

PIAO 2023-2025

Sezione 1 – Scheda anagrafica

INDICE SEZIONE

1	SCHEDA ANAGRAFICA.....	1
2	PRESENTAZIONE DELL'AGENZIA - PREMESSA.....	1
2.1	L'AGENZIA.....	1
2.2	Mandato istituzionale e missione.....	3
2.3	COSA FA L'AGENZIA.....	4
2.4	COME OPERA L'AGENZIA – RAPPORTI CON GLI STAKEHOLDERS	5
3	ANALISI DEL CONTESTO.....	6
3.1	Analisi del contesto esterno	6
3.1.1	Dati demografici	7
3.1.2	Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata.....	11
3.1.3	Offerta, domanda e dati economici sul trasporto pubblico	13
3.2	Il contesto legale.....	23
3.3	Gli indicatori compositi territoriali riferibili all'Agenzia	30
3.4	Analisi del contesto interno.....	32
3.4.1	Struttura organizzativa	32
3.4.2	Il personale dell'Agenzia	33
3.4.3	Comitato Unico di Garanzia (CUG)	35
4	MAPPATURA DEI PROCESSI	36

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	1
---	--	---

1 SCHEDA ANAGRAFICA

Denominazione	Agenzia della mobilità piemontese
Codice IPA	amm_to
Indirizzo	corso Guglielmo Marconi, 10 - 10125 Torino
Codice fiscale	97639830013
Partita IVA	11745050010
Sito internet istituzionale	http://mtm.torino.it
E-mail	info@mtm.torino.it
Posta Certificata	mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it
Presidente dell'Agenzia	Cristina Bargerò
Direttore generale	Cesare Paonessa
Numero dipendenti al 31/12/2022	25, compresa l'unità di personale dirigente e il personale con rapporto di lavoro dipendente non a tempo indeterminato

2 PRESENTAZIONE DELL'AGENZIA - PREMESSA

Il PIAO, strumento di programmazione unitario e integrato, deve necessariamente, per quanto possibile, essere redatto superando le duplicazioni previste nei piani che sono stati assorbiti. La prima azione da compiere in tal senso riguarda l'analisi del contesto esterno ed interno all'organizzazione.

L'Agenzia, pertanto, ha svolto una sola volta tali attività di analisi, ponendole a presupposto dell'intero processo di pianificazione per predisporre le diverse sottosezioni del PIAO.

Nelle diverse sottosezioni del PIAO, laddove richiesto dalla struttura e finalità delle stesse, si farà rinvio al lavoro di analisi di seguito illustrato.

2.1 L'AGENZIA

L'Agenzia è stata costituita nel 2003, in forma di consorzio tra Regione ed enti locali, ai sensi dell'art. 8 della L.R. Piemonte 4 gennaio 2000 n° 1, poi modificato dalla L.R. 10/2011, con lo scopo di gestire le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano.

Il Consorzio, in precedenza denominato Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale, a far data dal 12/11/2015 ha ampliato le proprie competenze all'intero ambito regionale assumendo la nuova denominazione di "Agenzia della mobilità piemontese".

Quanto sopra per effetto della L.R. 1/2015 e della successiva L.R. 9/2015 che hanno apportato consistenti modifiche al testo della L.R. 1/2000, ampliando la compagine dell'Agenzia, prevedendo l'adesione degli altri enti locali del Piemonte, modificandone la denominazione e intendendo, così

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	2
---	--	---

come si rileva dalla relazione al disegno di legge, dare piena attuazione a quanto il legislatore regionale aveva avviato nel 2011, estendendo la competenza dell'Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale su tutto il territorio regionale.

Alla nuova Agenzia aderiscono i soggetti di delega in materia di TPL del Piemonte, segnatamente:

Provincia di Alessandria, Provincia di Asti, Provincia di Biella, Provincia di Cuneo, Provincia di Novara, Provincia di Verbania, Provincia di Vercelli, Conurbazione Alba, Conurbazione Bra, Conurbazione Casale Monferrato, Conurbazione Cuneo, Conurbazione Ivrea, Conurbazione Vercelli, Conurbazione Novara, Comune di Alessandria, Comune di Asti, Comune di Biella, Comune di Pinerolo, Comune di Verbania.

La modifica legislativa ha comportato che lo Statuto e la Convenzione dell'Agenzia venissero modificati. In tal senso, la Giunta Regionale, con deliberazione n. 42-1585 del 15/06/2015, in attuazione all'art. 8, comma 5 bis della L.R. 1/2000, così come introdotto dall'art. 12 della L.R. 14/05/2015 n. 9, ha "adottato" lo Statuto dell' "Agenzia della Mobilità Piemontese" unitamente a quattro allegati che definiscono rispettivamente gli Enti già aderenti all'Agenzia (allegato 1), gli Enti soggetti di delega (che devono aderire all'Agenzia – Allegato 2), la ripartizione delle quote di partecipazione (Allegato 3) e i Comuni con popolazione fra 15.000 e 30.000 abitanti non soggetti di delega (che possono aderire all'Agenzia – Allegato 4).

Gli organi di governo dell'Agenzia con il nuovo Statuto sono:

- l'Assemblea, composta dai rappresentanti degli enti consorziati e presieduta dall'Assessore regionale pro-tempore con delega al trasporto pubblico;
- il Consiglio d'Amministrazione, composto da un numero di componenti, compreso il Presidente, pari a 5.
- il Presidente, nominato dall'Assemblea, indicato d'intesa tra il Presidente della Giunta regionale e il Sindaco della Città Metropolitana di Torino e della Città di Torino.

Le Assemblee di bacino sono presiedute dal rappresentante del bacino in Consiglio di Amministrazione e ad esse partecipano tutti gli enti consorziati appartenenti al bacino.

Alle assemblee di bacino sono sottoposti, prima dell'approvazione, gli schemi dei piani e dei programmi triennali di bacino, predisposti, in coerenza con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale, dalle commissioni tecniche di bacino di concerto con l'Agenzia.

I piani e i programmi triennali di bacino devono essere prima approvati dalle assemblee di bacino e successivamente dall'Assemblea dell'Agenzia.

Assistono gli organi di governo:

- il Comitato Tecnico, composto dal Direttore Generale ed almeno 6 dirigenti o loro delegati, competenti in materia di trasporti, uno in rappresentanza di Regione Piemonte, uno in rappresentanza del Comune di Torino e uno per ogni bacino designato dagli enti di appartenenza. Esso si articola attraverso commissioni tecniche di bacino, composte dai dirigenti dei singoli enti afferenti al bacino. I lavori delle commissioni tecniche sono coordinati dal dirigente rappresentante il bacino in seno al Comitato. Il Comitato Tecnico, organo di consultazione, opera a supporto del Consiglio di Amministrazione in relazione a tutte le questioni di natura tecnica in materia di pianificazione, programmazione e attuazione del trasporto pubblico locale delle quali sia investito

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	3
---	--	---

dal Consiglio di Amministrazione, al fine di assicurare la coerenza delle iniziative dell'Agenzia con quelle degli enti consorziati, e viceversa. Esso esprime inoltre parere obbligatorio non vincolante sugli atti fondamentali dell'Agenzia.

Organi di direzione:

- il Direttore generale, a cui compete la responsabilità gestionale; persegue gli obiettivi e gli indirizzi stabiliti dagli organi di governo dell'ente sulla base delle direttive impartite dagli stessi; sovrintende alla gestione dell'ente; coordina e indirizza i dirigenti dell'Agenzia, perseguendo livelli ottimali di efficienza, efficacia ed economicità, ai fini del pareggio di bilancio da raggiungere attraverso l'equilibrio delle spese e delle entrate.

Il Consiglio d'Amministrazione è entrato in carica il 06/02/2023. Il Presidente dell'Agenzia è indicato d'intesa tra il Presidente della Giunta regionale e il Sindaco della Città Metropolitana di Torino e della Città di Torino ed è eletto dall'Assemblea. La Presidente in carica è la dott.ssa Cristina Bargerò.

Ai sensi dell'articolo 10, comma 5 dello Statuto il Consiglio di Amministrazione dura in carica anni tre dalla nomina e i consiglieri durano in carica sino all'elezione dei nuovi.

Le Assemblee di bacino sono state tutte costituite nel 2016, mentre quella del Bacino Metropolitano di Torino ha visto la sua formazione definitiva nel 2017; nell'anno 2019, in occasione del rinnovo del cda di amministrazione le assemblee hanno confermato/rinnovato i propri presidenti.

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 Città Metropolitana 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.

I bacini territoriali costituiscono proprio le quattro aree territoriali cui appartengono i Comuni, le Province e la Città metropolitana costituenti l'Agenzia e sono le realtà territoriali che, tramite specifiche Assemblee 'di bacino', esprimono il loro rappresentante nel Consiglio d'Amministrazione.

2.2 Mandato istituzionale e missione

La L.R. 1/2000 individua la missione dell'Ente nella promozione della mobilità sostenibile stabilendo e mantenendo il coordinamento dei servizi di trasporto di persone su strada in relazione a quelli su ferro.

Ciò deve avvenire ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale con le seguenti azioni:

- a) coordinamento delle strategie di sviluppo del sistema della mobilità per bacini o ambiti territoriali omogenei;
- b) programmazione del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	4
---	--	---

- c) amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini;
- d) rendicontazione dei risultati di investimento e di gestione conseguiti;
- e) promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità;
- f) impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

2.3 COSA FA L'AGENZIA

Lo Statuto dell'Agenzia prevede che tutte le azioni siano attuate mediante l'esercizio delle funzioni:

- a) coordinare il sistema della mobilità nei bacini e negli ambiti territoriali omogenei, e del piano dei trasporti, oltre verificare la coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dagli Enti aderenti;
- b) programmare i servizi in modo unitario ed integrato, in coerenza con la programmazione regionale ed in particolare con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- c) predisporre i 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;
- d) stipulare i contratti di servizio a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa comunitaria e nazionale vigente.
- e) gestire le risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti.
- f) gestione delle risorse finanziarie, reperite anche attraverso forme integrative di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- g) monitorare, negli ambiti o bacini territoriali individuati dalla Regione:
 - la mobilità e il controllo di efficienza ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici e ferroviari e delle infrastrutture e della qualità percepita, con particolare attenzione all'integrazione con i servizi ferroviari;
 - la quantità e la qualità dei servizi;
- h) promuovere, in coerenza con gli indirizzi regionali, lo sviluppo della mobilità sostenibile e, quindi, la progettazione e l'organizzazione di iniziative finalizzate all'integrazione fra il trasporto pubblico locale e i relativi servizi complementari;
- i) gestire operativamente la politica tariffaria regionale;
- j) svolgere le funzioni relative alla vigilanza, sicurezza e alla regolarità dei servizi effettuati con autobus, all'idoneità dei percorsi e all'ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare;

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	5
---	--	---

- k) autorizzare all'immissione e distrazione dei mezzi nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale e la certificazione dei servizi svolti "fuori linea" con mezzi non contribuiti.

Per orientare la propria attività verso la missione istituzionale, l'Agenzia:

- è membro dell'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) per condividere le migliori pratiche in materia di TPL promuovendone l'attuazione nell'area metropolitana torinese e nel resto della Regione. L'Agenzia prende parte a progetti europei anche in partnership con altri Enti locali;
- provvede a verificare il livello di qualità percepita dai cittadini dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso le indagini IMQ. Sia le attività di amministrazione che quelle di pianificazione e programmazione necessitano di avere ben chiaro il quadro della mobilità dei cittadini della Regione: la conoscenza della domanda di mobilità mediante la realizzazione programmata di specifiche indagini rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Generare l'informazione sulla mobilità metropolitana e regionale è non solo indispensabile per il conseguimento degli obiettivi istituzionali ma costituisce inoltre uno strumento a disposizione per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati;
- svolge un ruolo tecnico in materia di pianificazione e progettazione della mobilità collettiva intervenendo su diversi tavoli di lavoro nonché predisponendo specifici studi che vengono direttamente utilizzati o messi a disposizione di enti terzi;
- promuove la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) e del Sistema Ferroviario Regionale (SFR). In tale ambito realizza studi atti a verificare la capacità delle infrastrutture e gli interventi necessari per il loro realizzo;
- svolge un ruolo tecnico ed amministrativo nello sviluppo dei programmi d'intervento per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario. Dal 2017 l'Agenzia è stata incaricata dalla Regione a redigere il piano degli investimenti per il rinnovo del parco autobus;
- verifica che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80);
- accerta che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, e sugli altri impianti fissi di trasporto in servizio pubblico nella città di Torino;
- collabora alla redazione dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale organizzati per bacini. Essi caratterizzano una delle più importanti funzioni previste dallo Statuto dell'Agenzia e costituiscono lo strumento di pianificazione principale per la definizione delle indicazioni sull'evoluzione dei sistemi di trasporto sul medio e lungo periodo;
- partecipa ai tavoli e ai gruppi di lavoro coordinati dalla Regione Piemonte per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale.

