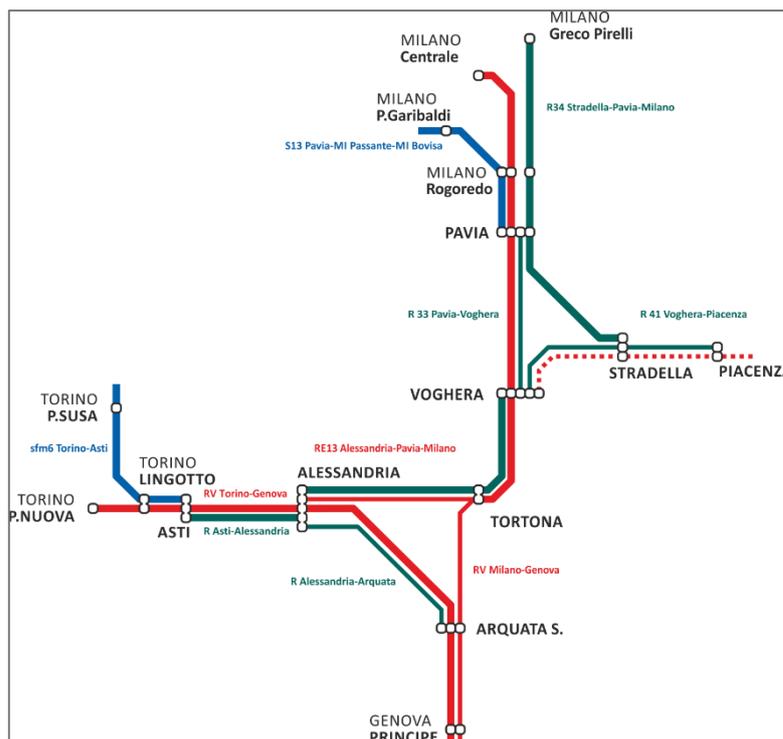


Figura 5 - Asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano) Schema del servizio attuale (in rosso i servizi regionali diretti (RV e RE), In verde i servizi regionali, in blu i servizi suburbani/metropolitani)

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

Linee ferroviarie sospese

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

- Alessandria-Castagnole-(Alba) [2012]
- Alessandria-Ovada [2012]
- Asti-Casale-Mortara [2010-2012]
- Asti-Castagnole-Alba [2010-2012]
- Asti-Chivasso [2011-2012]
- Casale-Vercelli [2012]
- Ceva-Ormea [2012]
- Cuneo-Mondovì [2012]
- Cuneo-Saluzzo [2012]

- Novara-Varallo [2013]
- Novi-Tortona [2012]
- Pinerolo-Torre Pellice [2012]
- Santhià-Arona [2012]

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

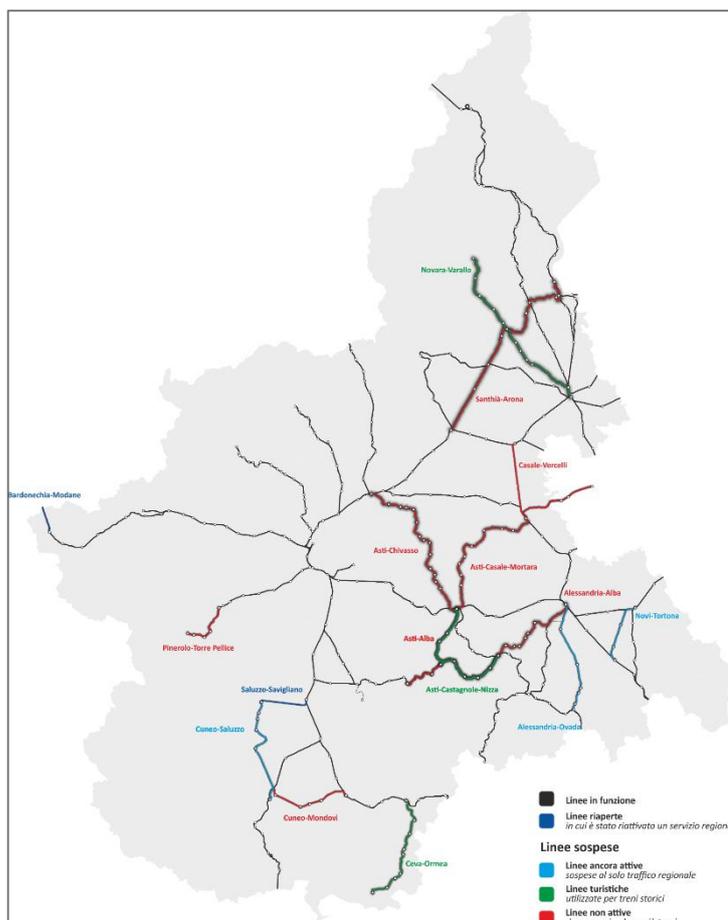


Figura 6 - Mappa delle linee sospese

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

La documentazione è disponibile per tutti sul sito AMP al seguente indirizzo <http://mtm.torino.it/it/piani-progetti/progetti-a-scala-regionale/studi-su-linee-ferroviarie-sospese/introduzione>

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.

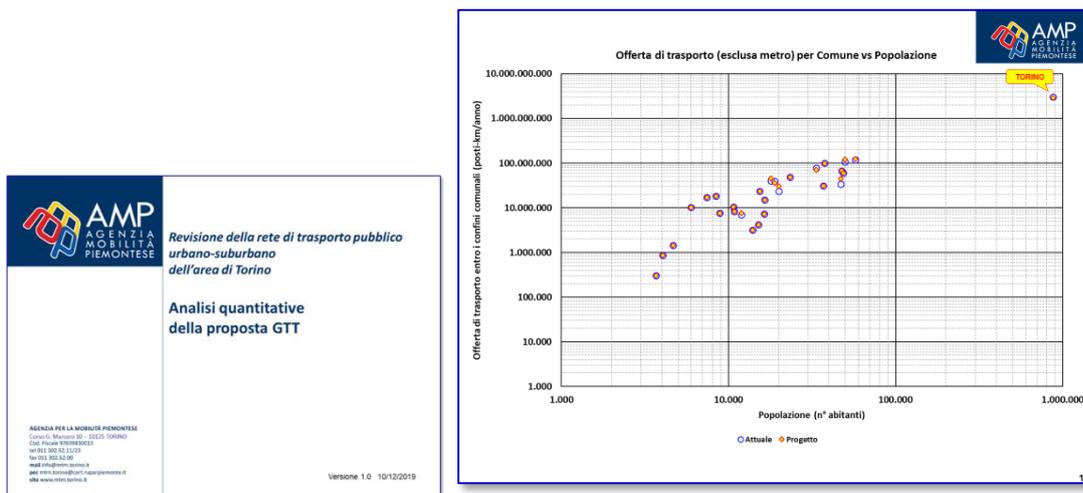
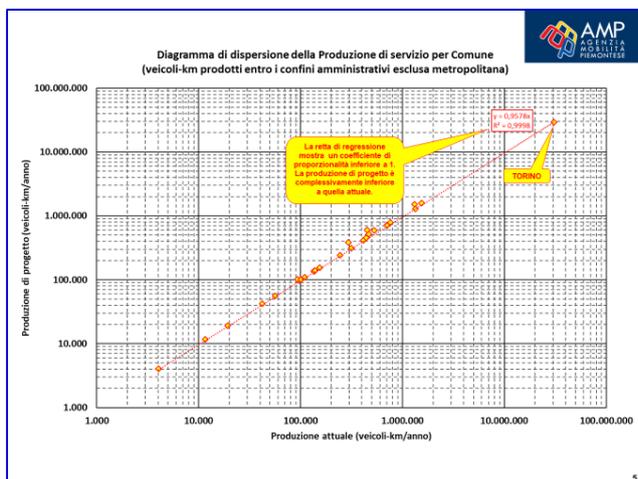


Figura 7 – analisi qualitative dell’offerta GTT



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

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

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

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

Presentazione "BUS-SFM XL"



3.2.3.1. 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	costo totale (€)	Opere Civili e impianti non di sistema	costo totale (€)
Stazioni (n° 11)	428.247.533	Stazioni (n° 25)	504.708.048
Gallerie di linea	265.882.894	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	39.020.098	Manufatti di linea	56.986.528
Parcheggi di interscambio (n° 1)	3.130.825	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	31.608.785	Opere di presidio e monitoraggio	39.505.218
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	282.158	Opere a verde e alberate	352.028
Mitigazione ambientale	614.386	Mitigazione ambientale	786.415
Totale Opere Civili e impianti non di sistema	891.531.286	Totale Opere Civili e impianti non di sistema	1.094.977.124
Sistema	costo totale (€)	Sistema	costo totale
Armamento in linea (km 20)	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 26,5)	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)	84.960.000	Telecomunicazioni (apparecchi di terra e PCC)	84.960.000
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 Banchina (n. 11 stazioni)	26.268.000	Porte di Banchina (n. 15 stazioni)	35.820.000
Totale	475.818.000	Totale	536.545.000
Oneri di sicurezza	costo totale (€)	Oneri di sicurezza	costo totale
	96.200.349		112.632.627
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.

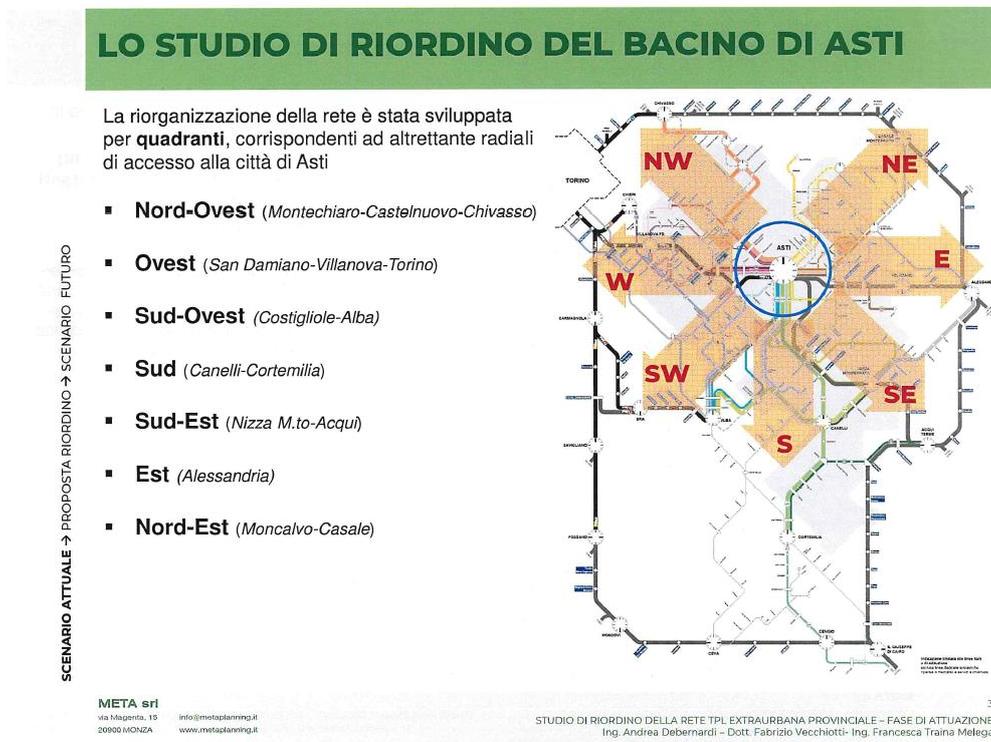


Figura 8 - Studio di riordino del Bacino di Asti

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 del Servizi favorendone un’elevata integrazione (anche tariffaria) sia nel quadrante nord-est che in quello sud-ovest del Bacino.

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

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

È stato svolto un lavoro di analisi della domanda e dell’offerta del trasporto pubblico locale nella provincia del Verbano Cusio Ossola, con particolare attenzione alle valli ossolane. Tale analisi sarà la base per la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale della provincia

3.2.6. 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 5093 spostamenti con biciclette pieghevoli, 2811 spostamenti con biciclette elettriche, 1779 spostamenti con biciclette tradizionali per un totale di 823 ciclisti monitorati ed intervistati



- Partecipazione ai **tavoli di coordinamento** a livello metropolitano per lo sviluppo di azioni di mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla ciclabilità e alla micromobilità.
- è proseguito nel primo semestre 2019 il coordinamento a livello piemontese del "progetto Espertover 65", che prevede la formazione e l'informazione di gruppi di anziani sui temi della mobilità sostenibile e sulla sicurezza stradale. È inoltre proseguita la partecipazione al tavolo di coordinamento nazionale sulle stesse tematiche.

Nel secondo semestre si è conclusa l'attività di promozione dell'uso combinato bici – tpl legate all'azione "una bici in tasca", acquisendo un quadro generale delle opportunità e dei bisogni legati a questa combinazione particolare di spostamento.

L'Agenzia coordina e partecipa attivamente al tavolo sulla micromobilità per l'area metropolitana di Torino focalizzando la propria attività sulla diffusione e l'omogeneizzazione dei servizi in sharing nei comuni della prima cintura di Torino.

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 2019 sono state condotte le indagini sulle modalità di spostamento e sulla propensione alla pratica del carpooling della popolazione dei territori coinvolti nel progetto, dei turisti della Reggia di Venaria Reale.
- **TVA** è un progetto transfrontaliero INTERREG Italia-Svizzera che ha l’obiettivo di consolidare il servizio ferroviario sulla linea Domodossola – Iselle –Briga e di migliorare la mobilità transfrontaliera su tale linea proponendo soluzioni di mobilità pubblica ecosostenibili, integrate ed efficienti. Nel corso del 2019 è stata avviata l’analisi della domanda di mobilità delle valli dell’Ossola. Saranno predisposti materiali di comunicazione sulle possibilità di mobilità nel territorio dell’Ossola. Saranno predisposte delle 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. Operativamente l’Agenzia ha avviato i lavori propedeutici alla realizzazione di un’indagine della mobilità sui territori di progetto italiani (zonizzazione, definizione e dimensionamento del campione, temi da indagare, predisposizione capitolato per l’affidamento delle interviste). Nel mese di novembre riprenderà l’indagine sulla domanda di mobilità delle Valli di Lanzo, del canavese e dell’eporediese, con un’attenzione particolare alle ripercussioni generate dall’attuale pandemia e 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. Operativamente l’Agenzia, ad oggi ha avviato i lavori propedeutici alla realizzazione di un’indagine della mobilità sui territori di progetto italiani (zonizzazione, definizione e dimensionamento del campione, temi da indagare, predisposizione capitolato per l’affidamento delle interviste). Nel mese di novembre riprenderà l’indagine sulla domanda di mobilità delle valli del pinerolese e della Val di Susa, con un’attenzione particolare alle ripercussioni generate dall’attuale pandemia e 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 26 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 0

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 www.sfm.torino.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 sarà 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. 6.4.1).

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 perverranno entro il mese di settembre.

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.

Quindi 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 regolerà direttamente le compensazioni contrattuali ed aggiuntive nell'ambito della gestione del Contratto di Servizio con Autoservizi Comazzi.

Successivamente, premesso che l'Agenzia non ha partita IVA, l'Agenzia regolerà il rimborso della spesa a carico di BLS a storno della rata di saldo 2020 che sarà emessa a seguito della prima riunione di

Comitato Tecnico di gestione del Contratto di Servizio CIG 674581242A, acquisiti i dati di consuntivo 2020.

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 da sottoscrivere entro il 2020 prevedrà 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.

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

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

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

Per tutti i Territori i cui servizi non sono ancora stati conferiti all'Agenzia, al 31 dicembre 2019 il Comune di Casale ed il Comune di Asti occorrerà procedere alla definizione di un testo condiviso di convenzione.

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

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

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

nel quadro finanziario dato dalle previsioni del Programma Triennale dei Servizi Regionale, secondo gli indirizzi forniti dalla Regione Piemonte e dall'Assemblea e mediante la predisposizione di opportuni e specifici Progetti di Riorganizzazione dei Servizi di Trasporto Pubblico nei vari ambiti di competenza.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si tiene in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, delle indicazioni di sistema tra le quali si ricordano, in particolare:

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

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

Nello specifico, il periodo gennaio – agosto 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.

4.2.1. Bacino Metropolitano di Torino

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Metropolitano sono quelli relativi ai servizi urbani e suburbani di Torino, extraurbano ex. Ambito metropolitano ed extraurbani trasferiti dalla Città Metropolitana di Torino.

Per quanto concerne il periodo gennaio-agosto 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 7 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano

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.

4.2.2. 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.

Per quanto concerne il periodo gennaio-agosto 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 8 - 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	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
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

4.2.3. Bacino Sud-Est

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Sud-Est sono quelli relativi ai servizi extraurbani delle Province 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.

Per quanto concerne il periodo gennaio-agosto 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-est

N.	Registro Generale	Data determina	Oggetto
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.

4.2.4. 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.

Per quanto concerne il periodo gennaio-agosto 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 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

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 è stato completamente sospeso fino al 6 giugno.

È stato predisposto il comitato tecnico di gestione del contratto.

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 calendarizzata per il mese di ottobre 2020.

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 11 - 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 calendarizzata per il mese di ottobre 2020.

