

**RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI
GESTIONE
E
RELAZIONE SULLA PERFORMANCE
ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PEG
2022-2024**

Indice

1. CONSIDERAZIONI GENERALI	6
2. L'AGENZIA	7
2.1. Quadro normativo nazionale e regionale	7
2.2. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	16
2.2.1. Convenzione con le province e Regione Piemonte per l'avvalimento del personale	18
2.2.2. Lavoro agile e lavoro da remoto	20
2.3. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)	23
2.4. Parità e Pari Opportunità, Piano delle azioni positive, Comitato Unico di Garanzia	26
2.4.1. Piano delle azioni positive e Comitato unico di garanzia dell'Agenzia	26
2.4.2. Azioni e iniziative per favorire la parità e pari opportunità, la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo	27
3. PIANI E PROGETTI	29
3.1. Affidamento dei servizi	29
3.1.1. Relazione sugli Affidamenti	29
3.1.2. Sistema di qualificazione	32
3.1.3. Servizio Ferroviario Metropolitano	33
3.1.4. Servizio Ferroviario Regionale	36
3.1.4.1. Linea Domodossola-Iselle-Brig	40
3.1.5. Affidamento Servizi di TPL automobilistici	41
3.1.5.1. Bacino metropolitano di Torino	44
3.1.5.2. Bacino Sud	44
3.1.5.3. Bacino Sud-Est	46
3.1.5.4. Bacino Nord-Est	47
3.2. Attività di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico	49
3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL	49
3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari	50
3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano	57
3.2.3.1. Revisione rete zona Ovest e miglioramento dei collegamenti con i poli sanitari	57
3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud	60
3.2.4.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane	61
3.2.4.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana	64
3.2.5. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud-Est	65
3.2.6. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Nord-Est	65
3.2.7. Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile	65
3.2.7.1. Movicentro di Venaria Reale	66
3.2.8. Cooperazione internazionale	66
3.3. Potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole a seguito della pandemia	69
3.3.1. Compensazione dei servizi aggiuntivi	72
3.3.2. Anno Scolastico 2021-2022	73
3.3.2.1. Scenari previsti nel mese di luglio 2021 e definizione della proposta di Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022	73
3.3.2.2. Aggiornamento del contesto normativo per l'anno scolastico 2021/22 e definizione del servizio effettivo	74
3.3.2.3. Rimodulazione del servizio dal 1 aprile 2022 a seguito del termine dello stato di emergenza	77
3.3.2.4. Coordinamento tra sistema dei trasporti e sistema scolastico	78

3.3.2.5.	Criticità segnalate e gestite	81
3.3.3.	Anno Scolastico 2022-2023	84
3.3.4.	Consuntivo dei servizi di potenziamento svolti tra settembre 2020 e giugno 2022	86
3.3.5.	Misure di accompagnamento	90
3.3.5.1.	Piattaforme a supporto dell'attività di pianificazione del TPL	90
3.3.5.2.	Andamento della domanda di mobilità	92
4.	SERVIZI E CONTRATTI	93
4.1.	La gestione dei contratti ferroviari	93
4.1.1.	Contratti di Servizio con Trenitalia	93
4.1.1.1.	Contratto di servizio 2017 - 2020	96
4.1.1.2.	Contratto di servizio SFM 2021 - 2035	96
4.1.1.3.	Affidamento SFR 1^ semestre 2022	99
4.1.1.4.	Contratto di servizio SFR 2022 – 2032	100
4.1.1.5.	Contenzioso contratti di servizio con Trenitalia	103
4.1.2.	Contratto di Servizio con GTT	107
4.1.3.	Contratto di Servizio con BLS AG	112
4.2.	Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi	116
4.2.1.	Bacino Metropolitano di Torino	117
4.2.2.	Bacino Sud	119
4.2.3.	Bacino Sud-Est	119
4.2.4.	Bacino Nord-Est	120
4.3.	Navigazione	120
4.4.	Accordi di programma	122
4.4.1.	Bacino Metropolitano di Torino	122
4.4.2.	Bacino Sud	123
4.4.3.	Bacino Sud-est	126
4.4.4.	Bacino Nord-est	127
4.5.	Servizi in regime di concorrenza	130
4.6.	Le risorse aggiuntive trasferite da Enti per il TPL	136
4.6.1.	Bacino Metropolitano di Torino	138
4.6.2.	Bacino Nord-Est	140
4.6.3.	Bacino Sud	142
4.6.4.	Bacino Sud-Est	143
5.	MONITORAGGIO DEI SERVIZI	144
5.1.	Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale	144
5.2.	Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL	144
5.3.	Osservatorio nazionale TPL	144
5.4.	Carte della mobilità e dei servizi	144
5.4.1.	Servizi automobilistici urbani, suburbani, extraurbani	144
5.4.1.1.	Carta della mobilità 2022 di GTT servizio urbano e metropolitana	144
5.4.2.	Servizi ferroviari	145
5.4.2.1.	Trenitalia S.p.A.	145
5.4.2.2.	GTT S.p.A.	147
5.4.2.3.	BLS AG	148
5.4.3.	Progettualità delle Associazioni dei Consumatori	149

5.4.3.1.	Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5^ comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.	149
5.4.3.2.	Progettualità delle Associazioni dei Consumatori inerenti le attività alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 relative al Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino 2012 -2027.	150
5.5.	Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto	151
5.5.1.	Indagini sulla mobilità	151
5.5.1.1.	Indagine IMQ 2021	151
5.5.2.	Analisi dei Big Data	153
5.5.2.1.	Piattaforma Big Data TIM	153
5.5.2.2.	Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonia mobile	153
5.5.2.3.	Valutazioni sulle variazioni dei flussi di mobilità (con monitoraggio delle fasi pandemiche)	155
5.5.3.	Piattaforma di pianificazione trasporti REMIX	156
5.6.	Monitoraggio dei servizi ferroviari	157
5.6.1.	Monitoraggio della qualità erogata	157
5.6.2.	Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia	157
5.6.3.	Monitoraggio del servizio ferroviario metropolitano di Trenitalia S.p.A.	159
5.6.4.	Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT	161
5.6.5.	Monitoraggio dei servizi BLS AG	164
5.6.6.	Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni di metropolitana e le stazioni ferroviarie	166
5.7.	Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino	166
5.7.1.	Monitoraggio velocità Commerciale	166
5.7.2.	Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino	172
5.7.3.	Monitoraggio dati di produzione, domanda ed economici	176
5.8.	Monitoraggio del servizio extraurbano	177
5.8.1.	OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)	178
5.9.	Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale	179
5.9.1.	Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL	179
5.9.2.	Banca dati Parco mezzi TPL	182
5.9.3.	Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità	189
5.9.4.	CSR-BIP e cruscotti BIPEX	191
5.9.5.	Cabina di regia dell'infomobilità regionale	194
5.9.5.1.	Cabina di regia TPL (ex Cabina di regia emergenza Covid-19)	194
5.10.	Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019	195
5.10.1.	Massimo Impegno Veicoli (MIV)	196
5.10.2.	Ripartizione delle risorse	199
5.10.3.	Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte	205
5.10.4.	Verifica tecnica ammissibilità finanziamento autobus e liquidazione contributi	212
5.10.5.	Programma investimenti per la navigazione sul lago d'Orta	213
6.	IL SISTEMA TARIFFARIO E LA COMUNICAZIONE AI CITTADINI	215
6.1.	Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata	215
6.2.	Biglietto integrato metropolitano	216
6.2.1.	Caratteristiche	216
6.2.2.	Rendicontazione delle vendite	218
6.2.3.	Passaggio al supporto elettronico	220
6.2.4.	Adeguamento tariffario	221

6.3. Sperimentazioni tariffarie regionali	221
6.3.1. Progetto BIPforMaaS	221
6.4. Iniziative tariffarie specifiche	224
6.4.1. Abbonamento scontato Trenitalia under 26	224
6.4.2. Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca	225
6.4.3. Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20	225
6.5. Disposizioni a sostegno dei mancati ricavi tariffari per l'emergenza COVID-19	226
6.6. La comunicazione del trasporto pubblico	230
6.6.1. Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale	230
6.6.2. Social Network	231
6.6.3. Sito istituzionale dell'Agenzia	232
6.6.4. Quesiti formulati dai cittadini sulle tariffe	232
7. PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2022	234
7.1. La struttura organizzativa	234
7.2. Ciclo della performance	236
7.3. PEG 2022 - Gestione ordinaria del progetto	240
AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	240
AREA STRATEGICA 2 – ISTITUZIONALE	253
AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE	272
7.4. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati	282
7.4.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo	283
7.4.2. Area strategica 2 - Istituzionale	306
7.4.3. Area strategica 3 - Direzione Generale	310
8. APPENDICE - AMP BAROMETER 2012-2021	317
8.1. Popolazione e territorio	317
8.1.1. Popolazione	317
8.1.2. Territorio	318
8.2. Mobilità	318
8.3. Tasso di Motorizzazione	319
8.4. Offerta	319
8.5. Servizio offerto nei Bacini	320
8.6. Domanda di Trasporto	320
8.7. Aspetti Economici	321
8.8. Materiale Rotabile	321
8.9. Personale	322

9. APPENDICE: IL QUADRO DELLE CONDIZIONI ESTERNE SU TERRITORIO E MOBILITÀ	323
9.1. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata	323
9.2. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (33 comuni)	325
9.2.1. Dati di produzione	325
9.2.2. Passeggeri trasportati	326
9.2.3. Dati economici	327
9.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT	330
9.4. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL	341
9.5. Le esigenze di mobilità dei cittadini	342
9.5.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte	342
9.5.2. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte	344
9.5.3. Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (33 comuni)	346
9.5.4. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)	347
9.5.5. La comunicazione dei risultati IMQ	348
9.6. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici	349
9.6.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale	350
9.6.2. Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino	353
9.6.1. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino	353
9.6.2. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino	354
9.6.3. Servizio notturno nell'area metropolitana torinese	356
9.6.4. Servizi automobilistici su gomma e navigazione nel Bacino Nord-Est	357
9.6.5. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud	358
9.6.6. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud-Est	362
10. APPENDICE - CONTRATTI DI COMPETENZA DELL'AMP	364
10.1. Ferrovie	364
10.2. Bacino metropolitano	365
10.3. Bacino Sud-Est	368
10.4. Bacino Nord-Est	371
10.5. Bacino Sud	376

1. Considerazioni generali

Fin dalla sua costituzione nel 2003, l'Agenzia si occupa di pianificazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico per l'area territoriale di competenza. Quest'ultima era costituita, fino alla prima metà del 2015, dall'area metropolitana per i servizi su gomma e per i servizi su ferro da quella provinciale, poi riorganizzata sotto la Città Metropolitana. Dal 2016 il perimetro di azione dell'Agenzia si è esteso al resto del territorio regionale, pertanto all'obiettivo principale di riorganizzazione e ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale tradizionale, si è aggiunta la funzione di coordinamento delle politiche di mobilità della Regione, attraverso il confronto con i singoli enti e bacini e secondo i principi di sostenibilità, innovazione e integrazione.

Per il buon funzionamento della mobilità collettiva è fondamentale saper riconoscere gli impatti dei trend socio-demografici sul territorio; fattori quali l'innalzamento dell'età media, l'elevata densità abitativa dei nuclei urbani, la sempre maggiore sensibilizzazione collettiva verso la sostenibilità ambientale e la crescente digitalizzazione della popolazione, stanno trasformando rapidamente la visione del trasporto da autocentrico verso nuove forme di mobilità, generando una crescente esigenza di interconnessione diffusa, anche nelle aree meno abitate, e di alternative di spostamento più sostenibili.

Inoltre, gli adattamenti della società dovuti alla trascorsa pandemia Covid-19 hanno causato una drastica accelerazione dei suddetti processi, come la modernizzazione tecnologico-digitale, ma anche la riduzione dei vincoli di prossimità al luogo di lavoro/studio, indirizzando la domanda collettiva verso un sviluppo di mobilità semi-sistematica, a minor frequenza e a maggior raggio e flessibilità. Tali cambiamenti hanno portato ad una necessaria revisione delle politiche in materia di Trasporto Pubblico e dei relativi obiettivi.

Per rispondere al meglio ai compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui anche il territorio piemontese è soggetto, l'Agenzia si impegna a mantenere e a potenziare le attività indispensabili per un'organizzazione efficace del trasporto pubblico, quali il monitoraggio e l'analisi a scala regionale dei trend socio-demografici e degli stili di mobilità, la cooperazione fra le modalità di trasporto (tradizionali e innovativi), il costante sviluppo dell'infomobilità, la transizione ecologica dei mezzi impiegati e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di trasporto, mediante una progettazione efficiente e una continua revisione dei punti di accesso e di interscambio a/tra i diversi sistemi per lo spostamento della collettività.

Tali azioni risultano interconnesse alle seguenti tematiche:

- la sostenibilità ambientale, la quale si traduce in opere di decarbonizzazione delle flotte, nello sviluppo di strategie per il contenimento dell'uso dell'auto privata, al fine di ridurre la dipendenza da energia di origine fossile (necessità sempre più urgente con gli ultimi eventi a livello globale), migliorare la qualità dell'aria, assottigliare i costi dei servizi di trasporto pubblico e incentivare un modello di economia circolare applicata alla mobilità collettiva;
- lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, che favoriscano l'uso di nuove tecnologie, l'aumento dell'utenza e la cooperazione fra le molteplici alternative di viaggio (tradizionali, innovative, individuali e collettive);
- l'orientamento motivazionale di aziende e lavoratori nel settore del trasporto pubblico, volto a promuovere un approccio *user-oriented*, che garantisca l'attrattività e la qualità del servizio fornito.

L'agenzia si ripropone sfide ambiziose, fronteggiandosi con risorse pubbliche limitate e con la conseguenziale restrizione del servizio erogato.

Il documento illustra le attività condotte da AMP nel periodo gennaio – dicembre 2022 coerentemente con quanto previsto dal Bilancio di previsione 2022-2024 e dal Piano Esecutivo di Gestione 2022-2024.

2. L'Agenzia

2.1. Quadro normativo nazionale e regionale

Come stabilito dal D.Lgs. del 19 novembre 1997 n. 422, che ha conferito a Regioni ed enti locali funzioni e compiti in materia di TPL, la Regione Piemonte, con la L.R. del 4 gennaio 2000 n. 1, ha disciplinato il sistema di TPL, prevedendo la costituzione di un Consorzio tra Enti al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano, l'*Agenzia per la Mobilità Metropolitana*.

Con le successive modifiche apportate alle L.R. 1/2000 e 10/2011, l'Agenzia ha ampliato il proprio ambito di operatività, divenendo l'*Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale*.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012, in applicazione dell'art. 3 bis D.L. 138/2011 convertito in L. 148/ 2011, come modificato dall'art. 53 del D.L. 83/2012, il territorio regionale è stato suddiviso in 4 bacini territoriali: bacino della provincia di Torino, bacino della provincia di Cuneo, bacino del nord-est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO, bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria, entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del TPL, al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala.

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

Con le successive L.R. n. 1 e 9 del 2015, il legislatore ha previsto l'estensione a tutto il territorio regionale della competenza del consorzio, rinominato infine *Agenzia della mobilità piemontese (AMP)*.

L'Agenzia della Mobilità piemontese è pertanto il consorzio costituito ai sensi dell'art. 8 della L.R. 1/2000 e ss.mm.ii. per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata di tutte le funzioni, trasferite o delegate, in materia di TPL, degli enti soggetti di delega ex L.R. 1/2000., conformemente alla programmazione regionale e alle risorse disposte dalla Regione, degli Enti aderenti in ambito regionale con particolare riguardo, tra l'altro:

- al coordinamento del sistema della mobilità nei bacini e negli ambiti territoriali omogenei e del piano dei trasporti, nonché alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dagli Enti aderenti;
- alla programmazione unitaria ed integrata, in coerenza con la programmazione regionale e triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- alla predisposizione dei bandi e alla gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL di competenza, in proprio e su delega delle province, in conformità con quanto previsto in materia di clausole sociali; nonché la gestione dei relativi contratti di servizio, la vigilanza e i poteri sanzionatori.

La L.R. 19/2018 ha modificato l'art. 8 della L. 1/2000, annunciando che AMP "*favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni singole o associate aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega [...] nonché delle unioni montane singole o associate aventi popolazione superiore a 5.000 abitanti di cui alla legge regionale 14 marzo 2014, n. 3 (Legge sulla montagna)*". La norma è stata poi sostituita dalla L.R. del 5 aprile 2019, n. 14 – "*Disposizioni in materia di tutela, valorizzazione e sviluppo della montagna*", che agli artt. 4 e 25 specifica le necessità di coordinamento con AMP per l'attuazione di interventi in materia di TPL.

Agli originari 34 enti consorziati, hanno aderito all'Agenzia ulteriori 27 enti, portando a 61 enti il numero totale degli enti consorziati.

Di seguito si fornisce un panorama delle disposizioni normative per lo specifico ambito di intervento dell'Agenzia, come aggiornate nella sezione inerente la mobilità sostenibile ed il trasporto pubblico locale del sito di riferimento della Camera dei deputati.

Il Fondo nazionale per il TPL

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito nel 2013 dalla legge n. 228/2012 (art. 1, comma 301) per finanziare il TPL su scala nazionale, mediante modalità e ripartizioni tra le Regioni definite dal DPCM 11 marzo 2013, sostituendosi alle numerose riforme succedutesi negli anni.

Prima del 1997, il TPL veniva infatti stanziato con contributi sia di esercizio che agli investimenti.

La Legge 42/2009 sul federalismo fiscale ha definito l'applicazione di un criterio misto di finanziamento, che considera sia i costi standard che la fornitura di un livello adeguato di servizio.

Il D.L. 50/2017 (art. 27, comma 1) ha determinato la consistenza del Fondo¹ e ha previsto una riforma dei criteri di attribuzione dello stesso, che si sarebbe dovuta applicare a decorrere dal 2020, secondo le previsioni dell'art.47, comma 1 del DL. 124/2019, salvo poi essere stata più volte rinviata; infine, su di essa è ulteriormente intervenuto il D.L. 176/2022, modificando i criteri di ripartizione del Fondo.

Dunque, nel 2020 la ripartizione del Fondo è stata eseguita come stabilito dal DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni; per il 2021 è stata attuata un'analoga disposizione con DL. 183/2020, art. 13, comma 7; infine per il 2022 il D.L. n. 68/2022 ha pronunciato criteri specifici.

Il DL. 18 novembre 2022 n. 176 con riferimento all'art. 27, comma 2 del D.L. n. 50/2017, ha previsto la ripartizione del Fondo entro il 31 ottobre di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, in tale modo:

- a) 50% del Fondo, considerando i costi standard e quanto enunciato alla lettera e), la totalità dei servizi di TPL erogati in ogni regione, come da banca dati dell'Osservatorio e, a partire dal 2024, i costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale;
- b) 50% del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e);
- c) applicando una riduzione annuale delle risorse del Fondo, da trasferire alle regioni se i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultano affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero se non viene pubblicato entro la medesima data il bando di gara o nel caso le gare non siano conformi alle misure dettate dalle delibere dell'ART, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. Tale riduzione si applica a partire dall'anno 2023 e non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, e alle vigenti normative nazionali. La riduzione è pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure e le risorse derivanti dalla medesima sono ripartite secondo le stesse modalità tra le altre regioni;
- d) con destinazione annuale dello 0,105% dell'ammontare del Fondo, nel limite massimo di €5,2milioni annui, alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio TPL;

¹ disapplicando il precedente meccanismo di quantificazione, ancorato fino al 2017 al gettito delle accise su benzina e gasolio, riscosse nella regione. Gli stanziamenti del Fondo si trovano nel Bilancio dello Stato, Capitolo 1315, Tab. 10 dello *Stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti*.

e) con destinazione di una quota delle risorse del Fondo, non inferiore all'1% e non superiore al 2%, per l'adeguamento, in riferimento all'inflazione, ai corrispettivi di servizio e all'equilibrio economico della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, sottoposto ad obblighi di servizio pubblico, da ripartire tra le regioni a statuto ordinario secondo le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013.