2.4 COME OPERA L'AGENZIA – RAPPORTI CON GLI STAKEHOLDERS

L'Agenzia opera sia a livello di governo sia a livello operativo mediante un continuo confronto con gli enti consorziati, gli enti e le istituzioni del territorio, gli operatori del settore, le associazioni rappresentative dei cittadini che utilizzano i servizi di trasporto pubblico.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	6
---	--	---

In particolare, sulla base degli ambiti di intervento sopra riportati, i soggetti che interagiscono con l’Agenzia possono essere così individuati:

- cittadini ed utenti dei servizi e loro rappresentanze;
- enti consorziati;
- amministrazioni centrali ed autorità indipendenti;
- organizzazioni internazionali;
- concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale;
- organizzazioni sindacali;
- fornitori di beni e servizi.

I rapporti con gli stakeholders si svolgono in un contesto di massima trasparenza e diffusione mediante la pubblicazione sul sito internet istituzionale degli studi, dei rapporti tecnici, progetti e programmi di realizzazione.

Il rapporto con gli enti consorziati è “istituzionalizzato” con la costituzione delle Assemblee di bacino” che esprimono non solo il loro rappresentante nel Consiglio di Amministrazione ma che sono finalizzate alla rendicontazione delle attività svolte e all’analisi di proposte per le attività future. Alle assemblee di bacino vengono sottoposti, prima dell’approvazione, gli schemi dei piani e dei programmi triennali di bacino, predisposti, in coerenza con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale, dalle commissioni tecniche di bacino di concerto con il Comitato tecnico dell’Agenzia.

3 ANALISI DEL CONTESTO

3.1 Analisi del contesto esterno

Il primo paragrafo riporta i dati demografici da fonte ISTAT e Regione Piemonte che sono disponibili con aggiornamento annuale, i dati sulle scuole e la serie storica del tasso di motorizzazione nella Regione Piemonte tratta dai dati statistici dell’ACI. Il successivo paragrafo riporta i dati del 2004, del 2013 e del 2021-22 tratti dalle indagini IMQ a livello regionale svolte in quegli anni, infine il terzo paragrafo riporta la serie storica dal 2012 dei dati sintetici tratti dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito presso il MIT.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	7
---	---	----------

3.1.1 Dati demografici

Tabella 1 – Dati demografici e territoriali

BACINO	Superficie (kmq)	Popolazione residente al 31/12/2021 (migliaia)	Densità (ab./kmq) 2021	Superficie urbanizzata (CSU+CSI kmq - 2013)	% urbanizzato
Regione Piemonte	25.387	4.256	167,7	1.771	6,97%
Bacino Città Metropolitana di Torino (312 comuni)	6.827	2.208	323,5	613,2	8,98%
- Area Metropolitana torinese (32 comuni)	838	1.487	1.775,0	232,5	27,74%
- di cui Torino	130	849	6.528,8	77	59,23%
- di cui Cintura	708	639	902,1	155	21,89%
Bacino Sud (Cuneo)	6.895	580	84,1	361	5,24%
Bacino Sud-Est (Asti, Alessandria)	5.069	616	121,4	362	7,14%
Bacino Nord-Est (Biella, Novara, Vercelli)	6.596	852	129,2	434	6,58%

Fonte: Elaborazione Regione Piemonte PISTA su dati ISTAT e Regione Piemonte - Assessorato all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale: Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte edizione 2015

CSU: Consumo di suolo da superficie urbanizzata.

CSI: consumo di suolo da superficie infrastrutturata (ospitante il sedime di un'infrastruttura lineare di trasporto e la sua fascia di pertinenza o l'area di una piattaforma logistica o aeroportuale).

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

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai quasi 7 mila abitanti per kmq di Torino si passa ai 2.200-2.800 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/kmq di Carignano.

Anche gli assetti urbanistici sono molto diversi tra loro (urbano, denso, industriale, commerciale, rurale misto). La quota di superficie urbanizzata è il 59% in Torino mentre è pari al 22% nella cintura.

La popolazione di Torino, pari al 57% di quella dell'intera area metropolitana è concentrata sul 16% dell'intero territorio.

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

I dati demografici sopra esposti rappresentano un set minimo che l'Agenzia sta ampliando con alcuni dati aggiuntivi, volti ad ottenere un quadro più esaustivo delle condizioni esterne. Tra essi si citano i dati sulla popolazione per età, alcuni dati reddituali (per scaglioni di reddito), la densità di addetti e la quota di studenti.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	8
---	--	--------------------------------

In particolare, per quanto riguarda gli studenti delle scuole superiori, che rappresentano il principale bacino di utenza del TPL, si riportano i dati aggiornati a luglio 2023 che evidenziano un totale di 171 Istituti (ciascuno con le sue sedi principali e secondarie) per un totale di 464 sedi ubicate in 83 Comuni e 180.926 studenti.

 AMP AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	9
---	---	----------

Tabella 2 - Istituti scolastici superiori e studenti

Comuni	Istituti	Alunni		Comuni	Istituti	Alunni
ALESSANDRIA	15	16041		TORINO	82	94723
ACQUI TERME	2	1978		AVIGLIANA	1	942
ALESSANDRIA	4	4403		BUSSOLENO	1	597
CASALE MONFERRATO	3	3437		CALUSO	2	1593
NOVI LIGURE	2	2534		CARIGNANO	1	1415
OVADA	1	788		CARMAGNOLA	1	1471
ROSIGNANO MONFERRATO	1	208		CASTELLAMONTE	1	579
TORTONA	2	1698		CHIERI	2	2614
VALENZA	1	995		CHIVASSO	3	2600
ASTI	8	7724		CIRIE'	2	2093
ASTI	7	5990		COLLEGNO	1	522
CANELLI	2	402		CUORGNE'	1	605
CASTELNUOVO DON BOSCO	1	406		GIAVENO	1	1049
NIZZA MONFERRATO	1	748		GRUGLIASCO	2	3768
SAN DAMIANO D'ASTI	1	178		IVREA	4	4499
BIELLA	6	6575		LANZO TORINESE	1	977
BIELLA	5	5565		MONCALIERI	2	3401
CAVAGLIA'	1	158		NICHELINO	2	2031
COSSATO	1	541		ORBASSANO	1	1377
VALDILANA	3	311		OSASCO	1	429
CUNEO	27	26276		OULX	1	867
ALBA	6	4458		PIANEZZA	1	976
BARGE	1	261		PINEROLO	5	5810
BRA	3	2474		RIVAROLO CANAVESE	1	1322
CEVA	1	324		RIVOLI	3	3043
CORTEMILIA	1	72		SANGANO	1	347
CUNEO	7	7253		SETTIMO TORINESE	2	1975
DRONERO	1	367		SUSA	2	912
FOSSANO	3	2744		TORINO	42	45877
GRINZANE CAVOUR	1	150		VENARIA REALE	1	1032
LIMONE PIEMONTE	1	83		VERCELLI	9	7116
MONDOVI'	3	2771		BORGOSIESA	2	937
NEIVE	1	379		CRESCENTINO	1	234
ORMEA	1	168		GATTINARA	2	572
RACCONIGI	1	302		SANTHIA'	1	282
SALUZZO	3	2749		TRINO	2	444
SAVIGLIANO	2	1119		VARALLO	3	727
VERZUOLO	2	602		VERCELLI	5	3920
NOVARA	15	15256		VERBANO-CUSIO-OSSOLA	9	7215
ARONA	1	1179		CRODO	1	181
BORGOMANERO	2	1984		DOMODOSSOLA	2	1868
GOZZANO	1	706		OMEGNA	2	1035
LESA	1	170		STRESA	1	652
NOVARA	11	9737		VERBANIA	3	3479
OLEGGIO	1	186				
ROMAGNANO SESIA	2	389				
ROMENTINO	1	905				

Tabella 3 - Tasso di motorizzazione privata

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tasso di motorizzazione												
TORINO	0,599	0,601	0,594	0,614	0,617	0,618	0,639	0,675	0,658	0,646	0,617	0,587
CINTURA	0,608	0,623	0,622	0,613	0,616	0,619	0,625	0,632	0,636	0,647	0,650	0,648
RESTO BMTO	0,629	0,646	0,648	0,644	0,649	0,657	0,665	0,675	0,684	0,698	0,706	0,705
TOTALE BACINO METROPOLITANO	0,611	0,622	0,620	0,624	0,627	0,631	0,644	0,663	0,660	0,663	0,655	0,643
Area Metropolitana	0,603	0,610	0,606	0,614	0,617	0,619	0,633	0,657	0,649	0,647	0,631	0,613
ALESSANDRIA			0,653	0,641	0,645	0,652	0,661	0,671	0,680	0,692	0,706	0,706
ASTI			0,656	0,650	0,654	0,663	0,672	0,683	0,694	0,710	0,722	0,724
BIELLA			0,698	0,692	0,696	0,704	0,714	0,724	0,734	0,742	0,757	0,757
CUNEO			0,666	0,663	0,668	0,676	0,687	0,697	0,707	0,716	0,724	0,724
NOVARA			0,632	0,624	0,628	0,632	0,640	0,650	0,657	0,668	0,675	0,677
VERBANO C.O.			0,639	0,635	0,639	0,646	0,653	0,660	0,667	0,681	0,689	0,692
VERCELLI			0,657	0,652	0,656	0,663	0,672	0,686	0,696	0,705	0,716	0,719
PIEMONTE			0,637	0,636	0,640	0,646	0,656	0,671	0,675	0,681	0,682	0,676

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

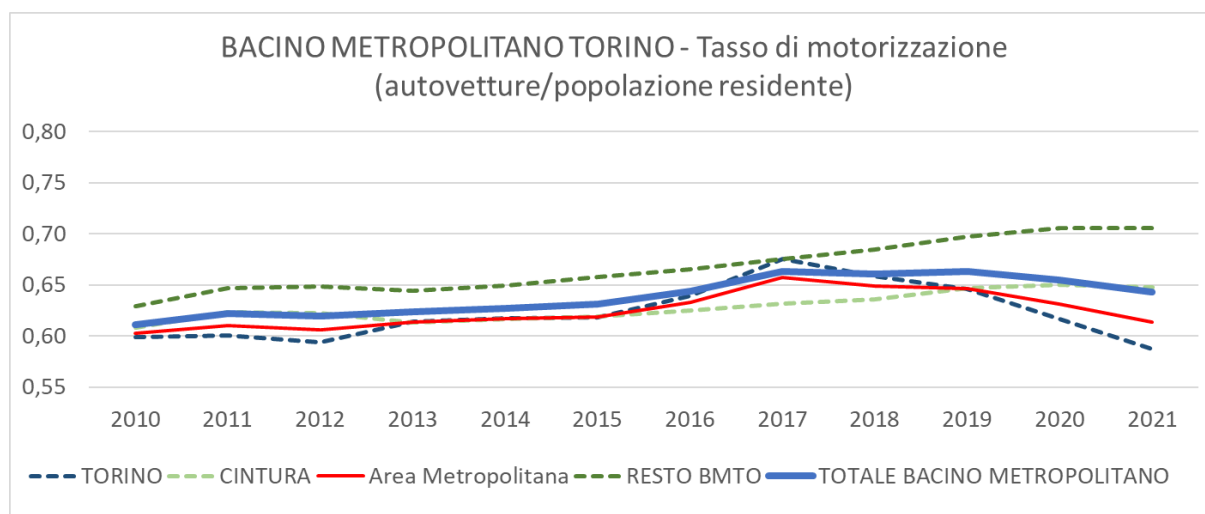


Figura 1 - Tasso di motorizzazione privata nella Città Metropolitana di Torino

Nell'area metropolitana torinese si contano 613 autovetture ogni 1000 abitanti nel 2021. Mentre nel comune di Torino si registra una diminuzione dal 2017 in poi, nel resto della Città Metropolitana il dato è in costante crescita, seppure stazionario nell'ultimo anno osservato.