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 2010 e 2021 sarà di € 54.513,00 annui.

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

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

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

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

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

4.5. Servizi in regime di concorrenza

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

Nel 2020, tra il mese di gennaio e quello d’agosto, sono state rilasciate le seguenti autorizzazioni:

Tabella 12 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza

N.	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	3/2020	09/01/2020	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.
2	4/2020	09/01/2020	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	5/2020	09/01/2020	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.
4	8/2020	10/01/2020	Autolinee GIACHINO S.r.l. - Autorizzazioni al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Anno 2020
5	7/2020	13/01/2020	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	25/2020	15/01/2020	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
7	26/2020	15/01/2020	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
8	38/2020	28/01/2020	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
9	39/2020	28/01/2020	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
10	48/2020	29/01/2020	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).
11	60/2020	29/01/2020	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 febbraio 2023.
12	49/2020	30/01/2020	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.
13	70/2020	03/02/2020	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	80/2020	13/02/2020	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
15	81/2020	13/02/2020	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	82/2020	14/02/2020	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.
17	94/2020	25/02/2020	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	102/2020	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: Oulx - Torino - Milano - Orio al Serio - Bergamo.
19	107/2020	28/02/2020	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	130/2020	09/03/2020	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	173/2020	12/03/2020	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	195/2020	02/04/2020	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	213/2020	03/04/2020	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	224/2020	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	297/2020	26/05/2020	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	315/2020	10/06/2020	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	364/2020	23/06/2020	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	381/2020	01/07/2020	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	415/2020	01/07/2020	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.
30	407/2020	09/07/2020	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.
31	437/2020	15/07/2020	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
32	438/2020	15/07/2020	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.
33	466/2020	03/08/2020	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	472/2020	10/08/2020	PRIMACLASSE 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	500/2020	19/08/2020	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
36	500/2020	19/08/2020	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 settembre 2023.

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

A partire dal 2016 è attivato il flusso dati Organico del SIRT e l’Agenzia effettua il monitoraggio e controllo dei relativi dati. La seguente tabella riporta gli addetti 2016, 2017 e 2018 sulla base dei dati raccolti; la fase di rendicontazione degli addetti 2019 è prevista dal 12 ottobre al 30 novembre 2020 attraverso la nuova piattaforma Dotazione Organica della Aziende TPL (vedi par. 5.9.1).

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

Si rileva come nei tre anni di analisi vi siano solo 2 aziende di grandi dimensioni (GTT e Trenitalia) con un numero di addetti superiore a 500, mentre sono tra 6 a 7 le aziende con un organico compreso tra

101 e 500 addetti e sono 24-26 le aziende con un organico tra 16 e 100 addetti. Il numero di aziende tra 1 e 15 appare in aumento anche per effetto del maggior numero di dichiarazioni pervenute tra i piccoli operatori che spesso non sono beneficiari dei contributi CCNL per il diverso inquadramento contrattuale dei rispettivi dipendenti.

Tabella 13 - Addetti TPL dal 2016 al 2018

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

5.3. Osservatorio nazionale TPL

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

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

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

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

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

Nell'autunno 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 2012-2018 estratti dalla Piattaforma sono consultabili nel paragrafo 7.1.1. I dati a consuntivo 2019 saranno disponibili per lo scaricamento e la consultazione da parte degli Enti a fine 2020/inizio 2021.

5.4. Carte della qualità

5.4.1. Carta della qualità dei servizi ferroviari

Il "Contratto di servizio ferroviario" Rep. N. 79 del 14/12/2006, fra l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la Società G.T.T. S.p.A., e l'"Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 – 2020", fra l'Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia S.p.A., così come rubricato dall'Agenzia al rep. N. 206 del 29/09/2017,

prevedono, rispettivamente all'art.18, comma 4, e all'art. 14, comma 4, l'elaborazione, l'aggiornamento annuale e la pubblicizzazione, della "Carta della qualità dei Servizi" in conformità alla normativa vigente e con standard e obiettivi allineati al contratto di servizio.

• **GTT**

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

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

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

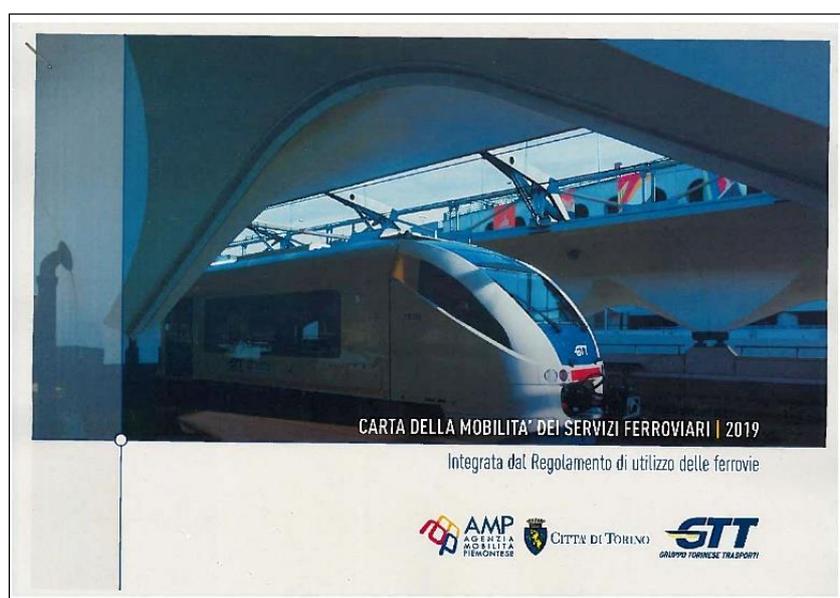


Figura 9 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT

• **Trenitalia**

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

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

- **BLS**

il Contratto 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 10 - Brochure BLS

5.4.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori

5.4.2.1. Attività svolte in attuazione dell’art.14, 5^ 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

5.5.1.1. Indagini IMQ

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 valutata l'opportunità di sperimentazione di una indagine su un piccolo campione di residenti, indipendentemente dalla presenza o meno sugli elenchi telefonici, dai quali raccogliere le informazioni con canali di comunicazione alternativi (web, e-mail, posta preaffrancata, numero verde).

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

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

Nel corso del 2020 è in corso la definizione della procedura di gara per una Indagine CATI su 4 lotti e progetto di una Indagine NON CATI con predisposizione dei documenti di gara.

5.5.1.2. Piattaforma Big Data TIM

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

Durante 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

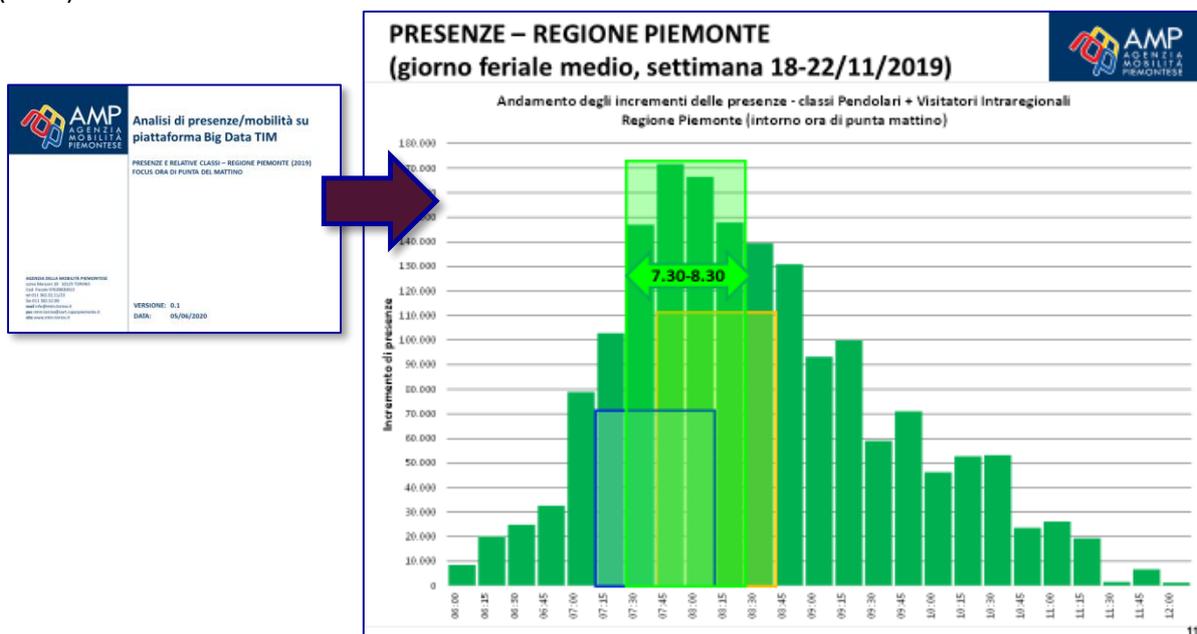
- analisi specifiche di osservazione della variazione di grandezze disponibili/derivate durante l'emergenza Covid
- analisi specifiche relative all'ora di punta del mattino della Regione Piemonte e del comune di Torino
- analisi relative a specifici ambiti territoriali (es. mobilità Provincia/Comune 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.

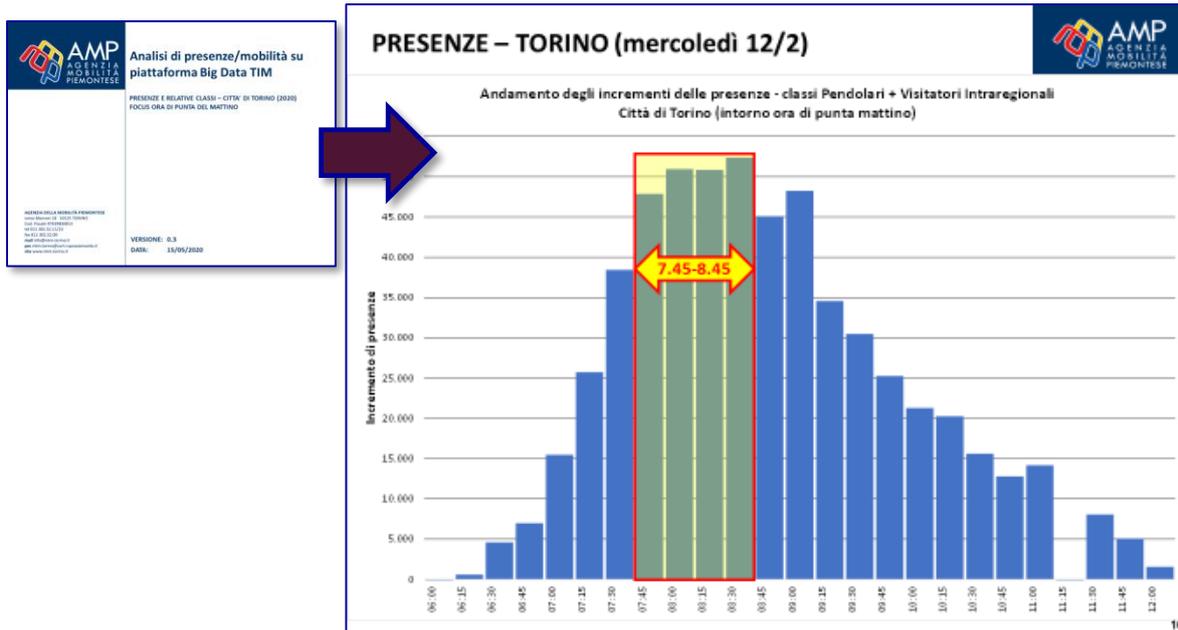
5.5.1.3. Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonica mobile

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.

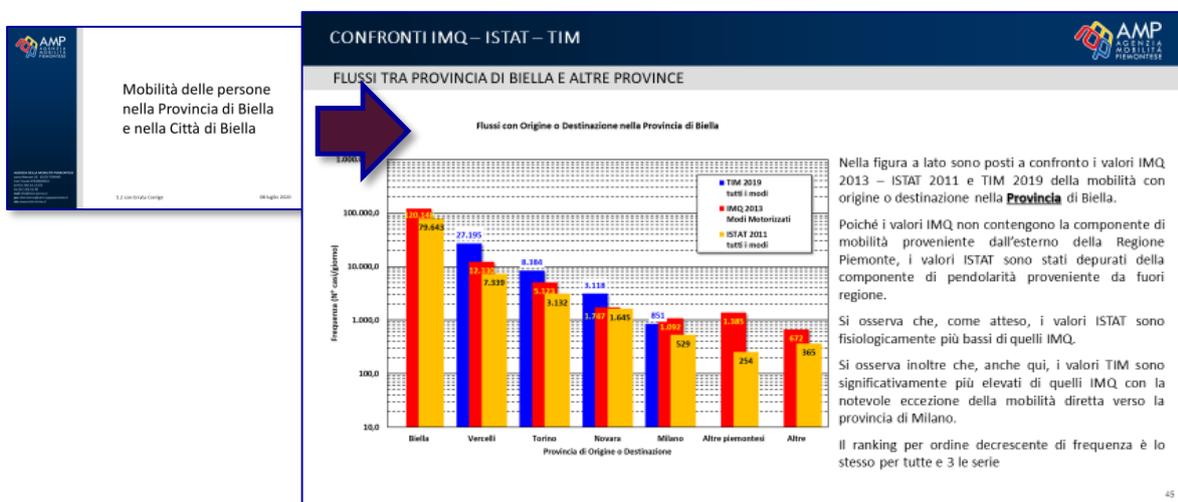
L'approfondimento riguardante la Regione Piemonte è riportato nel documento "Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – REGIONE PIEMONTE (2019) FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO".



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".



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".

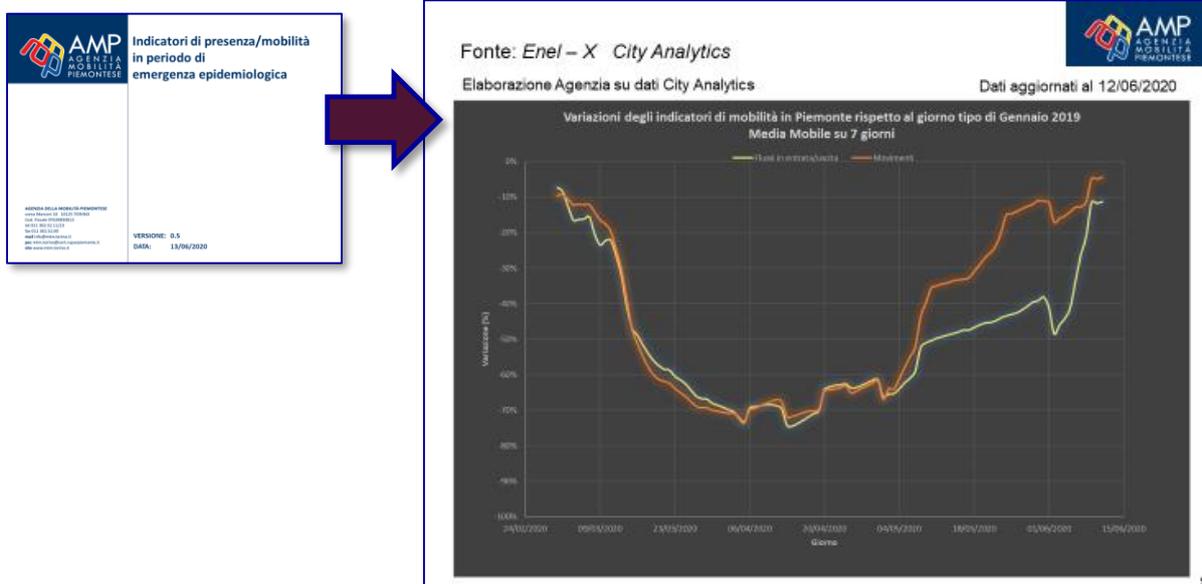


Nel 2020 si proseguirà con analoghe analisi per le altre Province/altri Capoluoghi piemontesi a partire dalle analisi in corso relative alla Città Metropolitana di Torino.

5.5.1.4. Valutazioni delle telefoniche e altre su riduzione flussi mobilità effettuate durante la fase 1

Durante la fase acuta dell'emergenza epidemiologica si sono raccolte, sistematizzate, analizzate e confrontate con i dati pregressi disponibili le informazioni fornite su richiesta dagli Operatori dei servizi TPL sulla produzione e sulla frequentazione effettiva dei servizi. Tabelle riassuntive sono state periodicamente trasmesse alla Regione Piemonte per l'invio al MIT.