Il comma 2-bis dell'art. 27 prevede inoltre che, ai fini del riparto del Fondo, si tenga annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società *Rete ferroviaria italiana Spa*, a partire dal 1° gennaio 2018, conformemente ai criteri stabiliti dall'ART. Il comma 2-ter contiene una clausola di salvaguardia secondo cui, al fine di garantire una ragionevole certezza delle risorse disponibili, il riparto di cui al comma 2, lettere a) e b), non può individuare, per ciascuna regione, un'assegnazione di risorse inferiore a quella derivante dalla ripartizione del Fondo per l'anno 2020.

La ripartizione del Fondo è stata effettuata fino ad oggi senza l'applicazione delle penalità previste dalla riforma. La legge 118/2022 per la concorrenza, ha determinato l'applicazione delle penalità a partire dall'esercizio finanziario del 2023.

Nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto, disciplinato dalla riforma, viene concessa alle regioni l'anticipazione dell'80% delle risorse del Fondo e l'erogazione mensile delle quote ripartite (art. 27, comma 4 del D.L. n. 50/2017). L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite ad ogni regione l'anno precedente.

Per il 2023, la legge di Bilancio ha disposto uno stanziamento netto per il Fondo TPL di circa € 5.054.130 milioni (L. n. 197 del 29 dicembre 2022, cap. 1315).

Il D.L. 176/2022 ha inoltre sostituito il comma 6 dell'art. 27 del D.L. 50/2017, stabilendo l'emanazione, entro il 31 luglio 2023, di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, con la funzione di definire indicatori che determinino i livelli adeguati di servizio e le loro modalità di applicazione, al fine della ripartizione del Fondo secondo il criterio della lettera b). Tuttavia, tale decreto non è stato ancora adottato.

Tabella 1 – quadro delle risorse TPL

	2022	2023 prev
A Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.989.554.000,00	€ 5.092.554.000,00
B1 Banca Dati	€ 5.200.000,00	€ 4.200.000,00
B2 Sharing mobility	€ 14.923.662,00	€ 15.223.662,00
B3 Venezia Covid	€ 15.000.000,00	€ 19.000.000,00
C Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.954.430.338,00	€ 5.054.130.338,00
P Quota Regione Piemonte	€ 487.257.624,05	€ 497.073.718,74
P Quota Regione Piemonte per ripartizione penalità e variazioni canone accesso infrastruttura	€ 487.257.624,05	€ 497.073.718,74
P Totale Quota Regione	€ 487.257.624,05	€ 497.073.718,74
Incidenza quota Regione Piemonte (P/C)	9,835%	9,835%
Dotazione bilancio regionale	€ 549.352.566,54	€ 550.000.000,00
Finanziamento Regione fondi propri	€ 62.094.942,49	€ 52.926.281,26

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
A Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.850.776.000,00	€ 4.789.506.000,00	€ 4.933.054.000,00	€ 4.874.554.000,00	€ 4.874.554.000,00	€ 4.874.554.000,00
B1 Banca Dati	€ 1.212.694,00	€ 1.197.376,50	€ 1.233.263,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,00
B2 Sharing mobility	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
C Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.849.563.306,00	€ 4.788.308.623,50	€ 4.931.820.736,50	€ 4.873.335.361,50	€ 4.873.335.361,50	€ 4.873.335.362,00
P Quota Regione Piemonte	€ 476.664.406,54	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 479.048.866,04	€ 479.546.096,34	€ 480.157.448,29
Quota Regione Piemonte ripartizione decurtazioni 2015	€ 7.320.317,75					
Quota Regione Piemonte per ripartizione penalità e variazioni canone accesso infrastruttura				€ 2.299.717,52	€ 819.219,73	
P Totale Quota Regione	€ 483.984.724,29	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 481.348.583,56	€ 478.726.876,61	€ 480.157.448,29
Incidenza quota Regione Piemonte (P/C)	9,890%	9,830%	9,830%	9,877%	9,823%	9,853%
Dotazione bilancio regionale	€ 533.000.000,00	€ 530.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00
Finanziamento Regione fondi propri	€ 49.015.275,71	€ 59.309.262,31	€ 50.202.021,60	€ 53.651.416,44	€ 56.273.123,39	€ 54.842.551,71

	2013	2014	2015
A Fondo Nazionale Trasporti	€ 4.929.254.469,00	€ 4.918.619.999,99	€ 4.925.252.600,00
B1 Banca Dati	€ 1.232.313,62	€ 1.229.655,00	€ 1.231.313,15
C Fondo Nazionale Trasporti netto	€ 4.928.022.155,38	€ 4.917.390.344,99	€ 4.924.021.286,85
P Quota Regione Piemonte	€ 484.965.876,68	€ 483.148.203,23	€ 483.982.894,20
P Totale Quota Regione	€ 484.965.876,68	€ 483.148.203,23	€ 483.982.894,20

La ripartizione del Fondo TPL per gli anni 2020, 2021 e 2022

La ripartizione del Fondo TPL tra le Regioni è stata fino ad oggi effettuata in riferimento ai criteri definiti dal DPCM 11 marzo 2013, come modificato da ultimo dal DPCM 26 maggio 2017, il quale annuncia che il 90% del Fondo deve essere assegnato alle regioni in considerazione di percentuali riportate nella Tabella 1, allegata al decreto e, per il residuo 10%, in base alle medesime percentuali e alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento.

Dal 2018 al 2022, la percentuale di ripartizione per la Regione Piemonte è stata del 9,83%.

Per il 2022, lo stanziamento netto è stato di € 4.974,554 milioni². Nello specifico, la ripartizione è stata definita dal D.L. 68/2022, art.8, comma 7, così come segue:

- €4.879.079.381 senza penalità e come da DPCM 11 marzo 2013;
- €75.350.957 considerando il conto dei costi e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto ministeriale, da adottare di concerto con il MEF e previa intesa in sede di Conferenza Unificata;
- €14.923.662 per la promozione dei servizi di *sharing mobility*;
- €5.200.000 per il funzionamento dell'Osservatorio nazionale, a sostegno della programmazione e monitoraggio del TPL e della mobilità sostenibile locale.

Inoltre, è stata concessa alla Regione, con il D.L. 64 del 21 marzo 2022, un'anticipazione dell'80%, circa €3.978.648.289,20, al netto dello 0,025% dell'ammontare del Fondo nazionale destinato alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio. Per la ripartizione definitiva, esclusivamente inerente l'esercizio del 2022, sono stati stabiliti indicatori generali per la definizione di adeguati livelli riferiti al trasporto pubblico locale e regionale (decreto interministeriale n. 421 del 29/12/2022), considerando che indicatori più specifici saranno previsti a partire dall'esercizio 2023³.

L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

La legge annuale per la concorrenza 2021 (L.118/2022) ha conferito, all'art. 8, la delega per il riordino della materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, tra cui rientrano le modalità di affidamento dei servizi di TPL; inoltre ha disposto, all'art. 9, l'obbligo delle Regioni di attestare il 31 maggio di ogni anno, l'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, dei bandi di gara, ovvero l'avvenuto affidamento dei servizi di TPL con procedure conformi al Regolamento (CE) 1370/2007.

In attuazione di tale disposizione, è stato quindi emanato il Decreto legislativo n. 201 del 23 dicembre 2022 *Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*, entrato in vigore il 31 dicembre 2022, il cui art. 32 prevede che anche al TPL si applichino i principi di sussidiarietà, sostegno agli utenti e adempimento degli oneri di servizio pubblico, come indicato dal titolo III del decreto, ad eccezione di quanto previsto dai commi 2 e 3 e dagli artt. 29, 30 e 31 (*Rimedi giurisdizionali, Verifiche periodiche sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali e Trasparenza nei servizi pubblici locali*).

² Alla consistenza del Fondo, fissata a € 4.989,554 milioni, sono stati detratti gli stanziamenti del TPL acqueo nella città di Venezia di cui all'art. 1, comma 816, della legge di Bilancio 2022 (legge 30 dicembre 2021, n. 234).

³ Si ricorda che il decreto MIT 157 del 28/03/2018, ha identificato i criteri per determinare i costi standard unitari, mentre il decreto interministeriale 421 del 29/12/2022 ha individuato indicatori generali per la determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, al fine di consentire la ripartizione delle risorse, stanziata nell'esercizio 2022.

In particolare, il comma 2 dell'art. 32 dispone che si tenga conto nella scelta, anche delle modalità di gestione e affidamento del servizio indicate dalla normativa europea di settore, nei casi e nei limiti dalla stessa previsti, ferma restando l'applicabilità dell'art. 14, commi 2⁴ e 3, sui criteri di scelta del modo di gestione del servizio e dell'art. 17, che prevede la possibilità di affidamento a società *in-house*, nei limiti e modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e al decreto legislativo n. 175 del 2016.

Il D.L. 4/2022 ha sancito, all'art. 24, comma 5-bis, la possibilità di prorogare, fino al 50% della durata, i contratti di servizio pubblico, di cui siano titolari le imprese di trasporto pubblico locale e regionale ai sensi dell'art. 4, par. 4, Regolamento (CE) n. 1370 del 2007.

Le modalità di affidamento secondo la disciplina europea

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

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

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: in primis mediante gara (che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri), con gestione diretta, ovvero la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti, oppure mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto. Le ultime due modalità menzionate sono facoltative e pertanto possono anche essere vietate dalle singole legislazioni nazionali.

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

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

Per i contratti di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri era stata peraltro introdotta una speciale disciplina di deroga al principio generale degli affidamenti con gara, che consentiva (se non vietato dalla legislazione nazionale) fino al 2 dicembre 2019, l'affidamento diretto per una durata massima di 10 anni, prorogabile per il 50% della sua durata in caso di investimenti dell'operatore.

Dal 2019 e fino al 2023 è consentito stipulare contratti per l'affidamento per un massimo di 10 anni, senza possibilità di proroga per investimenti.

Il Legislatore italiano, con l'art. 61 della legge n. 99/2009, ha consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, accordando espressamente alle autorità competenti, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina

⁴ L'art. 14 comma 2 prevede che gli enti competenti, ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, tengano conto delle caratteristiche tecnico-economiche del servizio da erogare (inclusi la qualità e gli investimenti infrastrutturali); della situazione delle finanze pubbliche; dei costi per l'ente locale e per l'utenza; dei risultati attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili; dei risultati dell'eventuale gestione precedente del medesimo servizio, sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio, dei costi per l'ente e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione gli enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'art. 30

di settore, avvalendosi delle previsioni dell'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e dell'art. 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. In particolare:

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

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

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

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

Il Regolamento 1370/2007 prevedeva all'art. 5 una sua graduale applicazione, conferendo agli Stati membri la possibilità di adottare misure per conformarsi progressivamente fino al 2 dicembre 2019, al fine di evitare problemi strutturali, legati nello specifico alla capacità di trasporto.

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

Le Delibere ART 154/2019 e 48/2017

La Delibera ART 154/2019 (ex 49/2015) indica, tra le altre cose, che l'Ente Affidante deve redigere una Relazione di Affidamento, nella quale sono esplicitate le motivazioni delle scelte effettuate per l'affidamento dei servizi e l'individuazione dei lotti, da trasmettere all'ART per la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. Si ritiene che i contenuti della sopracitata Relazione abbiano una stretta connessione con la Relazione di cui all'art. 7 par. 1 del Regolamento 1370/2007.

La Delibera ART n. 48/2017 delinea un'interdipendenza tra la definizione dei lotti, degli ambiti e dei bacini di mobilità, degli obblighi di servizio e della modalità della loro compensazione (nonché della condivisione pubblica del processo selettivo), dei beni essenziali e indispensabili e delle modalità per l'accesso effettivo e non discriminatorio ad essi.

Per un'analisi più puntuale e ampia riguardo tali delibere, si rimanda alla Relazione sugli affidamenti dei servizi di TPL, anno 2022, scaricabile dal sito dell'Agenzia e al capitolo del presente testo relativo agli affidamenti.

Le misure di sostegno al trasporto pubblico locale, regionale e con autobus

La legge di Bilancio 2023 (legge 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1, comma 477) ha rifinanziato il Fondo per il sostegno al TPL, autorizzando la spesa di €100 milioni nel 2023 e di €250 milioni nel 2024, per consentire la compensazione agli operatori per la riduzione dei ricavi tariffari, relativi ai passeggeri, nel periodo 1° gennaio 2021 - 31 marzo 2022⁵.

Il D.L. 176/2022 (c.d. *aiuti quater*), ha previsto misure di sostegno per fronteggiare i maggiori costi del carburante, rifinanziando il fondo *bonus trasporti*⁶ per il servizio TPL di €320 milioni nel 2022. Il fondo è destinato all'erogazione di un contributo per il maggior costo sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante. Qualora l'ammontare delle richieste di accesso al fondo risulti superiore al limite di spesa previsto, la ripartizione delle risorse tra gli operatori richiedenti è effettuata in misura proporzionale e fino a concorrenza del limite massimo di spesa⁷.

Un ulteriore fondo, con una dotazione di €15 milioni per il 2022, è stato istituito dall'art. 9, comma 3, del D.L. 115/2022, per riconoscere, ai soli esercenti dei servizi di trasporto di persone su strada, un contributo fino al 20% della spesa sostenuta nel secondo quadrimestre dell'anno 2022 per l'acquisto del carburante.

Il D.L. 4/ 2022 (c.d. *Sostegni-ter*) ha istituito un fondo di €15 milioni per il 2022 per compensare le imprese del settore dei servizi di trasporto con autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico della riduzione dei ricavi conseguente all'epidemia da COVID-19, potenziando di €5 milioni per il 2022 il fondo per il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di *leasing* per l'acquisto di veicoli nuovi da parte delle stesse imprese. Ha inoltre incrementato (art. 24, co- 1-5) di €80 milioni, il fondo per i servizi aggiuntivi di TPL, destinato anche a studenti, istituito nello Stato di previsione del MIT (cap. 1318) dalla legge di bilancio 2021 che aveva una dotazione iniziale di €200 milioni, poi ampliata a €450 milioni dal D.L. n. 73 del 2021 (art. 51, co. 1). Le risorse sono state destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi, programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi di TPL, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi, fino al 31/03/2022, termine dello stato di emergenza.

Il D.L. 50/2022 ha successivamente accresciuto le risorse di ulteriori €50 mln, per consentire l'erogazione dei servizi aggiuntivi dal 1/04/2022 al 30/05/2022, anche in ragione della necessità di assicurare il regolare svolgimento delle attività didattiche. Sono state previste modalità per la

⁵ Il Fondo per il sostegno al TPL (D.L. n. 34 del 2020, art. 200) aveva una dotazione iniziale di €500 milioni, per coprire la riduzione dei ricavi dal 23/02/2020 al 31/12/2021, rispetto alla media dei ricavi tariffari, relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio; il Fondo era stato incrementato con l'articolo 44 del decreto-legge n. 104 del 2020 (c.d. *Sostegni*) per 400 milioni per l'anno 2020 e con l'articolo 29 del decreto-legge n. 41 del 2021 (c.d. *Sostegni- bis*), di €800 milioni per l'anno 2021.

⁶ che era stato istituito dall'art. 9, comma 1, del D.L. 115/2022 (c.d. *aiuti bis*) proprio per sostenere il settore a fronte degli eccezionali aumenti dei prezzi dell'energia elettrica e del carburante, dovuti alla crisi internazionale in atto.

⁷ La dotazione iniziale del fondo era di €40 milioni per il 2022, al fine di erogare agli esercenti servizi di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri su strada, lacuale, marittimo e ferroviario, sottoposto a obbligo di servizio pubblico, un contributo per il maggior costo sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, rispetto all'analogo periodo del 2021, per l'acquisto del carburante. Il fondo è stato poi incrementato dall'art. 6, comma 1, del D.L. 144/2022 (c.d. *aiuti ter*), che ha stanziato ulteriori €100 milioni per l'incremento di costo sostenuto nel terzo quadrimestre 2022 per l'acquisto di carburante.

rendicontazione al MEF, entro il 15/09/2022, dei servizi aggiuntivi da parte delle regioni e province autonome e dell'effettivo utilizzo da parte degli utenti.

Il D.L. 144/2022 (c.d. *aiuti ter*) ha stanziato €15 mln per il sostegno del settore dei servizi di trasporto di persone su strada (art. 14), nonché ampliato (art. 12) di ulteriori €10 mln il Fondo *Bonus Trasporti* per l'erogazione di un contributo in caso di acquisto, entro dicembre 2022, di un abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale o ai servizi di trasporto ferroviario nazionale.

Il trasporto pubblico locale sostenibile: il rinnovo dei mezzi del TPL

Rilevanti fondi per la mobilità sostenibile sono stati previsti per il rinnovo dei mezzi del TPL e nell'ambito del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

1. Le risorse del PNRR e del D.L. 59/2021 (Fondo complementare)

Il PNRR destina €2.415mln per il rinnovo dei mezzi del TPL con veicoli a combustibile pulito per il periodo 2021–2026, di cui €500mln per progetti già in essere;

Il D.L. 59/2021 assegna al MIMS per il rinnovo dei bus ulteriori €600mln con l'obiettivo di accelerare il rinnovamento del parco autobus con veicoli alimentati a metano per il trasporto extraurbano ed interurbano;

2. Il Fondo mezzi

La questione del rinnovo dei mezzi destinati ai servizi di TPL è stata oggetto di diversi interventi normativi sin dalle passate legislature. Nel 2015 è stato istituito il Fondo mezzi, operativo dal 2017 (legge n. 208 del 2015, art. 1, comma 866 e successive modificazioni).

Il Fondo è finalizzato all'acquisto diretto, anche per il tramite di società specializzate, alla riqualificazione elettrica ed energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, con l'intento di allineare il parco mezzi pubblico agli standard europei. La legge di bilancio 2021 (comma 661) ha esteso alla riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio euro 4 ed euro 5, nei limiti del 15% delle dotazioni del Fondo, gli interventi finanziabili dallo stesso.

Il DL n. 34/2020 (art. 200), ha sospeso inizialmente al 2024, poi definitivamente, l'obbligo per regioni, enti locali e gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi. La norma ha consentito inoltre l'acquisto di autobus fino 30 giugno 2021 utilizzando la convenzione Consip Autobus 3.

3. Il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile

Il Piano è stato approvato con Dpcm 17 aprile 2019, per la promozione e il miglioramento della qualità dell'aria mediante tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali sulla riduzione delle emissioni, nonché degli orientamenti e della normativa europea.