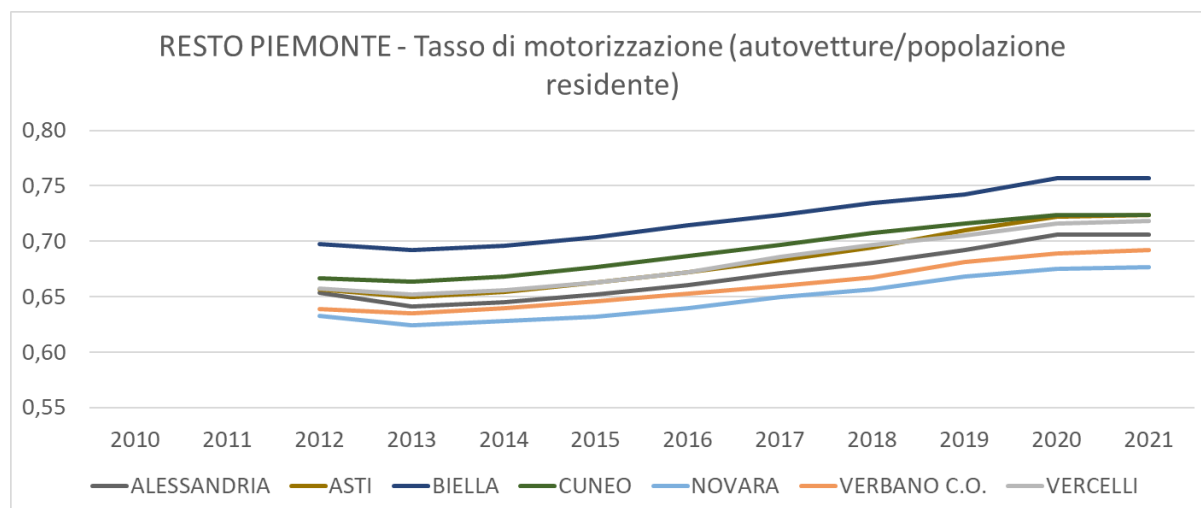


Figura 2 - Tasso di motorizzazione privata nel resto Piemonte

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) nelle altre province piemontesi è in costante crescita, fatta salva una lieve contrazione nel 2021. A livello complessivo regionale si registrano 676 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nel 2021.

3.1.2 Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Le tabelle che seguono riportano la quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata rispetto alla mobilità motorizzata. Nel caso della Regione Piemonte nel suo complesso i dati sono disponibili per gli anni 2004, 2013 e 2022 (anni di svolgimento delle indagini IMQ a livello regionale), mentre per la Provincia di Torino la serie storica comprende anche le edizioni del 2006, 2008 e 2010.

Tabella 4 - Quota modale - Regione Piemonte

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2013	2022
Trasporto pubblico	14,0%	14,6%	8,6%
Auto privata	86,0%	85,4%	91,4%

Fonte: Indagini IMQ 2004, 2013 e 2022

A livello di Regione si evidenzia un leggero incremento della quota modale del trasporto pubblico tra il 2004 e il 2013 e un calo nel 2022.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	12
---	---	-----------

Tabella 5 - Quota modale per provincia.

IMQ 2004	2004		2013		2022	
	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%	8,0%	92,0%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%	8,4%	91,6%
Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%	7,4%	92,6%
Cuneo	8,9%	91,1%	8,2%	91,8%	2,5%	97,5%
Novara	8,3%	91,7%	7,4%	92,6%	8,9%	91,1%
Torino	19,7%	80,3%	21,2%	78,8%	10,5%	89,5%
Verbano-Cusio-Ossola	6,9%	93,1%	5,9%	94,1%	8,3%	91,7%
Vercelli	7,2%	92,8%	7,3%	92,7%	6,9%	93,1%
Totale Regione	14,0%	86,0%	14,6%	85,4%	8,6%	91,4%

Tabella 6 - Quota modale Città Metropolitana di Torino (315 comuni)

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013	2022
Trasporto pubblico	19,7%	18,4%	20,4%	21,1%	21,2%	10,5%
Auto privata	80,3%	81,6%	79,6%	78,9%	78,8%	89,5%

Fonte: Indagini IMQ

A livello di ex Provincia di Torino la quota modale del trasporto pubblico risente ancora dell'effetto "pandemia" nel 2022.

Tabella 7 – Quota modale Area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013	2022
Trasporto pubblico	26,0%	22,8%	26,4%	26,4%	27,1%	13,6%
Auto privata	74,0%	77,2%	73,6%	73,6%	72,9%	86,4%

Fonte: Indagini IMQ

Nell'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni), si evidenzia una tendenza all'aumento della quota modale del trasporto pubblico dal 2006 (23%) fino al 2013 (27%) con un calo nel 2022.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	13
---	---	-----------

Tabella 8 - Quota modale Torino

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013	2022
Trasporto pubblico	32,8%	28,2%	33,5%	34,1%	34,4%	19,9%
Auto privata	67,2%	71,8%	66,5%	65,9%	65,6%	80,1%

Fonte: Indagini IMQ

Nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta sempre valori più elevati e la contrazione del 2022 risulta più contenuta rispetto a quanto osservato nell'area più vasta.

3.1.3 Offerta, domanda e dati economici sul trasporto pubblico

L'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile, precedentemente denominato Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, è stato costituito con Decreto Interministeriale n. 325 del 25 novembre 2011 sottoscritto tra i Ministri delle infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze e dei rapporti con le regioni che ne definisce la struttura e le modalità di funzionamento.

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

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

I dati che seguono sono riferiti alla totalità dei servizi TPL della Regione che risultano ad oggi inseriti nella banca Dati dell'Osservatorio e sono stati forniti da Regione Piemonte ad AMP al 19 ottobre 2022 recependo tutte le integrazioni e modifiche effettuate dai Concessionari TPL fino a tale data.

Nel corso degli anni la Regione Piemonte ha progressivamente attivato le utenze relative ai soggetti di delega nelle Unioni Montane e nei Comuni classificati come aree a domanda debole, al fine di includere anche questi servizi nell'Osservatorio nazionale. Inizialmente, nel 2016 erano presenti gli affidamenti nella provincia di Cuneo e parte di quelli della Provincia di Asti. Negli anni seguenti sono state attivate le utenze per il VCO, la provincia di Vercelli e dal 2019 si sono aggiunte le aree a domanda debole della Città Metropolitana di Torino.

Tali servizi sono stati negli ultimi anni oggetto degli Accordi di Programma stipulati con AMP. Gli affidamenti che sono stati via via rendicontati in Piattaforma sono riportati nella tabella che segue.

 AMP AGENZIA MOBILITÀ PIEMONTESE	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	14
---	---	-----------

Tabella 9 - Servizi in area a domanda debole inseriti nella Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL

AGGIORNAMENTO AL 19/10/2022	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BACINO NORD-EST			4	11	6	5
BACINO SUD-EST	1	1	1	6	5	4
BACINO SUD	18	16	17	17	13	13
BACINO METROPOLITANO				9	5	5
TOTALE	19	17	22	43	29	27

Tabella 10 – Dati da Osservatorio TPL Bacino Nord Est

Bacino nord-est											
Totale Bacino nord-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	17.707.056	16.648.729	15.665.636	15.379.575	15.672.636	15.604.746	15.640.932	15.973.252	13.221.887	15.723.773
Ricavi	R	15.699.559	16.543.674	17.317.890	15.796.116	16.290.014	16.478.296	16.871.051	17.795.124	9.232.358	11.972.690
<i>di cui Ricavi da Titoli di</i>		<i>14.753.267</i>	<i>15.454.772</i>	<i>16.095.397</i>	<i>14.997.760</i>	<i>14.875.484</i>	<i>14.918.767</i>	<i>15.273.219</i>	<i>15.861.182</i>	<i>7.064.111</i>	<i>9.359.678</i>
Corrispettivi	C	31.017.392	29.083.089	27.947.510	25.581.826	26.164.589	26.015.848	26.079.838	27.394.464	26.718.953	26.651.856
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280	7.733	301.517	92.534	93.261
Corrispettivi al netto	CI = C - I	30.833.159	28.894.373	27.629.279	25.581.826	26.131.278	25.986.568	26.072.105	27.092.946	26.626.419	26.558.595
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	38,4%	38,8%	39,3%	39,6%	25,7%	31,1%
Passeggeri trasportati	PAX	18.741.353	18.334.386	17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090	18.984.705	19.224.643	10.740.988	11.509.921
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638	649	676	665	656
Contributi CCNL	CCNL	3.445.582	3.690.001	3.623.705	2.985.988	3.180.602	3.432.376	3.261.438	3.078.595	3.200.840	3.282.587
Indicatori Bacino nord-est											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	24.800	21.735	23.416	21.010	24.565	24.459	24.100	23.629	19.883	23.969
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,75	1,75	1,78	1,66	1,67	1,67	1,67	1,72	2,02	1,70
Corrispettivo medio incluso	(C+CCNL) /	1,95	1,97	2,02	1,86	1,87	1,89	1,88	1,91	2,26	1,90
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,89	0,99	1,11	1,03	1,04	1,06	1,08	1,11	0,70	0,76
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,79	0,84	0,94	0,81	0,79	0,84	0,80	0,83	0,66	0,81

Tabella 11 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Sud Est

Totale Bacino sud-est											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	16.002.455	15.954.529	13.656.142	13.611.538	13.515.791	13.427.093	13.205.290	13.299.461	10.868.752	13.085.875
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249	10.226.296	9.411.593	9.742.024	9.484.447	9.631.450	4.984.687	6.173.162
<i>di cui Ricavi da Titoli di</i>		<i>8.324.884</i>	<i>8.722.560</i>	<i>8.933.509</i>	<i>8.703.134</i>	<i>7.905.396</i>	<i>8.326.292</i>	<i>8.300.411</i>	<i>8.346.002</i>	<i>3.797.485</i>	<i>5.130.163</i>
Corrispettivi	C	27.073.866	26.512.519	26.371.684	24.897.865	21.515.342	23.160.619	23.236.064	23.179.607	23.516.305	23.690.145
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	95.733	114.430	130.212	98.173	78.823	56.493
Corrispettivi al netto	CI = C - I	26.810.275	26.243.643	26.108.742	24.897.865	21.419.609	23.046.189	23.105.852	23.081.434	23.437.482	23.633.652
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	29,7%	29,1%	29,4%	17,5%	20,7%
Passeggeri trasportati	PAX	13.649.284	11.325.652	10.341.323	11.764.007	10.248.019	10.356.180	9.903.342	10.010.841	4.879.475	6.028.596
Addetti	ADD	625	649	601	570	570	587	591	669	558	560
Contributi CCNL	CCNL	2.860.742	2.901.035	3.126.249	2.786.220	3.065.542	3.188.594	3.208.565	3.112.745	2.794.977	3.055.560
Indicatori Bacino sud-est											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	25.604	24.583	22.722	23.880	23.712	22.874	22.344	19.880	19.478	23.368
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,69	1,66	1,93	1,83	1,59	1,72	1,76	1,74	2,16	1,81
Corrispettivo medio incluso	(C+CCNL) /	1,87	1,84	2,16	2,03	1,82	1,96	2,00	1,98	2,42	2,04
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,71	0,71	0,80	0,75	0,70	0,73	0,72	0,72	0,46	0,47
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,61	0,77	0,86	0,74	0,77	0,80	0,84	0,83	0,78	0,85