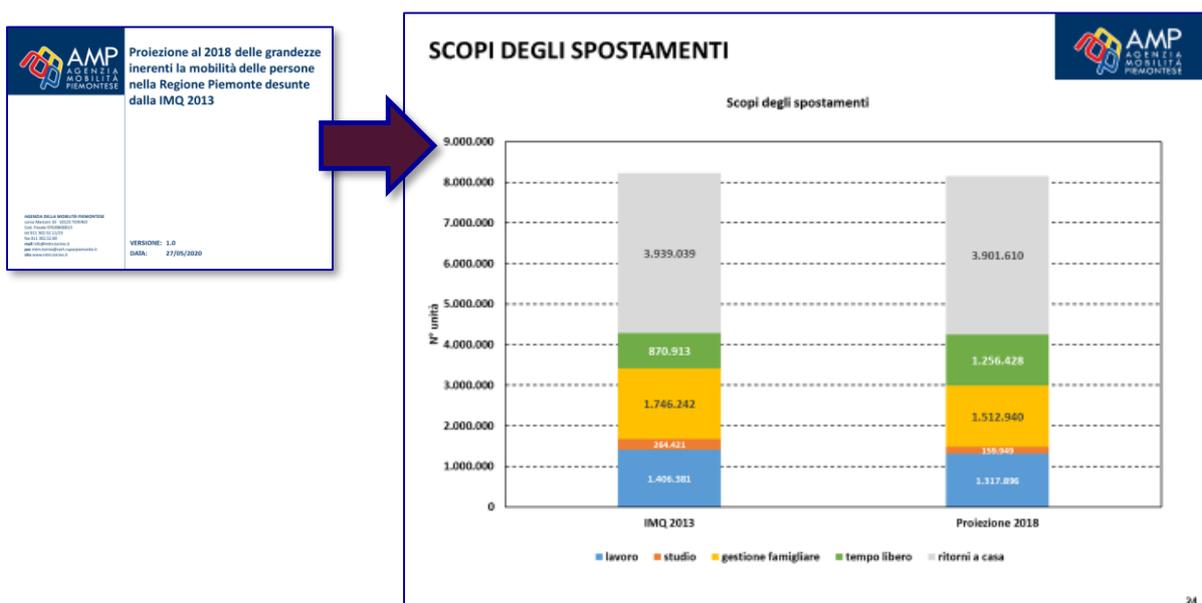
A latere sono stati raccolti e sistematizzati altri dati di presenza e mobilità liberamente disponibili su Internet (Google Mobility, Enel-X City Analytics, Citec); questi sono illustrati nel documento “Indicatori di presenza/mobilità in periodo di emergenza epidemiologica”.



5.5.1.5. Altre iniziative:

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”



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

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

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

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



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.

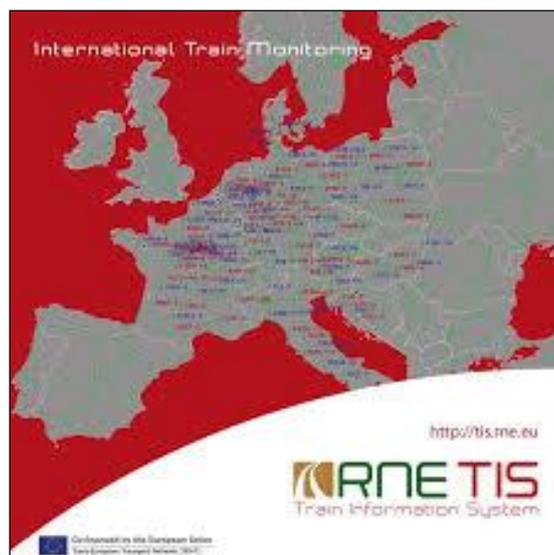


Figura 11 - Sistema TIS Train Information System

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'Accordo quadro con Regione Piemonte per definire la capacità da riservare ai servizi regionali (con testo obbligatoriamente mutuato dallo schema PIR di R.F.I.) non prevede simili fattispecie;
- l'Agenzia è titolare di contratto di servizio esclusivamente con le Imprese che erogano i servizi ferroviari;
- l'Agenzia rimborsa gli oneri di pedaggio alle Imprese ferroviarie a piè di lista senza alcun accordo con R.F.I.;
- Le I.F. non ritengono di dover ribaltare a R.F.I. le eventuali sanzioni applicate da Agenzia per problemi all'infrastruttura, né ritengono di poter applicare detrazioni e penali per i disservizi nei confronti di R.F.I.,

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

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

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

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

5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino

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

A tale scopo è proseguita nel 2019 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare

delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

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

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

I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi.

5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale

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

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

Regolarità: dati del 01-2018 RETE (mese)				
Linea	Coeff. Irregolarità Giornaliero	Sigma (minuti) Giornaliero	Velocità Commerciale Giornaliero	Posti-KM
1	18.69	3.57	17.19	193256
2	38.65	5.40	15.94	471258
3	29.44	3.88	14.39	317478
4	44.04	4.10	16.49	1080712
5	24.29	5.35	20.15	339555
5/	21.01	4.55	17.42	171907
11	36.21	4.85	15.82	378053
9	28.13	4.28	13.82	275105
10	40.90	4.13	16.87	476350
12	23.14	3.74	15.67	107576
13	36.73	3.57	13.44	271257
14	20.48	4.62	16.50	168407
16D	32.58	3.67	14.04	197244
16S	30.87	3.61	13.84	191167
18	37.70	4.20	15.21	530986
19	23.40	3.87	15.68	61874
29	23.31	3.65	18.10	153420
21	9.50	3.20	19.88	20325
27	19.31	3.77	15.89	103515
30	22.42	3.92	24.89	263571

Figura 12 - Esempio di report mensile SIS

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

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

Figura 13 - 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 2018 e per l'intero anno.

Tabella 14 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2018

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

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

Tabella 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. I bimestre Anno 2019

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

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

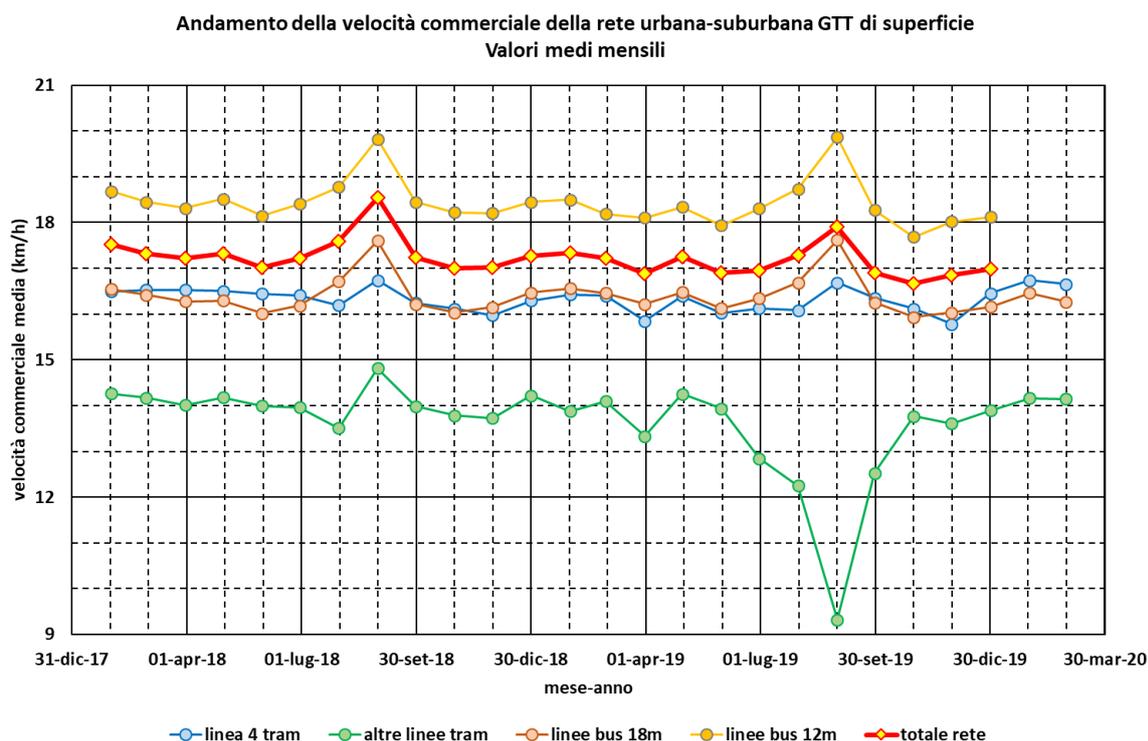


Figura 14 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili

Si osserva quanto segue:

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

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

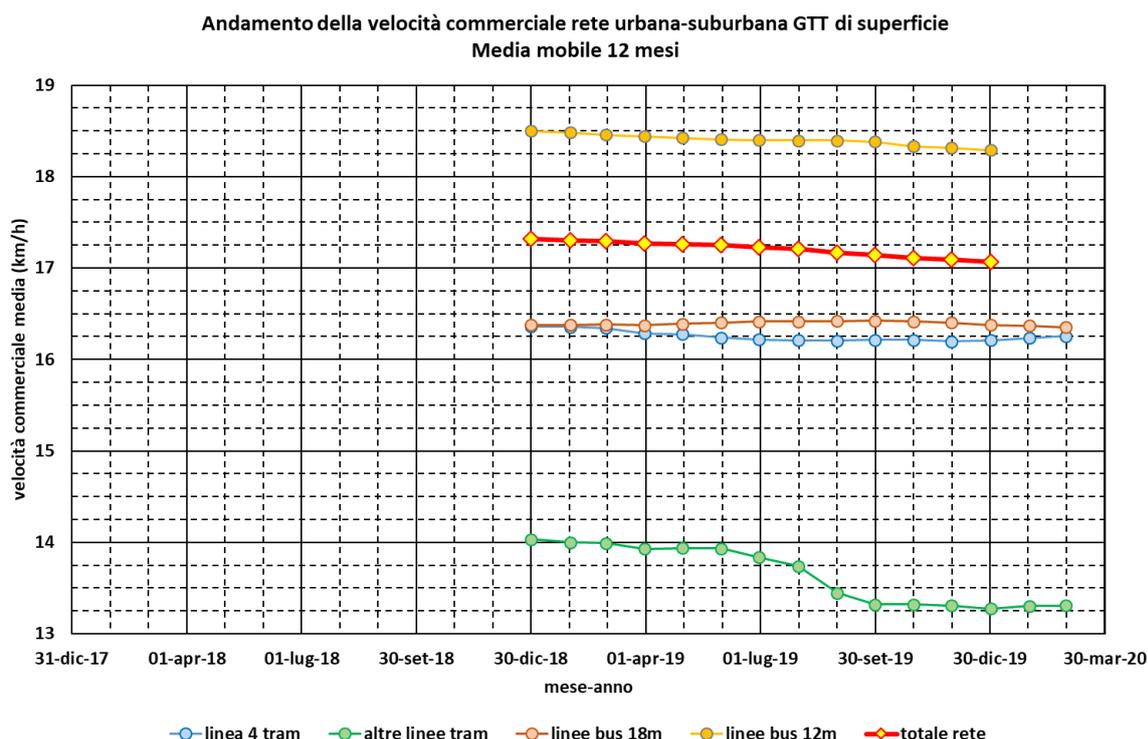


Figura 15 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi

Si osserva quanto segue:

- la velocità commerciale media su 12 mesi della linea tranviaria 4 è quasi stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media di meno dello 0,5 per mille/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dello 0,53%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle altre linee tranviarie mostra una evidente diminuzione concentrata nella primavera-estate 2019 quando, in agosto, si è registrato il massimo decremento di oltre il 2%/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è del 4,88%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si mantiene stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media dello 0,1 per mille/anno; a febbraio 2020 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dello 0,16%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore mostra anch’essa una tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,10%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dell’1,13%;
- la velocità commerciale media su 12 mesi della rete mostra una modesta ma costante tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,12%/anno; a dicembre 2019 la diminuzione rispetto allo stesso mese dell’anno precedente è dell’1,43%.

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

5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino

Mensilmente l’Agenzia acquisisce presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell’esercizio, questi file excel contengono l’elenco degli eventi dei

passaggi dei mezzi BUS e TRAM su ogni "arco" (porzione minima di spazio che definisce un tratto di rete) della rete urbana e suburbana di Torino, segue immagine di esempio:

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

Figura 16 - Esempio di eventi di marzo 2020

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

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

Record: 1 di 1140439

Figura 17 - Esempio tabella access di febbraio 2019

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

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

Figura 18 - 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 pivot in excel idonea a raggruppare i dati per linea otteniamo i chilometri effettuati nel mese per ogni linea.

Somma di SommaDiSommaDiIungharco	lunghezza	12	18	Totale complessivo				
0	7	8	9,38	11	11,857	19923238	2189806	22112844
1						480081	7835	487826
10						1494529		1494529
10N						4087349	23826574	27913923
11						8037601	56855639	65893240
12						22407433		22407433
13						582341	624976	1207317
13N						11270487		11270487
14	1206029					20629550	10549152	32384731
15						922024	73505	995529
16CD						200228		200228
16CS						282950		282950
17						56773464		56773464
17B						11089027		11089027
18						915885	5697118	6613003
19						18478219		18478219
1C						8591553		8591553
1N		897770						897770
2						8079531	82097873	90177404
20				197592		2757882		2955474
21						4197773		4197773
22						1410573		1410573
25						283119		534332
27		251213				28364186		28364186
28						31568312		31568312
29						471448		471448
3						59669726		59669726

Figura 19 - Esempio di pivot di dicembre 2019 delle linee BUS e TRAM

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

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

Figura 20 - percorrenza gennaio 2018 linea 4 dichiarata da GTT

inizia la nostra analisi:

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

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

Figura 21 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di dicembre 2019

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

Figura 22 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2019

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

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

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

Si trovano: Corse osservate 22

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

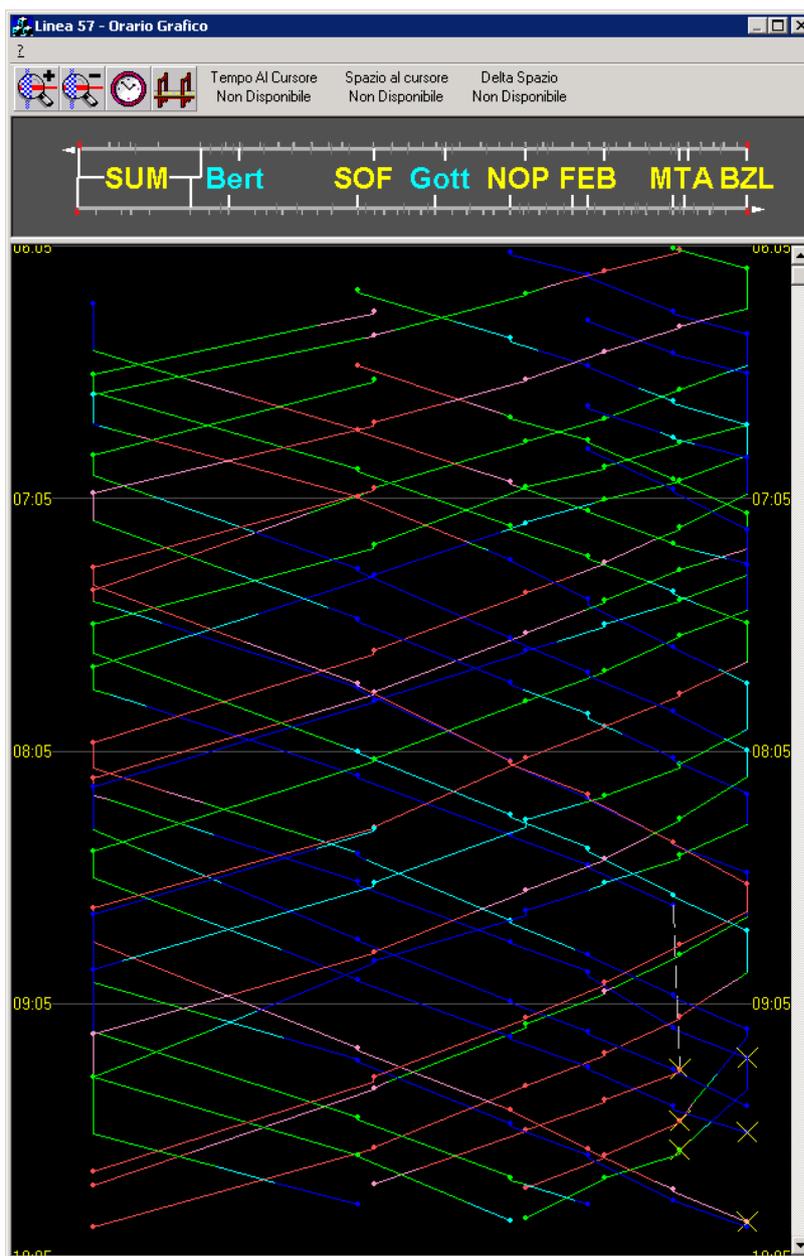


Figura 23 - esempio orario grafico linea

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

5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano

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

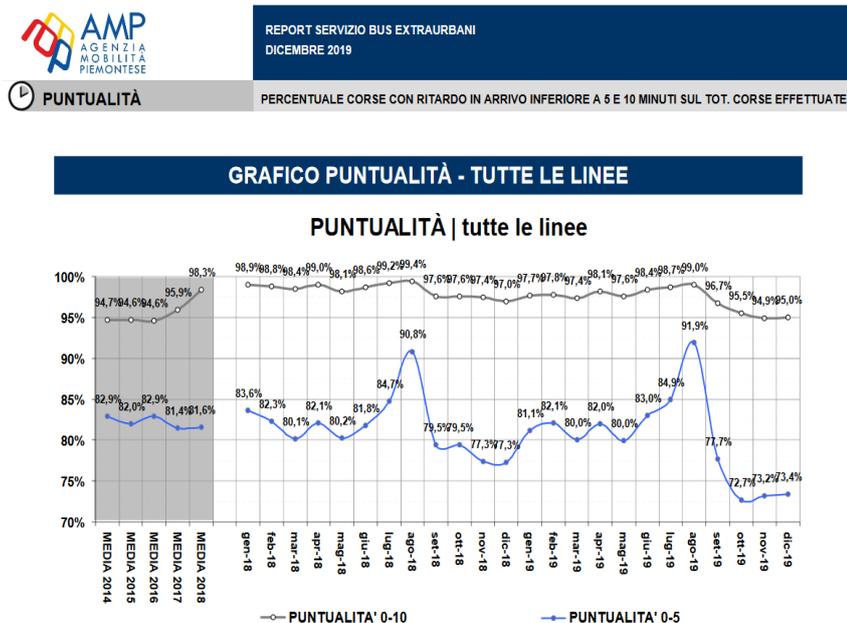
Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