La legge di Bilancio 2017 ha incrementato il Fondo mezzi di tot. €3,7 miliardi per gli anni 2020-2033 e ha esteso le finalità di finanziamento delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici, anche nell'ottica di realizzazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile;

Per il periodo 2019-2023, un terzo delle risorse del Fondo è stato attribuito ai comuni capoluogo delle città metropolitane e delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati ad adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico;

La legge di bilancio per il 2018 (art. 1, co. 71, L. 205/2017) ha poi previsto la possibilità di utilizzare fino a €100mln del Fondo mezzi, per il finanziamento di progetti sperimentali e innovativi di mobilità

sostenibile, coerenti con i PUMS per l'introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai comuni e dalle città metropolitane.

4. Le risorse per le imprese e per i sistemi intelligenti

La legge di bilancio 2018 ha previsto che, nell'ambito del Piano Strategico della mobilità sostenibile, si definisca un programma di interventi per aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa. A valere su tali risorse, il Ministero dello Sviluppo economico, d'intesa con il MIT, è stato autorizzato a stipulare convenzioni con INVITALIA (Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa) e con dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile. Il Decreto MISE 17 gennaio 2020 ha previsto lo strumento dei contratti di sviluppo; con la Direttiva del MISE 19 novembre 2020 sono state fornite all'Agenzia le direttive per definire gli indirizzi e le modalità attuative di finanziamento.

Il decreto-legge n. 76 del 2020 (art. 1, commi 115-117) ha destinato risorse alle imprese di trasporto di passeggeri su strada non soggetti ad obbligo di servizio pubblico, finalizzate al rinnovo dei mezzi. L'entità dei contributi è compresa tra € 4.000 - 40.000 per ciascun veicolo.

Le limitazioni alla circolazione dei mezzi più inquinanti

Dal 1° gennaio 2019 su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore destinati al trasporto di persone delle categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0, eccetto veicoli di interesse storico e collezionistico (DM 3 novembre 2016), e deroga introdotta dal D.L. 124 del 2019 (art. 47, co. 1-bis) per veicoli già adibiti a TPL nelle isole minori (disposizione attuata con DM del 5/02/2020).

Il DL 50/2017 (art. 27, comma 11-bis) ha stabilito che i contratti dei servizi di trasporto pubblico non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1. È altresì prevista (articolo 27, comma 9), la possibilità di acquisire mezzi, anche ricorrendo alla locazione per quanto riguarda materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente per veicoli di anzianità massima di dodici anni adibiti al trasporto su gomma e per un periodo non inferiore all'anno.

Il DL n. 34/2020 (art. 200, comma 7), ha sospeso fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi.

Il DL n. 121 del 2021 ha previsto il divieto di circolazione per veicoli di TPL a motore delle categorie M2 e M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 2, a decorrere dal 01/01/2023. Tale obbligo opera a decorrere dal 01/01/2024 in virtù del differimento disposto dal DL 198/2022. Lo stesso divieto è previsto, sempre a decorrere dal 01/01/2024, per gli stessi veicoli con caratteristiche antinquinamento Euro 3.

Nei comuni con più di 50.000 abitanti sottoposti a procedura d'infrazione per la violazione dei limiti d'emissione degli inquinanti atmosferici, il D.L. 111/2019 ha previsto il finanziamento di progetti sperimentali per il servizio di trasporto scolastico con mezzi di trasporto ibridi o elettrici per i bambini della scuola dell'infanzia statale e comunale e per gli alunni delle scuole statali del primo ciclo di istruzione. Con decreto del Ministero dell'ambiente del 28/10/2020, sono state definite le misure di attuazione.

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

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

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

Con deliberazione del Consiglio d’Amministrazione n. 41/2022 del 30/12/2022, è stato approvato il “Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024 ai sensi dell’art. 6 del D.L. n. 80/2021, convertito con modificazioni in legge n. 113/2021” (PIAO 2022-2024).

Nella Sezione 3 del PIAO 2022-2024 “Organizzazione e capitale umano – Sottosezione 3.3 - Piano triennale dei fabbisogni di personale”, ai sensi dell’art. 6 del d.lgs. 165/2001 è stato rilevato il nuovo Fabbisogno di personale per il triennio 2022-2024 con il quale è stata definita la Dotazione Ottimale dell’Agenzia della mobilità piemontese nel seguente modo:

Tabella 2 - Dotazione organica

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

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

Tabella 3 – Dotazione ottimale

Dotazione ottimale/ posizioni occupate (al 31/12/2022)											
Area	Servizio	Profilo								TOTALE	
		Dirigenti		Cat. D		Cat. C		Cat. B			
		DO	PO	DO	PO	DO	PO	DO	PO	DO	PO
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali			1		2	1			6	2,11
	Sistema informativo			2	1						
	Comunicazioni esterne(1)				0,11	1					
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	2		1		1	1			15	8,40
	Bilancio e Ragioneria (2)(3)			3	2,40	3	1				
	Giuridico contratti e personale			4	4	1					
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	3	1	5	5	1				32	19
	Strategia e qualità			2	1						
	Servizi alla mobilità (4)(5)(6)(7)			14	7	6	4	1	1		
totali		5	1	32	20,51	15	7	1	1	53	29,51

(1) dipendente in comando a tempo parziale (0,11%) in attivazione della Convenzione stipulata con il Comune di Collegno "Convenzione ai sensi dell'art. 14 comma 1, del CCNL 22 gennaio 2004, per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale dipendente del Comune di Collegno" con decorrenza 01/04/2022.

(2) dipendente a tempo parziale della Città Metropolitana in comando percentuale 40%. presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta da Agenzia e Città metropolitana approvata con DD 748/2018 del 31/12/2018 e rinnovata con DD 768/2021 del 20/12/2021 per il periodo 2022/2024.

(3) Personale distaccato dalla regione Piemonte a seguito della sottoscrizione della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese di personale regionale distaccato presso le province e la città metropolitana ai sensi degli artt. 3, comma 10 e 12, comma 4 della Legge Regionale del 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta in data 28/01/2021 con decorrenza 01/02/2021 - Con delibera di Giunta regionale n. 8-2688, ha dato atto che la spesa del personale già distaccato presso le Province e la Città Metropolitana interessato dal percorso di avalimento continua ad essere a carico del bilancio regionale e ha confermato che il nuovo assetto che si configura con l'adozione della medesima rientra nel contesto delle

(4) dipendente della Provincia di Asti in comando presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta dall'Agenzia e dalla Provincia di Asti con decorrenza 01/11/2020.

(5) dipendente della Provincia di Biella in comando presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta dall'Agenzia e dalla Provincia di Biella con decorrenza 01/11/2020.

(6) Personale distaccato dalla regione Piemonte a seguito della sottoscrizione della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese di personale regionale distaccato presso le province e la città metropolitana ai sensi degli artt. 3, comma 10 e 12, comma 4 della Legge Regionale del 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta in data 28/01/2021 con decorrenza 01/02/2021. A decorrere dal 16/11/2021 l'Agenzia, avvalendosi della medesima convenzione, ha potuto attivare un n. 1 distacco (categoria giuridica D) di personale a tempo determinato attingendo dalla graduatoria approvata ad esito della procedura avviata con l' "Aviso per di selezione pubblica per titoli per l'assunzione a tempo pieno e determinato per n. 32 unità per un periodo di 12 mesi per figure professionali riferite all'area tecnica, categoria D – posizione economica D1" (bando n. 188)". Il distacco è terminato il 31/12/2022.

Nel Piano del fabbisogno del personale 2021-2023 aggiornato con deliberazione n.27 del 13/10/2021 è stata prevista l'assunzione di n. 4 direttivi di cat. D e n. 3 istruttori cat. C da assumere nel 2021 ovvero, per le assunzioni non concluse nel 2021, nel 2022, ovvero nel 2023 qualora non concluse nel precedente anno.

Con la citata deliberazione del CDA n. 27/2021 è stato integrato il paragrafo 3.1 del PTFP 2021-2023 laddove, con riferimento alle azioni di reclutamento del personale a tempo indeterminato del triennio 2021-2023, relative al turn-over, è stata prevista la possibilità di effettuare le stesse in primo luogo mediante la stipulazione di contratti di formazione e lavoro ai sensi del DL 16 maggio 1994, n. 299 convertito con modificazioni dalla L. 19 luglio 1994, n. 451, individuando i candidati mediante selezioni pubbliche ovvero utilizzando graduatorie utili esistenti per il profilo professionale ricercato presso gli enti con i quali l'Agenzia ha in atto o sottoscrive specifica convenzione.

Nel corso dell'anno 2022 n. 5 del n. 7 posti disponibili da turn-over sono stati coperti nel seguente modo:

- n. 2 contratti formazione lavoro della durata di 24 mesi: n.1 (categoria economica D) attivato in data 01/02/2022 ed assegnato al Servizio giuridico contratti e personale ed n. 1 (categoria economica D) attivato in data 14/02/2022 ed assegnato al Servizio Pianificazione e marketing.

Le assunzioni sono avvenute in forza della Convenzione con il Comune di Torino, triennio 2022-2024, mediante utilizzo della graduatoria attiva "Selezione pubblica per titoli ed esami con contratto di Formazione e Lavoro (24 mesi) di n. 100 funzionari direttivi";

- n. 1 contratto formazione lavoro durata 12 mesi (categoria economica C), attivato a decorrere dal 01/04/2022 assegnato ai Servizi Generali.

L'assunzione è avvenuta in forza dell' "Accordo per l'utilizzo di graduatoria di concorso pubblico approvata dal Comune di Beinasco" sottoscritto in data 30/03/2022; in particolare a seguito dell'espletamento della procedura da parte del Comune del "Concorso pubblico, per esami, per la copertura mediante contratto di formazione e lavoro di n. 1 posto di "istruttore amministrativo-contabile" categoria C, posizione economica C1 – comparto funzioni locali con rapporto di lavoro a tempo pieno e determinato per 12 mesi" l'Agenzia utilizzando la graduatoria approvata, ha potuto attivare a decorrere dal 01/04/2022 n. 1 contratto formazione lavoro (categoria giuridica C) assegnando il personale ai Servizi Generali.

[Nel corso dell'anno 2023, con determinazione n. 220 del 31/03/2023, il contratto è stato trasformato in contratto a tempo indeterminato a decorrere dal 01/04/2023;]

- n. 1 assunzione per mobilità dalla Provincia del Verbano Cusio Ossola contratto a tempo indeterminato e pieno di un istruttore amministrativo (categoria economica C) a decorrere dal 01/10/2022 in attuazione della Convenzione di tipo B sottoscritta tra la Provincia del Verbano Cusio Ossola e l'Agenzia;

- n. 1 contratto a tempo indeterminato (categoria economica C) assunto a decorrere dal 01/11/2022 mediante utilizzo delle graduatorie della procedura di reclutamento "Concorso pubblico per esami per la copertura di sei posti di assistente dei servizi amministrativi e contabili, categoria C, posizione economica C1, a tempo pieno e indeterminato" del Comune di Rivoli.

In data 18/03/2022 è stata firmata con il Comune di Collegno la "Convenzione ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del C.C.N.L. 22 gennaio 2004, per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale dipendente del Comune di Collegno". La Convenzione è stata sottoscritta in forza dell'art. 32 comma 4 dello Statuto dell'Agenzia e art. 14 del CCNL del personale del comparto delle Regioni e delle Autonomie Locali sottoscritto in data 22.1.2004 il quale regola la possibilità di utilizzare personale assegnato ad altri enti a cui è applicato il medesimo contratto, per periodi predeterminati e per una parte del tempo di lavoro d'obbligo.

Sulla base di detta Convenzione l'Agenzia ha quindi attivato n. 1 comando a tempo parziale (11,11%) (categoria economica D) assegnando il personale al Servizio Comunicazioni esterne con decorrenza 01/04/2022 e non oltre la durata del mandato amministrativo della Giunta Comunale del Comune di Collegno.

2.2.1. Convenzione con le province e Regione Piemonte per l'avvalimento del personale

L'Agenzia, con delibera n. 12/2019 approvando il "Piano Triennale del Fabbisogno di Personale 2019-2021" contenente la Dotazione Ottimale e la Nuova dotazione organica dell'Agenzia della mobilità piemontese ha previsto tra le azioni di reclutamento la copertura dei posti previsti nel fabbisogno mediante mobilità in ingresso del personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale. In particolare, all'interno del piano è stato previsto che l'Agenzia potesse

procedere anche all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province a seguito della sottoscrizione delle specifiche convenzioni i cui schemi sono stati approvati con delibera del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia del 22/12/2017 n. 40/2017 e con D.G.R. n. 53-5995 del 24 novembre 2017 "Approvazione schemi di convenzione afferenti il personale ai sensi dell'art. 3 comma 10 L.R. n. 23/2015 riguardo alla gestione delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale".

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

1. *"Schema di convenzione per l'utilizzo da parte dell'agenzia della mobilità piemontese di personale regionale distaccato presso le province e la città metropolitana ai sensi degli artt. 3, comma 10 e 12, comma 4 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" ;(c.d. **Convenzione di tipo A**)*
2. *"Schema di convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale, ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23". (c.d. **Convenzione di tipo B**).*

A seguito della conclusione delle singole procedure la situazione al **31/12/2022** è stata la seguente:

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

A decorrere dal 16/11/2021 l'Agenzia, avvalendosi della medesima convenzione, ha potuto attivare un **n. 1 distacco** (categoria giuridica D) di personale a tempo determinato attingendo dalla graduatoria approvata ad esito della procedura avviata con l'"Avviso per di selezione pubblica per titoli per l'assunzione a tempo pieno e determinato per n. 32 unità per un periodo di 12 mesi per figure professionali riferite all'area tecnica, categoria D – posizione economica D1" (bando n. 188)". Il distacco è stato in seguito prorogato dalla Regione Piemonte sino al 31/12/2022 (prot. Ag. n. 12732/2022).

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

- la Città Metropolitana di Torino con decorrenza 01/01/2019 con la durata di tre anni; l'attivazione della Convenzione ha permesso in prima battuta di avvalersi di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno e **n. 1 a tempo parziale (40%) (categoria giuridica D)**, successivamente i quattro comandi a tempo pieno si sono trasformati in mobilità.

La Convenzione, con riferimento al personale indicato nell'allegato, prevedeva (art. 18) che al personale comandato venisse applicato, ricorrendone le condizioni, il trattamento economico in conformità alle previsioni di legge di cui all'art. 1 – c. 96/a della L. 56/2014 ed art. 12 – c. 1 della l.r. 23/2015 e che il trattamento economico fondamentale ed accessorio, venisse erogato dalla Città Metropolitana; inoltre il medesimo articolo prevedeva che al personale comandato venisse riconosciuta la posizione economica relativa ai trattamenti accessori aventi natura fissa e continuativa, ovvero posizione organizzativa, alta professionalità o posizione dirigenziale e che l'Agenzia dovesse rimborsare alla Città metropolitana gli emolumenti anticipati ai rispettivi dipendenti, ivi compresi gli importi dovuti per contributi previdenziali e assistenziali e IRAP.

Dei quattro dipendenti assunti oggi ne rimangono in servizio due e permane il comando a tempo parziale assegnato al servizio Bilancio e Ragioneria. La Convenzione tra gli enti è stata rinnovata per il periodo 01/01/2022-31/12/2024, come previsto dall'art. 32.1 della stessa.

- Provincia di Asti: l'Agenzia e la Provincia in data 26/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed attivato **n. 1 comando (categoria giuridica B)** con decorrenza 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità;
- Provincia di Biella La Convenzione è stata sottoscritta il 29/10/2020 successivamente è stato attivato **n. 1 comando (categoria giuridica C)** con decorrenza 1/11/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità;
- Provincia del Verbano Cusio Ossola: l'Agenzia e la Provincia in data 10/10/2020 hanno sottoscritto la Convenzione ed attivato **n. 1 comando (categoria giuridica C)** a decorrere dal 1/12/2020 per la durata della convenzione pari a tre anni con assegnazione ai Servizi alla mobilità. A decorrere dal 1/10/2022 è cessato il comando in entrata della dipendente della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola a seguito della mobilità in Agenzia prevista nella Convenzione sottoscritta tra gli enti.

2.2.2. Lavoro agile e lavoro da remoto

Nel corso dell'annualità 2022, in attesa che si completasse l'iter di sottoscrizione della contrattazione nazionale di comparto, nonché che trovasse attuazione la preannunciata introduzione del PIAO "Piano Integrato di Attività e Organizzazione della Pubblica Amministrazione", quale documento unico di programmazione e *governance* che avrebbe sostituito tutti i programmi che finora le Pubbliche Amministrazioni erano tenute a predisporre tra cui i piani della performance, del lavoro agile e dell'anticorruzione, l'Agenzia ha ritenuto di non predisporre il proprio POLA ("Piano organizzativo del lavoro agile" introdotto con l'art. 14, comma 1, della legge 7 agosto 2015, n.124, come modificato dall'art. 263, comma 4 bis, del decreto legge 19 maggio 2020, 34, convertito, con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77).

Nel 2022 il lavoro agile ha continuato a trovare attuazione in Agenzia in applicazione di provvedimenti organizzativi adottati a partire dalla Disciplina del telelavoro e del lavoro agile approvata con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 13 del 11/04/2019 e di quelli adottati in seguito all'approvazione del DECRETO 8 ottobre 2021 del Ministro per la pubblica amministrazione.

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

In particolare l'articolo 1, comma 3, del DECRETO ha stabilito le seguenti condizionalità per il ricorso al lavoro agile:

- a) l'invarianza dei servizi resi all'utenza;
- b) un'adeguata rotazione del personale autorizzato alla prestazione di lavoro agile, assicurando comunque la prevalenza per ciascun lavoratore del lavoro in presenza;
- c) l'adozione di appositi strumenti tecnologici idonei a garantire l'assoluta riservatezza dei dati e delle informazioni trattati durante lo svolgimento del lavoro agile;
- d) l'amministrazione deve aver previsto un piano di smaltimento del lavoro arretrato, ove accumulato;
- e) la fornitura di idonea dotazione tecnologica al lavoratore;
- f) la stipula dell'accordo individuale di cui all'articolo 18, comma 1, della legge 22 maggio 2017, n. 81, che definisca:

1. gli specifici obiettivi della prestazione resa in modalità agile;
 2. le modalità e i tempi di esecuzione della prestazione;
 3. le modalità e i criteri di misurazione della prestazione medesima, anche ai fini del proseguimento della modalità della prestazione lavorativa in lavoro agile;
- g) il prevalente svolgimento in presenza della prestazione lavorativa dei soggetti titolari di funzioni di coordinamento e controllo, dei dirigenti e dei responsabili dei procedimenti;
- h) la rotazione del personale in presenza ove richiesto dalle misure di carattere sanitario.

L'art. 1, comma 6 del DECRETO prevede che "ai fini dell'omogenea attuazione delle misure previste dal presente decreto, il Ministro per la pubblica amministrazione adotta specifiche linee guida che, per le misure previste dal comma 3, lettere f) e h), sono oggetto di previo confronto con le organizzazioni sindacali."