Tabella 12 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Sud

Bacino sud											
Totale Bacino Sud		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	14.492.330	14.229.465	14.070.822	13.857.599	14.161.179	14.296.441	14.397.381	14.666.117	12.212.712	14.167.036
Ricavi	R	12.063.501	13.108.228	13.754.583	13.673.275	13.274.075	13.652.566	13.592.815	13.663.311	8.333.132	10.247.597
<i>di cui Ricavi da Titoli di</i>		<i>9.356.920</i>	<i>10.326.813</i>	<i>11.565.252</i>	<i>12.368.946</i>	<i>12.115.748</i>	<i>12.222.919</i>	<i>12.507.501</i>	<i>12.483.832</i>	<i>7.453.546</i>	<i>9.255.314</i>
Corrispettivi	C	22.791.086	22.695.757	22.690.185	22.238.239	22.481.712	22.350.615	22.596.131	22.865.158	22.666.611	22.732.210
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.838	4.741	117.811	89.312	129.754	127.390	23.785	36.548
Corrispettivi al netto	CI = C - I	22.682.810	22.591.683	22.586.347	22.233.498	22.363.901	22.261.303	22.466.377	22.737.769	22.642.826	22.695.661
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,7%	36,7%	37,8%	38,1%	37,2%	38,0%	37,7%	37,5%	26,9%	31,1%
Passeggeri trasportati	PAX	15.576.875	15.444.240	14.758.360	15.463.545	15.778.736	15.840.146	15.843.748	15.993.732	8.719.486	10.524.003
Addetti	ADD	485	490	487	476	517	512	506	503	483	478
Contributi CCNL	CCNL	2.772.927	2.823.839	2.771.791	2.336.111	2.720.054	2.602.525	2.595.407	2.761.716	2.453.962	2.537.670
Indicatori Bacino sud											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	29.881	29.040	28.893	29.113	27.391	27.923	28.453	29.157	25.285	29.638
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,59	1,61	1,60	1,59	1,56	1,57	1,56	1,86	1,60
Corrispettivo medio incluso	(C+CCNL) /	1,76	1,79	1,81	1,77	1,78	1,75	1,75	1,75	2,06	1,78
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,83	0,92	0,98	0,99	0,94	0,95	0,94	0,93	0,68	0,72
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,60	0,67	0,78	0,80	0,77	0,77	0,79	0,78	0,85	0,88

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	18
---	--	--

Tabella 13 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Metropolitano

Bacino metropolitano											
Tutti i servizi Bacino Metropolitano		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	88.929.790	83.382.089	81.714.589	72.501.426	70.892.470	69.436.308	67.972.364	68.126.915	60.002.870	64.842.283
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380	121.375.065	124.548.656	121.938.359	146.341.914	128.531.633	70.429.096	73.703.170
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>112.108.531</i>	<i>110.106.728</i>	<i>109.995.344</i>	<i>113.499.827</i>	<i>115.024.474</i>	<i>116.835.973</i>	<i>118.931.941</i>	<i>123.104.962</i>	<i>66.214.554</i>	<i>69.597.106</i>
Corrispettivi	C	221.011.489	201.238.078	207.781.410	204.944.204	199.210.850	190.722.864	191.943.718	191.756.024	192.035.368	192.618.315
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079	21.587.614	22.033.651	22.431.030	23.522.814
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	200.143.805	179.245.960	186.564.188	185.077.600	176.063.245	169.577.785	170.356.104	169.722.373	169.604.338	169.095.501
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%	46,2%	43,1%	29,3%	30,4%
Passeggeri trasportati	PAX	255.665.133	260.236.518	266.781.060	284.957.000	294.838.479	299.260.246	305.682.964	311.667.823	207.288.831	179.526.798
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.756	4.658	4.623	4.508	4.420	4.319
Contributi CCNL	CCNL	29.216.500	27.307.172	27.632.726	27.370.894	27.440.547	26.685.593	26.468.893	25.943.121	24.519.670	24.518.641
Indicatori Bacino Metropolitano											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.662	16.845	16.680	15.064	14.906	14.907	14.703	15.112	13.575	15.013
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,49	2,41	2,54	2,83	2,81	2,75	2,82	2,81	3,20	2,97
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,81	2,74	2,88	3,20	3,20	3,13	3,21	3,20	3,61	3,35
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,38	1,43	1,45	1,67	1,76	1,76	2,15	1,89	1,17	1,14
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,44	0,42	0,41	0,40	0,39	0,39	0,39	0,39	0,32	0,39
GTT Urbano e suburbano Torino e											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	60.141.384	56.175.706	55.118.497	46.339.316	45.215.061	44.094.572	42.587.592	42.450.157	38.288.811	40.175.764
Ricavi	R	99.222.000	94.469.456	95.414.128	97.080.961	100.186.71	98.214.921	122.638.749	104.450.810	58.956.550	59.881.227
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>90.063.455</i>	<i>86.959.238</i>	<i>87.935.688</i>	<i>89.540.397</i>	<i>90.897.858</i>	<i>93.288.061</i>	<i>95.317.162</i>	<i>99.433.781</i>	<i>54.991.819</i>	<i>56.072.090</i>
Corrispettivi	C	175.887.767	158.227.976	167.406.798	164.864.978	159.916.29	152.711.644	153.574.547	153.113.992	154.502.400	154.809.192
Infrastruttura	I	20.244.116	21.291.300	20.551.169	19.828.757	23.109.139	21.108.084	21.547.222	21.945.201	22.270.962	23.353.679
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	155.643.651	136.936.676	146.855.629	145.036.221	136.807.15	131.603.560	132.027.325	131.168.791	132.231.438	131.455.513
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	38,9%	40,8%	39,4%	40,1%	42,3%	42,7%	48,2%	44,3%	30,8%	31,3%
Passeggeri trasportati	PAX	228.451.173	235.689.416	243.726.464	261.234.229	270.694.72	275.384.757	280.867.294	287.071.407	194.581.924	163.493.016
Addetti	ADD	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3.560	3.488	3.394
Contributi CCNL	CCNL	23.780.124	22.369.342	22.357.996	22.022.049	21.969.499	21.467.596	21.177.323	20.881.432	19.685.432	19.734.956

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	19
---	--	--

Indicatori GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	15.002	14.186	14.050	12.090	11.987	11.963	11.665	11.924	10.977	11.837
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,92	2,82	3,04	3,56	3,54	3,46	3,61	3,61	4,04	3,85
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,32	3,21	3,44	4,03	4,02	3,95	4,10	4,10	4,55	4,34
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,65	1,68	1,73	2,10	2,22	2,23	2,88	2,46	1,54	1,49
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,39	0,37	0,36	0,34	0,34	0,34	0,34	0,35	0,28	0,34

Altri Bacino metropolitano (urbani ed											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	28.788.406	27.206.383	26.596.092	26.162.110	25.677.409	25.341.736	25.384.772	25.676.758	21.714.059	24.666.519
Ricavi	R	23.148.602	24.546.522	23.276.252	24.294.104	24.361.938	23.723.438	23.703.165	24.080.823	11.472.546	13.821.943
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>22.045.076</i>	<i>23.147.490</i>	<i>22.059.656</i>	<i>23.959.430</i>	<i>24.126.616</i>	<i>23.547.912</i>	<i>23.614.779</i>	<i>23.671.181</i>	<i>11.222.735</i>	<i>13.525.016</i>
Corrispettivi	C	45.123.722	43.010.102	40.374.612	40.079.226	39.294.558	38.011.220	38.369.172	38.642.032	37.532.968	37.809.123
Infrastruttura	I	623.568	700.818	666.053	37.847	38.467	36.995	40.392	88.450	160.068	169.135
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	44.500.154	42.309.284	39.708.559	40.041.379	39.256.092	37.974.225	38.328.780	38.553.582	37.372.900	37.639.988
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,2%	36,7%	37,0%	37,8%	38,3%	38,5%	38,2%	38,4%	23,5%	26,9%
Passeggeri trasportati	PAX	27.213.960	24.547.102	23.054.596	23.722.771	24.143.750	23.875.489	24.815.670	24.596.416	12.706.907	16.033.782
Addetti	ADD	1.026	990	976	980	984	972	972	948	932	925
Contributi CCNL	CCNL	5.436.376	4.937.830	5.274.730	5.348.845	5.471.048	5.217.997	5.291.570	5.061.689	4.834.238	4.783.685

Indicatori Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	28.059	27.481	27.250	26.696	26.095	26.072	26.116	27.085	23.298	26.667
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,58	1,52	1,53	1,53	1,50	1,51	1,50	1,73	1,53
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,76	1,72	1,74	1,74	1,71	1,72	1,70	1,95	1,73
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,80	0,90	0,88	0,93	0,95	0,94	0,93	0,94	0,53	0,56
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,81	0,94	0,96	1,01	1,00	0,99	0,95	0,96	0,88	0,84

Tabella 14 - Dati da Osservatorio TPL – Ferrovie

Contratti ferroviari											
Tutti i contratti ferroviari - BLS dal 2018		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	19.980.987	19.423.301	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863	19.387.819	19.852.244	15.783.401	17.968.657
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029	105.970.659	111.854.183	50.319.134	67.536.455
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>72.730.231</i>	<i>69.373.180</i>	<i>72.532.995</i>	<i>92.093.072</i>	<i>95.484.285</i>	<i>100.593.221</i>	<i>104.668.416</i>	<i>109.794.979</i>	<i>49.853.226</i>	<i>66.941.253</i>
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109	221.484.679	220.390.418	238.656.746	201.113.559
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945	68.793.516	67.238.458	57.068.748	65.503.500
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	159.366.539	150.334.320	148.101.112	148.576.980	150.574.838	152.713.164	152.691.163	153.151.960	181.587.999	135.610.059
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%	41,0%	42,2%	21,7%	33,2%
Passeggeri trasportati	PAX	46.431.900	46.943.300	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815	51.232.546	52.872.692	23.731.595	28.492.390
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988	1.955	1.848	1.789
Contributi CCNL	CCNL	2.219.147	2.107.648	1.789.824	1.628.352	1.675.450	1.681.630	1.707.188	1.618.805	1.428.180	1.310.646
Indicatori contratti ferroviari											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	8.484	8.648	9.042	9.340	9.358	9.671	9.752	10.155	8.541	10.044
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	11,29	11,16	11,08	11,41	11,54	11,61	11,42	11,10	15,12	11,19
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	11,40	11,27	11,17	11,49	11,63	11,70	11,51	11,18	15,21	11,27
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	4,48	4,44	4,86	4,99	5,22	5,50	5,47	5,63	3,19	3,76
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	1,57	1,48	1,52	1,87	1,91	1,96	2,04	2,08	2,10	2,35

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	21
---	--	--

Tabella 15 - Dati da Osservatorio TPL - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte											
Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	157.188.153	149.638.113	144.298.126	134.419.489	133.069.700	131.846.451	130.603.786	131.917.990	112.089.622	125.787.624
Ricavi	R	251.015.987	246.269.592	253.767.801	255.956.355	261.827.422	266.676.274	292.260.885	281.475.700	143.298.408	169.633.074
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>217.273.833</i>	<i>213.984.053</i>	<i>219.122.498</i>	<i>241.662.740</i>	<i>245.405.388</i>	<i>252.897.171</i>	<i>259.681.487</i>	<i>269.590.957</i>	<i>134.382.921</i>	<i>160.283.513</i>
Corrispettivi	C	527.637.472	496.296.613	497.123.165	494.440.623	486.736.684	483.740.055	485.340.431	485.585.671	503.593.982	466.806.084
Infrastruttura	I	87.692.214	88.986.634	86.099.180	88.003.280	90.183.813	90.155.046	90.648.830	89.799.190	79.694.920	89.212.616
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	439.945.259	407.309.980	411.023.986	406.437.343	396.552.871	393.585.009	394.691.601	395.786.482	423.899.062	377.593.469
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,8%	40,4%	42,5%	41,6%	25,3%	31,0%
Passeggeri trasportati	PAX	350.080.459	352.284.096	356.748.806	380.043.843	389.597.144	394.758.477	401.647.305	409.769.731	255.360.375	236.081.708
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.357	8.311	7.974	7.802
Contributi CCNL	CCNL	40.514.898	38.829.695	38.944.295	37.111.913	38.082.195	37.590.717	37.241.491	36.514.982	34.397.629	34.705.103
Indicatori Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.058	16.442	16.442	15.556	15.668	15.756	15.628	15.873	14.057	16.122
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	3,36	3,32	3,45	3,68	3,66	3,67	3,72	3,68	4,49	3,71
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,61	3,58	3,71	3,95	3,94	3,95	4,00	3,96	4,80	3,99
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,60	1,65	1,76	1,90	1,97	2,02	2,24	2,13	1,28	1,35
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,62	0,61	0,61	0,64	0,63	0,64	0,65	0,66	0,53	0,68