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

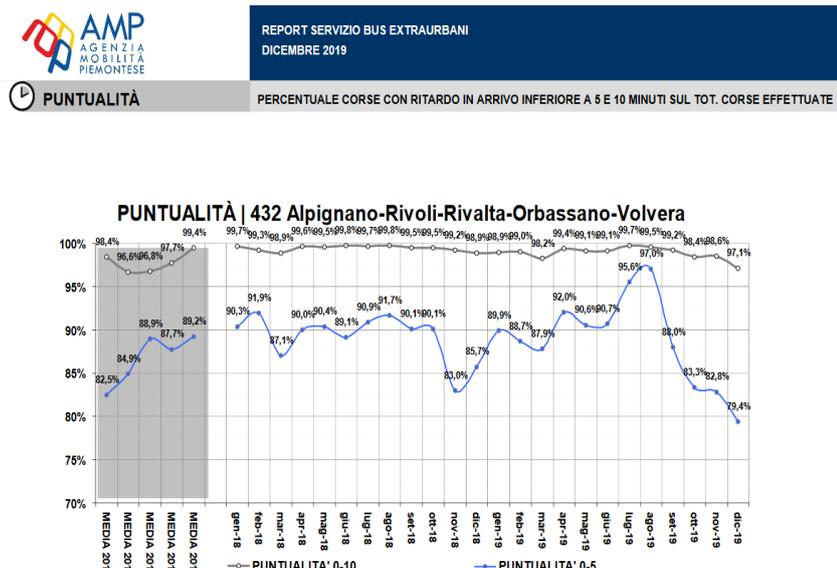
- L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area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

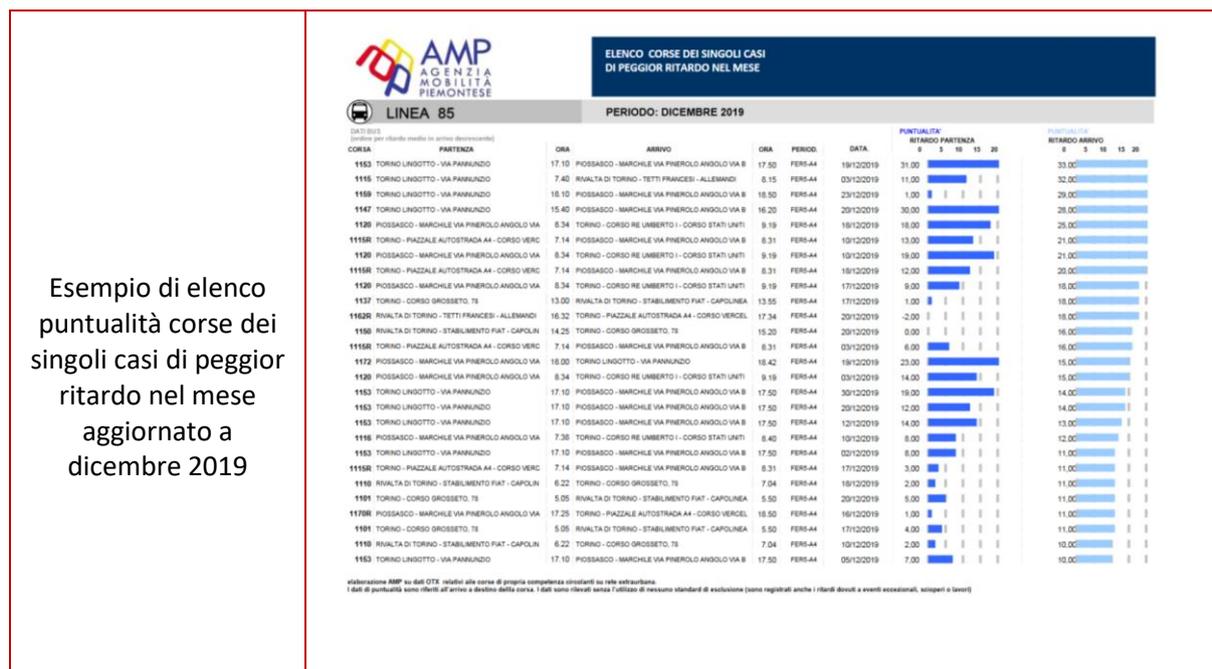
Questi report sono scaricabili dal sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it - "Monitoraggio dei Servizi" <http://mtm.torino.it/monitoraggio-dei-servizi/monitoraggio-servizi-otx-1>).

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



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





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

In corrispondenza con l'avvio nel Territorio di competenza dell'Agenzia del "Sistema BIP", l'Agenzia continua a promuovere gli opportuni contatti con i referenti regionali e aziendali del Progetto (Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T e Consorzio concessionario/Extra.TO), al fine di garantire un'adeguata interfaccia tra il Sistema BIP e OTX, con particolare riferimento alla messa a disposizione dei dati di validazione dei titoli di viaggio, al fine di consentire tutte le elaborazioni ed analisi utili (i.e. frequentazione corse, matrici O/D, saliti/discesi per fermata, ecc.).

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

Il database OTX continua ad essere presente nel catalogo delle basi dati delle PA dell'Agenzia per l'Italia Digitale (<http://basidati.agid.gov.it/> codice IPA: amm_), in conformità con l'adempimento previsto dall'art. 24-quater, comma 2, D.L. n. 90/2014 "Comunicazione ad AgID delle Basi di dati" al fine di pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it - sezione "Monitoraggio dei Servizi").

5.8.1. OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)

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

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

Nel corso del 2018, in aggiunta a queste attività, si è reso necessario un intervento di sostituzione della prima generazione di centraline OTX (dovuto a obsolescenza non più gestibile, in particolare del

modulo GPS) e, cogliendo l'occasione, si è proceduti ad una redistribuzione anche della seconda generazione di centraline, così da portare ad un aggiornamento e razionalizzazione della flotta.

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

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

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

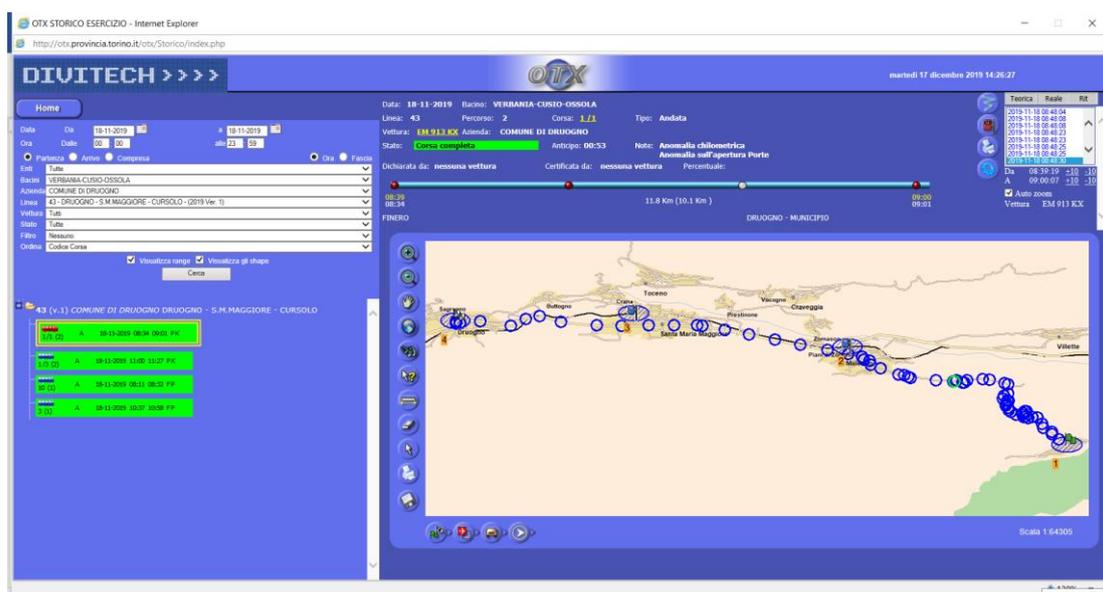


Figura 24 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigizzo

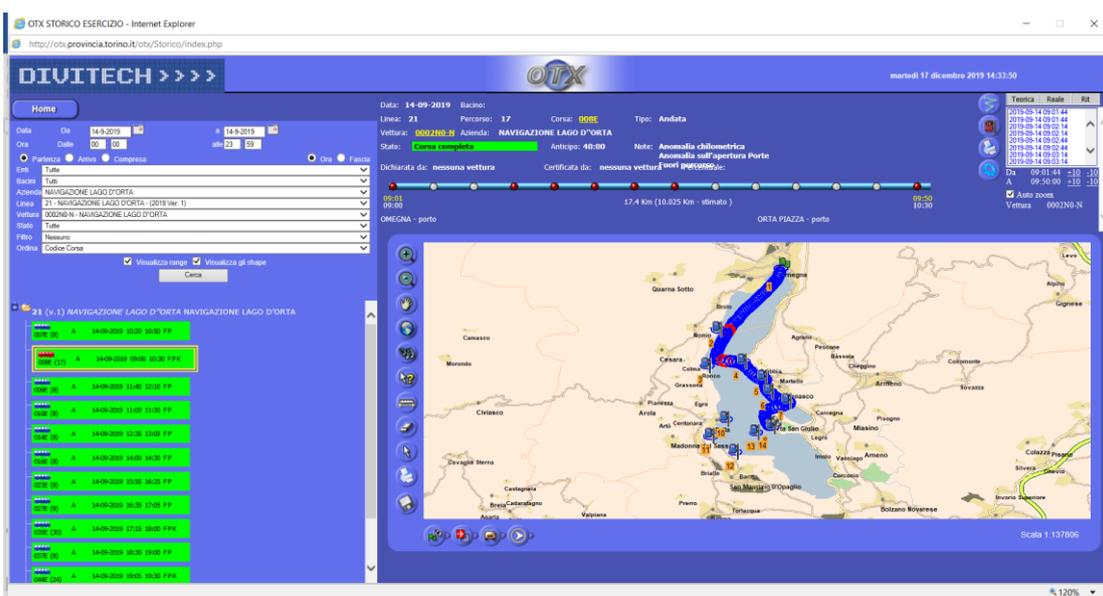


Figura 25 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d'Orta.

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) saranno sviluppate in modo da essere condivise tra i vari applicativi.

5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL.

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

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

La Banca dati 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 sarà alimentata, per quanto di competenza di AMP, dal censimento dei contratti di servizio TPL che l’Ente ha attivato e aggiorna via via che vengono trasferiti i contratti precedentemente in capo a Province e Comuni dopo l’ampliamento dell’area di competenza di AMP all’intera Regione. Per quanto riguarda invece gli affidamenti gestiti dalle Unioni Montane e dai Comuni che effettuano servizi TPL in aree a domanda debole a seguito della stipula di Accordi di Programma con AMP per il trasferimento delle risorse regionali, la costruzione della base dati è piuttosto complessa per il fatto che molti di essi sono affidamenti di breve durata e spesso a cavallo dell’anno solare, mentre altri servizi vengono svolti in economia dalle Unioni Montane e dai Comuni avvalendosi di proprio personale e/o di propri veicoli. L’elenco contratti comprensivo degli affidamenti di AMP e delle aree a domanda debole è stato confrontato con quello presente nell’Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT al fine di integrarne le informazioni.
- L’Anagrafica Addetti: essa sarà alimentata a partire dagli elenchi degli addetti che annualmente le Aziende trasmettono a Regione e AMP ai fini del calcolo della consistenza

media e della conseguente liquidazione dei contributi CCNL a cura dell’Agenzia. A tali elenchi, per effetto delle disposizioni regionali sul Debito Informativo Trasporti (DIT), dal 2017 in poi si affiancano gli elenchi addetti delle Aziende che svolgono servizi TPL contribuiti avvalendosi di personale 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**”.

The screenshot shows a web browser window with the URL <https://trasporti-anagrafichetpl.territorio.csi.it/anagrafichetplweb/#/ricercaContratto>. The page title is "CONTRATTI E SOGGETTI GIURIDICI TPL PIEMONTE". The user is logged in as "Utente MCEU AMP". The interface includes a search bar with fields for "Codice Contratto", "Num. Repertorio", "Ente Committente", and "Esecutore Titolare", along with a "Data Stipula" field. There are buttons for "Cerca", "Pulsici", and "Scarica Excel Ricerca". Below the search area is a table with the following columns: "Cod. Regionale", "Cod. Nazionale", "Num. Repertorio", "Ente Committente", "Esecutore Titolare", "Data Scadenza", "Data Ultima Proroga", "Data ultima modifica", and "Azioni".

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 26 – 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".

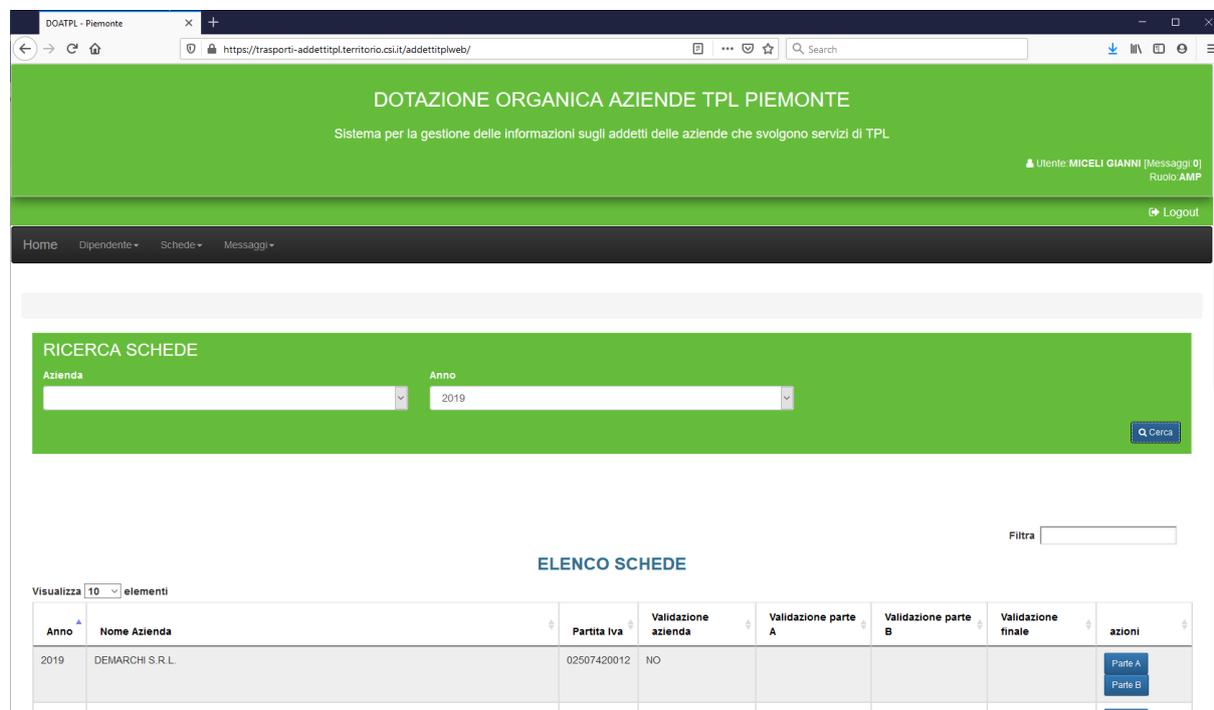


Figura 27 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL)

Dal punto di vista delle funzionalità, l'applicativo permetterà, 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 sarà possibile inserire, modificare e cancellare dati, effettuare ricerche ed esportare set di dati in formato digitale editabile. Inoltre sarà presente un sistema di messaggistica, analogo a quello presente nella Banca dati Parco mezzi TPL, per comunicare con l'Ente nelle fasi di compilazione delle dichiarazioni CCNL.

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 sta per sostituire Omnibus.

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 porterà al superamento di 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 dovrebbe compiersi entro la fine dell'anno.

Contestualmente, AMP ha avviato il processo per lo sviluppo della nuova interfaccia che alimenterà OTX con i dati esposti da T.Cafè.

Agenzia, inoltre, segue 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.