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

In conformità a quanto previsto dall'intervenuto decreto 8 ottobre 2021 del Ministro per la pubblica amministrazione, l'Agenzia con ODS 10/2021 disponeva che, fermo restando che il lavoro agile non è più una modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa, l'accesso a tale tipologia di lavoro è autorizzato con la stipula di un Accordo Individuale della durata massima di 12 mesi e la prestazione lavorativa in modalità agile può essere resa da tutti i dipendenti dell'Agenzia. L'Accordo disciplinava, tra l'altro, i contenuti della prestazione che il dipendente svolgerà in modalità agile, facendo riferimento alle attività di competenza dell'Area e del Servizio cui è assegnato e precisandone gli obiettivi, che coincidono con gli obiettivi previsti nel Piano della performance e PEG dell'Agenzia in relazione alla struttura amministrativa di appartenenza.

L'ODS 10/2021 prevedeva che la prestazione lavorativa in modalità agile potesse essere resa da tutti i dipendenti dell'Agenzia siano essi con rapporto di lavoro a tempo pieno o parziale e indipendentemente dal fatto che siano stati assunti con contratto a tempo indeterminato o determinato; la prestazione lavorativa in modalità agile poteva essere programmata per un numero massimo di due giornate a settimana.

Successivamente è stato acquisito personale con contratto di formazione e lavoro, per il quale, nell'ambito del periodo di durata del contratto di formazione e lavoro, è prevista una attività obbligatoria di formazione da espletate in orario di lavoro.

Ritenendo che per il personale in rapporto di formazione e lavoro sia particolarmente importante il contatto diretto coi colleghi e con l'ambiente di lavoro per raggiungere il miglior risultato formativo, si è ritenuto di definire con ODS n. 8/2022 (prot. 7673 del 07/07/2022) una specifica programmazione del lavoro agile per il personale in contratto di formazione e lavoro con riferimento al limite massimo di giornate di lavoro agile.

Il CCNL funzioni locali, sottoscritto in via definitiva il 16/11/2022, dedica il TITOLO VI al Lavoro a distanza; in particolare il Capo I (articoli dal 63 al 67) è dedicato al lavoro agile mentre il Capo II (articoli dal 68 al 70) disciplina il lavoro da remoto.

La Sottosezione di programmazione Organizzazione del Lavoro Agile del PIAO 2022-2024 dell'Agenzia prevede che per quanto non espressamente disposto nel documento, si fa rinvio per quanto applicabili alle disposizioni di legge, alle norme del contratto collettivo nazionale di lavoro, alla contrattazione di secondo livello.

Obiettivo comune ad entrambe le forme di lavoro a distanza è determinare condizioni lavorative tali da accrescere il benessere organizzativo incidendo su eventi sentinella quali il tasso di assenza per malattia.

Quanto alla disciplina del lavoro agile, la Sottosezione di programmazione Organizzazione del Lavoro Agile del PIAO 2022-2024, adottata in coerenza con la definizione degli istituti del lavoro agile stabiliti dalla Contrattazione collettiva nazionale, indica la strategia e gli obiettivi di sviluppo di modelli di organizzazione del lavoro, anche da remoto, adottati dall'amministrazione.

Pertanto è previsto che l'Ente assicuri la possibilità di accedere al lavoro agile a tutto il personale che sottoscriva un accordo individuale nel quale sono individuati termini e modalità di erogazione della prestazione.

Come obiettivo primario del lavoro agile in Agenzia, nel PIAO 2022-2024 viene individuato il perseguimento degli obiettivi di performance, generali e specifici, assegnati individualmente o collettivamente alla struttura organizzativa di appartenenza, conciliando i tempi di gestione della vita lavorativa con quelli di vita extra-lavorativa.

A tal fine, ciascun Accordo individuale fa riferimento ad una scheda che elenca gli obiettivi che possono essere implementati, senza la necessaria presenza fisica del lavoratore presso la sede dell'Ente, in relazione allo sviluppo temporale per gli stessi previsto e al relativo periodo di svolgimento dell'attività lavorativa in modalità agile.

Il lavoro agile è soggetto ad un continuo monitoraggio sia in termini di programmazione, che deve essere autorizzata dal responsabile di riferimento, sia in seguito all'erogazione della prestazione, prevedendo la compilazione di una scheda informativa in ordine alle attività effettuate. Il monitoraggio è funzionale anche a consentire il rispetto della prevalenza del lavoro in presenza rispetto a quello svolto a distanza.

La prestazione lavorativa in lavoro agile è svolta garantendo la prevalenza del lavoro in presenza nell'ambito di ciascun mese in cui è suddiviso l'anno solare. A tal fine il requisito della prevalenza della prestazione in presenza si considera soddisfatto se, il numero di giorni lavorati in presenza, al netto delle assenze autorizzate a qualsiasi titolo, ricadenti nel mese, sia pari ad almeno al 60% dei giorni lavorativi complessivi (arrotondato all'unità superiore)

Oltre al lavoro agile, è stata altresì prevista la possibilità del lavoro da remoto nelle forme di cui al TITOLO VI - Capo II del CCNL funzioni locali, sottoscritto in via definitiva il 16/11/2022. Come per il lavoro agile anche il lavoro da remoto viene attivato mediante sottoscrizione di uno specifico accordo individuale, alternativo all'accordo individuale per il lavoro agile.

Si prevede che l'obiettivo del lavoro da remoto consiste nel consentire ai dipendenti particolarmente disagiati in relazione alla collocazione della propria residenza (distante oltre 50 Km rispetto alla sede dell'Ente), di minimizzare il numero degli spostamenti casa-lavoro nell'arco della settimana, limitando questi ultimi al numero e ai giorni della settimana concordati, anche in funzione delle esigenze d'ufficio.

In Agenzia è attiva una postazione di telelavoro su richiesta di un'unità di personale per lo svolgimento della prestazione lavorativa presso il proprio domicilio distante oltre 50 Km rispetto alla sede dell'Agenzia.

L'accordo individuale, sottostante all'attivazione della postazione di telelavoro, è stato sottoscritto precedentemente all'entrata in vigore del CCNL Funzioni Locali 2019-2021; in relazione alle disposizioni non conformi alla nuova disciplina contrattuale sul lavoro da remoto, l'accordo prevede che le stesse, all'entrata in vigore del CCNL Funzioni Locali 2019-2021, siano disapplicate e sostituite con le disposizioni di cui al nuovo contratto nazionale.

In base a specifiche esigenze del personale dell'ente, si prevede la possibilità di valutare l'attivazione di ulteriori posizioni individuali di lavoro da remoto.

2.3. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

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

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

Gli obiettivi strategici in materia di anticorruzione e trasparenza trovano specifica attuazione nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) che, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica n. 81 del 24/06/2022 rientra tra gli strumenti di programmazione assorbiti nel Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO).

L'Agenzia ha approvato il "Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024" (PIAO 2022-2024) con deliberazione n. 41/2022 del 30/12/2022, successivamente all'approvazione del PEG 2022-2024

La declinazione degli obiettivi strategici in obiettivi operativi effettuata nel PEG 2022-2024 è orientata a garantire il perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) in allora vigente.

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

Nel Piano della Performance – Piano esecutivo di gestione 2022/2024 si tratta dell'obiettivo (ID 3.II), individuato nell'Area strategica "Direzione Generale" avente ad oggetto "Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT".

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

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

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

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia della mobilità piemontese, con deliberazione 29/2021 del 07/12/2021 ha approvato il PTPCT per il triennio 2021/2023 e con deliberazione n. 41/2022 del 30/12/2022 ha approvato il "Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024" (PIAO 2022-2024) contenente la Sottosezione 2.3 Rischi corruttivi e trasparenza.

Il monitoraggio sull'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione è avvenuto a cura del RPCT dell'Agenzia che ha compilato e sottoscritto la Relazione annuale del RPCT-Anno 2022 alla data del 18/01/2023 utilizzando la Piattaforma telematica per l'acquisizione dei dati sui Piani triennali per la prevenzione della corruzione e la trasparenza. La relazione è stata pubblicata sul sito istituzionale.

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

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

Il RPCT ha effettuato il monitoraggio completo della sezione "Amministrazione trasparente" del sito web riferito alla data del 31/08/2022. Gli esiti del monitoraggio sono stati trasmessi all'OIV (prot. 9430 del 01/09/2022).

La verifica a consuntivo dei dati del 2022 costituisce TARGET dell'obiettivo sopra citato con riferimento all'Attività 1.

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

Con riferimento all'**Attività 2** di attuazione dell'obiettivo specifico **3.II Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT**, un dipendente dell'Agenzia ha partecipato al corso specialistico organizzato da VALORE PA – avente per tema "Anticorruzione, trasparenza e integrità: strategie preventive e sistemi di compliance – gestione del rischio corruzione" concluso il 1/07/2022.

È inoltre prevista per almeno l'80% dei neoassunti nel 2022, la partecipazione a formazione in materia di codice di comportamento, whistleblowing e argomenti correlati.

Nel 2022 sono state assunte 5 unità di personale di cui n. 1 unità è stata assunta a tempo indeterminato mediante utilizzo graduatorie del comune di Rivoli, n. 1 unità, già attiva in comando presso l'Agenzia ai sensi di specifica convenzione con la Provincia di Verbano Cusio Ossola a decorrere dal 01/12/2020, è stata successivamente trasferita in Agenzia per mobilità, n. 1 unità assunta con contratto di formazione e lavoro mediante utilizzo di graduatoria del comune di Beinasco e n. 2 unità assunte con contratto di formazione e lavoro mediante utilizzo di graduatoria del comune di Torino

Con riferimento alla formazione in oggetto si rileva quanto segue:

l'unità già attiva presso l'Agenzia in comando e successivamente assunta per mobilità, ha partecipato al corso di formazione interna "codice di comportamento, whistleblowing e argomenti correlati" tenutosi per tutti i lavoratori dell'ente il giorno 23/12/2021 attestato mediante foglio firme;

1 unità assunta con contratto di formazione e lavoro dalle graduatorie del Comune di Torino ha seguito in data 26/04/2022, nell'ambito della formazione offerta dal Comune l'incontro formativo "Trasparenza, Accesso, Anticorruzione";

1 unità assunta con contratto di formazione e lavoro dalle graduatorie del Comune di Beinasco ha seguito il corso on line "Semplificazione del procedimento, trasparenza e modelli alternativi di esercizio dell'azione amministrativa - mod 2", con attestato di partecipazione, tenutosi dal 24/08/2022 al 29/08/2022 che tra l'altro trattava l'argomento "trasparenza e accesso ai documenti (L. 241/90 e accesso civico), ricorso alla telematica da parte della PA";

tutte le unità di personale neo assunte nel 2022 hanno ricevuto specifica informazione sul codice di comportamento e sul Piano triennale di prevenzione della corruzione, compresa la misura generale del whistleblowing, al momento dell'assunzione; le nozioni già fornite in occasione dell'assunzione hanno trovato organica sistematizzazione nei corsi di formazione interna aventi ad oggetto "codice di comportamento, whistleblowing e argomenti correlati" tenutisi in data 21/03/2023, cui ha partecipato n. 1 unità di personale assunto con contratto di formazione e lavoro e in data 14/09/2023, cui hanno partecipato le ulteriori n. 2 unità di personale assunto con contratto di formazione e lavoro e la n. 1 unità di personale assunta a tempo indeterminato da graduatoria del Comune di Rivoli;

La partecipazione alla formazione richiamata costituisce TARGET dell'obiettivo sopra citato con riferimento all'Attività 2.

Si illustrano di seguito le principali attività realizzate nel 2022 in attuazione delle Misure generali previste dal PTPCT ulteriori rispetto a quelle poste in essere in attuazione dell'obiettivo (ID 3.II), individuato nell'Area strategica "Direzione Generale" avente ad oggetto "Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT".

- Il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) ha elaborato una proposta di aggiornamento del Codice di comportamento, che è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 36 del 02/12/2022, prevedendo l’inserimento di un nuovo articolo, l’articolo 11 bis rubricato “Rapporti con i privati e i mezzi di informazione e utilizzo dei social network” nel quale trovano maggior spazio e respiro le disposizioni già indicate all’articolo 11, comma 1, lett. e) per le quali è prevista l’abrogazione; nonché l’inserimento dell’articolo 12 bis rubricato “Utilizzo delle tecnologie informatiche” e dell’articolo 8-bis “Attività successive alla cessazione del rapporto di lavoro - Divieto di pantouflage”.

La proposta di aggiornamento del Codice di Comportamento è stata pubblicata in data 5/12/2022 sul sito Internet dell'Agenzia al fine di permettere ai soggetti che interagiscono con l'ente (stakeholders) di presentare le proprie osservazioni entro il giorno 20/12/2022. A tal fine è stato pubblicato anche il modulo per la formulazione e l'invio delle proposte e osservazioni.

La deliberazione di approvazione della proposta di aggiornamento e il testo del Codice con le variazioni proposte sono state trasmesse all'OIV dell'Agenzia (prot. 14008 del 05/12/2022).

Non essendo pervenuta alcuna osservazione, il Consiglio di Amministrazione con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 40 del 30/12/2022 ha approvato in via definitiva il “Codice di comportamento dell'Agenzia della mobilità piemontese” aggiornato.

- Sono state acquisite le dichiarazioni in materia di conflitto di interessi, ricorrendo alla modulistica in corso di utilizzo. Non sono emerse situazioni critiche di possibili conflitti di interesse. I moduli contenenti le dichiarazioni sono stati acquisiti a protocollo. Il RPCT in data 18/10/2022 ha trasmesso una comunicazione a tutti i dipendenti (prot. 11783/2022) con la quale ha ricordato i doveri di condotta in materia di conflitti di interesse stabiliti nel codice di comportamento dell'Agenzia; al fine di monitorare la situazione relativa ai collaboratori esterni, il RPCT ha effettuato specifica comunicazione ai titolari di rapporti pluriennali di collaborazione con la quale è stato ricordato di comunicare tempestivamente eventuali variazioni nelle dichiarazioni presentate.
- Sono state acquisite le dichiarazioni previste di inconferibilità ed incompatibilità da parte del personale dirigente e del personale titolare di incarico di posizione organizzativa con delega di funzioni dirigenziali;
- Si è provveduto all’acquisizione di specifiche dichiarazioni da parte dei soggetti chiamati a svolgere funzioni o assumere incarichi che rientrano nel divieto di cui all’art. 35 bis del D.Lgs. 165/2001 (Prevenzione del fenomeno della corruzione nella formazione di commissioni e nelle assegnazioni agli uffici);
- Con riferimento alle misure di “Trasparenza: chiarezza degli atti” e di “Semplificazione: informatizzazione” si sono continuate ad attuare le azioni per le quali è stata prevista l’attuazione in via continuativa. Si è provveduto, inoltre, ad attivare il servizio per l’utilizzo da remoto degli applicativi gestionali tramite CLUOD PaaS.

Oltre alla formazione sui temi dell’anticorruzione/trasparenza attuativa dell’obiettivo specifico PEG 2022 ID. 3.II, sopra descritto, si evidenzia che il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ha partecipato a formazione sui contenuti del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza erogata da ANAC – incontri con RPCT

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

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

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

Il comitato opera dal 2014 (determinazione di costituzione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013) ed è stato rinnovato nel 2018 per la durata in carica di quattro anni (determinazione n. 407 del 26 luglio 2018).

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

Il CUG dell'Agenzia aderisce alla Rete dei Comitati Unici di Garanzia della città di Torino e nel mese di luglio 2021 il CUG ha espletato le formalità per aderire alla Rete Nazionale dei CUG. Con l'adesione alla rete nazionale il CUG dell'Agenzia si impegna, per quanto compatibile con le caratteristiche e le dimensioni del proprio ente, all'adozione di azioni condivise con la rete nazionale.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 13 del 13/04/2022 è stato approvato il P.A.P. (Piano triennale di Azioni Positive) per il triennio 2022/2024 che impegnerà l'Amministrazione, anche attraverso la consultazione del C.U.G., a dare attuazione alle azioni positive espresse nello stesso nei confronti del personale dipendente.

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

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

Nella Relazione vengono descritte, tra l'altro, le iniziative e le attività che l'Agenzia ha posto in essere nell'anno precedente finalizzate a promuovere le pari opportunità e sanare ogni altro tipo di discriminazione negli ambiti di lavoro, per favorire l'inclusione lavorativa e sociale, tenuto conto che la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo sono elementi fondamentali per la realizzazione delle pari opportunità. Si tratta per lo più di azioni e iniziative poste in essere in attuazione di quanto previsto nel Piano delle azioni positive, ma vengono descritte anche le attività realizzate dall'ente con le finalità sopra indicate sia pur non pianificate nel PAP.

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

Nel 2022, avendo aderito alla Rete nazionale dei CUG, la relazione è stata redatta caricando i dati nel Format on line proposto sul portale nazionale dei CUG della Funzione Pubblica.

In particolare in data 7 marzo 2022 l'Agenzia ha caricato sul portale CUG la Relazione dell'Amministrazione redatta secondo il Format 1 della citata direttiva n. 2/2019 e in data 14/04/2022 il CUG ha caricato sul medesimo portale la Relazione CUG redatta secondo il Format 2.

Il CUG in data 22/04/2022 (prot. 4638/2022) ha trasmesso la predetta Relazione ai vertici e all'OIV dell'Agenzia, nonché alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento della Funzione Pubblica - Dipartimento delle Pari Opportunità.

L'Agenzia con l'elaborazione della Relazione dell'Amministrazione redatta secondo il Format 1 della citata direttiva n. 2/2019 ha dato attuazione all'Attività 1 "Monitoraggio dell'attuazione delle azioni positive previste nel PAP" prevista nel Piano della Performance-Piano esecutivo di gestione 2022/2024 per la realizzazione dell'obiettivo ID 3.III., individuato nell'Area strategica "Direzione Generale", avente ad oggetto "Attuazione delle Azioni Positive – Piano Azioni Positive (PAP)".

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

L'Agenzia nel 2022 ha posto in essere azioni e iniziative, alcune delle quali previste nel Piano delle azioni positive vigente, finalizzate a promuovere le pari opportunità e sanare ogni altro tipo di discriminazione negli ambiti di lavoro, per favorire l'inclusione lavorativa e sociale, tenuto conto che la conciliazione vita-lavoro, la valorizzazione professionale e il benessere organizzativo sono elementi fondamentali per la realizzazione delle pari opportunità.

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

- Promuovere l'uso di un linguaggio non discriminatorio dal punto di vista del genere è uno strumento importante ai fini della costruzione delle pari opportunità.

In tal senso, la modulistica in uso, aggiornata o introdotta nel corso dell'anno, è stata adeguata alle indicazioni delle "Linee guida per l'uso di un linguaggio non discriminatorio in base al genere negli atti dell'Agenzia della mobilità piemontese" approvate e adottate con deliberazione del CdA n. 32 del 31/12/2020.

- Informare il personale dipendente sulla disciplina normativa, contrattuale e applicativa interna in materia di permessi, assenze ed aspettative ed altri istituti di interesse, contribuisce a fornire al personale strumenti utili per verificare quali siano i propri diritti ed i doveri e le relative regole applicative.

In tal senso sono stati adottati ordini di servizio che, nel ridefinire le direttive interne in merito ad alcuni istituti relativi al personale, hanno fornito un riepilogo della disciplina contrattuale e normativa che regola i medesimi istituti.

In particolare si fa riferimento, oltre al sopra citato ODS 1/2022, all'ODS n. 3/2022 "Direttive lavoro straordinario e supplementare" (prot. 2160 del 24/02/2022) e all'ODS 6/2022 "Direttiva ferie" (prot. 6795 del 17/06/2022). All'interno delle direttive in materia di ferie, è stato dedicato uno specifico paragrafo alle Ferie solidali;

- Proseguire l'esperienza del lavoro agile nel solco della normativa legislativa e contrattuale ed effettuare interventi informativi rivolti al personale sulle corrette modalità di fruizione del lavoro agile.