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	22
---	--	--

Tabella 16 - Dati da Osservatorio TPL - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte											
Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione	Veicoli*Km	137.207.166	130.214.812	125.138.721	115.421.673	114.242.076	112.764.588	111.215.967	112.065.746	96.306.221	107.818.967
Ricavi	R	161.447.159	160.063.922	160.640.911	161.083.650	163.524.340	161.811.245	186.290.226	169.621.517	92.979.274	102.096.619
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>143.739.939</i>	<i>143.784.748</i>	<i>145.686.198</i>	<i>149.569.668</i>	<i>149.921.103</i>	<i>152.303.950</i>	<i>155.013.071</i>	<i>159.795.978</i>	<i>84.529.696</i>	<i>93.342.260</i>
Corrispettivi	C	302.002.504	279.529.443	284.825.108	277.737.408	269.372.493	262.249.946	263.855.752	265.195.253	264.937.236	265.692.526
Infrastruttura	I	21.423.785	22.553.784	21.902.235	19.877.045	23.394.460	21.378.101	21.855.314	22.560.732	22.626.172	23.709.116
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	280.578.719	256.975.659	262.922.873	257.860.363	245.978.033	240.871.845	242.000.438	242.634.522	242.311.064	241.983.410
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	39,9%	40,2%	43,5%	41,1%	27,7%	29,7%
Passeggeri trasportati	PAX	303.648.559	305.340.796	308.999.764	330.811.575	339.673.627	343.319.662	350.414.759	356.897.039	231.628.780	207.589.318
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.369	6.356	6.126	6.013
Contributi CCNL	CCNL	38.295.751	36.722.047	37.154.471	35.483.561	36.406.745	35.909.087	35.534.303	34.896.177	32.969.449	33.394.457
Indicatori Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari											
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	20.001	18.996	18.798	17.470	17.627	17.633	17.462	17.631	15.721	17.931
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,20	2,15	2,28	2,41	2,36	2,33	2,37	2,37	2,75	2,46
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,48	2,43	2,57	2,71	2,68	2,64	2,69	2,68	3,09	2,77
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,18	1,23	1,28	1,40	1,43	1,43	1,68	1,51	0,97	0,95
Ricavo TdV / pax	R(TdV) / PAX	0,47	0,47	0,47	0,45	0,44	0,44	0,44	0,45	0,36	0,45

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	23
---	--	--

3.2 Il contesto legale

Nell'ambito dell'analisi del contesto esterno, ai fini di una corretta gestione del rischio corruttivo occorre tener conto delle principali dinamiche territoriali e settoriali, delle influenze o pressioni di interessi esterni cui l'amministrazione potrebbe essere sottoposta.

Vengono così in rilievo, ad esempio, i dati relativi a: - contesto economico e sociale; - presenza di criminalità organizzata e/o di fenomeni di infiltrazioni di stampo mafioso; - reati di riciclaggio, corruzione, concussione, peculato.

Nell'analisi che segue si è descritto il contesto in cui opera l'amministrazione, da prospettive a livello nazionale e locale, in relazione al rischio corruttivo. Lo scopo del lavoro è stato distinguere e in parte superare lo studio del fenomeno basato sulla percezione a favore di un'analisi basata su elementi oggettivi, anche attraverso strumenti di supporto forniti dall'Autorità Nazionale Anticorruzione.

L'ANAC ha realizzato un progetto per supportare le amministrazioni nell'analisi del contesto esterno mediante l'individuazione di **indicatori di contesto**, che supportano l'analisi del rischio corruttivo nei territori, andando ad indagare dimensioni tematiche legate all'istruzione, alla presenza di criminalità, al tessuto sociale, all'economia locale e alle condizioni socio-economiche dei cittadini. L'analisi di contesto ha preso in considerazione diciotto indicatori su base provinciale, che sono stati raccolti in quattro domini tematici.

Di seguito è riportato un estratto del documento "Indicatori di contesto" pubblicato dall'ANAC all'indirizzo <https://www.anticorruzione.it/indicatori-di-contesto> che consente di comprendere la metodologia adottata dall'ANAC per realizzare il progetto.

"Delineare uno schema teorico per la misurazione del rischio di corruzione a livello territoriale presenta molte difficoltà dovute alla "inafferrabilità" del fenomeno nelle sue numerose e a volte ambigue manifestazioni e sfaccettature.

Allo stato attuale esistono alcuni indicatori oggettivi (dati giudiziari, extra-costi sulle infrastrutture, dati sugli appalti, etc.) che sono utilizzati per analisi settoriali e specifiche che però, pur offrendo delle fotografie utili per finalità specifiche, non riescono a rappresentare un'immagine di insieme del fenomeno e al tempo stesso territoriale, ovvero legata a specifici contesti.

Per questa ragione sembra fondamentale arricchire il quadro delle diverse misure del rischio di corruzione con un'analisi del contesto territoriale di riferimento al fine di: comprendere la distribuzione del rischio corruttivo sul territorio in relazione a specificità ambientali; considerare le caratteristiche dell'economia locale, la presenza di criminalità, il tessuto sociale e le condizioni socio-economiche della cittadinanza; analizzare le grandi variabili di contesto territoriale: politica, economia, società/cultura e tecnologia; individuare situazioni, condizioni, dinamiche che possono attivare una propensione corruttiva, generando comportamenti non integri o illeciti.

Gli indicatori riferiti al contesto si propongono, da un lato, di "allargare" il campo visivo su un territorio e sugli aspetti socio-economici che lo rappresentano per arricchire l'immagine di insieme, dall'altro di focalizzare l'attenzione su manifestazioni e caratteristiche specifiche dei territori.

L'informazione offerta può rivelarsi utile per una pluralità di finalità: per la realizzazione di analisi di contesto da parte delle pubbliche amministrazioni ai fini della predisposizione dei piani di

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	24
---	--	--

prevenzione della corruzione e della trasparenza; per favorire il ruolo di watchdog (sorveglianza) svolto dalle organizzazioni della società civile; per consentire ai cittadini l'esercizio di una cittadinanza più consapevole; per alimentare percorsi di utilizzo di dati pubblici da parte delle imprese e delle università. I dati e gli indicatori vengono resi disponibili attraverso dashboard (cruscotti) che consentono analisi di contesto, fruibilità e riuso. Nello specifico, l'analisi di contesto si articola in diciotto indicatori elementari raccolti in quattro domini tematici (istruzione, economia, capitale sociale e criminalità).

La scelta dei domini è stata guidata dalle relazioni tra il fenomeno corruttivo e una serie di fattori culturali, giuridici, economici, sociali, politico-istituzionali che possono influire sulla sua diffusione e persistenza individuate dalla letteratura economica.

Per ciascuno dei domini viene calcolato un indice composito e i quattro indicatori tematici sono sintetizzati, combinandoli, in un ulteriore indice composito.

Questo Indice composito degli indici composti di dominio fornisce quindi una misura sintetica altamente informativa su alcune caratteristiche del fenomeno nel suo insieme. Il livello territoriale considerato è la provincia e la serie storica degli indicatori elementari va dal 2014, l'anno base di riferimento, al 2017.

È fondamentale chiarire che gli indicatori di contesto non sono necessariamente correlati singolarmente o direttamente al fenomeno corruttivo. In altri termini, il fatto che un contesto territoriale sia caratterizzato da un rischio di corruzione più elevato, segnalato da una serie di fattori individuati sulla base delle ricerche effettuate sulla corruzione nel corso degli ultimi decenni, non implica necessariamente una maggiore frequenza di fenomeni corruttivi."

Gli indicatori utilizzati dall'ANAC sono i seguenti

INDICATORE COMPOSITO ISTRUZIONE

Livelli più elevati di corruzione sono associati a livelli più bassi di istruzione nella popolazione [...]. Una possibile spiegazione è che gli individui con livelli di istruzione più elevati abbiano acquisito competenze e conoscenze che li rendono più consapevoli del valore delle libertà civili e meno tolleranti nei confronti della corruzione. Per le stesse ragioni, livelli più elevati di corruzione mediamente sono associati a livelli più bassi di capitale umano [...]. A ciò si aggiunge che dove la corruzione è maggiore, l'emigrazione qualificata è significativamente più elevata, generando problemi di fuga di cervelli

1. Indicatore Diplomati

Rileva il numero dei diplomati tra i 25 e i 64 anni iscritti in anagrafe. È calcolato come il numero degli iscritti in anagrafe di 25-64 anni che hanno completato almeno la scuola secondaria di II grado per 100 persone di 25-64 anni iscritte in anagrafe. L'indicatore rappresenta una misura di capitale umano che è consolidata in letteratura.

2. Indicatore Laureati

Rileva il numero dei laureati 30-34 anni iscritti in anagrafe. È calcolato come il numero degli iscritti in anagrafe di 30-34 anni che hanno conseguito un titolo universitario per 100 persone di 30- 34

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	25
---	--	--

anni iscritte in anagrafe. L'indicatore rappresenta una misura di capitale umano, consolidata in letteratura.

3. Indicatore Neet

Rileva il numero dei giovani (15-29 anni) iscritti in anagrafe che non hanno un'occupazione regolare ad ottobre e non seguono un percorso di studio (Not in Education, Employment or Training - NEET). È uguale al numero di iscritti in anagrafe di 15-29 anni non occupati né inseriti in un percorso di istruzione o formazione per 100 persone di 15-29 anni iscritte in anagrafe. L'indicatore ha lo scopo di valutare i NEET, ovvero tutti i giovani esclusi sia dal mondo della formazione che da quello del lavoro: non studiano, non frequentano corsi di formazione e non riescono a trovare lavoro. L'indicatore segnala, dunque, una fascia della popolazione con livello di istruzione medio basso, con licenza media o diploma superiore che, a fronte di un mercato del lavoro sempre più competitivo, non riescono ad inserirsi, rimanendo ai margini anche della società.

INDICATORE COMPOSITO ECONOMIA

L'alto livello e il grado di uguaglianza nella distribuzione del reddito, l'occupazione, la capacità di attrarre investimenti interni ed esteri e di favorire la nascita e la crescita di attività imprenditoriali, l'intensità della competizione nei mercati, la libertà economica, sono fattori che si associano a bassi livelli di corruzione [...]. Inoltre a livelli elevati di utilizzi di Internet è associato un livello di corruzione più basso in quanto la rete favorisce la diffusione di informazioni che rappresentano uno strumento di controllo dell'esercizio dei poteri pubblici [...]. Infine, una gestione efficiente dello smaltimento dei rifiuti urbani, spesso esposta alla corruzione in quanto oggetto di cattura da parte degli operatori economici e della criminalità organizzata, è associata a bassi livelli di corruzione

4. Indicatore Reddito

L'indicatore rileva il reddito lordo pro-capite come rapporto tra il reddito complessivo lordo delle famiglie anagrafiche e il numero totale di componenti delle famiglie anagrafiche (in euro). Esso rappresenta una misura della ricchezza economica presente in un determinato territorio. Realtà locali (paesi, regioni, provincie) caratterizzate da un livello di benessere più elevato tendono ad essere meno corrotte in quanto hanno mediamente livelli di istruzione più elevati e istituzioni democratiche più solide [...]. Inoltre, i paesi più ricchi possono dedicare maggiori risorse alla costruzione di un sistema legale più efficiente e al contrasto alla corruzione. L'indicatore può dunque segnalare il rischio dell'esposizione di un territorio a comportamenti corruttivi.

5. Indicatore Occupati

L'indicatore rileva il numero degli iscritti in anagrafe di 20-64 anni occupati nel mese di ottobre per 100 persone della stessa fascia di età iscritte. Elevati livelli di corruzione sono associati a una ridotta qualità degli investimenti pubblici e privati, che si riflette in una modesta crescita economica, con conseguenze negative per la creazione di posti di lavoro.

6. Indicatore Tasso imprenditorialità

Rileva la capacità imprenditoriale presente in un determinato territorio. È uguale al numero di imprese per 1.000 abitanti. L'indicatore riflette le caratteristiche delle dinamiche imprenditoriali di un determinato territorio. Il livello di sviluppo del contesto economico, la sua capacità di attrarre

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	26
---	--	--

investimenti interni ed esteri e di favorire la nascita e la crescita di attività imprenditoriali, il grado di competizione dei mercati, la libertà economica, se elevati, sono fattori associati a bassi livelli di corruzione

7. Indicatore di attrazione

Rileva la capacità di un territorio di attrarre individui economicamente attivi o che stanno svolgendo un percorso di formazione. È uguale al rapporto tra i flussi di individui che svolgono un'attività lavorativa o di studio in entrata e il totale degli individui attivi. L'indicatore è un importante riferimento per apprezzare quali aree esercitano sugli individui un maggiore potere di attrazione e una maggiore capacità di trattenimento stabile al proprio interno. Dove la corruzione è maggiore, infatti, l'emigrazione qualificata è più elevata, viceversa la capacità attrattiva di un territorio è associata a bassi livelli di corruzione.