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
- 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.
- lavorare alla stesura del BIPEX 2.1 in cui sono stati inclusi contenuti, a cui ha contribuito Agenzia, importanti (oltre che ovviamente per il buon funzionamento del sistema BIP stesso) per l'integrazione

dei dati utili all'attività di AMP (regole e dati per esercizio programmato / esercizio / validazioni, codifica univoca del servizio per corrispondenza PEA-BIPEX, dati da contapasseggeri, ecc.)

- 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.

5.10. 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;

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'imprese, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;

- l'acquisizione dalle imprese beneficiarie, per ciascun autobus, di uno specifico atto d'obbligo, redatto secondo lo schema approvato dalla Regione Piemonte con D.D.R. n. 198/A1811A del 25/01/2018;
- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Di tali risorse sono stati ad oggi impegnati in favore dell'Agenzia da parte della Regione, con la D.D. n. 2942/A1811A del 19/09/2017 e con la D.D. n. 2943/A1811A del 20/09/2017, **Euro 29.633.817,00**, mentre le risorse statali di cui al D.M. 25/2017 (per acquisti che dovranno essere effettuati tramite convenzioni CONSIP) e quelle derivanti dal fondo FSC saranno pienamente disponibili all'esito della sottoscrizione della prevista convenzione tra la Regione Piemonte e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Per l'attuazione del Piano autobus la Regione Piemonte - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, Montagne, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e l'Agenzia hanno stipulato una apposita convenzione (Convenzione Regione-Agenzia), operativa dal gennaio 2018, il cui testo è consultabile al seguente indirizzo http://mtm.torino.it/it/agenzia/normativa/atti-amministrativi/convenzioni/investimenti-tpl-su-gomma/convenzione-amp-versione-finale_.pdf.

Con una successiva convenzione, denominata: "Atto integrativo alla Convenzione rep. 1/2018 per l'attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019", firmata nell'ottobre 2019, gli articoli 6 e 7 della Convenzione Regione-Agenzia sono stati aggiornati con lievi modifiche per rendere più agevole ed efficace l'attuazione del Piano autobus regionale.

5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)

In attuazione di quanto disposto dalla Regione con la D.G.R. 40-5004/2017, con le D.D. n. 273 del 21/06/2017 e n. 517 del 25/10/2017 l'Agenzia ha approvato il documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali, ad ogni singolo contratto di servizio e, per ogni contratto di servizio, ad ognuna delle aziende.

Gli autobus necessari ad effettuare i servizi di trasporto pubblico locale di linea in Piemonte sono complessivamente risultati 2680, distribuiti fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 come riportato nella figura seguente.

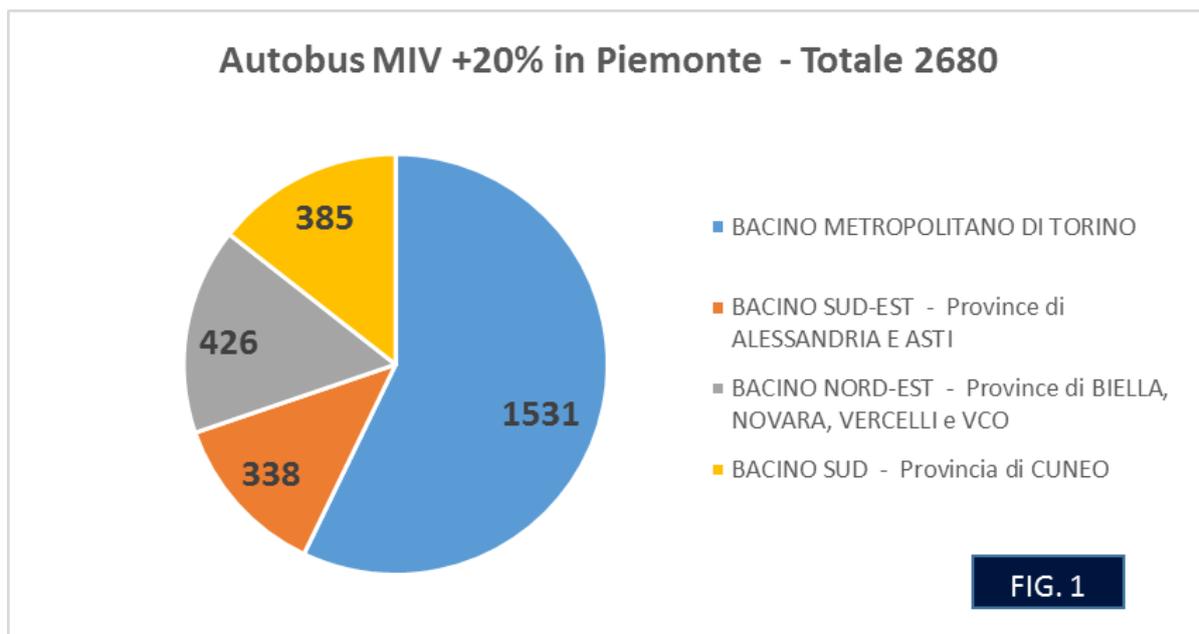


Figura 28 - Autobus MIV + 20% in Piemonte

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.

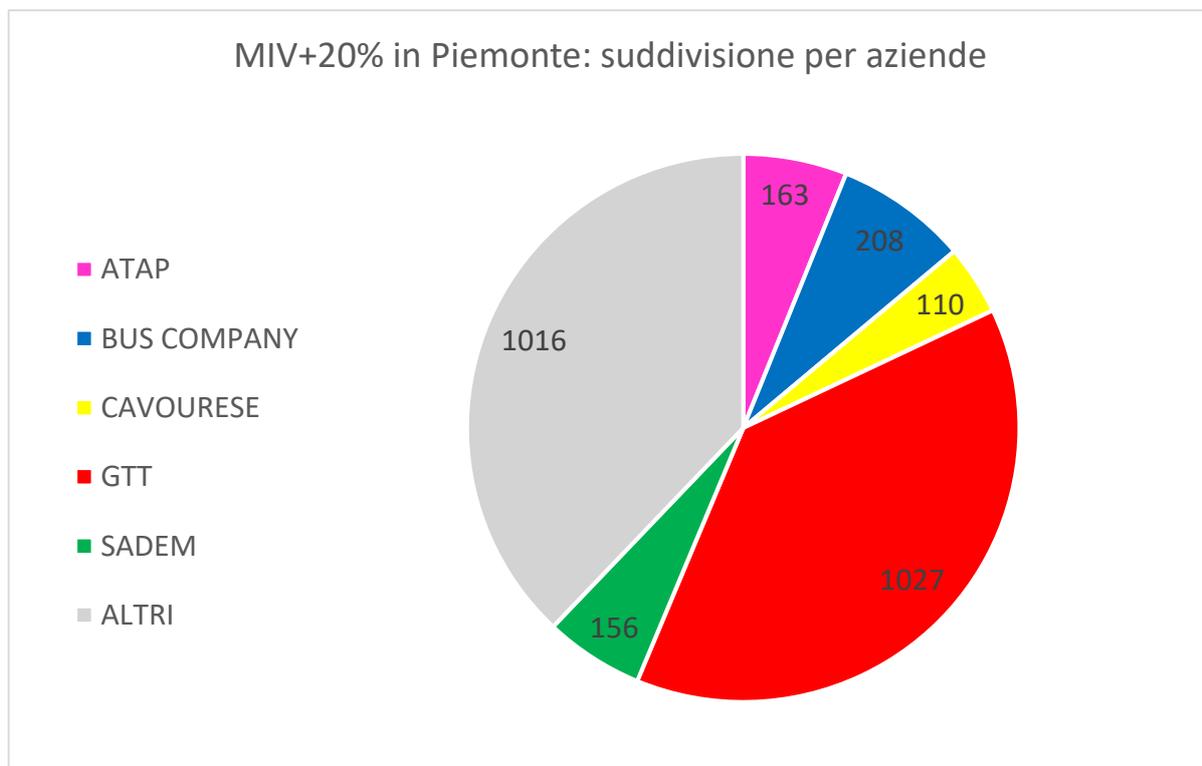


Figura 29 - Autobus MIV + 20% per azienda

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.

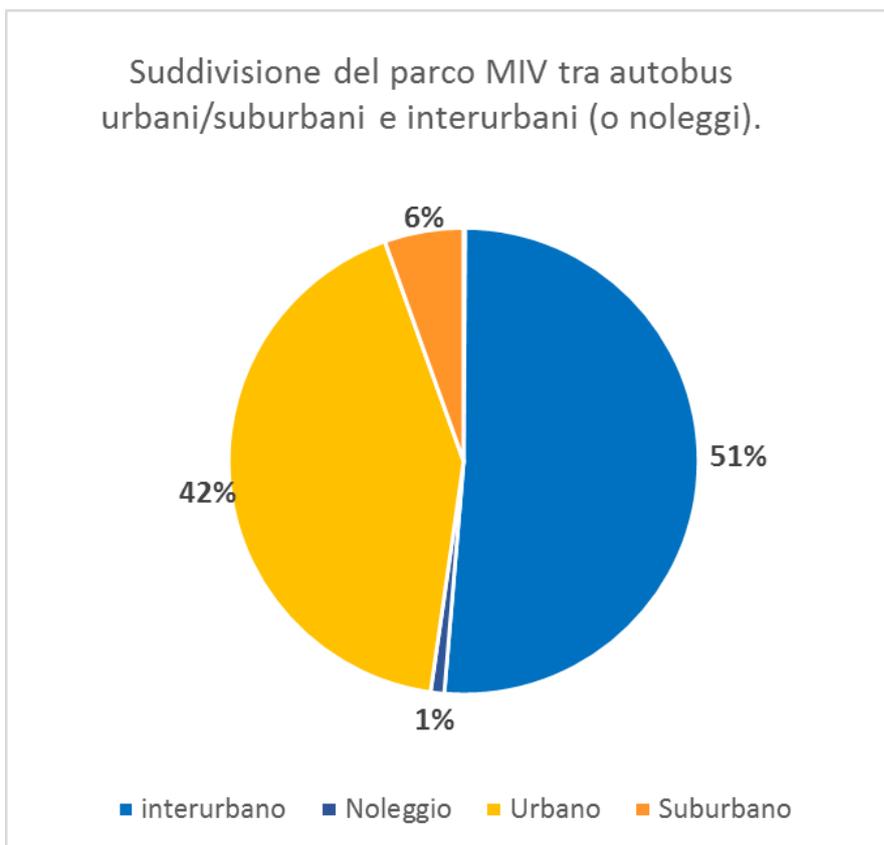


Figura 30 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio)

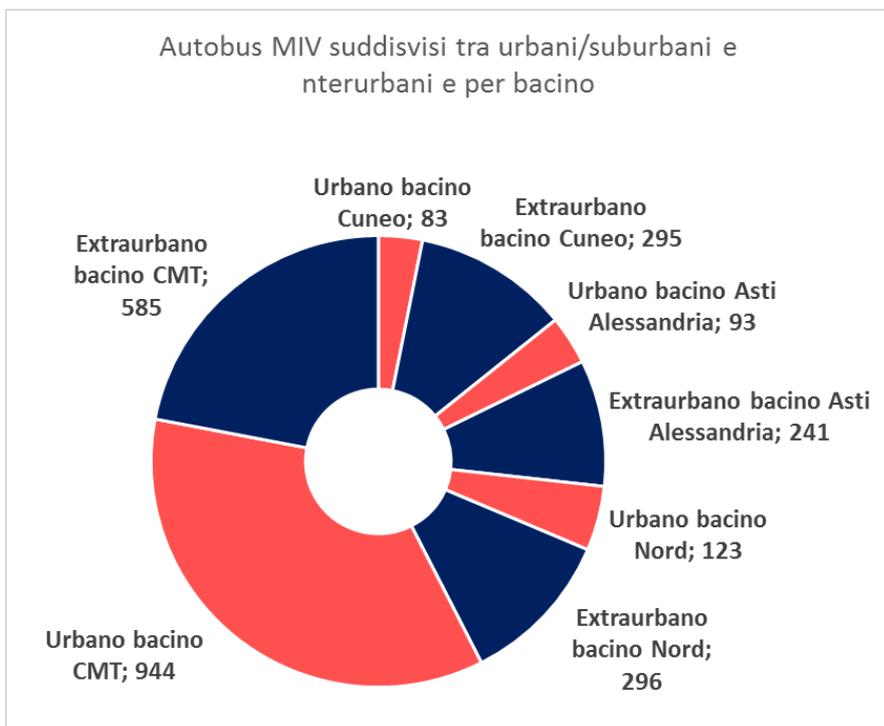


Figura 31 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino

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/noleggj	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

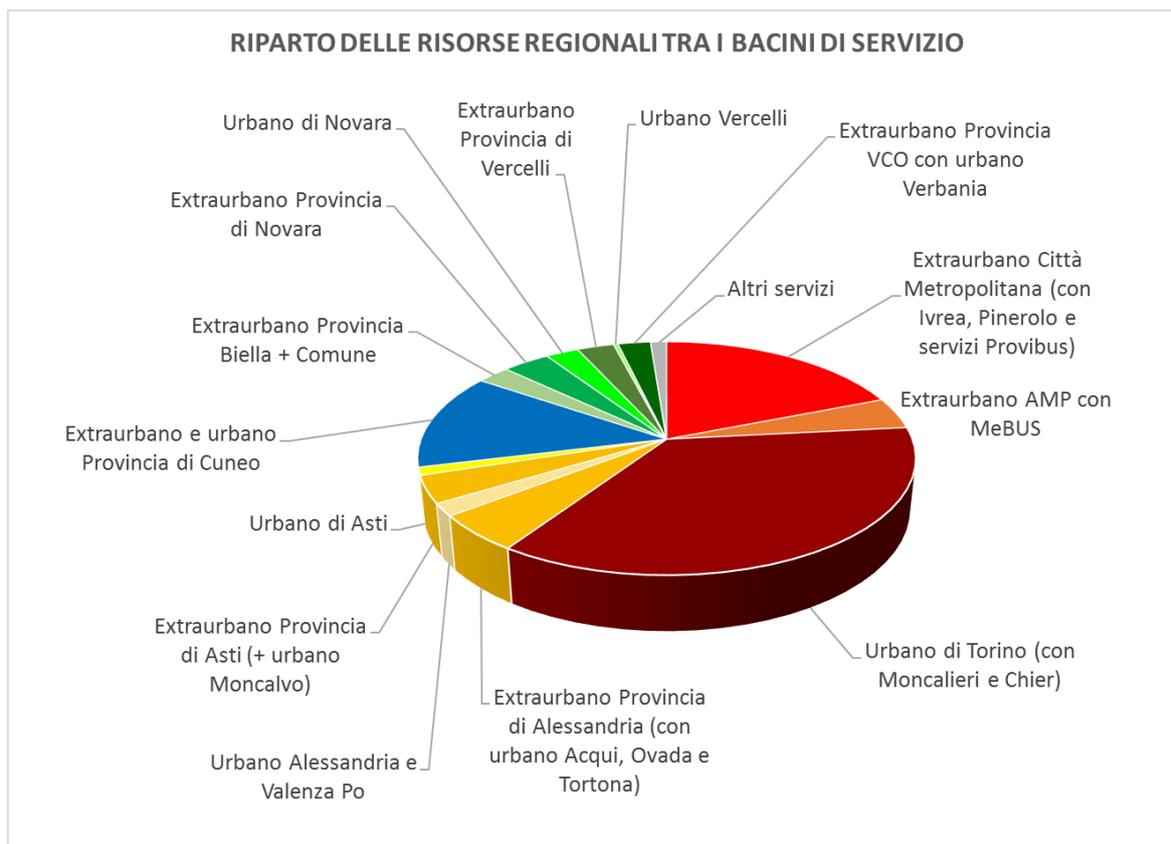


Figura 32 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio

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. 34 autobus, per complessivi Euro € 4.160.164,61, acquistati dalle Società GTT (23 bus), SUN (7), Autostradale (2) e Autolinee Giachino (2).

La somma complessivamente erogata dall’Agenzia per investimenti effettuati nel rinnovo delle flotte aziendali risulta pertanto pari ad Euro **24.700.101,86**, a fronte dell’acquisto di n. 218 nuovi autobus.

L’erogazione alle aziende di Euro 700.101,86, ulteriori rispetto alle somme versate dalla Regione all’Agenzia è stata attuata attingendo ai fondi residui del Piano autobus 2011.

Oltre alle somme erogate l’Agenzia ha impegnato in favore delle aziende AMC, GTT, SADEM e VITA per la contribuzione di ulteriori n. 41 veicoli già acquistati Euro **4.840.325,00**. Per la maggior parte di questi autobus sono già state effettuate tutte le verifiche relative ai requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d’immagine.