In tal senso nel corso del 2022 sono state adottate le seguenti disposizioni interne:

- ODS 8 - 2022 Lavoro Agile Contratti di Formazione e Lavoro (prot. 7673/2022);
- Sottosezione di programmazione Organizzazione del lavoro agile del Piano Integrato di Attività e Organizzazione 2022-2024 (PIAO 2022-2024, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con deliberazione n. 41 dell'30 dicembre 2022) che, in coerenza con la definizione degli istituti del lavoro agile e del lavoro da remoto stabiliti dalla Contrattazione collettiva

nazionale, indica la strategia e gli obiettivi di sviluppo dei modelli di organizzazione del lavoro a distanza adottati dall'amministrazione.

- Aderire ad iniziative, formative e di altro genere, per il personale dell'Agenzia sui temi di competenza del comitato unico di garanzia (CUG) contribuisce a promuovere la crescita e il miglioramento del personale dell'Agenzia.

In tal senso, nel corso del primo semestre 2022, è stato proposto al personale dell'Agenzia di partecipare a seminari ed eventi formativi organizzati dalla rete nazionale dei CUG.

Al riguardo si segnala che due unità di personale hanno partecipato al webinar "Ri-conoscere per prevenire le molestie e violenze sul luogo di lavoro: l'attuazione del "Protocollo anti-violenza" tenutosi l'11 febbraio 2022, quattro unità di personale hanno partecipato al webinar "Le parole giuste. La parità attraverso un uso consapevole del linguaggio" tenutosi il 9/06/2022, sei unità di personale hanno partecipato al webinar formativo inserito nel ciclo formativo dei "Giovedì del Cug", curato dalla Rete nazionale, dal titolo: "Pregiudizi e stereotipi di genere alla base degli episodi di violenza e molestie (anche) nei luoghi di lavoro" tenutosi il 10/11/2022.

In accordo col direttore generale, il CUG dell'Agenzia ha proposto via email a tutto il personale dipendente (prot 13579 del 24/11/2022) di seguire sulle pagine FB della Camera di Commercio di Roma il convegno "Libere dalla Violenza" che si è tenuto il 25 novembre 2022 in occasione della giornata contro la violenza. Ha partecipato una unità di personale (prot. 13581 del 24/11/2022).

- Parere consultivo del CUG: L'Agenzia ha provveduto a trasmettere (prot. 14883 del 23/12/2022) i contenuti del PIAO 2022-2024 in approvazione, per le parti che includevano misure oggetto dei compiti consultivi del "Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni", in particolare si tratta dei contenuti relativi:
 - alla Formazione del personale;
 - all'Organizzazione del lavoro agile e da remoto.

3. Piani e progetti

3.1. Affidamento dei servizi

3.1.1. Relazione sugli Affidamenti

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

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

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

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

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

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

La delibera oltre al tema

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

affronta inoltre i temi

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

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

Inoltre la delibera stabilisce esplicitamente:

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

La Delibera ART n. 154/2019 stabilisce che l'Ente Affidante rediga

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

Nell'ambito della RdA, l'EA deve

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

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

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

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

Dall'incontro è emerso quanto segue:

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

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

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

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

L’attività di revisione ha prodotto il documento “*Relazione Annuale sugli affidamenti dei servizi di TPL - Anno 2021*”

Relazione sugli affidamenti anno 2021 (dicembre 2021)

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

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

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



L’Autorità di Regolazione dei Trasporti, con nota acquisita a protocollo Agenzia n.1188/2022 del 02/02/2022 esprimeva le proprie osservazioni sul documento inviato e formulava una richiesta di integrazioni.

Relazione sugli affidamenti anno 2022 (febbraio 2023)

È stato infine predisposto il documento “*Relazione sugli affidamenti dei servizi TPL – Anno 2022*” ai sensi dell’articolo 7 del Regolamento CE n. 1370/2007 e delle Delibere ART n.48/2017 e n. 154/2019 che costituisce l’aggiornamento al 31/12/2022 della precedente Relazione 2021.

Tale relazione è stata pubblicata sul sito istituzionale dell’Agenzia alla seguente pagina

https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/2023/06/Relazione_Affidamenti_2022_pubbl_15-06-2023.pdf



Relazione sulla definizione dei lotti dei servizi ferroviari (maggio 2022)

La Delibera ART n. 48/2017 (misure 4 e 6) prescrive che il SC, prima dell'adozione degli atti amministrativi relativi all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, illustri e motivi in un'apposita relazione le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico ed i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare.

L'Agenzia ha inteso ottemperare a tale prescrizione con la presente Relazione

https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/2022/07/Relazione_Lotti_Ferro_BW_06-05-2022.pdf



nella quale sono stati esplicitati i percorsi che hanno portato alla definizione dei bacini di mobilità (Capitolo 4) e degli ambiti di servizio pubblico (Capitolo 5) ai quali l'individuazione dei lotti da affidare deve fare riferimento ed è stata verificata la rispondenza ai requisiti indicati dalla delibera.

Relazione di affidamento del servizio ferroviario regionale (luglio 2022)

Nel primo semestre 2022 l'Agenzia ha lavorato alla Relazione di Affidamento per quanto riguarda la Concessione della gestione del Servizio Ferroviario Regionale Piemonte – Servizio Ferroviario Regionali Veloci e Regionali di cui all'avviso di pre-informazione pubblicato sulla GUUE del 4 gennaio 2017 come rettificato nell'avviso pubblicato sulla GUUE del dell'8 aprile 2022.

https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/2022/09/5_CDA_26-9-22_Relazione_Affidamento_SFR_15-07-2022_ALLEGATO-1.pdf



La predisposizione della Relazione di affidamento costituisce TARGET dell'obiettivo PEG Affidamenti dei servizi TPL - ID-SS 1.II.1 - ATTIVITÀ 1 Relazione di affidamento.

3.1.2. Sistema di qualificazione

Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 15/2021 del 28/06/2021 sono stati approvati gli aggiornamenti alla Normativa del Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale (Rev. 3.0) di seguito descritti.

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

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

Per la nuova Classe di ingresso il riscontro e valutazione dei requisiti di idoneità professionale e di capacità tecnica avviene, verificando che il soggetto richiedente abbia eseguito nel triennio precedente l'anno di presentazione la domanda di qualificazione, per ogni annualità del periodo preso in

considerazione, uno o più contratti per servizi afferenti alla Categoria A, il cui valore della produzione sia almeno pari 50.000 vett*km. (Articolo 9.2.c) – 1 della Normativa).

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

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

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

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

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

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

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

Con le DD 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 171, 334, 335, 384, 385, 543 e 591 si è provveduto all’aggiornamento del sistema di qualificazione, attraverso nuove iscrizioni ovvero rinnovi di iscrizioni già effettuate.

Al 31/12/2022 risultano iscritti n° 18 operatori economici.

3.1.3. Servizio Ferroviario Metropolitano

La procedura di affidamento della concessione del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM si è conclusa con la determinazione n. 524 del 18/09/2019 con cui l’Agenzia ha aggiudicato la concessione del servizio ferroviario del bacino metropolitano di Torino a Trenitalia S.p.A., per una durata di 15 anni. Il testo definitivo del Contratto e i relativi allegati sono stati approvati con Determinazione n. 548 del 24/09/2019 ed è stato individuato l’orario ferroviario 2020 per l’avvio del nuovo servizio; successivamente, a seguito delle interlocuzioni con Trenitalia circa il transitorio è stato posticipato l’avvio del servizio con l’orario ferroviario 2021. Con la determinazione n. 567 del 08/10/2020 sono stati approvati l’aggiornamento del testo del Contratto e dei relativi Allegati nonché il testo di un Addendum al Contratto medesimo che, fra l’altro, prevede il subentro di Trenitalia nel servizio ferroviario sulla linea Torino – Ceres (SfmA) a far data dal 2023.

Secondo la documentazione trasmessa da Trenitalia per l’affidamento, il contratto SFM prevede lo sviluppo del servizio SFM secondo tre diversi scenari:

- SFM Scenario Attuale
- SFM Scenario Base

- SFM Scenario Evolutivo

L'immagine seguente rappresenta l'evoluzione dei tre scenari con indicate le principali modifiche nell'articolazione delle linee

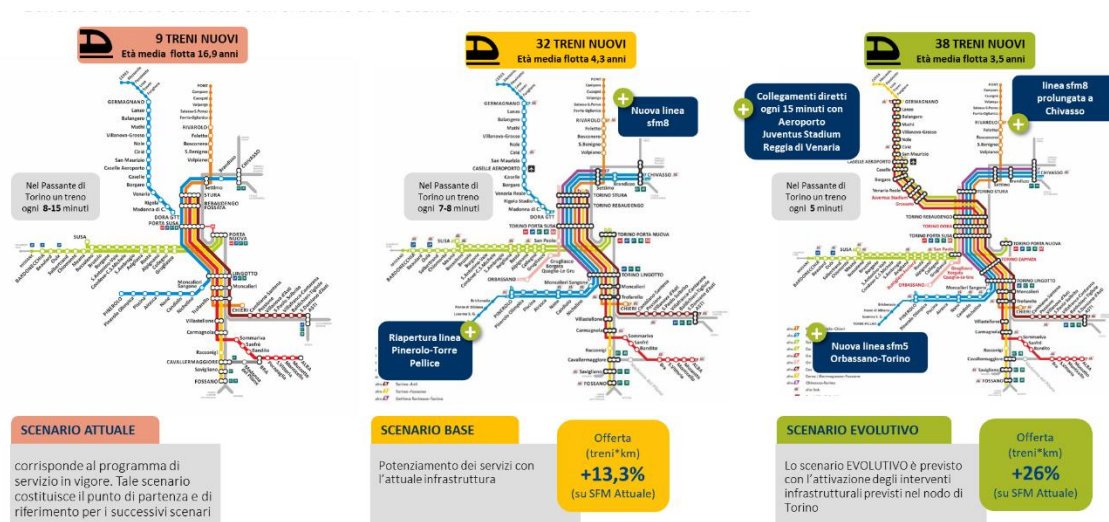


Figura 1 – SFM scenari di evoluzione del servizio

Gli scenari di servizio prevedono un incremento della produzione fino ai 420 treni/giorno e 7,78 milioni di treno*km annui dello Scenario Evolutivo.

EVOLUZIONE DELLA PRODUZIONE

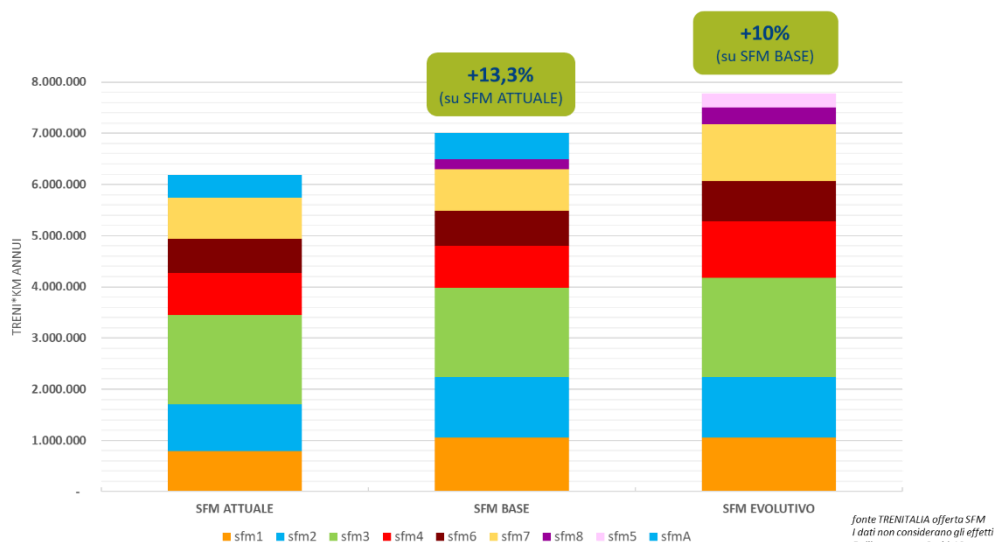


Figura 2 – SFM scenari di evoluzione del servizio - produzione

Lo sviluppo dei servizi si accompagna all'introduzione di nuovo materiale rotabile, con una riduzione progressiva dell'età media della flotta. Il contratto prevede a regime l'inserimento di 29 treni ad alta capacità (Rock) e 17 media capacità (Pop) fino ad avere una flotta omogenea di treni di ultima generazione, dotati di sistemi informativi moderni, di facile accesso per le persone a ridotta mobilità e con una elevata disponibilità di posti bici.

	Età media 16,9	Età media 4,3	Età media 3,5
	SENZA INTERVENTI 2020	SCENARIO BASE 2022	SCENARIO EVOLUTIVO
JAZZ	15	17	17
ROCK		23	29
POP		9	9
ALLEGRO (ex TAF)	12		
MINUETTO	19		
464+CARROZZE	11		
ETRY	7		
Ale (Belghe)	6		

Figura 3 – SFM scenari di evoluzione del servizio – materiale rotabile

In funzione dell'evoluzione dell'offerta, è previsto un aumento del numero di viaggiatori trasportati fino a raggiungere i 39 milioni di passeggeri annui sull'intero sistema (la previsione è precedente agli effetti dell'emergenza Covid 19)

EVOLUZIONE DEL NUMERO DI VIAGGIATORI (STIMA PAX PER ANNO)

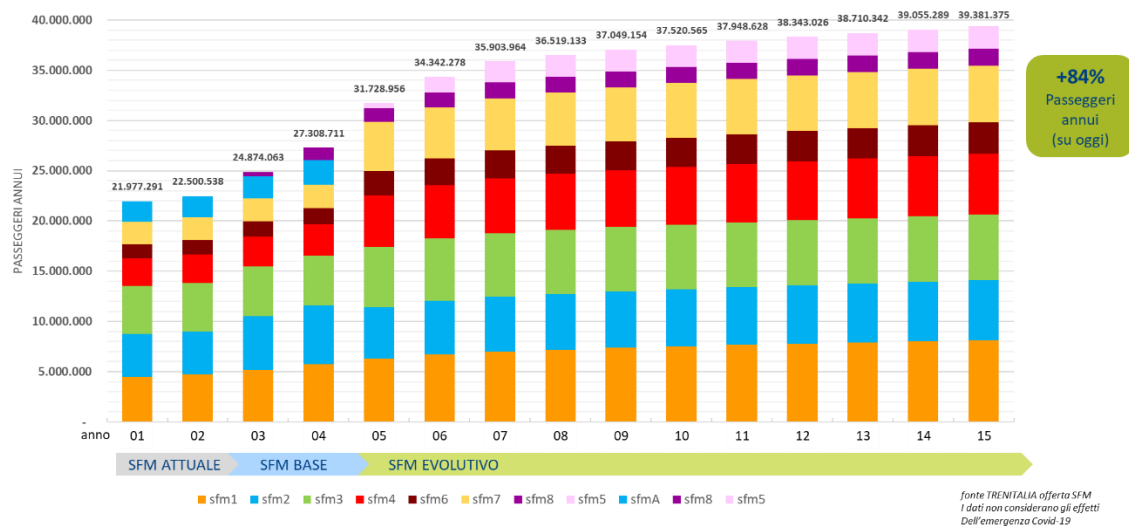


Figura 4 – SFM evoluzione dei passeggeri per anno

Secondo i documenti contrattuali, la riduzione dei costi operativi unitari e l'aumento dei ricavi da traffico migliora nel tempo il rapporto ricavi/costi del contratto, come indicato nel diagramma seguente.

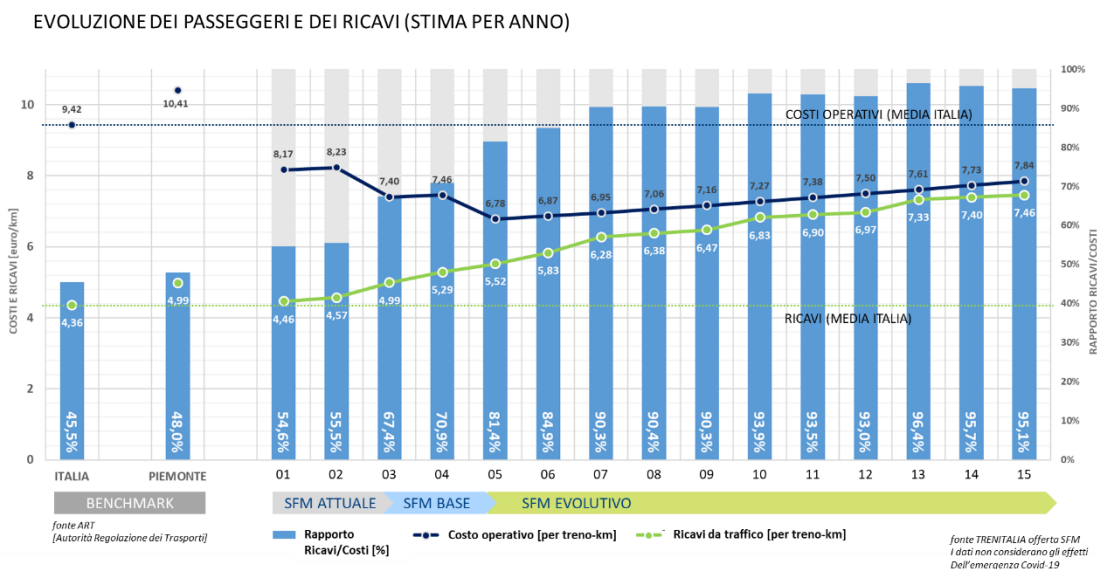


Figura 5 – SFM evoluzione dei ricavi per anno

3.1.4. Servizio Ferroviario Regionale

Con Determinazione Dirigenziale n. 625 del 08/09/2022 l'Agenzia:

- Ha affidato la Concessione del Servizio Ferroviario Regionali Veloci e Regionali - SFR - periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032 (CIG 930693126D) a TRENITALIA S.p.A. con sede in Piazza della Croce Rossa, 1, 00161 Roma – P. I.V.A. e C.F. 05403151003, per una durata di 10 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi € 2.506.000.000,00 oltre IVA di cui € 1.421.754.260,40 oltre IVA (complessivamente pari a € 1.563.929.686,44) per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.
- Ha approvato il testo definitivo del Contratto che regola la concessione del servizio ferroviario regionali veloci e regionali - SFR - periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032 (Allegato A alla presente determinazione per farne parte integrale e sostanziale) affidato a TRENITALIA S.p.A.
- Ha definito la durata del contratto della Concessione del servizio ferroviario regionali veloci e regionali - SFR in anni 10, con decorrenza iniziale fissata per il giorno 01/07/2022.

Il nuovo Contratto di Servizio è caratterizzato da due importanti peculiarità:

- gli investimenti in materiale rotabile nuovo
- l'avvio di nuovi servizi ferroviari anche su linee sospese all'esercizio.

Il Contratto prevede investimenti in materiale rotabile sia da parte dell'Agenzia (destinataria delle risorse regionali) per 202,7 M€ sia da parte di Trenitalia per 50,7 M€.