8. Indicatore Diffusione della banda larga

Rileva il numero di unità immobiliari raggiunte dalla banda Ultra-larga 30 Mb. È uguale al numero di unità immobiliari raggiunte dalla banda Ultra-larga per 100 unità immobiliari. L'indicatore cattura la possibilità di accesso delle famiglie alle informazioni digitali. Da un lato, la digitalizzazione della Pubblica Amministrazione consente che le interazioni relative a permessi, domande o istanze vengano eseguite online, aumentando l'efficienza, la trasparenza e la responsabilità, e conseguentemente riducendo le opportunità di corruzione. Inoltre, maggiore diffusione dell'utilizzo di Internet si accompagna a maggiore possibilità e propensione alla partecipazione cittadina attiva, anche nel segnalare e contrastare le pratiche corruttive. Un'ampia diffusione dell'uso di Internet è, dunque, associato a livelli di corruzione più ridotti

9. Indicatore Raccolta Differenziata

Rileva la raccolta differenziata dei rifiuti urbani. Misura l'ammontare di rifiuti urbani oggetto di raccolta differenziata per 100 unità di rifiuti urbani. L'indicatore rappresenta una misura di efficienza dello smaltimento dei rifiuti urbani. Quest'ultima attività è spesso esposta alla corruzione in quanto oggetto di cattura da parte della criminalità organizzata. La gestione efficiente dello smaltimento dei rifiuti urbani è pertanto associata a bassi livelli di corruzione.

INDICATORE COMPOSITO CAPITALE SOCIALE

La coesione della comunità di appartenenza, così come l'affidabilità, la lealtà e la fiducia reciproca degli attori sociali pongono le basi per un efficace sviluppo delle transazioni economiche e delle relazioni tra cittadini e istituzioni. Una maggiore fiducia nelle istituzioni e nel corpo politico (verticale) e nelle relazioni sociali interpersonali (orizzontale) si associa a livelli più bassi di corruzione [...]. Esiste una consolidata evidenza empirica basata sui modelli di apprendimento sociale che mostra come il comportamento pro-sociale a livello individuale sia significativamente condizionato da quello dei propri concittadini e dei leader politici; al contrario, politici corrotti generano (e legittimano) cittadini corrotti [...]. C'è poi il rischio che, una volta che gli adulti coinvolti nella corruzione abbiano interiorizzato queste nuove norme di comportamento antisociale, socializzino ad esse i propri figli, oppure che i bambini le acquisiscano, attraverso le interazioni con i coetanei, e barino a loro volta (per esempio nei test scolastici)

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	27
---	--	--

10. Indicatore Segregazione grado V

La ricerca internazionale mostra, ormai in modo consolidato e inequivocabile, che il retroterra socio-culturale ed economico degli studenti gioca un ruolo molto importante sui livelli di apprendimento conseguiti fin dai primi anni di scuola. È noto, ad esempio, che gli studenti che vivono in condizioni di vantaggio economico, sociale e culturale hanno migliori possibilità di conseguire risultati più soddisfacenti durante il loro percorso formativo. Misuriamo tali condizioni, che posseggono valore predittivo sui risultati conseguiti dagli allievi, attraverso un indicatore noto come ESCS - Economic, Social and Cultural Status - impiegato in modo esteso sia nelle rilevazioni degli apprendimenti internazionali (come OCSE Pisa e IEA TIMMS) che nazionali (come INVALSI). L'indicatore definisce lo status sociale, economico e culturale delle famiglie degli studenti rilevando tre aspetti: i. lo status occupazionale dei genitori; ii. il livello d'istruzione dei genitori; iii. il possesso di alcuni beni materiali, intesi come variabili di prossimità di un contesto economico-culturale favorevole all'apprendimento [...] L'indicatore Segregazione grado V (classe V scuola primaria) è tratto da Agasisti e Falzetti (2017) ed è costruito come media delle differenze tra ESCS medio delle classi che appartengono alla stessa scuola e ESCS medio della scuola. L'indicatore, espresso a livello provinciale, indica pertanto in che misura la composizione socio-economico culturale media delle classi di una stessa scuola si discosta da quella complessiva della scuola. L'assegnazione degli studenti alle classi, che compete al dirigente scolastico, dovrebbe essere ispirato ad un principio di equi-eterogeneità [...], secondo il quale le classi dovrebbero risultare internamente eterogenee e tra loro omogenee in termini di composizione socio-economica. Pertanto l'indicatore in questione - che misura la differenza in media tra ESCS delle classi di una scuola e l'ESCS medio della scuola - dovrebbe restituire un valore contenuto. Quanto più alto è il valore assunto dall'indicatore di segregazione, tanto più forte è l'indicazione di presenza di meccanismi di assegnazione non casuale degli studenti nelle classi e di segregazione socio-economico-culturale degli stessi nelle classi.

11. Indicatore Cheating grado II Test INVALSI Matematica

In ambito educativo, il cheating indica quelle pratiche messe in atto dagli studenti (student cheating) o dagli insegnanti (teacher cheating) per alterare – sovrastimandoli – i risultati delle prove standardizzate di profitto, come quelle somministrate dall'INVALSI. La presenza di pratiche di cheating è generalmente considerata un comportamento non etico e contrario al senso di responsabilità civica. È inoltre evidente che esse, invalidando i risultati delle rilevazioni, compromettono di leggerne i risultati al fine di mettere in atto interventi migliorativi [...]. La procedura di identificazione del cheating [...] calcola la probabilità che si siano attuati comportamenti opportunistici nella classe in cui si trova lo studente durante la fase di rilevazione degli apprendimenti in funzione di quattro aspetti: la percentuale di risposte corrette; la variabilità all'interno dell'unità minima di aggregazione; l'omogeneità nelle modalità di risposta a ciascun item; il tasso di mancate risposte. Il sospetto di cheating è quindi tanto più alto quanto più in una classe si osserva una elevata percentuale di risposte corrette, una bassa variabilità della percentuale di risposte corrette, una bassa variabilità nelle modalità di risposta a ciascun item, e un basso tasso di mancate risposte. L'indicatore di cheating grado II (riferito cioè alla classe II scuola primaria) per la prova INVALSI di matematica, espresso a livello provinciale, assume valori compresi tra zero e uno. La propensione al cheating è tanto più alta quanto più il valore dell'indicatore si discosta dal suo minimo (0) e quanto più si avvicina al suo massimo (1).

12. Indicatore Variabilità dei risultati tra classi grado V Test INVALSI Matematica

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	28
---	--	--

È noto che gli apprendimenti e i risultati scolastici dipendono, oltre che da caratteristiche e qualità personali, anche da fattori di contesto legati all'appartenenza alla classe e alla scuola in cui lo studente è inserito [...]. Tipicamente, la variabilità dei risultati conseguiti da studenti appartenenti a classi diverse può essere espressione di un "effetto insegnante" e di un "effetto dei pari" [...]. La classe, infatti, rappresenta un fondamentale spazio di crescita in cui sperimentare le proprie competenze e sviluppare la propria identità, attraverso un continuo scambio sia con i pari che con gli insegnanti [...]. L'indicatore rileva, a livello provinciale, la quota percentuale di scuole nelle quali la variabilità (o varianza) dei punteggi ottenuti nelle prove INVALSI di matematica tra classi appartenenti alla medesima scuola, con riferimento alla classe V scuola primaria, è superiore a quella media nazionale, sul numero totale di scuole che hanno sostenuto la prova INVALSI corrispondente. [...] In un sistema scolastico ideale, la varianza tra classi dovrebbe essere una componente residuale e dunque assumere un valore basso, perché ciò implica che l'incidenza dell'inserimento dello studente in una data classe ha poco peso e sono garantiti buoni risultati a tutti e a ciascuno [...], sostanzialmente in ragione delle caratteristiche individuali dell'allievo, e indipendentemente dalla particolare classe frequentata. Infatti, come già chiarito per l'indicatore Segregazione, la formazione delle classi dovrebbe essere ispirato ad un principio di equi-eterogeneità. Quando la formazione delle classi avviene secondo il principio di equi-eterogeneità, le classi risultano internamente eterogenee e tra loro omogenee, e la varianza (o differenza in media) dei risultati ottenuti da studenti appartenenti a classi diverse non dovrebbe risultare particolarmente accentuata. L'indicatore in questione fornisce quindi un'indicazione della presenza di dinamiche di segregazione nella formazione delle classi. Un eventuale valore della varianza tra classi osservato a livello provinciale superiore alla media nazionale può essere indicazione di rischio di presenza di meccanismi di assegnazione non casuale degli studenti nelle classi

13. Indicatore Donazione sangue

L'indicatore rappresenta una proxy della densità di capitale sociale [...]. Un forte capitale sociale si traduce in una maggiore fiducia nelle istituzioni e nel corpo politico (verticale) e nelle relazioni sociali interpersonali (orizzontale), che si associano a minore corruzione. [...] un atteggiamento meno incline all'altruismo e meno propenso a partecipare ad associazioni di volontariato e, conseguentemente, anche alle donazioni di sangue segnali una scarsità di capitale sociale. A un numero più elevato di donazioni tende invece a corrispondere un maggiore senso civico e, dunque, un minore rischio di corruzione.

14. Indicatore partecipazione donne alla vita politica

Rileva la partecipazione delle donne alla vita politica nel ruolo di Sindaco. È uguale al rapporto tra: numeratore: numero di sindaci donna; denominatore: totale dei sindaci. L'indicatore, che si focalizza su una carica elettiva importante a livello di enti locali, fornisce una misura del grado di partecipazione politica delle donne. La letteratura comportamentale ha riscontrato differenze sistematiche nelle caratteristiche di genere: le donne tendono a manifestare comportamenti pro-sociali e a essere meno tolleranti verso la corruzione [...], le donne sono più avverse al rischio degli uomini, ed essendo percepite come più integre, la probabilità che siano "punite" dall'elettorato se coinvolte in episodi di corruzione è maggiore [...]. Ne consegue che una loro maggiore presenza nella vita pubblica è associata ad un minore livello di corruzione.

INDICATORE COMPOSITO CRIMINALITÀ

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	29
---	--	--

La diffusione della corruzione può essere notevolmente influenzata dai livelli complessivi di criminalità, dall'efficacia del sistema giuridico nel contrastarla, dal grado di protezione che esso riconosce agli individui danneggiati dalle attività corruttive [...] L'indicatore Reati di corruzione, concussione e peculato considera i delitti in cui la fattispecie giuridica contempla uno scambio tra un funzionario pubblico e un soggetto esterno (corruzione e concussione), o un abuso di potere per il profitto privato del funzionario (peculato); altri indicatori – Reati contro l'ordine pubblico e ambientali; Reati contro il patrimonio e l'economia pubblica; Altri reati contro la PA – includono delitti in cui lo scambio illecito e/o l'abuso di potere costituiscono un elemento esterno/fattuale che fa da contesto del reato. In questo caso la corruzione e/o l'abuso di potere non sono necessariamente oggetto di accertamento in sede processuale, ma possono rappresentare la ratio che sta dietro alla commissione di quei delitti e quindi segnalare fenomeni comportamentali corruttivi.

15. Indicatore Reati di corruzione, concussione e peculato

Rileva i delitti di corruzione, concussione e peculato contro la Pubblica Amministrazione (PA). È uguale al rapporto tra: numeratore: numero di rinviati a giudizio per reati di corruzione, concussione e peculato; denominatore: la popolazione residente. L'indicatore misura il numero dei procedimenti penali in rapporto alla popolazione (tasso per 100.000 abitanti), avviati per reati di corruzione, concussione e peculato e considera i delitti in cui la fattispecie giuridica contempla uno "scambio" tra un funzionario pubblico e un soggetto esterno, nonché i delitti in cui viene accertato l'esercizio abusivo della funzione a fini privati (peculato e traffico d'influenze). Include i seguenti reati: concussione, corruzione per un atto d'ufficio, corruzione per un atto contrario ai doveri d'ufficio, corruzione di persona incaricata di un pubblico servizio, corruzione in atti giudiziari, istigazione alla corruzione, traffico di influenze illecite, peculato, concussione, corruzione ed istigazione alla corruzione di membri e funzionari delle Comunità Europee e di Stati esteri. Più alto è il numero di procedimenti penali avviati per reati per corruzione, concussione e peculato, maggiore è il rischio di corruzione.