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, GELOSOBUS, GIACHINO, GUNETTO, NUOVA SAAR, SAC, STP, VCO TRASPORTI	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	AMAG Mobilità, ARFEA	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	AMAG Mobilità, BUS COMPANY, STP	€ 1.884.590,84
Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	BARANZELLI, BELLANDO, BUS COMPANY, CAVOURESE, COMAZZI, GIACHINO, MARLETTI, SAF Fontaneto, STN	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	AMAG Mobilità, SADEM	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	AMAG Mobilità, ATAV VIGO, BARANZELLI, BUS COMPANY, 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. 389 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, SUN	€ 944.969,25
	TOTALE	218	31 diverse aziende	€ 24.700.101,86

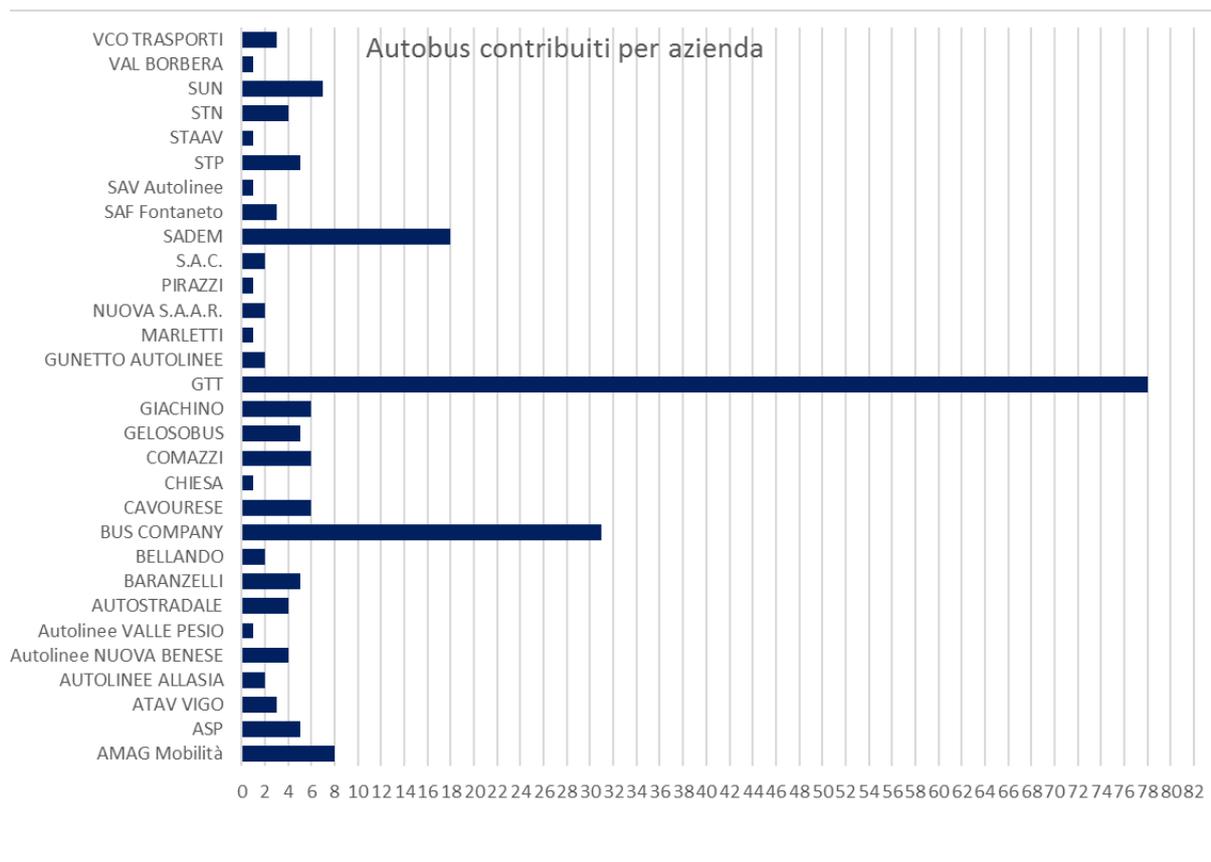


Figura 33 – Autobus contribuiti per azienda

Le Società che hanno maggiormente beneficiato dei contributi sono anche quelle che effettuano le maggiori percorrenze, ossia GTT, Bus Company e Sadem. Occorre però anche evidenziare come alcune aziende, nonostante nel riparto effettuato dall’Agenzia fossero state loro assegnate risorse per la contribuzione, non hanno fatto investimenti, o li hanno effettuati ma hanno poi tardato a trasmettere la documentazione richiesta o a soddisfare i requisiti di amministrativi o di allestimento previsti dalla delibera regionale, in particolare per quanto riguarda l’installazione degli apparati contapasseggeri, che sono stati resi obbligatori in attuazione del Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016.

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”.

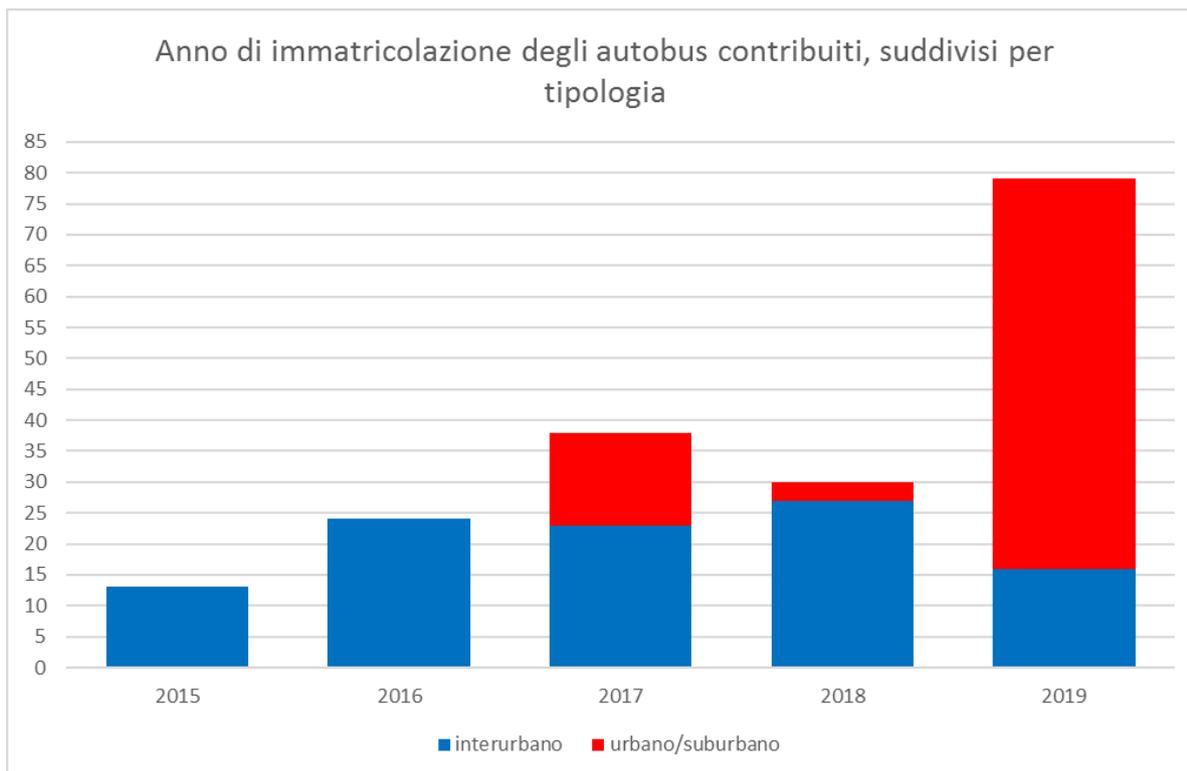


Figura 34 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia

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

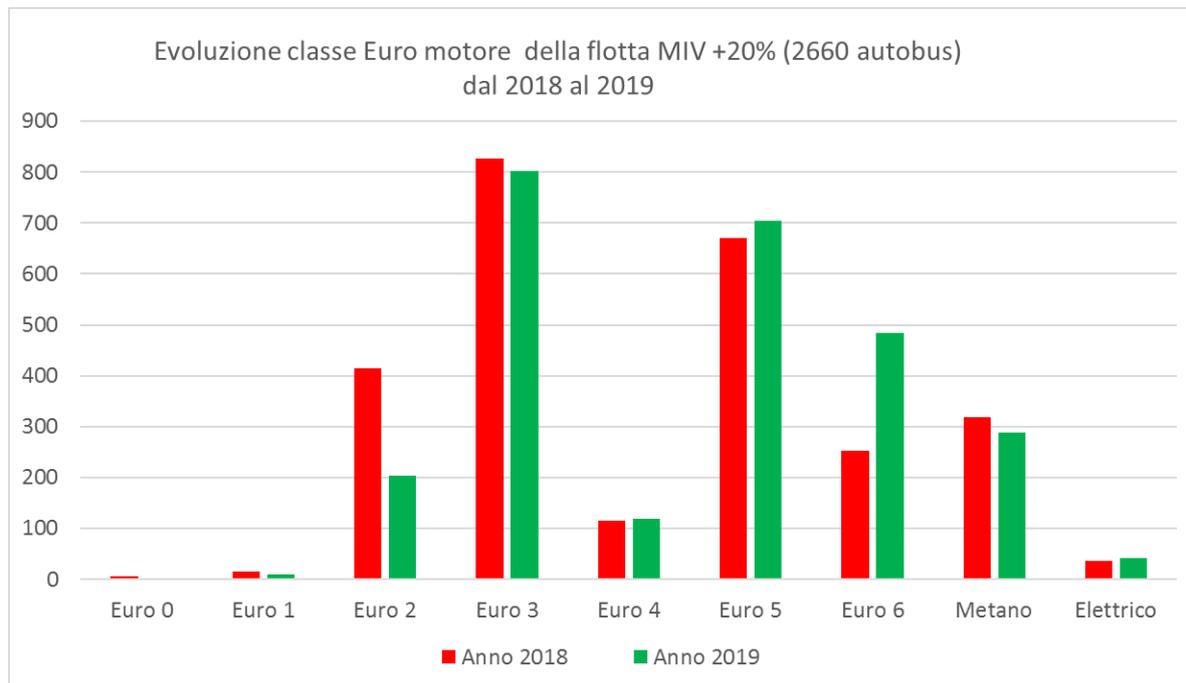


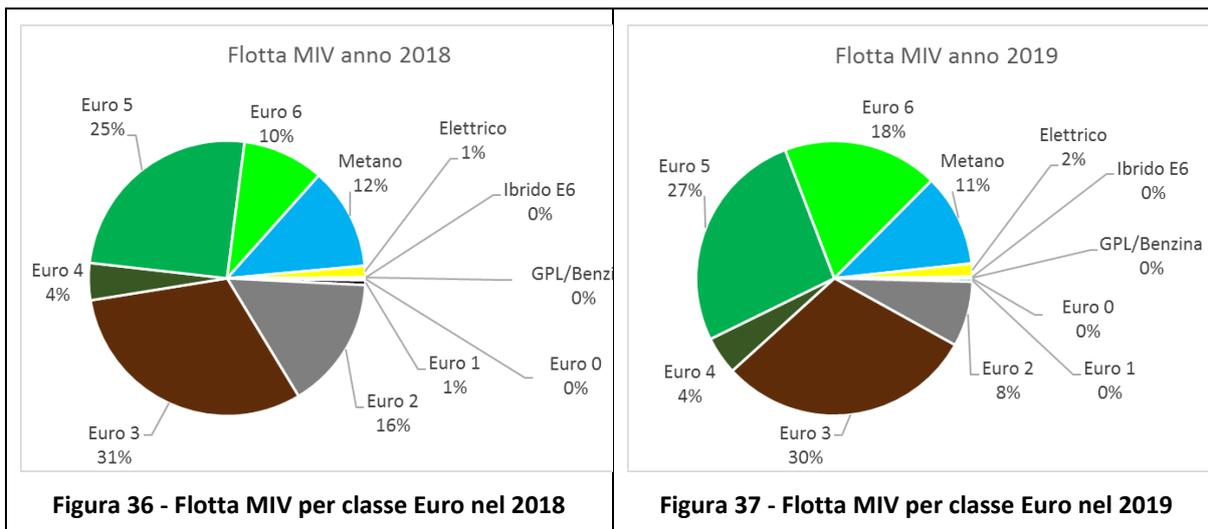
Figura 35 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2019

Si nota in particolare che il numero di autobus con motore diesel Euro 2 è diminuito di oltre la metà, passando da 414 a 204, mentre gli autobus con motorizzazione Euro 6 sono passati da 243 a 484. Una parte dell'effetto di ringiovanimento della flotta, per quanto riguarda i servizi urbani, è dovuto al fatto che GTT ha proceduto al subaffidamento di alcune linee secondarie e le aziende che si sono aggiudicate la gara utilizzano oggi per la loro gestione autobus nuovi o comunque con motorizzazione non inferiore a Euro 5.

La riduzione del numero degli autobus a metano è invece dovuta al fatto che la flotta metano GTT è ormai obsoleta, con oltre 130 autobus, di cui circa 40 snodati, immatricolati prima del 2004. Al riguardo, occorre anche tener conto del fatto che i motori adattati per funzionare a metano hanno una vita utile inferiore rispetto ai motori diesel tradizionali, a differenza dei veicoli elettrici che invece hanno una durata superiore, generalmente stimata di almeno 20 anni.

GTT ha comunque provveduto ad acquistare nel corso del 2019 n. 40 nuovi autobus 12m a metano, che sono entrati in servizio nel gennaio 2020 e per i quali sarà erogato il previsto co-finanziamento non appena saranno rese disponibili le risorse necessarie.

I grafici sottostanti danno evidenza dei progressi della flotta autobus in campo ambientale.



Nella figura seguente il parco autobus MIV al 31/12/2018 è confrontato con quello al 31/12/2019 sulla base dell'età degli autobus: è evidente in particolare dal numero di veicoli di meno di un anno d'età, che passa da un valore di poche decine a 221, quale sia stato l'effetto positivo sulla composizione della flotta del nuovo piano autobus regionale. Il numero di autobus che sono stati immatricolati nel 2018 è comunque basso in maniera anomala e può essere indicativo del fatto che le aziende hanno atteso di conoscere gli aspetti attuativi del piano, e in particolare il riparto delle risorse, pubblicato alla fine del 2017, ma le procedure di acquisto e successiva consegna e immatricolazione degli autobus hanno richiesto comunque all'incirca un anno di tempo.

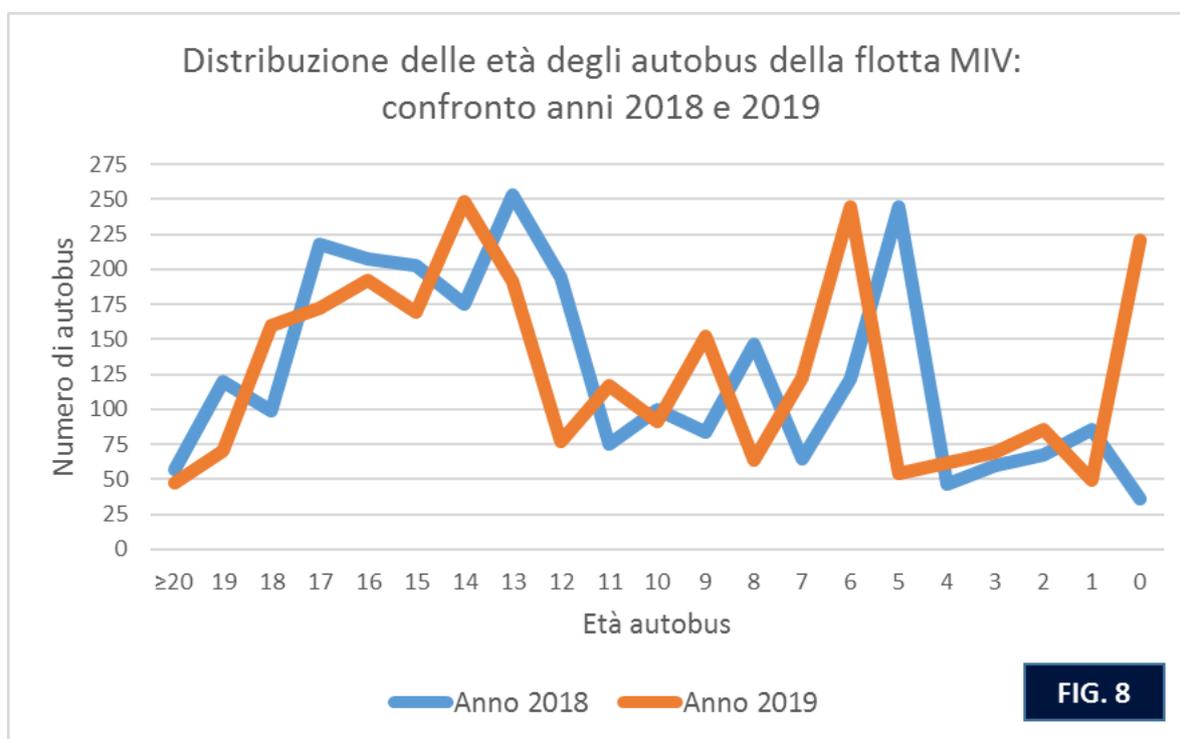


Figura 38 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 e 2019

Infine si riporta l'età media calcolata, sia per il 2018 che per il 2019, sui Contratti di servizio e relativi ambiti territoriali; per "Altro urbano CMT" s'intendono i servizi urbani di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea, Pinerolo e Settimo Torinese; per "Urbani prov. Cuneo" i servizi urbani delle città di Cuneo, Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo, Savigliano; infine, nell'ambito del servizio di trasporto

pubblico “Extraurbano Alessandria” sono compresi anche i servizi urbani di Acqui Terme, Ovada e Tortona.