È prevista quindi l'immissione in servizio di 9 treni Rock (di cui 6 finanziati dalla Regione Piemonte) e di 24 treni Pop (di cui 21 finanziati dalla Regione Piemonte). I nuovi treni entreranno in servizio secondo il seguente cronoprogramma:

Tabella 4 - SFR immissioni dei nuovi rotabili

	2022	2023	2024	2025	totale
POP finanziati da Regione		15	6		21
Rock 5 casse finanziati da Regione				6	6
POP finanziati da Trenitalia			2	1	3
Rock 5 casse finanziati da Trenitalia				3	3
TOTALE POP	-	15	8	1	24
TOTALE Rock 5 casse	-	-	-	9	9
TOTALE Treni	-	15	8	10	33

L'arrivo dei nuovi treni permetterà di consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità, composizione e di garantire agli utenti innovative tecnologie di bordo quali people counter, videosorveglianza live e wi-fi.

L'inserimento dei nuovi treni porterà all'evoluzione dell'asset per i servizi regionali con la progressiva sostituzione del materiale più vecchio (carrozze monopiano Media Distanza e carrozze pilota UIC/X IR) come evidenziato nella seguente tabella elaborata per la validità contrattuale:

Tabella 5 - SFR dismissione dei rotabili

Dismissioni n. rotabili	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
UIC/X IR	19	6	26	0	0	0	0	0	0	0
Carrozze MD	27	5	40	76	150	40	0	0	0	0

L'evoluzione dell'asset pianificata da Trenitalia e rappresentata nello schema seguente prevede anche il progressivo inserimento dei 19 TTR-Minuetti Elettrici al tempo utilizzati da GTT sulla Sfm1 e sulla SfmA, successivamente trasferiti dalla Regione nella proprietà dell'Agenzia come da Verbale di trasferimento Regione - Agenzia, ora in attesa delle manutenzioni straordinarie per acquisire la configurazione richiesta da Trenitalia.

Tabella 6 - SFR asset rotabili

ASSET ROTABILI	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
TAF	0	0	0	5	13	13	13	13	13	13	13
ROCK 5 CASSE	0	0	0	0	9	9	9	9	9	9	9
NUOVI ETR MEDIA CAPACITA' (4 CASSE)	0	0	15	23	24	24	24	24	24	24	24
Minuetto elettrici	26	26	26	31	38	45	45	45	45	45	45
Minuetto diesel	18	18	18	16	16	16	16	16	16	16	16
Loco E464	65	65	72	82	55	15	10	10	10	10	10
Loco E464-SOCCORSO	2	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

Carrozze MD	338	311	306	266	190	40	0	0	0	0	0
Vivalto nuova serie (nr di carrozze)	0	0	0	31	31	31	31	31	31	31	31
UIC/X IR	51	32	26	0	0	0	0	0	0	0	0
Nuove locomotive di s occorso	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1

L'investimento in nuovi treni permetterà un significativo rinnovo della flotta dal 2023 al 2025 con una considerevole riduzione dell'età media del materiale rotabile, garantendo anche nel 2031 un'età media inferiore a quella di inizio Contratto, come rappresentato nel seguente riquadro:

Tabella 7 - SFR età media rotabili

anno	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Età media MR SFR	26,11	26,74	23,18	18,26	17,04	14,29	14,37	15,37	16,37	17,37	18,37

Con l'ingresso dei nuovi treni, l'intera offerta ferroviaria regionale circolante nel perimetro del Contratto di Servizio SFR sarà accessibile alle persone con ridotta mobilità.

L'evoluzione dell'età media del parco rotabili in funzione delle nuove immissioni previste è rappresentata nella successiva tabella, di cui all'allegato "Piano investimenti" del Contratto. Il calcolo dell'età del materiale rotabile tiene conto dell'anno di immissione in servizio (età 0 nell'anno di immissione in servizio).

Oltre al piano rotabili l'impegno dell'IF prevede i seguenti ulteriori investimenti:

- 29,1 M€ per gli impianti;
- 30,5 M€ per il revamping per la flotta esistente;
- 2,7 M€ per gli sviluppi informatici;
- 19,2 M€ per nuove tecnologie;
- 124,0 M€ per la manutenzione ciclica treni.

Per quanto riguarda la programmazione di nuovi servizi sono stati pianificati i seguenti sviluppi dell'offerta ferroviaria:

- 2 treni RV Asti-Milano, con periodicità dal lunedì al venerdì feriali eccetto il mese di agosto, dal 29 agosto 2022
- 4 treni diretti Biella-Torino, con periodicità dal lunedì al venerdì feriali, dal 12 settembre 2022
- nuovo servizio R Asti-Alba con 12 treni al giorno dal lunedì al venerdì feriali da metà settembre 2023
- nuovo servizio R Casale-Mortara con 14 treni al giorno dal lunedì al venerdì feriali da metà settembre 2023.

Sulle altre linee i livelli produttivi nei diversi anni di validità del Contratto sono allineati a quelli del 2021.

La tabella seguente rappresenta i livelli produttivi nei diversi periodi contrattuali

Tabella 8 - SFR livelli produttivi nei diversi periodi contrattuali

LINEA		2022 treni*km	2023 treni*km	2024-2031 treni*km
R	R Alessandria-Acqui-Savona	585.001	583.473	584.237
R	R Alessandria-Arquata-[Genova]	99.909	99.094	100.316
R	R Arona-Novara	178.919	178.919	179.062
R	R Asti-Acqui	183.315	181.860	184.042
R	R Asti-Alessandria-Voghera	319.436	318.346	319.028
R	R Biella-Novara	463.189	461.361	463.697
R	R Chivasso-Casale-Alessandria	582.707	578.457	583.015
R	R Cuneo-Limone-Ventimiglia	221.663	221.663	221.663
R	R Domodossola-Arona-[Milano]	419.491	419.380	419.546
R	R Fossano-Cuneo-Limone	307.685	307.081	308.088
R	R Fossano-San Giuseppe di C.	350.609	349.313	350.241
R	R Ivrea-Chivasso-Novara	931.901	928.611	932.196
R	R Novara-Domodossola	431.154	429.969	430.860
R	R Novara-Mortara-Alessandria	281.837	281.038	281.771
R	R Santhià-Biella	246.315	245.086	246.395
	TOTALE R	5.603.131	5.583.651	5.604.157
RV	RV Asti-Milano	63.116	62.575	63.387
RV	RV Torino-Alessandria-Genova	2.018.604	2.017.393	2.019.029
RV	RV Torino-Cuneo	658.149	657.618	658.061
RV	RV Torino-Milano	2.257.763	2.253.797	2.260.354
RV	RV Torino-Savona	1.194.981	1.193.558	1.194.981
	TOTALE RV	6.192.614	6.184.940	6.195.812
	TOTALE SFR	11.795.745	11.768.592	11.799.969

NUOVI SERVIZI		2022 treni*km	2023 treni*km	2024-2031 treni*km
R	R Biella-Torino	26.679	85.802	86.832
R	R Alba-Asti		31.008	101.882
R	R Casale-Mortara		44.839	100.738
RV	RV Asti-Milano	23.567	62.575	63.387
	TOTALE NUOVI SERVIZI	50.246	224.223	352.839
	TOTALE SFR + NUOVI SERVIZI	11.845.991	11.992.815	12.152.809

Nel Piano Economico Finanziario del Contratto di è previsto un recupero, entro il 2025, della riduzione dei viaggiatori dovuta all'effetto della pandemia, e una crescita la cui media annua pari al 8,5%.

La stima dell'incremento dei ricavi è correlata anche al miglioramento della qualità del servizio da parte di Trenitalia e della conseguente maggiore attrattività, derivante anche dall'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile.

Nella Tabella seguente sono indicati i tassi attesi di crescita dei passeggeri*km di cui al PEF (con riferimento all'anno 2021); le prime tre annualità evidenziano il graduale recupero della mobilità pre-pandemia.

Tabella 9 - SFR tassi attesi di crescita dei pax*km

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Politica Trasportistica	0,75%	1,50%	2,00%	1,00%	1,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Incremento qualità	0,75%	1,50%	2,00%	1,00%	1,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Recupero effetto pandemia	17,60%	20,10%	12,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALE	19,10%	23,10%	16,30%	2,00%	2,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%

La dinamica dei ricavi da mercato prevista da Trenitalia porta a un incremento dei medesimi del 107,6% nel 2031 rispetto al 2022 e fissa il rapporto rispetto ai ricavi totali ad un valore pari al 41,8% nell'anno 2031, come evidenziato nel seguente schema.

Tabella 10 - SFR dinamica dei ricavi da mercato

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Adeguamento tariffe dell'anno	-	1,47	1,74	1,82	6,16	3,06	3,19	3,32	3,46	3,60
Politica Trasportistica dell'anno	0,66	0,89	1,50	0,89	0,93	0,48	0,54	0,55	0,53	0,55
Incremento qualità dell'anno	0,66	0,89	1,50	0,89	0,93	0,48	0,54	0,55	0,53	0,55
Recupero effetto pandemia dell'anno	15,47	11,97	9,22	-	-	-	-	-	-	-
Recupero evasione/elusione dell'anno	0,18	0,12	0,15	0,18	0,18	0,20	0,11	0,10	0,11	0,11
TOTALE INCREMENTO RICAVI DA MERCATO	16,97	15,34	14,11	3,77	8,20	4,23	4,37	4,52	4,63	4,81

Le previsioni effettuate da Trenitalia hanno comportato nel PEF, nell'arco di validità del Contratto, Ricavi da Mercato per 1.002,3 milioni di euro (comprendendo in questa quota i "Ricavi da Mercato" pari a 987,5 milioni di euro e le integrazioni di corrispettivo per mancati ricavi determinati dalla pandemia per l'anno 2022 per 14,8 milioni di euro).

Tabella 11 - SFR andamento dei ricavi da mercato del PEF

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOT
Ricavi da Mercato	59,5	74,8	88,9	92,7	100,9	105,1	109,5	114,0	118,7	123,5	987,5
Integrazioni x mancati ricavi pandemia	14,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,8
Totale	74,3	74,8	88,9	92,7	100,9	105,1	109,5	114,0	118,7	123,5	1.002,3

Nella figura seguente è riportato l'andamento dei ricavi da mercato del PEF:

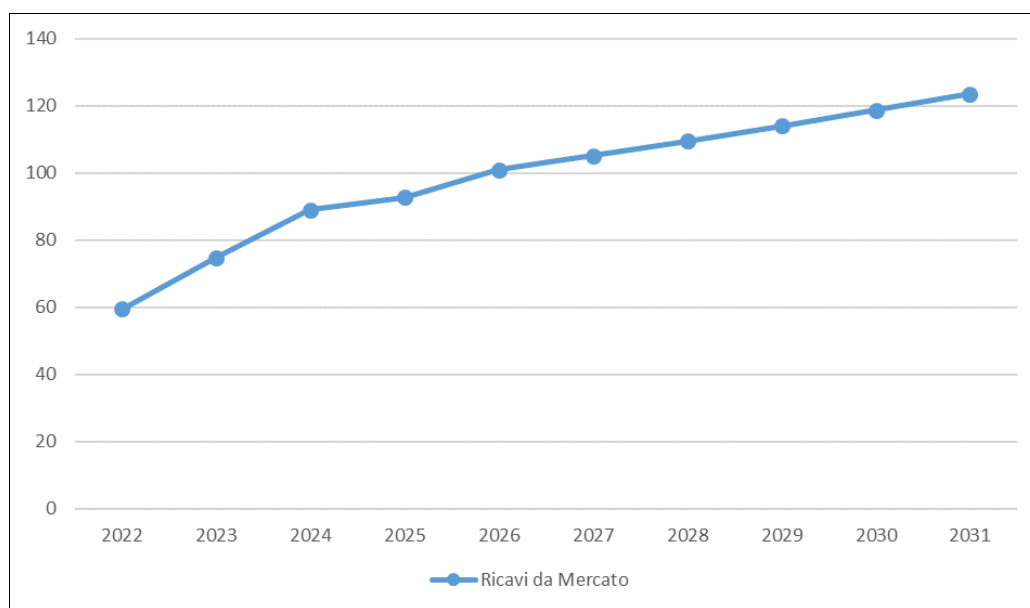


Figura 6 - SFR Ricavi da mercato del PEF

3.1.4.1. Linea Domodossola-Iselle-Brig

Il lotto del Servizio Ferroviario Transfrontaliero è costituito dalla tratta Domodossola – Iselle, facente parte della linea internazionale Domodossola – Iselle – Briga – Berna. Il confine italo – svizzero è sotto la galleria del Sempione, fra le stazioni di Iselle (I) e Briga (CH).

Previo pubblicazione sul proprio sito internet di un avviso di manifestazione di interesse per l'affidamento diretto del servizio e successivo esperimento di una procedura di selezione, a far data dal cambio orario del mese di dicembre 2016, l'Agenzia ha affidato la concessione del servizio ferroviario alla Società BLS Ag, con sede a Berna, per il periodo 2017 – 2022.

Al fine di garantire continuità nell'erogazione dei servizi minimi, nelle more dell'affidamento di una nuova concessione del servizio ferroviario Domodossola – Iselle, per l'esercizio 2023 è stata esercitata la facoltà di proroga prevista contrattualmente all'art. 4 comma 3 del Contratto di Servizio.

La capacità dell'infrastruttura ferroviaria nella tratta Domodossola – Iselle - Briga ha consentito l'avvio del servizio per fasi successive che si possono sintetizzare nei seguenti periodi:

- 1^a fase: 1^a semestre 2017: riprogrammazione del servizio in vigore fino al 11/12/2016,
- 2^a fase: 2^a semestre 2017: servizio a cadenzamento bi-orario,
- 3^a fase: periodo 2018 - 2023: servizio a cadenzamento bi-orario con rinforzi nelle ore di punta e treni aggiuntivi per contrastare il sovraffollamento dei servizi utilizzati per lo più dai lavoratori frontalieri residenti nell'Ossola.

Per l'affidamento della concessione dall'anno 2024 a seguire, in ottemperanza al Regolamento CE 1370/07, l'Agenzia ha pubblicato l'avviso relativo al Servizio Ferroviario Transfrontaliero (SFT).

Con la Determina Dirigenziale n.949 del 29/12/2022 "Approvazione avviso di pre-informazione – richiesta manifestazione interesse art. 5 par.3-ter del Regolamento (CE) 1370/2007 – Servizio Ferroviario tratta Iselle di Trasquera – Domodossola" è stato formalizzato quanto necessario per la pubblicazione sulla GUUE dell'Avviso di pre-informazione per l'affidamento mediante procedure di gara aperta a manifestazione d'interesse ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3 ter, del regolamento (UE) n.1370/2007 relativamente al lotto SFT Piemonte (Servizio Ferroviario Transfrontaliero), identificato nella "Relazione della definizione dei lotti dei servizi ferroviari" Versione 1.0 del 06/05/2022", redatta ai sensi della Delibera ART n.48/2017.

La pubblicazione sulla GUUE è avvenuta in data 04/01/2023.

3.1.5. Affidamento Servizi di TPL automobilistici

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

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

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

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

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

L'art. 24, comma 5-bis, del d.l. 27 gennaio 2022, n. 4 (cd. "decreto sostegni ter"), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 ha introdotto una norma speciale per l'applicazione del regolamento 1370/2007.

Tale disposizione prevede che "Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento".

Lo strumento della proroga viene finalizzato alla predisposizione di piani di investimento, definiti dalla norma "significativi", che le imprese affidatarie si impegnano a realizzare anche attraverso l'utilizzo delle risorse pubbliche allo scopo destinate; la norma ricorda inoltre che gli investimenti devono essere "orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri" richiamando pertanto gli obiettivi di efficacia ed efficienza dell'agire della Pubblica Amministrazione nell'affidamento dei servizi.

La citata norma subordina, pertanto, la possibilità di concedere la proroga di cui all'art. 4, paragrafo 4, del regolamento 1370/2007 alla predisposizione di un PEF "rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti".

In data 22 dicembre 2022 la Giunta Regionale ha adottato la deliberazione 52-6344⁸ all'interno della quale ha disposto che a tutti i contratti di servizio in essere sia applicata la proroga prevista dal citato art. 24, comma 5-bis, del d.l. 27 gennaio 2022.

La Regione, nel prevedere uno specifico atto di "rinnovo" ha anche richiamato alcuni specifici obblighi che le Imprese che richiedono la proroga dovranno rispettare.

In particolare si richiamano i seguenti:

- a) *l'obbligo per tutte le imprese di TPL della dotazione del sistema di bigliettazione regionale BIP e l'obbligo di utilizzo dell'app regionale SmartBip quando la stessa sarà rilasciata per l'uso;*
- b) *l'obbligo di applicazione della tariffa pay per use a livello regionale per tutti i servizi di Tpl;*
- c) *l'obbligo di adesione alle iniziative degli operatori MaaS da assimilare come ulteriori canali di vendita;*
- d) *l'obbligo di prevedere una piattaforma di e-commerce per la vendita dei titoli di viaggio;*
- e) *obbligo di adesione ad un "consorzio" per la gestione, clearing e vendita delle tariffe regionali;*

⁸ Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2022, n. 52-6344 - Legge regionale 1/2000, articolo 4. Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2023-2025 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2023.

- f) *obbligo di conferire al CSR-BIP i dati di trasporto, vendita e validazione dei titoli elettronici attraverso i protocolli BIPEX 2,0 (dati statici) e SIRI (dati dinamici);*
- g) *obbligo di equipaggiare e garantire il funzionamento dei sistemi audio-visivi di indicazione di linea e prossima fermata e dei sistemi per la salita e discesa delle persone a ridotta mobilità;*
- h) *obbligo delle imprese di Tpl individuate da AMP di partecipare a sperimentazioni di "collaborazione" con servizi di sharing mobility;*
- i) *obbligo di installare e gestire le attrezzature/infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici.*

La Regione ha anche segnalato come l'atto di proroga debba definire i tempi massimi per adempiere agli obblighi in capo alle imprese e le penali in caso di mancato assolvimento.

L'art. 24 comma 5-bis, sopra citato, prevede che il provvedimento adottato in tale ambito sia "...rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti ...".

Tale richiamo appare finalizzato ad evitare che il ricorso alla proroga, che di fatto chiude l'accesso al mercato fino al 2026, consentendo il prolungamento delle gestioni esistenti, per le quali ancora non trovano applicazione i canoni regolatori di efficienza ed efficacia, recentemente valorizzati anche nell'ambito del d.lgs. 201/2022⁹ recante "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", comporti anche il protrarsi della sottrazione di tali gestioni all'applicazione dei suddetti canoni regolatori.

Per favorire l'attuazione della norma, nel mese di gennaio 2023, l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha fornito alcune indicazioni finalizzate alla corretta Applicazione dei propri atti di regolazione.

L'intervento dell'Autorità, finalizzato a garantire l'applicazione dei canoni regolatori, ricorda che la delibera 154/2019¹⁰ ha approvato l'atto di regolazione rivolto ai servizi di trasporto pubblico locale passeggeri.

L'Autorità richiama in particolare la Misura 14 "Redazione del PEF simulato negli affidamenti con gara" e la Misura 15 "Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house" e gli schemi allegati alla delibera nell'Annesso 5; l'applicazione coerente delle procedure previste, ed il relativo monitoraggio nel tempo, consente di definire e raggiungere specifici obiettivi di efficacia ed efficienza nell'erogazione dei servizi di TPL affidati; a tal fine viene richiamata la Misura 16 "Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza" ed il relativo Annesso 7.