16. Indicatore Reati contro l'ordine pubblico e ambientali

Rileva i delitti contro l'ordine pubblico e ambientali. È uguale al rapporto tra: numeratore: numero di rinviati a giudizio per reati contro l'ordine pubblico e ambientali; denominatore: la popolazione residente. L'indicatore misura il numero dei procedimenti penali in rapporto alla popolazione (tasso per 100.000 abitanti), avviati per reati contro l'ordine pubblico e reati ambientali. La commissione di questi delitti può essere motivata da comportamenti collusivi (si pensi ai delitti di associazione) ovvero essere il risultato di intese illecite (si pensi alle omissioni o ai mancati controlli in campo ambientale). In questo caso i comportamenti corruttivi e/o di abuso della funzione non sono elemento oggetto di accertamento diretto in sede processuale, ma possono rappresentare la ratio che motiva la commissione di quei delitti. Include i seguenti reati: associazione per delinquere, associazioni di tipo mafioso o di criminalità organizzata, reati ambientali legati alla gestione dei rifiuti. Più alto è il numero di procedimenti penali avviati per reati contro l'ordine pubblico e ambientali, maggiore è, di conseguenza, il rischio di corruzione.

17. Indicatore Reati contro il patrimonio e l'economia pubblica

Rileva i delitti contro il patrimonio e l'economia pubblica. È uguale al rapporto tra: numeratore: numero di rinviati a giudizio per reati contro il patrimonio e l'economia pubblica; denominatore: la popolazione residente. L'indicatore misura il numero dei procedimenti penali in rapporto alla popolazione (tasso per 100.000 abitanti), avviati per reati contro il patrimonio e l'economia

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	30
---	--	--

pubblica e considera i delitti in cui la fattispecie giuridica contempla uno “scambio” che costituisce un elemento esterno/ fattuale che fa da contesto del reato. In questo caso le attività contemplate dalle fattispecie non sono elemento oggetto di accertamento in sede processuale, ma possono rappresentare la ratio che sta dietro alla commissione di quei delitti e quindi segnalare indicatori di un contesto in cui si verificano fenomeni corruttivi. Include i seguenti reati: estorsione, estorsione tentata, danneggiamento, danneggiamento di sistemi informatici e telematici, delitti contro il patrimonio mediante frode, delitti di truffa, truffa, aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche, appropriazione indebita, ricettazione, riciclaggio, impiego di denaro di provenienza illecita, autoriciclaggio, frode nell’esercizio del commercio, frode nell’esercizio del commercio tentata, indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato, di altri Enti Pubblici e di Comunità Europee, malversazione a danno dello Stato. Più alto è il numero di procedimenti penali avviati per reati contro il patrimonio e l’economia pubblica, maggiore è il rischio di corruzione.

18. Indicatore Altri reati contro la PA

Rileva altri delitti contro la pubblica amministrazione. È uguale al rapporto tra: numeratore: numero di rinviati a giudizio per altri reati contro la PA; denominatore: la popolazione residente. L’indicatore misura il numero dei procedimenti penali in rapporto alla popolazione (tasso per 100.000 abitanti), avviati per altri reati contro la PA e considera i delitti in cui la fattispecie giuridica contempla uno “scambio” che costituisce un elemento esterno/fattuale che fa da contesto del reato. In questo caso le attività contemplate dalle fattispecie non sono elemento oggetto di accertamento in sede processuale, ma possono rappresentare la ratio che sta dietro alla commissione di quei delitti e quindi segnalare indicatori di un contesto in cui si verificano fenomeni corruttivi. Include i seguenti reati: rivelazione di segreti di ufficio, omissione o rifiuto di atti d’ufficio, interruzione di un servizio pubblico o di pubblica necessità, sottrazione o danneggiamento di cose sottoposte a pignoramento o a sequestro, abuso di ufficio in casi non previsti specificamente dalla legge, violazione di sigilli, turbata libertà degli incanti, turbata libertà del procedimento di scelta del contraente, contraffazione del sigillo dello Stato e uso del sigillo contraffatto, contraffazione, alterazione o uso di marchi o segni distintivi ovvero di brevetti, modelli e disegni, falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici, falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in certificati o autorizzazioni amministrative, falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in copie autentiche di atti pubblici o privati e in attestati del contenuto, falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici, falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in certificati o in autorizzazioni amministrative, falsità materiale commessa dal privato, falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico, falsità in scrittura privata, falsità in testamento olografo, cambiale, ecc. ed uso di tali atti. Più alto è il numero di procedimenti penali avviati per altri reati contro la PA, maggiore è il rischio di corruzione.

3.3 Gli indicatori compositi territoriali riferibili all’Agenzia

La base dati degli indicatori compositi è riferita al periodo 2014-2017 ed è calcolata su base provinciale.

L’ANAC fornisce per ciascun indicatore composito un dato riferibile all’Italia e alle singole province. È fornito anche un indicatore unico, detto composito dei compositi, sia a livello nazionale che provinciale. Maggiore è il valore espresso dall’indicatore e maggiore è il rischio corruzione. Minore è il valore dell’indicatore e minore è il rischio di corruzione.

Il progetto non consente di effettuare analisi a livello regionale. Pertanto, tenuto conto che l'Agenzia, pur avendo sede in Torino opera in un contesto regionale, partendo dalla base dati fornita dall'ANAC, sono stati calcolati i valori medi del territorio della regione Piemonte, come media degli indicatori calcolati a livello provinciale e sono stati confrontati detti valori medi con gli indicatori compositi a livello nazionale.

Nella seguente tabella sono quindi forniti i valori dei quattro indicatori compositi e dell'indicatore composito dei compositi per l'Italia, i valori medi calcolati sui dati delle province del territorio piemontese e i valori della provincia di Torino.

TERRITORIO	Anno	Composito economia	Variazione anno precedente Composito economia	N. province sopra la media italiana	Composito capitale sociale	Variazione anno precedente Composito capitale sociale	N. province sopra la media italiana	Composito criminalità	Variazione anno precedente Composito criminalità	N. province sopra la media italiana	Composito istruzione	Variazione anno precedente Composito istruzione	N. province sopra la media italiana	Composito di compositi	Variazione anno precedente Composito di compositi	N. province sopra la media italiana
ITALIA	2017	96,766	-1,3025%	46	103,376	1,0281%	45	100,912	0,4979%	99,3	99,261	-2,0673%	49	100,079	-0,4578%	50
	2016	98,043	-1,7132%	45	102,324	2,4777%	45	100,412	-0,4402%	43	101,377	1,4064%	48	100,539	0,4213%	43
	2015	99,752	-0,2480%	46	99,85	-0,1500%	44	100,856	0,8560%	40	99,971	-0,0290%	46	100,107	0,1072%	43
	2014	100,000		46	100		45	100,000		56	100,000		52	100		46
PIEMONTE	2017	93,807	-1,2164%	0	102,508	2,2498%	2	98,773	-0,3342%	2	101,917	-2,1322%	7	99,251	-0,3642%	4
	2016	94,962	-0,7063%	0	100,253	2,9763%	1	99,104	0,7120%	1	104,138	1,3830%	7	99,614	1,1021%	2
	2015	95,637	-0,0268%	0	97,355	-0,7151%	1	98,404	2,3433%	1	102,717	-1,1018%	7	98,528	0,0970%	1
	2014	95,663		0	98,056		2	96,151		1	103,861		7	98,433		1
TORINO	2017	91,215	-1,5542%		98,349	0,5850%		95,535	0,1426%		94,285	-2,5045%		94,846	-0,8245%	
	2016	92,655	-1,9389%		97,777	2,8689%		95,399	-0,8970%		96,707	-1,2416%		95,635	-0,6374%	
	2015	94,487	-0,9772%		94,135	-1,0198%		95,972	0,9488%		95,521	-0,3328%		95,029	-0,1199%	
	2014	94,560			95,101			95,070			95,840			95,143		

Come indicato nel progetto ANAC i valori delle variazioni percentuali positivi costituiscono un alert negativo mentre valori percentuali negativi costituiscono un alert positivo.

Rispetto agli indicatori calcolati sull'intero territorio italiano, il dato aggregato piemontese registra un solo indicatore composito sopra la media, quello relativo all'istruzione; in tutti gli anni l'indicatore è sopra la media con il dato del 2017 (101,917) in miglioramento rispetto al 2016 (-2,1322%).

Tutti gli altri indicatori compositi, calcolati a livello regionale, si posizionano nel quadriennio al di sotto della media nazionale. L'indicatore relativo al composito capitale sociale registra una variazione nel 2017 di +2,2498% rispetto al 2016.

Per quanto riguarda l'indicatore composito dei compositi, l'indicatore medio calcolato sul territorio regionale si pone sempre al di sotto della media nazionale.

La variazione del composito dei compositi registrata nel 2017 è da valutare positivamente in quanto è pari a -0,3642%. Delle 8 province piemontesi, 4 registrano nel 2017 un indicatore di composito dei compositi superiore alla media italiana.

Se si analizzano gli indicatori compositi della provincia di Torino, ove ha sede l'Agenzia, tutti gli indicatori (compreso l'indicatore composito dei compositi), in tutti gli anni presi in considerazione, si posizionano sotto la media nazionale.

Di seguito sono rappresentati i valori degli indicatori compositi e dell'indicatore composito dei compositi, per ciascun anno che rappresentano il primo e terzo quartile della base dati fornita da ANAC.

Anno	Composito economia		Composito capitale sociale		Composito criminalità		Composito istruzione		Composito di compositi	
	1Q	3Q	1Q	3Q	1Q	3Q	1Q	3Q	1Q	3Q
2017	91,326	106,847	98,295	106,962	97,516	102,589	92,662	106,508	95,550	105,154
2016	92,667	108,175	98,028	104,586	97,495	103,635	94,798	105,829	96,417	104,951
2015	93,854	109,105	94,089	105,667	97,375	104,795	92,766	106,637	95,501	105,419
2014	93,913	109,300	95,005	107,356	97,273	103,310	92,780	104,278	95,890	104,407

Di seguito sono rappresentati i valori minimi e massimi di ciascun indicatore.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	32
---	--	--

TERRITORIO	Anno	Composito economia		Composito capitale sociale		Composito criminalità		Composito istruzione		Composito di compositi	
		Minimo	Massimo	Minimo	Massimo	Minimo	Massimo	Minimo	Massimo	Minimo	Massimo
ITALIA	2017	79,49	119,20	91,54	116,43	93,88	122,64	80,24	121,69	90,574	115,819
	2016	80,45	120,46	91,45	119,59	94,19	118,79	83,02	123,58	90,628	115,759
	2015	82,99	121,88	88,16	122,00	94,21	120,80	80,62	124,21	89,670	117,097
	2014	83,33	121,54	89,70	124,26	93,62	134,68	80,89	122,95	90,204	118,906
PIEMONTE	2017	91,215	96,64	98,349	106,399	94,942	103,775	94,285	107,025	94,846	101,300
	2016	92,655	97,826	97,777	102,688	95,399	109,192	96,707	109,535	95,635	103,016
	2015	92,056	98,671	94,135	100,189	95,972	105,762	95,521	107,355	95,029	101,879
	2014	92,345	98,342	95,101	103,229	94,426	100,486	95,84	108,167	95,143	101,615

Relativamente al territorio del Piemonte, sono stati evidenziati in filigrana i valori se relativi alla Provincia di Torino. La provincia di Torino non è mai presente con un valore massimo mentre registra sempre il valore minimo tranne che per il dato relativo al composito criminalità per gli anni 2014 e 2017 e al composito economia per gli anni 2014 e 2015.

Sono stati evidenziati con il colore verde i valori dei compositi registrati tra le province del Piemonte se compresi nel primo quartile mentre in colore rosa i valori dei compositi registrati tra le province del Piemonte se compresi nel terzo quartile.

L'indicatore con il valore minimo relativo al composito dei compositi, in tutti gli anni, è sempre della provincia di Torino ed è sempre posizionato nel primo quartile.

Dall'analisi del contesto esterno effettuata sulla base dei dati e degli indicatori presenti nel sito dell'ANAC, come sopra descritti, emerge un contesto territoriale non a rischio in cui la presenza del rischio di corruzione come fattore sistematico è meno elevata rispetto al resto del territorio nazionale.