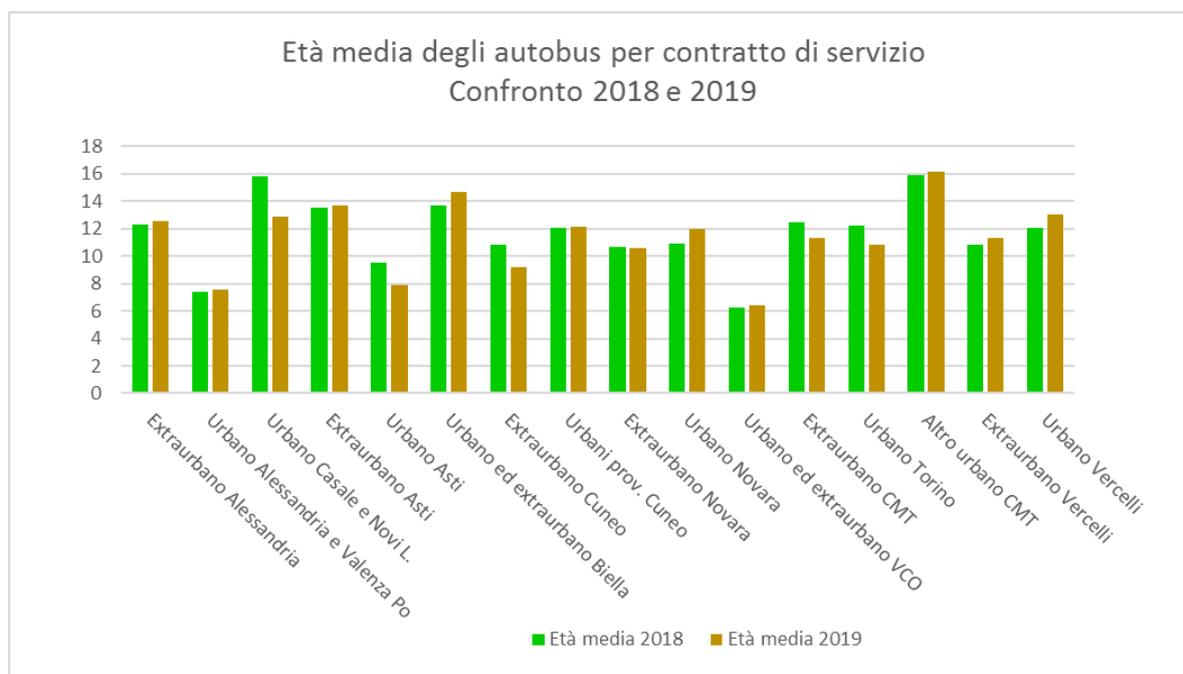


Figura 39 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 e 2019

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.

5.10.4. Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta

Entro il 2020 sarà affidato il servizio di progettazione di massima per un'imbarcazione per il servizio pubblico di linea sul lago d'Orta. Il progetto servirà per la predisposizione del bando di gara per la costruzione dell'imbarcazione.

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 è calendarizzato per l'approvazione da parte dell'Assemblea consortile nel mese di novembre 2020.

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 40 - 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 novembre 2019 sono stati venduti 2 milioni 573 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 6 milioni 877 mila IVA inclusa. La somma di € 528.308 IVA inclusa stanziata a ripiano per i minori ricavi conseguenti all’integrazione ha garantito una copertura finanziaria dell’iniziativa fino a tutto giugno 2015. Preso atto dell’aumento della domanda complessiva sui servizi ferroviari in ambito metropolitano superiore al 10%, il biglietto integrato è risultato essere in grado di auto-sostenersi senza ripiano da parte degli Enti a partire da luglio 2015.

I grafici sotto riportati mostrano l’andamento delle vendite mese per mese.

Tabella 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

(*) i dati del mese di dicembre 2019 sono stimati in attesa delle rendicontazioni Trenitalia

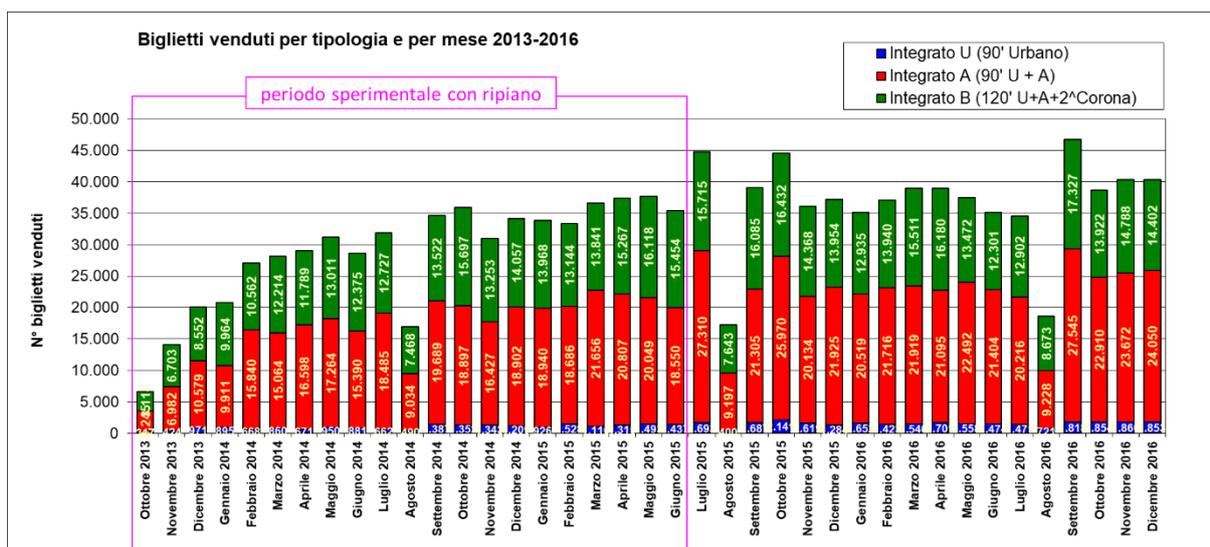


Figura 41 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2016

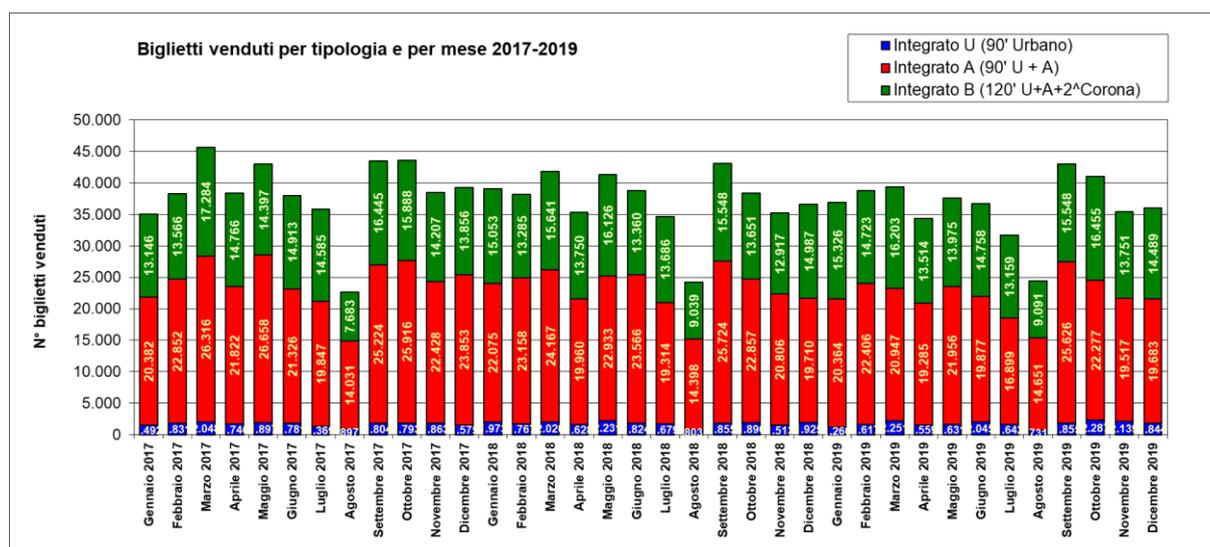


Figura 42 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2017-2019

A seguito dell’entrata a regime del sistema di validazione elettronica sulla rete urbana e suburbana di GTT, il biglietto integrato dovrà essere trasferito su supporto *chip-on-paper*.

A tale scopo nel 2019 è proseguita la fase corrente di interlocuzione con 5T e le Aziende esercenti (GTT, Trenitalia, EXTRA.TO) per individuare la migliore tecnologia disponibile al fine di migrare su bigliettazione elettronica il biglietto integrato metropolitano

6.2.3. Passaggio al supporto elettronico

A seguito dell’entrata a regime del sistema di validazione elettronica sulla rete urbana e suburbana di GTT, il biglietto integrato dovrà essere trasferito su supporto *chip-on-paper*.

A tale scopo nel 2018 è stata avviata una fase di interlocuzione con 5T e le Aziende esercenti (GTT, Trenitalia, EXTRA.TO) per individuare la migliore tecnologia disponibile al fine di migrare su bigliettazione elettronica il biglietto integrato metropolitano.

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

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

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

Allegato alla Delibera n. 6 del 26/03/2019
 BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO
 MODIFICA DELLA GAMMA E PASSAGGIO AL
 SUPPORTO CHIP ON PAPER



6.3. 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. Rimborso degli abbonamenti non utilizzati a causa dell'emergenza sanitaria provocata dall'epidemia da covid19

6.4.1. 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 dall'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.



6.4.2. 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.

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

Il Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34 all'art. 200 ha stabilito delle misure al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. A tale scopo è stato

istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Il Fondo è destinato, nei limiti delle risorse disponibili, anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 del medesimo decreto (Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL – prolungamento durata abbonamento o emissione di voucher).

IL DM 340 dell'11/08/2020 riporta la tabella di riparto tra le Regioni e le Province autonome delle somme previste dall'art. 200 del DL n.34. Al Piemonte viene riconosciuto il 6,792% delle risorse totali, pari a € 27.592.514,09.

L'Agenzia, sulla base dei ricavi certificati dalle Aziende nella Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL, ha provveduto ad effettuare le elaborazioni necessarie alla successiva liquidazione delle somme spettanti a ciascuna Azienda, una volta accertati i trasferimenti dalla Regione.

6.6. La comunicazione del trasporto pubblico

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

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

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



Figura 43 - 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)

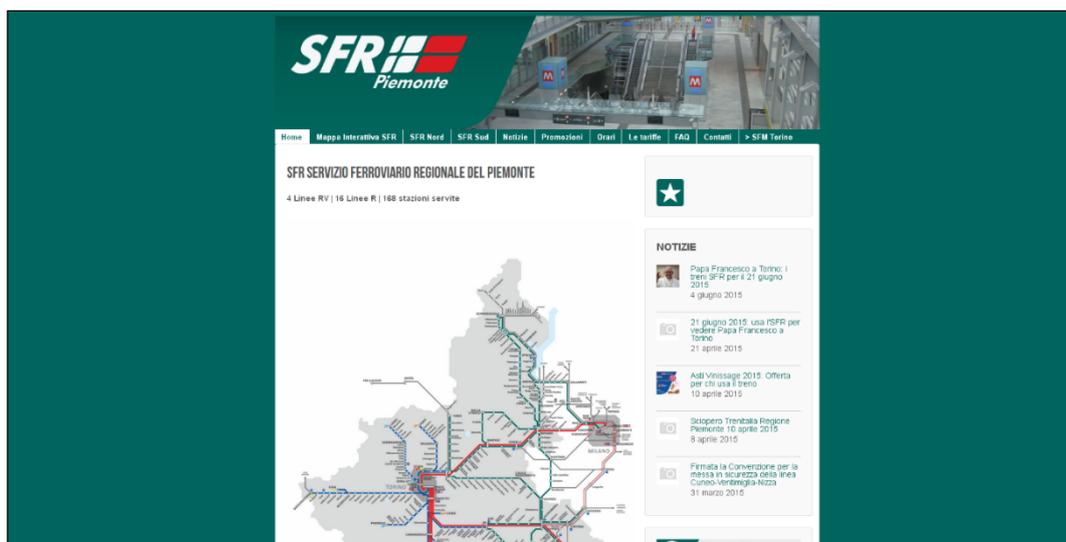


Figura 44 - Home Page del sito SFR

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

RENDICONTO ATTIVITÀ APPENDICE

7. APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità

7.1.1. 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 ad agosto 2020 recependo tutte le integrazioni e modifiche effettuate dai Concessionari TPL fino a tale data. Alcuni dati potranno ancora subire delle correzioni in quanto sono in corso delle verifiche su alcune voci risultate anomale a livello di singolo affidamento laddove, a seguito di rinnovi in corso d'anno o subentro di altro soggetto gestore, il valore non risulta del tutto coerente con quelli delle annualità precedenti.

Tabella 21 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est

Bacino nord-est								
Totale Bacino nord-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	17.707.056	16.648.729	15.665.636	15.379.575	15.672.636	15.604.746	15.600.372
Ricavi	R	15.699.559	16.543.674	17.317.890	15.796.116	16.290.014	16.478.296	16.867.751
Corrispettivi	C	31.017.392	29.083.089	27.947.510	25.581.826	26.164.589	26.015.848	26.076.538
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280	7.733
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	30.833.159	28.894.373	27.629.279	25.581.826	26.131.278	25.986.568	26.068.805
Rapporto Ricavi / Costi	R / (C + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	38,4%	38,8%	39,3%
Passeggeri trasportati	PAX	18.741.353	18.334.386	17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090	18.978.465
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638	648
Contributi CCNL	CCNL	3.445.582	3.690.001	3.623.705	2.985.988	3.180.602	3.432.376	3.261.438

Indicatori Bacino nord-est								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	24.800	21.735	23.416	21.010	24.565	24.459	24.075
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,75	1,75	1,78	1,66	1,67	1,67	1,67
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,95	1,97	2,02	1,86	1,87	1,89	1,88
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,89	0,99	1,11	1,03	1,04	1,06	1,08

Tabella 22 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est

Bacino sud-est								
Totale Bacino sud-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	16.002.455	15.954.529	13.656.142	13.611.538	13.515.791	13.427.093	13.205.290
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249	10.226.296	9.411.593	9.742.024	9.484.447
Corrispettivi	C	27.073.866	26.512.519	26.371.684	24.897.865	21.515.342	23.160.619	23.236.064
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	95.733	114.430	130.212
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	29,7%	29,1%
Passeggeri trasportati	PAX	13.649.284	11.325.652	10.341.323	11.764.007	10.248.019	10.356.180	9.903.342
Addetti	ADD	625	649	601	570	570	587	591
Contributi CCNL	CCNL	2.860.742	2.901.035	3.126.249	2.786.220	3.065.542	3.188.594	3.232.169

Indicatori Bacino sud-est								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	25.604	24.583	22.722	23.880	23.712	22.874	22.344
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,69	1,66	1,93	1,83	1,59	1,72	1,76
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,87	1,84	2,16	2,03	1,82	1,96	2,00
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,71	0,71	0,80	0,75	0,70	0,73	0,72

Tabella 23 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud

Bacino sud								
Totale Bacino Sud		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	14.492.330	14.229.465	14.070.822	13.857.599	14.161.179	14.296.441	14.394.625
Ricavi	R	12.063.501	13.108.228	13.754.583	13.673.275	13.274.075	13.652.566	13.592.815
Corrispettivi	C	22.791.086	22.695.757	22.690.185	22.238.239	22.481.712	22.350.615	22.593.375
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.838	4.741	117.811	89.312	129.754
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	22.463.621
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,7%	36,7%	37,8%	38,1%	37,2%	38,0%	37,7%
Passeggeri trasportati	PAX	15.576.875	15.444.240	14.758.360	15.463.545	15.778.736	15.840.146	15.843.508
Addetti	ADD	485	490	487	476	517	512	505
Contributi CCNL	CCNL	2.772.927	2.823.839	2.771.791	2.336.111	2.720.054	2.602.525	2.595.407

Indicatori Bacino sud								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	29.881	29.040	28.893	29.113	27.391	27.923	28.504
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,59	1,61	1,60	1,59	1,56	1,57
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,79	1,81	1,77	1,78	1,75	1,75
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,83	0,92	0,98	0,99	0,94	0,95	0,94

Tabella 24 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitan

Bacino metropolitano								
Tutti i servizi Bacino Metropolitan		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	88.929.790	83.382.089	81.714.589	72.501.426	70.892.470	69.436.308	67.972.364
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380	121.375.065	124.548.656	121.938.359	146.341.914
Corrispettivi	C	221.011.489	201.238.078	207.781.410	204.944.204	199.210.850	190.722.864	191.943.718
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079	21.587.614
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	200.143.805	179.245.960	186.564.188	185.077.600	176.063.245	169.577.785	170.356.104
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%	46,2%
Passeggeri trasportati	PAX	255.665.133	260.236.518	266.781.060	284.957.000	294.838.479	299.260.246	305.682.964
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.756	4.658	4.623
Contributi CCNL	CCNL	29.216.500	27.307.172	27.632.726	27.370.894	27.440.547	26.685.593	26.468.893