La redazione del Piano Economico Finanziario deve essere accompagnata dalla analisi dei rischi; a tal fine l'Autorità richiama la Misura 13 "Criteri di individuazione e allocazione dei rischi negli affidamenti" ed il relativo Annesso 4.

L'Autorità ricorda anche l'opportunità di introdurre meccanismi di price-cap nell'adeguamento tariffario (Misura 27).

Infine l'Autorità richiama *"la necessità che l'eventuale concessione del periodo di proroga sia anche utilizzato per la raccolta/messa a disposizione di tutti i dati e le informazioni per la definizione delle future procedure di affidamento (ad evidenza pubblica) ed anche utili ai fini di incrementare la trasparenza della gestione e dell'utilizzo dei fondi pubblici, approntando, se necessario, un adeguato*

⁹ Si segnala che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato la Deliberazione n. 90 del 18/05/2023 ad oggetto "Avvio del procedimento di revisione della delibera n. 154/2019 in adeguamento alle disposizioni del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201"

¹⁰ Atto di regolazione recante la "Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica".

sistema di monitoraggio che ne consenta la rilevazione e introducendo specifici obblighi di rendicontazione in capo all'IA, presidiati da un adeguato sistema di penali in caso di inadempimento".

3.1.5.1. Bacino metropolitano di Torino

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

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

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

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

La pubblicazione di cui sopra costituisce TARGET dell'**Obiettivo PEG 2022 Affidamenti dei servizi tpl - ID-SS 1.II.5 ATTIVITÀ 5 Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl gomma.**

3.1.5.2. Bacino Sud

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

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

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

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

In data 26/11/2019 SADEM S.p.A. proponeva istanza di mutamento del rito ordinario, con cui originariamente era stata proposta la causa, in rito speciale abbreviato ai sensi dell'art. 119, comma 1,

lett. a) e 120 del c.p.a. Con Decreto n.192/2019 tale istanza veniva accolta dal Tribunale Amministrativo Regionale (T.A.R.) del Piemonte.

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

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

Successivamente, SADEM ha avanzato ricorso in appello (RG 6553/2020) presso il Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR. Con determinazione 528 del 23/9/2020 l'Agenzia ha affidato il servizio legale per resistere contro tale ricorso, e il 17 giugno 2021 si è tenuta l'udienza pubblica.

Con Determinazione Dirigenziale n. 839 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Sud-(Ovest) della Regione Piemonte" predisposto sulla base del Formulário standard per la notifica ai sensi dell'art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per il Bacino Sud il n° è il 2022/S 002-004179 con data prevista d'inizio il 01/07/2024 e durata del contratto di mesi 72.

La pubblicazione di cui sopra costituisce TARGET dell'**Obiettivo PEG 2022 Affidamenti dei servizi tpl - ID-SS 1.II.5 ATTIVITÀ 5 Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl gomma.**

In data 12/01/2022 è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato, relativa al ricorso in appello di SADEM, che dichiara fondata solamente "la doglianza di cui al quarto motivo di appello, secondo cui gli atti impugnati allungano illegittimamente la durata dei contratti di servizio di TPL nell'ambito territoriale di riferimento". Pertanto, l'appello va in parte accolto e va dichiarata l'inefficacia della proroga del contratto di servizio limitatamente al periodo in esubero rispetto alla durata massima consentita. La quantificazione di tale durata aggiuntiva andava calcolata infatti sulla sola durata iniziale del contratto originario (pari nel caso di specie a sei anni), al netto dell'eventuale rinnovo opzionato.

La proroga, quindi, nel caso di specie, non avrebbe potuto superare i tre anni, estendendo la durata contrattuale dal 23 dicembre 2019 al 23 dicembre 2022.

Con determinazione dirigenziale n. 901 del 22/12/2022 si è pertanto preso atto del dispositivo della sentenza del Consiglio di Stato n. 215/2022 con la quale è stato disposto il termine di durata del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico locale afferente il Bacino di Cuneo, in capo all'Operatore Economico Consorzio Granda Bus, al 22 dicembre 2022.

Con la citata determinazione dirigenziale n. 901 del 22/12/2022 è stata confermata sino alla data del 31/03/2023, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, l'applicazione in capo all'Operatore Economico, Consorzio Granda Bus degli Obblighi di Servizio Pubblico previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL, così come richiamati nella DD 313 del 27/05/2019.

Il provvedimento di emergenza è stato adottato al fine di garantire la continuità del servizio e quindi scongiurare un'interruzione dello stesso nelle more dell'approvazione del Programma Triennale dei Servizi 2023-2025 da parte della Regione Piemonte, avendo a riferimento:

- che la Regione Piemonte, con DGR 7-1782 del 31/07/2020, ha approvato il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2019-2021, la cui validità è stata estesa al 31/12/2022 con DGR 15-4383 del 22/12/21 tenendo peraltro conto del quadro di riferimento generato dalla situazione di emergenza connessa alla pandemia legata al Covid-19;

- che, con l'art. 92, co. 4-ter del Decreto-Legge 18/2020 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, il legislatore nazionale ha stabilito che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza"; la scadenza prevista da tale provvedimento è stata fissata al 31 marzo 2023.

3.1.5.3. Bacino Sud-Est

Per quanto riguarda l'attività svolta nel primo semestre 2021, l'Agenzia ha adottato i seguenti atti amministrativi per gli affidamenti in scadenza:

- con Determinazione Dirigenziale n° 258 del 13/05/2021 è stato determinato di:
 - sospendere sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19, la procedura di affidamento del SERVIZIO DI TPL URBANO - NOVI LIGURE afferente alla procedura di affidamento della concessione dei servizi di TPL del Bacino Sud-Est;
 - confermare in capo all'Operatore Economico C.I.T. CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A. sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007.
- Con Determinazione Dirigenziale 257 del 13/05/2021 è stato determinato di:
 - sospendere sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID 19, la procedura di affidamento del SERVIZIO DI TPL EXTRAURBANO - PROVINCIA DI ASTI
 - di confermare in capo all'Operatore Economico COAS CONSORZIO ASTIGIANO sino al 31/07/2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19, l'imposizione degli Obblighi di Servizio Pubblici ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007.

A fine 2021 l'Agenzia ha adottato i seguenti ulteriori provvedimenti di sospensione della procedura di affidamento sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19:

- con Determinazione Dirigenziale n° 862 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano nell'area di Novi Ligure per i servizi in capo all'Operatore Economico CIT;
- con Determinazione Dirigenziale n° 860 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Provincia di Asti (rep. 10509) in capo all'Operatore Economico COAS;
- con Determinazione Dirigenziale n° 1 del 03/01/2022 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano nella Provincia di Alessandria (rep. 2625) in capo all'Operatore Economico SCAT.

Nel 2022 si è provveduto, con la DD 198 del 22 marzo 2022, a determinare l'imposizione degli obblighi di servizio anche per la concessione in scadenza per il servizio di tpl urbano di Alessandria. Tale provvedimento, che si aggiunge a quelli già assunti nel 2021, costituisce TARGET dell'obiettivo **PEG Affidamenti dei servizi TPL - Attività ID-SS 1.II.4 Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi.**

Con Determinazione Dirigenziale n. 838 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Sud-Est della

Regione Piemonte” predisposto sulla base del Formulário standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell’Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l’affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per quanto concerne la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino sud-est della Regione Piemonte l’Avviso di preinformazione è il n° 2022/S 002-004175. La data prevista di inizio del contratto è il 01/07/2024 e la durata in mesi è pari a 72.

La pubblicazione di cui sopra costituisce TARGET dell’**Obiettivo PEG 2022 Affidamenti dei servizi tpl - ID-SS 1.II.5 ATTIVITÀ 5 Procedure per l’affidamento dei servizi di tpl gomma.**

3.1.5.4. Bacino Nord-Est

In relazione a quanto definito con la delibera del Consiglio d’Amministrazione dell’Agenzia n. 28 del 25/11/2016 è stato predisposto l’Avviso di pre-informazione di selezione degli operatori economici a cui assegnare il contratto di servizio per la “Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Nord-Est della Regione Piemonte” da pubblicare almeno un anno prima dell’avvio delle procedure di affidamento ai sensi dell’art. 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

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

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

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

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

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

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

Nel frattempo è stato approvato il Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 2019-2022 con il quale sarà possibile procedere alla pubblicazione degli avvisi di pre-informazione di cui all’art. 7, paragrafo 2 del Regolamento Ce 1370 e all’avvio delle procedure di selezione dei concessionari dei servizi sulla base della predetta normativa europea, delle disposizioni di legge nazionale nonché delle indicazioni fornite dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti con i propri atti di regolazione.

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

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

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

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

Nell'ambito di questo procedimento, l'operatore economico ATAP in data 4/1/2021, presentava due ricorsi innanzi al Tar Piemonte contro le imposizioni degli obblighi di servizio adottate, per come sopra esposto, con le determinazioni del dicembre 2020, e per l'annullamento delle dette determinazioni.

Nel corso dell'anno 2021 si è svolto l'iter processuale e nel mese di giugno 2021 il TAR Piemonte ha respinto i ricorsi di ATAP segnalando tuttavia che l'utilizzo di provvedimenti di emergenza adottati dall'Agenzia per un periodo la cui estensione complessiva supera i 24 mesi, ha segnalato l'esito della sentenza all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ed all'autorità nazionale anticorruzione.

Il TAR Piemonte ha ritenuto opportuno dare segnalazione delle sue decisioni sui ricorsi ATAP all'Autorità nazionale anticorruzione e all'Autorità garante della concorrenza AGCM. Nel luglio 2021 AGCM ha sollecitato l'Agenzia a ricorrere tempestivamente a procedure ad evidenza pubblica, in conformità a quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria vigente in materia, garantendo nel contempo all'operatore del servizio il rispetto delle disposizioni in materia di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Sulle sentenze del Tar Piemonte ATAP ha presentato ricorso al Consiglio di stato in data 6 ottobre 2021.

A fine 2021 l'Agenzia ha adottato i seguenti ulteriori provvedimenti di sospensione della procedura di affidamento sino al 31/03/2023 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID19:

- con Determinazione Dirigenziale n° 864 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano ed extraurbano nella Provincia di Biella (rep. 908) per i servizi in capo all'Operatore Economico ATAP;
- con Determinazione Dirigenziale n° 849 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano di Vercelli (rep. 181) per i servizi in capo all'Operatore Economico ATAP;
- con Determinazione Dirigenziale n° 848 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Vercelli per i servizi in capo all'Operatore Economico ATAP;
- con Determinazione Dirigenziale n° 854 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Vercelli per i servizi in capo all'Operatore Economico Baranzelli Natur;

- con Determinazione Dirigenziale n° 855 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Vercelli (rep. 1100) per i servizi in capo all'Operatore Economico STAC;
- con Determinazione Dirigenziale n° 861 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl urbano nella Conurbazione di Novara in capo all'Operatore Economico SUN;
- con Determinazione Dirigenziale n° 850 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia di Novara (rep. 22239) per i servizi in capo all'Operatore Economico STN;
- con Determinazione Dirigenziale n° 853 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola per i servizi in capo all'Operatore Economico Autoservizi Comazzi;
- con Determinazione Dirigenziale n° 851 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola per i servizi in capo all'Operatore Economico SAF;
- con Determinazione Dirigenziale n° 852 del 30/12/2021 per quanto concerne i servizi di tpl extraurbano della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola per i servizi in capo all'Operatore Economico VCO Trasporti.

Con Determinazione Dirigenziale n. 837 del 30/12/2021 è stato approvato il testo dell'Avviso di preinformazione della procedura di selezione dell'operatore economico a cui assegnare il contratto di servizi che regolerà la "Concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel Bacino Nord-Est della Regione Piemonte" predisposto sulla base del Formulario standard per la notifica ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre: per quanto concerne la concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino nord-est della Regione Piemonte l'Avviso di preinformazione è il n° 2022/S 002-004176. La data prevista di inizio del contratto è il 01/07/2024 e la durata in mesi è pari a 72.

La pubblicazione di cui sopra costituisce TARGET dell'**Obiettivo PEG 2022 Affidamenti dei servizi tpl - ID-SS 1.II.5 ATTIVITÀ 5 Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl gomma**.

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

3.2.1. Il Programma Triennale dei Servizi TPL

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

Per quanto concerne il prossimo Programma Triennale dei Servizi 2022-2025 che la Regione dovrà approvare ai sensi della L.R. 1/2000, nella fase di elaborazione del DUP di Agenzia era emersa l'opportunità che le assemblee di bacino attraverso i Comitati tecnici sviluppassero proposte da trasmettere alla Regione preliminarmente alla predisposizione del Piano affinché la Regione potesse valutarne i contenuti.

Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 31 del 21/12/2021 l'Agenzia ha sottoposto all'attenzione del competente Assessorato della Regione Piemonte alcuni elementi che si ritiene debbano essere presi in considerazione nella redazione del prossimo Programma Triennale dei Servizi TPL 2022-2024.

Con lettera prot. n. 12542 del 22 dicembre 2021 la Presidente di Agenzia trasmette a Regione Piemonte gli elementi per la redazione del Programma Triennale dei Servizi TPL 2022 – 2024, la deliberazione n.

31 del 21 dicembre 2021 ed i progetti presentati dal Bacino Sud (Progetto Hydrogen Valley Monviso e valutazioni linee ferroviarie sospese) e dal Bacino Sud Est ("Progetto di revisione della programmazione del sistema ferroviario sull'asse Torino-Asti-Alessandria_Milano" - redatto dalla Fondazione SLALA).

Con D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021 la Regione Piemonte, tenuto conto dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e della conseguente situazione di incertezza nella quale risulta difficile stabilire indirizzi e obiettivi da inserire in una programmazione triennale dei servizi, ha deliberato di assicurare i finanziamenti dei servizi minimi TPL dando continuità al PTS 2019-2021 fino al 31 dicembre 2022.

Successivamente, con D.G.R. n. 52-6344 del 22 dicembre 2022 la Regione Piemonte ha approvato gli "Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2023-2025", stabilendo di dare mandato all'AMP affinché, nel rispetto degli indirizzi di cui sopra e delle proprie norme statutarie, rediga una proposta preliminare di Programma Triennale dei Servizi di TPL 2023- 2025 (PTS 2023-2025) che, una volta condivisa dal proprio Consiglio di Amministrazione venga inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità con gli indirizzi di cui sopra, ed ai Rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia per essere sottoposta all'esame delle Assemblee di Bacino.

Con la stessa D.G.R. n. 52-6344 la Regione Piemonte ha stabilito l'erogazione all'AMP, per l'anno 2023, nel limite di un dodicesimo al mese, di € 550 Milioni per il finanziamento dei servizi, comprensivi delle spese di funzionamento dell'AMP, degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri e delle agevolazioni tariffarie regionali in essere.

Lo stanziamento di risorse per il 2023 risulta quindi incrementato di € 15 Milioni rispetto al valore annuale del quadriennio 2019-2022.

3.2.2. Attività di Programmazione Servizi Ferroviari

Per quanto riguarda la pianificazione generale del sistema ferroviario piemontese, sono state effettuate le seguenti attività.

L'Agenzia, insieme alla Regione Piemonte, il 4 aprile 2022 ha organizzato ad Alessandria il "Tavolo tecnico dell'Agenzia della Mobilità Piemontese sui Servizi Ferroviari". Per l'occasione l'Agenzia ha predisposto un documento che raccoglie le diverse proposte di intervento inviate dai territori suddividendole in "interventi a risorse invariate" e "interventi che prevedono aumento di risorse per incremento di produzione e/o interventi infrastrutturali". Il documento è stato alla base dei lavori del tavolo che si è sviluppato attraverso un confronto tra le amministrazioni locali e i tecnici dell'Agenzia, di Trenitalia e di RFI in cui sono state analizzate e discusse le proposte di intervento pervenute.



Tavoli tecnici sui servizi ferroviaria – documento preparatorio

L'Agenzia è stata coinvolta nel tavolo tecnico della Regione Piemonte per la preparazione dell'Accordo Quadro (AQ) tra Regione Piemonte e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per l'assegnazione e l'utilizzo della

capacità di infrastruttura ferroviaria per il periodo 2023-2027. L'AQ, approvato dalla Regione il 4 marzo 2022 con DGR 4724.



Accordo Quadro

Nel 2022, l'Agenzia ha infine partecipato al processo partecipato promosso dalla Regione Piemonte nell'ambito della redazione Piano regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) (piano di settore attuativo del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti - PRMT).

Di seguito sono riportate le attività di programmazione relative in modo specifico al Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] e al Servizio Ferroviario Regionale [SFR].

Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]

Per quanto riguarda l'SFM, l'attività di programmazione svolta dall'Agenzia ha riguardato soprattutto la pianificazione del servizio in vista della apertura del collegamento diretto della linea Torino-Aeroporto-Ceres con il Passante di Torino. Tale collegamento renderà possibile la realizzazione di una parte consistente dello scenario SFM Evolutivo previsto dal Contratto di Servizio del Servizio Ferroviario Metropolitano.

L'Agenzia, attraverso incontri con SCR (committente dell'opera), Regione Piemonte, GTT e RFI ha cercato di ricostruire lo stato dei lavori e un quadro di insieme delle attività e delle tempistiche per la messa in esercizio dell'opera. Di seguito sono riportate le indicazioni fornite da RFI a luglio 2022 per le tempistiche di attivazione del collegamento con l'Aeroporto.

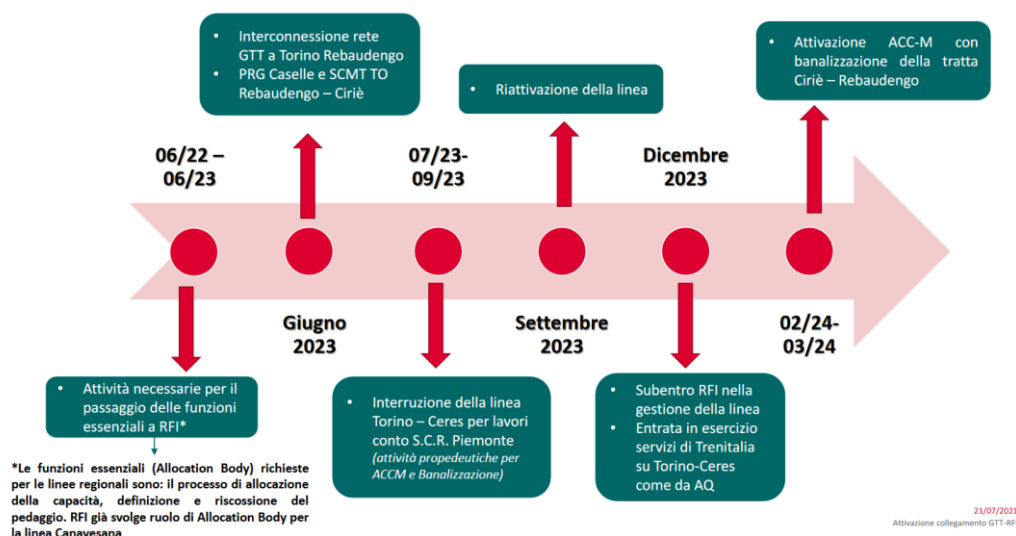


Figura 7 - Calendario attivazione collegamento Torino-Ceres con il passante

L'instradamento dei treni metropolitani verso la direttrice Venaria-Aeroporto-Ceres comporta una revisione di tutto l'assetto del nodo di Torino. Tale revisione deve essere fin d'ora definita e perseguita in modo da consentire tutti i successivi sviluppi previsti dallo scenario SFM Evolutivo, secondo lo schema seguente.