3.4 Analisi del contesto interno

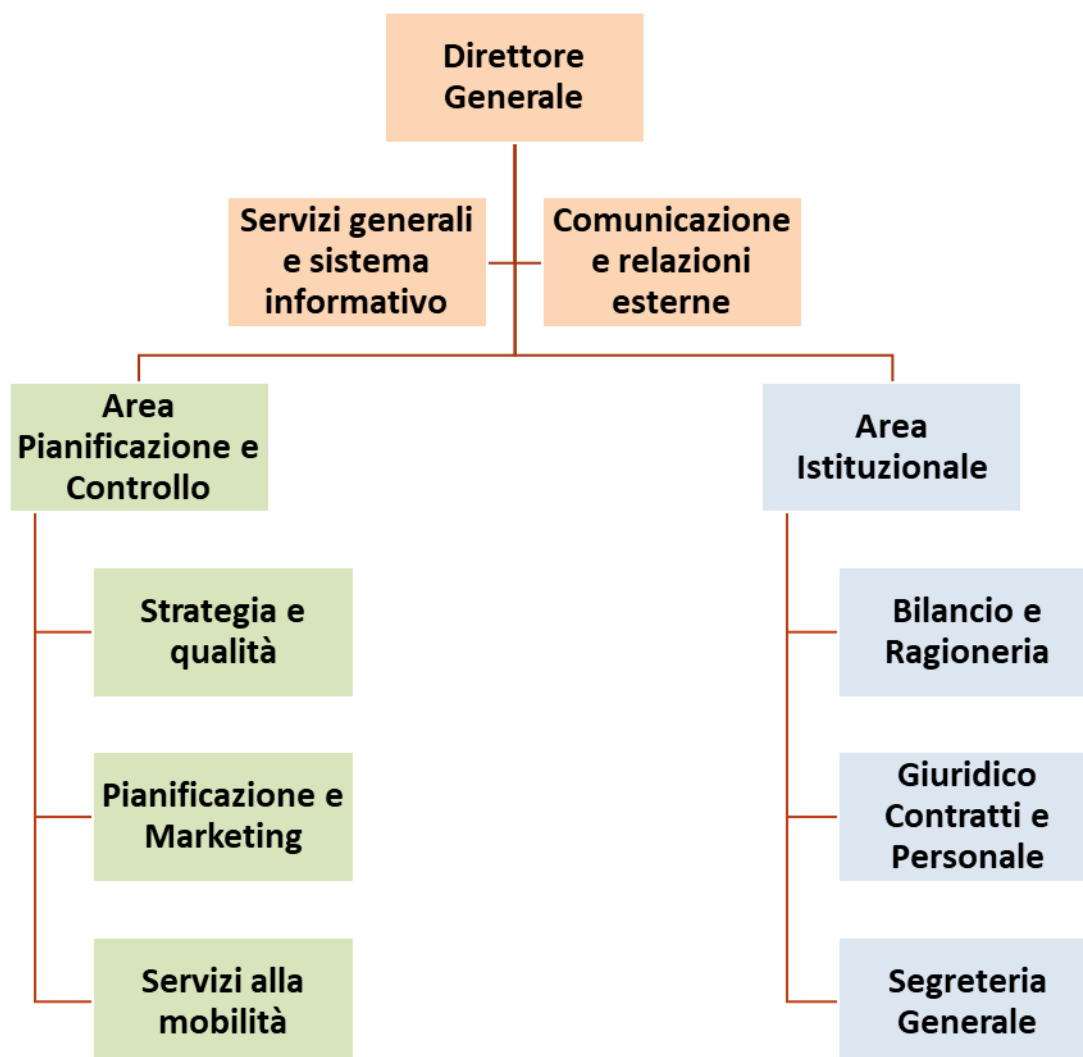
3.4.1 Struttura organizzativa

La struttura organizzativa interna dell'Agenzia, nonostante l'incremento delle funzioni operato dalla L.R. 1/2015, non è mutata rispetto all'assetto definito con il Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi approvato nella sua ultima versione con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 4/2 del 17/04/2009.

È infatti prevista la struttura Direzione Generale a cui riferiscono direttamente i Servizi generali e sistema informativo, le Comunicazioni e relazioni esterne, l'Area Pianificazione e Controllo, da cui dipendono i servizi Strategia e qualità, Pianificazione e marketing e Servizi alla mobilità, l'Area Istituzionale, da cui dipendono servizi Bilancio e ragioneria e Giuridico, contratti e personale.

In sede di approvazione della sottosezione Performance, viene effettuata una ricognizione dei compiti e attività individuati a livello Regolamentare assegnando a ciascun Servizio le funzioni.

Di seguito è fornita una rappresentazione grafica del modello organizzativo degli uffici dell'Agenzia della mobilità piemontese.



3.4.2 Il personale dell'Agenzia

L'Agenzia ha un'unica sede lavorativa e al 31/12/2022 conta n. 1 dirigente assunto con contratto a tempo indeterminato ed inquadramento nei ruoli dirigenziali, cui è attribuito l'incarico di direttore generale dell'Agenzia senza oneri aggiuntivi per il bilancio dell'ente, e n. 24 dipendenti non appartenenti alla qualifica dirigenziale (una unità di personale dipendente ha cessato il rapporto lavorativo a decorrere dal 01/07/2023 per pensionamento) di cui n. 21 dipendenti sono titolari di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato e n. 3 di un contratto di formazione e lavoro (un contratto di formazione e lavoro è stato trasformato in lavoro a tempo indeterminato con decorrenza dal 01/04/2023 e gli altri due scadono nel 2024).

A decorrere dal 31/05/2023 tutti i dipendenti svolgono attività lavorativa a tempo pieno, in quanto è stata trasformata a tempo pieno l'unica unità che svolgeva attività lavorativa a tempo parziale.

Si riportano nelle due seguenti Tabelle alcuni dati di analisi dei caratteri qualitativi / quantitativi (dati al 31/12/2022) del personale dipendente e il portafoglio Titoli del medesimo. Per un'analisi più dettagliata sui dati del personale al 31/12/2022, si rinvia alle tabelle di rilevazione dei dati sul personale al 31/12/2022

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	34
---	---	-----------

elaborate ai fini della Relazione CUG – 2023 e riportate nella “Sottosezione 3.1 - Struttura organizzativa” all’interno della “Sezione 3 – Organizzazione capitale umano”.

Tabella 17 - Analisi caratteri qualitativi / quantitativi (dati al 31/12/2022) del personale dipendente a tempo indeterminato

Età media del personale (escluso Dirigente):	51 anni
Età media dei dirigenti:	60 anni
Tasso di crescita unità di personale negli anni (2022 su 2021)	0,1%
% di dipendenti (escluso Dirigente) in possesso di laurea (anche breve):	80,95%
% di dirigenti in possesso di laurea	100,00%
ore di formazione (media 2022)	31,66 ore

Tabella 18 – Titoli di studio posseduti¹

TIPOLOGIA TITOLO	Numerosità
scuola dell'obbligo	1
licenza media superiore (diplomi che si concludono con un esame di maturità o di abilitazione che consente l’accesso agli studi universitari)	3
laurea breve triennale	1
Laurea specialistica/magistrale e laurea vecchio ordinamento	7
Specializzazione post laurea/dottorato di ricerca (compresi Master di II livello)	4
“altri titoli post laurea” (eventuali altri titoli di studio conseguiti dal dipendente già in possesso di laurea anche triennale, ivi comprese le abilitazioni per le iscrizioni all’albo e Master di I livello, qualora lo stesso dipendente non sia già in possesso di specializzazioni/dottorati)	6

In attuazione a quanto previsto dall’art. 13 commi 2 e 3 del CCNL Funzioni locali 16 novembre 2022, l’Agenzia ha adottato il nuovo sistema di classificazione del personale del comparto.

In particolare, con determinazione n. 222 del 31/03/2023, a decorrere dal 1° aprile 2023:

- tutto il personale del comparto in servizio presso l’Agenzia della mobilità piemontese è stato inquadrato nelle nuove Aree, denominate Funzionari e dell’Elevata qualificazione, ove sono confluiti tutti i dipendenti dell’ex categoria D; Istruttori, ove sono confluiti tutti i dipendenti dell’ex categoria C; Operatori esperti, ove confluiranno tutti i dipendenti dell’ex categoria B al momento non presenti in organico; Operatori, ove confluiranno tutti i dipendenti dell’ex categoria A al momento non presenti in organico;
- gli incarichi di Posizione Organizzativa in essere sono stati automaticamente ricondotti alla nuova tipologia di incarichi di Elevata Qualificazione con prosecuzione fino alla loro naturale scadenza.

¹ viene indicato un solo titolo di studio corrispondente al più alto posseduto dal dipendente, indipendentemente da quello utilizzato per ricoprire la qualifica rivestita.

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	35
---	--	--

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 10/2023 del 20/04/2023 è stato approvato il nuovo “Sistema dei profili professionali dell’Agenzia della mobilità piemontese”, disponendo che lo stesso entrasse in vigore contestualmente all’entrata in vigore del Titolo III del CCNL 16/11/2022, e quindi dal 01/04/2023.

L’Agenzia, inoltre, con determinazione n. 332 del 28/04/2023 ha effettuato la mappatura dei dipendenti in servizio e proceduto alla loro collocazione nei nuovi profili professionali, al fine di valorizzare le competenze e professionalità individuali.

Al 01/04/2023, data di entrata in vigore del nuovo “Sistema dei profili professionali dell’Agenzia della mobilità piemontese”, l’Agenzia contava n. 6 unità di personale (di cui n. 4 appartenenti di genere femminile e 2 al genere maschile) inquadrato nell’Area Istruttori e n.18 (di cui n. 8 appartenenti di genere femminile e 10 al genere maschile) inquadrato nell’Area Funzionari e dell’Elevata qualificazione.

Con riferimento al predetto personale sono state attribuite n. 14 posizioni organizzative caratterizzate da contenuti di Alta Professionalità (di cui n. 4 attribuite a personale appartenente al genere femminile e n. 10 al genere maschile) e n. 4 specifiche responsabilità remunerate con le indennità di cui all’art. 84 CCNL Funzioni locali 16 novembre 2022 (tutte attribuite a personale di genere femminile).

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 però 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. Per tale motivo con successive deliberazioni sono stati approvati i Piani triennali di Fabbisogno di Personale con cui sono state definite la “Dotazione ottimale” e la nuova dotazione organica per permettere all’Agenzia di svolgere al meglio le funzioni ad essa attribuite.

A seguito della sottoscrizione di apposite Convenzioni, l’Agenzia si avvale di n. 1 unità di personale in distacco dalla Regione Piemonte, n. 1 unità di personale in comando parziale al 40% dalla Città Metropolitana di Torino, n. 3 unità di personale in comando a tempo pieno, di cui una unità dalla Provincia di Biella, una unità dalla Provincia di Asti e una unità dal Comune di Bra.

3.4.3 Comitato Unico di Garanzia (CUG)

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

Il comitato opera dal 2014 (determinazione di costituzione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013) ed è stato rinnovato da ultimo nel mese di ottobre del corrente anno per la durata in carica di quattro anni (determinazione n. 729 del 18 ottobre 2023).

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

	PIAO 2023-2025 SEZIONE 1 - SCHEDA ANAGRAFICA	36
---	--	---------------------------------

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

4 MAPPATURA DEI PROCESSI

La mappatura dei processi è un'attività fondamentale per l'analisi del contesto interno. La sua integrazione con obiettivi di performance e risorse umane e finanziarie permette di definire e pianificare efficacemente le azioni di miglioramento della performance dell'amministrazione pubblica, nonché di prevenzione della corruzione.

È importante che la mappatura dei processi sia unica, per evitare duplicazioni e per garantire un'efficace unità di analisi per il controllo di gestione. Inoltre, la mappatura dei processi può essere utilizzata come strumento di confronto con i diversi portatori di interessi coinvolti nei processi finalizzati al raggiungimento di obiettivi di valore pubblico.

La mappatura dei processi - articolata eventualmente, in relazione alla specificità degli stessi, in sottoprocessi – è stata effettuata avendo a mente il Regolamento sull'ordinamento degli Uffici e dei servizi approvato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 1-2 del 16/01/2004 modificato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 3-2 del 26/03/2008.

La mappatura, in continuità con le azioni di performance individuate nel 2022 e i processi presenti nella Sottosezione Rischi corruttivi e trasparenza del PIAO 2022-2024, è stata unificata e trova coerenza nelle codifiche adottate.