Indicatori Bacino Metropolitan								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.662	16.845	16.680	15.064	14.906	14.907	14.703
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,49	2,41	2,54	2,83	2,81	2,75	2,82
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,81	2,74	2,88	3,20	3,20	3,13	3,21
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,38	1,43	1,45	1,67	1,76	1,76	2,15

GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	60.141.384	56.175.706	55.118.497	46.339.316	45.215.061	44.094.572	42.587.592
Ricavi	R	99.222.000	94.469.456	95.414.128	97.080.961	100.186.718	98.214.921	122.638.749
Corrispettivi	C	175.887.767	158.227.976	167.406.798	164.864.978	159.916.292	152.711.644	153.574.547
Infrastruttura	I	20.244.116	21.291.300	20.551.169	19.828.757	23.109.139	21.108.084	21.547.222
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	155.643.651	136.936.676	146.855.629	145.036.221	136.807.153	131.603.560	132.027.325
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	38,9%	40,8%	39,4%	40,1%	42,3%	42,7%	48,2%
Passeggeri trasportati	PAX	228.451.173	235.689.416	243.726.464	261.234.229	270.694.729	275.384.757	280.867.294
Addetti	ADD	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651
Contributi CCNL	CCNL	23.780.124	22.369.342	22.357.996	22.022.049	21.969.499	21.467.596	21.177.323

Indicatori GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	15.002	14.186	14.050	12.090	11.987	11.963	11.665
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,92	2,82	3,04	3,56	3,54	3,46	3,61
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,32	3,21	3,44	4,03	4,02	3,95	4,10
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,65	1,68	1,73	2,10	2,22	2,23	2,88

Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	28.788.406	27.206.383	26.596.092	26.162.110	25.677.409	25.341.736	25.384.772
Ricavi	R	23.148.602	24.546.522	23.276.252	24.294.104	24.361.938	23.723.438	23.703.165
Corrispettivi	C	45.123.722	43.010.102	40.374.612	40.079.226	39.294.558	38.011.220	38.369.172
Infrastruttura	I	623.568	700.818	666.053	37.847	38.467	36.995	40.392
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	44.500.154	42.309.284	39.708.559	40.041.379	39.256.092	37.974.225	38.328.780
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,2%	36,7%	37,0%	37,8%	38,3%	38,5%	38,2%
Passeggeri trasportati	PAX	27.213.960	24.547.102	23.054.596	23.722.771	24.143.750	23.875.489	24.815.670
Addetti	ADD	1.026	990	976	980	984	972	972
Contributi CCNL	CCNL	5.436.376	4.937.830	5.274.730	5.348.845	5.471.048	5.217.997	5.291.570

Indicatori Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	28.059	27.481	27.250	26.696	26.095	26.072	26.116
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,58	1,52	1,53	1,53	1,50	1,51
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,76	1,72	1,74	1,74	1,71	1,72
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,80	0,90	0,88	0,93	0,95	0,94	0,93

Tabella 25 - Dati da Osservatorio MIT – Ferrovie

Contratti ferroviari								
Tutti i contratti ferroviari (esclusa BLS)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	19.980.987	19.423.301	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863	19.387.819
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029	105.970.659
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109	221.484.679
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945	68.793.516
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
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%	41,0%
Passeggeri trasportati	PAX	46.431.900	46.943.300	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815	51.232.546
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988
Contributi CCNL	CCNL	2.219.147	2.107.648	1.789.824	1.628.352	1.675.450	1.681.630	1.707.188

Indicatori contratti ferroviari								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	8.484	8.648	9.042	9.340	9.358	9.671	9.752
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	11,29	11,16	11,08	11,41	11,54	11,61	11,42
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	11,40	11,27	11,17	11,49	11,63	11,70	11,51
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	4,48	4,44	4,86	4,99	5,22	5,50	5,47

Tabella 26 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte								
Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	157.188.153	149.638.113	144.298.126	134.419.489	133.069.700	131.822.270	130.560.470
Ricavi	R	251.015.987	246.269.592	253.767.801	255.956.355	261.827.422	266.676.274	292.257.585
Corrispettivi	C	527.637.472	496.296.613	497.123.165	494.440.623	486.736.684	483.740.055	485.334.375
Infrastruttura	I	87.692.214	88.986.634	86.099.180	88.003.280	90.183.813	90.155.046	90.648.830
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	394.685.545
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,8%	40,4%	42,5%
Passeggeri trasportati	PAX	350.080.459	352.284.096	356.748.806	380.043.843	389.597.144	394.758.477	401.640.825
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.355
Contributi CCNL	CCNL	40.514.898	38.829.695	38.944.295	37.111.913	38.082.195	37.590.717	37.265.095

Indicatori Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.058	16.442	16.442	15.556	15.668	15.753	15.627
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	3,36	3,32	3,45	3,68	3,66	3,67	3,72
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,61	3,58	3,71	3,95	3,94	3,95	4,00
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,60	1,65	1,76	1,90	1,97	2,02	2,24

Tabella 27 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte								
Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione	Veicoli*Km	137.207.166	130.214.812	125.138.721	115.421.673	114.242.076	112.764.588	111.172.651
Ricavi	R	161.447.159	160.063.922	160.640.911	161.083.650	163.524.340	161.811.245	186.286.926
Corrispettivi	C	302.002.504	279.529.443	284.825.108	277.737.408	269.372.493	262.249.946	263.849.696
Infrastruttura	I	21.423.785	22.553.784	21.902.235	19.877.045	23.394.460	21.378.101	21.855.314
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	241.994.382
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	39,9%	40,2%	43,5%
Passeggeri trasportati	PAX	303.648.559	305.340.796	308.999.764	330.811.575	339.673.627	343.319.662	350.408.279
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.367
Contributi CCNL	CCNL	38.295.751	36.722.047	37.154.471	35.483.561	36.406.745	35.909.087	35.557.907

Indicatori Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari								
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	20.001	18.996	18.798	17.470	17.627	17.633	17.461
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,20	2,15	2,28	2,41	2,36	2,33	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
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,18	1,23	1,28	1,40	1,43	1,43	1,68

8. APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP

8.1. Ferrovie

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Reperitorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0035	3080	208	BLS AG	FERROVIARIO DOMODOSSOLA-ISELLE	Regionali - Ferrovie	11/12/2016	11/12/2022			Contratto di servizio	mediante gara
			BLS AG	Appendice contrattuale DD 379/2020	Regionali - Ferrovie	11/12/2016	11/12/2022			c.s.	c.s.
CDS0007	2124	79	GTT	FERROVIARIO SFM LINEE 1 E A	Metropolitane - Ferrovie	01/01/2016	31/12/2016	31/12/2020	PROROGA TACITA - DETERMINAZIONE IMPEGNO RISORSE ANNO 2020 N. 828 DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0031	3061	206	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO REGIONALE 2017-2020	Regionali - Ferrovie	01/01/2017	31/12/2020	rescissione contratto al 31/12/2019		Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0086		DD854	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO METROPOLITANO	Regionali - Ferrovie	01/01/2020	31/12/2020			Atto d'obbligo	affidamento diretto
CDS0087		DD848	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO REGIONALE	Regionali - Ferrovie	01/01/2020	30/06/2020	31/12/2020	DD 371/2020	Atto d'obbligo	affidamento diretto

8.2. Bacino metropolitano

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Reperitorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0008	2125	686	GTT	URBANO SUBURBANO TORINO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL Urbano e suburbano - Tramvie Urbano e suburbano - Metropolitane	01/01/2016	30/06/2027			Contratto di servizio	mediante gara
CDS0006	2123	174	EXTRA.TO	AMBITO METROPOLITANO TORINO EXTRA.TO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/08/2012	31/07/2018	31/12/2020	NOTA 12938 30/12/2019	DEL	Contratto di servizio mediante gara - proroga con imposizione atto d'obbligo
CDS0033	3064	13689	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO CITTA METROPOLITANA DI TORINO	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2011	31/12/2016	31/12/2020	NOTA 12939 30/12/2019	DEL	Contratto di servizio mediante gara - proroga con imposizione atto d'obbligo
CDS0032	3063	8875	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI IVREA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2011	31/12/2016	31/12/2020	NOTA 12940 30/12/2019	DEL	Contratto di servizio mediante gara - proroga con imposizione atto d'obbligo
CDS0034	3065	902	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI PINEROLO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2011	31/12/2016	31/12/2020	NOTA 12941 30/12/2019	DEL	Contratto di servizio mediante gara - proroga con imposizione atto d'obbligo

CDS0041	3555	7447	EXTRA.TO	SERVIZIO URBANO COMUNE DI CARMAGNOLA	Urbano e suburbano Autolinee TPL	e -	01/01/2011	31/12/2016	31/12/2020	NOTA 12942 DEL 30/12/2019	DEL	Contratto di servizio	mediante proroga di imposizione d'obbligo	gara con atto -
CDS0028	2643	190	CA.NOVA	SERVIZIO URBANO DI SETTIMO T.SE (CA.NOVA-DEMARCHI)	Urbano e suburbano Autolinee TPL	e -	01/01/2016	31/12/2017	31/12/2020	Fino subentro nuovo gestore - DD 288/2012 e 448/2013 in corso valutazione per far confluire il servizio nel Contratto Rep. 686		Atto di concessione	mediante gara	

8.3. Bacino Sud-Est

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento	
CDS0042	3556	35034	AMAG MOBILITA	URBANO DI ALESSANDRIA DEL 30/05/2016 ATTO RICOGNITORIO CONTRATTO 3558 DEL 01/01/2007	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2007	31/12/2009	30/06/2022	DD354 25.06.2020	DEL	Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0050	3836		CIT CONSORZIO INTERCOMUNALI TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO NOVI LIGURE	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2002	31/12/2017	12/06/2021	PROROGA CONSENSUALE		Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0011	2253	10509	COAS CONSORZIO ASTIGIANO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ASTI	Extraurbano - Autolinee TPL	22/05/2010	21/05/2016	21/05/2021	DD 306 del 21/05/2019		Contratto di servizio	mediante gara - proroga con imposizione atto d'obbligo
CDS0027	2642	2625	SOCIETÀ CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ALESSANDRIA (SCAT) - DD397/2016 - DD 401/2017	Extraurbano - Autolinee TPL	13/09/2010	12/09/2016	30/06/2021	PROROGA CON IMPOSIZIONE D'ATTO D'OBBLIGO	CON	Contratto di servizio	mediante gara - proroga con imposizione atto d'obbligo

8.4. Bacino Nord-Est

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Reperitorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0026	2639	908	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTI CI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO ED EXTRAURBANO PROVINCIA DI BIELLA	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2016	31/12/2016	31/12/2020	NOTA 12944 + DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0029	2951	181	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTI CI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO COMUNE DI VERCELLI	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2017	31/12/2017	31/12/2020	NOTA 12947 DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0022	2633		ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTI CI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI (ATAP)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2015	09/06/2016	31/12/2020	NOTA 12946 DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0021	2632		BARANZELLI NATUR	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV DI VERCELLI - FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 268/2016 - DD 445/2017)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2015	09/06/2016	31/12/2020	NOTA 12948 DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0020	2631	1100	STAC SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTI CI CASALESI S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV VERCELLI (STAC) FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 267/2016 - DD 446/2017)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2015	09/06/2016	31/12/2020	NOTA 12949 DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)

CDS0061	3870	229	NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	229 NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	Servizi speciali - Navigazione interna	31/01/2020	30/01/2026				Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0009	2140	22239	SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI - STN	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI NOVARA - DD 447/2017	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2016	30/06/2016	31/12/2020	NOTA 12943 DEL 30/12/2019		Contratto di servizio	mediante gara (*)- proroga con imposizione atto d'obbligo
CDS0030	2953		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	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2017	11/06/2017	12/06/2021	PROROGA CON IMPOSIZIONE D'ATTO D'OBLIGO		Atto d'obbligo	affidamento diretto (*)
CDS0025	2638		AUTOSERVIZI COMAZZI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2001	31/05/2016	31/12/2020	NOTA 12950 DEL 30/12/2019		Contratto di servizio	affidamento diretto (*)
CDS0023	2636		SAF SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA (SAF)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2016	31/05/2016	31/12/2020	NOTA 12951 DEL 30/12/2019		Contratto di servizio	affidamento diretto (*)
CDS0024	2637		VCO TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2001	31/05/2016	31/12/2020	NOTA 12952 DEL 30/12/2019		Contratto di servizio	affidamento diretto (*)

8.5. Bacino Sud

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Reperitorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento	
CDS0013	V2622	19875	CONSORZIO GRANDABUS	SERVIZIO EXTRAURBANO E CONURBATO CUNEO (RINNOVO DAL 23/12/2016) E SERVIZI URBANI ALBA, BRA, FOSSANO, MONDOVI, SALUZZO, SAVIGLIANO	Extraurbano - Autolinee TPL	23/12/2010	31/12/2019	09/06/2024	PROROGA ATTO AGGIUNTIVO	CON	Contratto di servizio	Affidamento diretto

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

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

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.....	9
Tabella 2 - Dotazione ottimale.....	35
Tabella 3 - elenco delle consultazioni.....	44
Tabella 4 - investimenti bus.....	53
Tabella 5 - investimenti Bip.....	53
Tabella 6 - ripartizione storica delle risorse tra i Bacini.....	59
Tabella 7 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitan.....	87
Tabella 8 - Elenco provvedimenti Bacino Sud.....	88
Tabella 9 - Elenco provvedimenti Bacino Sud-est.....	90
Tabella 10 - Elenco provvedimenti Bacino Nord-est.....	90
Tabella 11 - Risorse assegnate 2016-2020.....	92
Tabella 12 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza.....	94
Tabella 13 - Addetti TPL dal 2016 al 2018.....	100
Tabella 14 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2018.....	118
Tabella 15 - Velocità commerciale media della rete urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2018.....	118
Tabella 16 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2019.....	118
Tabella 17 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. I bimestre Anno 2019.....	119
Tabella 18 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio.....	138
Tabella 19 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019.....	140
Tabella 20 - Vendite Biglietto Integrato.....	148
Tabella 21 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est.....	159
Tabella 22 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est.....	160
Tabella 23 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud.....	161
Tabella 24 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitan.....	162
Tabella 25 - Dati da Osservatorio MIT – Ferrovie.....	164
Tabella 26 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari) ...	165
Tabella 27 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)	166

Indice delle figure	
Figura 1 – calendario della procedura di affidamento SFM.....	44
Figura 2 - evoluzione dei ricavi annui SFM.....	47
Figura 3 – SFM 2020.....	48
Figura 4 - Orario R Saluzzo-Savigliano	63
Figura 5 - Asse (Torino)-Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano) Schema del servizio attuale (in rosso i servizi regionali diretti (RV e RE), In verde i servizi regionali, in blu i servizi suburbani/metropolitani).....	65
Figura 6 - Mappa delle linee sospese	66
Figura 7 – analisi qualitative dell’offerta GTT.....	68
Figura 8 - Studio di riordino del Bacino di Asti	70
Figura 9 - Carta della mobilità dei servizi ferroviari GTT	101
Figura 10 - Brochure BLS.....	102
Figura 11 - Sistema TIS Train Information System	114
Figura 12 - Esempio di report mensile SIS	116
Figura 13 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze.....	117
Figura 14 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili	119
Figura 15 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi.....	120
Figura 16 - Esempio di eventi di marzo 2020.....	121
Figura 17 - Esempio tabella access di febbraio 2019	121
Figura 18 - Esempio di tabella archi dell’anno 2019	122
Figura 19 - Esempio di pivot di dicembre 2019 delle linee BUS e TRAM.....	122
Figura 20 - percorrenza gennaio 2018 linea 4 dichiarata da GTT	123
Figura 21 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee tram di dicembre 2019.....	123
Figura 22 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2019 ...	124
Figura 23 - esempio orario grafico linea	125
Figura 24 – Sistema di monitoraggio implementato in Val Vigizzo.....	128
Figura 25 – Sistema di monitoraggio implementato sul Lago d’Orta.	128
Figura 26 – Applicativo web Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte	130
Figura 27 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL).....	131
Figura 28 - Autobus MIV + 20% in Piemonte.....	136
Figura 29 - Autobus MIV + 20% per azienda	136
Figura 30 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani (noleggio)	137
Figura 31 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino	137
Figura 32 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio.....	139
Figura 33 – Autobus contribuiti per azienda.....	141
Figura 34 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia.....	142

Figura 35 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2019..... 143

Figura 36 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018..... 144

Figura 37 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019..... 144

Figura 38 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 e 2019..... 144

Figura 39 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018 e 2019 145

Figura 40 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano..... 147

Figura 41 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2016 148

Figura 42 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2017-2019 149

Figura 43 - Home Page del sito SFM..... 153

Figura 44 - Home Page del sito SFR..... 154

Figura 45 - Sito mtm.torino.it nella nuova veste grafica del 2017..... 155