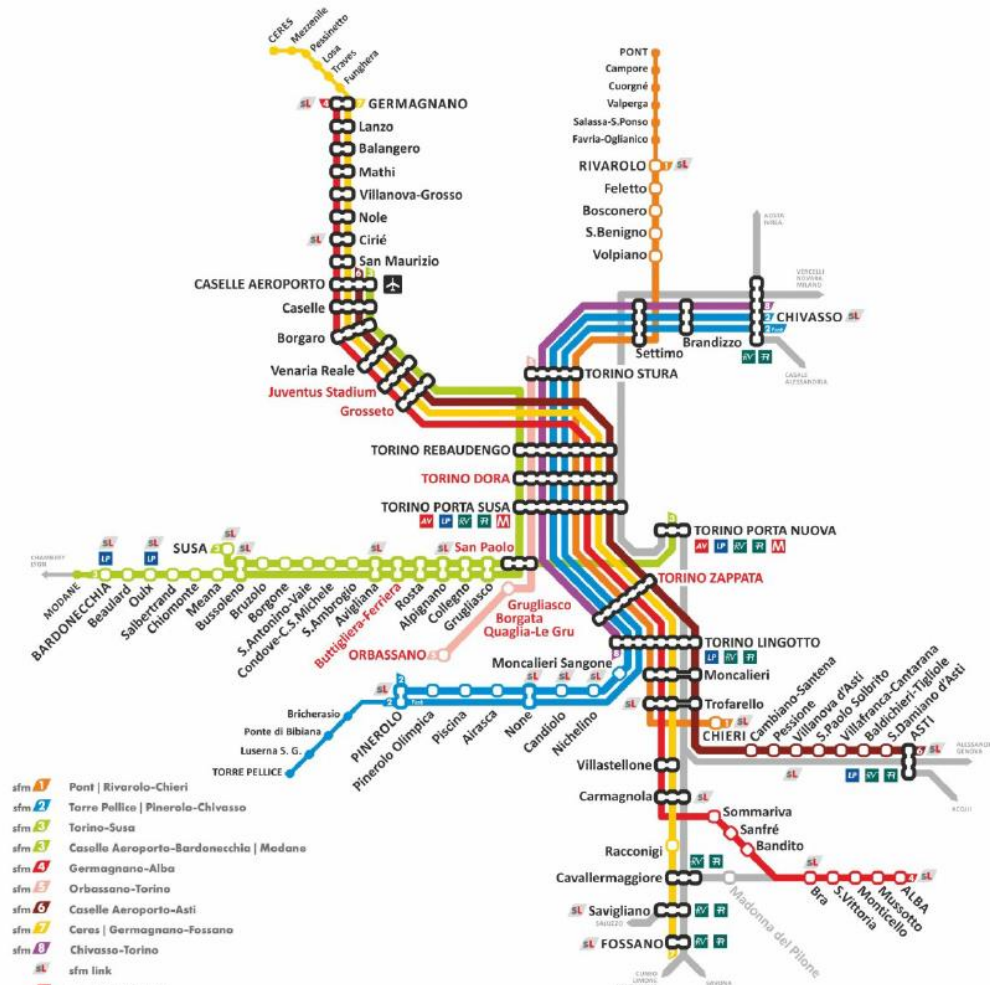


Figura 8 - SFM Evolutivo: Schema

Lo studio del nuovo servizio è stato effettuato attraverso incontri tecnici con RFI e Trenitalia per studiare il nuovo servizio. A luglio 2022, sulla base delle indicazioni ricevute, RFI ha elaborato delle prime ipotesi di orario dello scenario evolutivo:

- un orario con il servizio all'attivazione del collegamento della Torino-Ceres con il Passante
- un orario con il servizio al completamento di tutti gli interventi infrastrutturali (sfm5, collegamento diretto Porta Susa-Porta Nuova).

Di seguito si riportano i diagrammi (“Orologi di Stazione”) con gli orari di tutti i treni nella stazione di Torino Rebaudengo nelle due ipotesi di orario.

3. Orologio Torino Rebaudengo – Scenario Evolutivo Regione Piemonte

Orario di regime post attivazione collegamento GTT-RFI

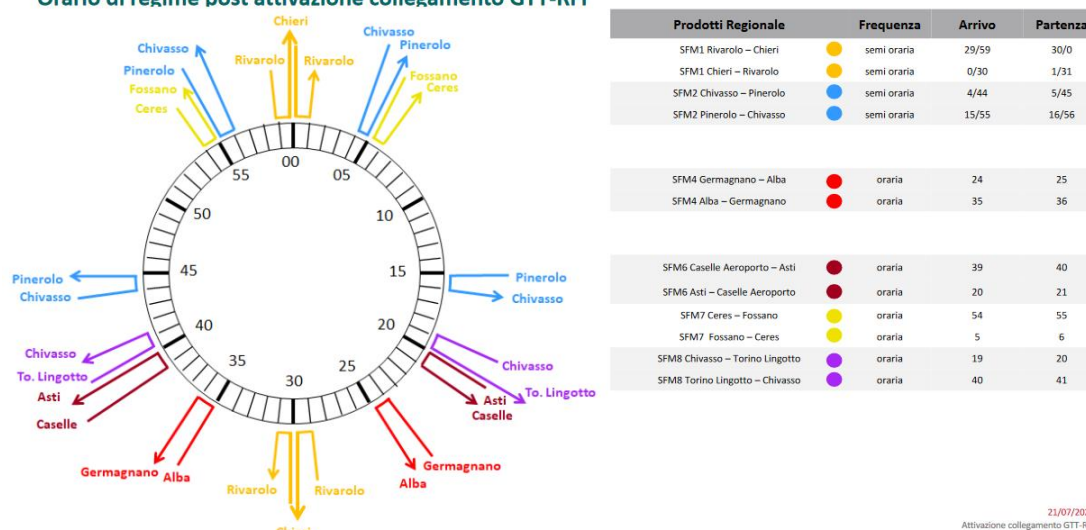


Figura 9 - Orari della stazione di Torino Rebaudengo | SFM Evolutivo avvio

3. Orologio Torino Rebaudengo – Scenario Evolutivo Regione Piemonte

Orario di regime post attivazioni infrastrutturali propedeutiche sviluppo SFM

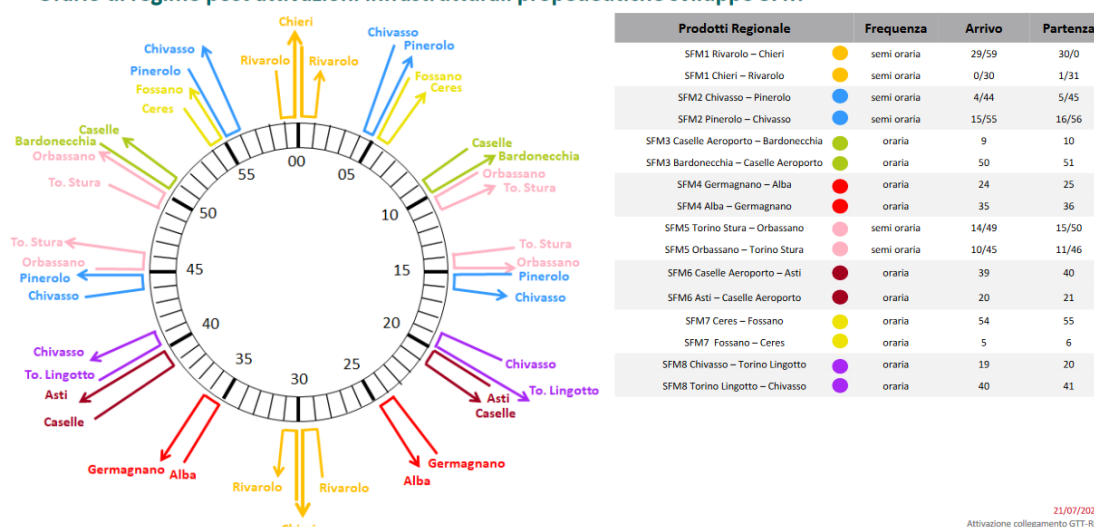


Figura 10 - Orari della stazione di Torino Rebaudengo | SFM Evolutivo avvio

Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

Per quanto riguarda l'SFR, la prima parte del 2022 è stata caratterizzata dalla definizione del nuovo contratto di servizio. All'interno di questo processo sono stati studiati alcuni sviluppi dei servizi:

- sono proseguite le interlocuzioni con Regione Liguria e Regione Lombardia, in particolare per quanto riguarda le previsioni di sviluppo dei servizi che afferiscono al nodo di Genova (Torino-Genova e Milano-Genova) anche in funzione della futura attivazione del terzo valico. Su questo tema è stato preso in carico e trasmesso agli altri enti, RFI e Trenitalia lo studio effettuato da SLALA relativo alla programmazione del Sistema Ferroviario dell'Asse Torino-Asti-Alessandria-Milano

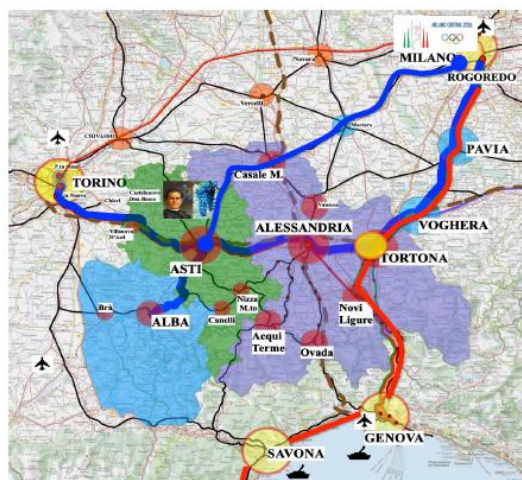


PROGETTO DI REVISIONE DELLA PROGRAMMAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO SULL'ASSE TORINO - ASTI – ALESSANDRIA – MILANO

LINEE DI INTERVENTO IMMEDIATE E PIANO DEFINITIVO DI MEDIO
PERIODO PER UN NUOVO SISTEMA RV DEL NORDOVEST

SOLUZIONI A CONFRONTO

Coordinatore del progetto: Arch. Giovanni Currado
Redazione: Arch. Giovanni Currado ed Ing. Angelo Marinoni



Edizione 6.3 – giugno 2020

- per la linea R Biella-Santhià sono stati realizzati diversi studi per la realizzazione dei treni diretti Biella-Torino attivati nell'autunno 2022.

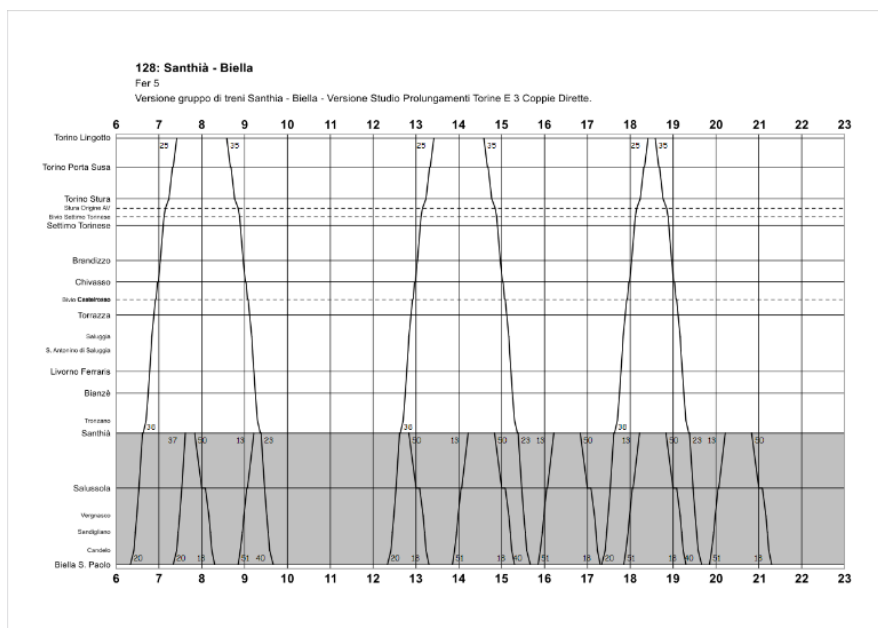


Figura 11 - Studio collegamenti Biella-Torino - Orario Grafico

È stata inoltre effettuata una analisi sul confronto dati di mobilità di Biella, sia generale che ferroviaria, con altre località del Piemonte presentata agli enti locali nel corso di un incontro il 30 maggio 2022.



Figura 12 - Studio collegamenti Biella-Torino – Confronto dati di mobilità

- per la linea R Cuneo-Limone-Ventimiglia è stato studiato l'assetto tariffario, in modo da individuare soluzioni per annullare le sperequazioni tra le diverse tariffe applicate (regionale, sovraregionale e internazionale)

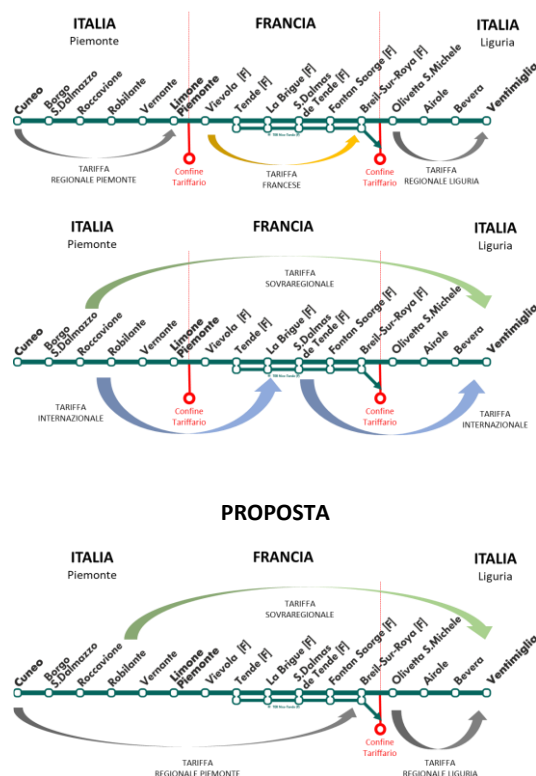


Figura 13 - Schemi dell'assetto tariffario dei collegamenti Cuneo-Limone-Ventimiglia

Sempre in relazione della linea Cuneo-Ventimiglia, dal momento che continua la chiusura dei collegamenti stradali attraverso il tunnel del Tenda, a fine 2022 sono state studiati gli orari di un servizio di Navette tra Limone e Tende da attivare a inizio 2023.

- è stato fatto un approfondimento sui collegamenti tra il novarese e l'Aeroporto di Malpensa (collegamenti attualmente garantiti da Trenord all'interno del Contratto di Servizio della Regione Lombardia). Sono stati analizzate le possibilità di viaggio attuali e i possibili sviluppi legati alle con il nuovo collegamento verso nord tra il Terminal 2 di Malpensa e la linea Milano Domodossola.



Figura 14 - Schema dei collegamenti Novara-Busto Arsizio-Malpensa

- su richiesta del Comune di Domodossola è stato fatto uno studio sul prolungamento da Iselle di Trasquera fino a Domodossola dell'attuale servizio treno-auto che attraversa il Sempione.

Lo studio approfondisce le conseguenze tecniche ed economiche ed economiche della proposta ed effettua una prima stima dell'aumento dei costi per gli utenti del servizio.

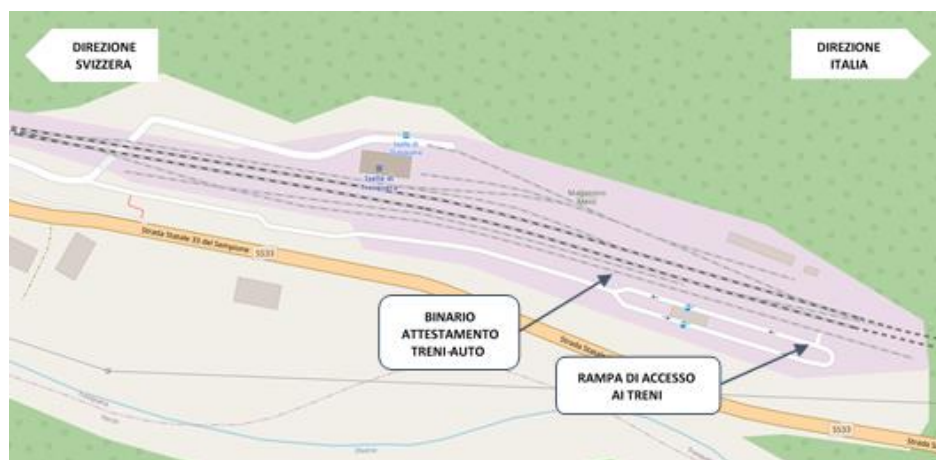


Figura 15 - Schema della stazione di Iselle di Trasquera con l'accesso al servizio treno-auto

3.2.3. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Metropolitano

Per quanto concerne i servizi automobilistici operanti nell'ambito della Città Metropolitana di Torino, l'azione dell'Agenzia nel 2022 è stata principalmente improntata al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati con linee di azione rivolte a:

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

In particolare, sul Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino si è registrato uno squilibrio economico tra risorse disponibili e valore dei servizi di trasporto erogati pari a circa 1,5 Mln di Euro/anno oltre a quello rilevante accumulato negli anni pregressi. L'attività di programmazione ordinaria si è soffermata pertanto sull'obiettivo di procedere con sollecitudine a individuare interventi di riorganizzazione ed efficientamento del servizio.

3.2.3.1. Revisione rete zona Ovest e miglioramento dei collegamenti con i poli sanitari

A questa si è affiancato un progetto di revisione della rete della zona Ovest di Torino, finalizzato a riorganizzare i collegamenti tra i comuni del Distretto Sanitario *Area Metropolitana Nord* (Comuni di Venaria, Druento, Pianezza, San Gillio, La Cassa, Givoletto, Alpignano, Valdellatorre) e i rispettivi poli sanitari (Venaria e Rivoli).

Tale progetto ha avuto origine dalla richiesta dei Comuni interessati di miglioramento dei collegamenti esistenti, che inizialmente prevedeva l'utilizzo di risorse regionali straordinarie destinate al miglioramento dell'efficacia del Sistema di Trasporto Pubblico Locale e del suo utilizzo per i collegamenti con i poli sanitari, produttivi e formativi presenti sul territorio per l'istituzione sperimentale di due nuove Linee Extraurbane nelle aree in esame.

Si è successivamente allargato il campo d'azione della proposta, partendo da una nuova analisi delle esigenze di mobilità emerse dal territorio negli ultimi anni e non ancora soddisfatte, qui di seguito riassunte:

- Istituire un servizio da e per l'ospedale di Venaria per i comuni dell'area (ulteriore rispetto alla linea VE2 di collegamento limitato all'abitato di Venaria)
- Garantire l'accessibilità ai poli sanitari (Rivoli e Venaria) da tutto il territorio
- Migliorare i collegamenti tra Comuni già serviti da una rete di TPL «stabile»
- Istituire una rete di servizi di TPL per i Comuni della Val Ceronda, ad oggi serviti solo in ora di punta o con servizi a chiamata,
- Mantenimento di tutti i servizi scolastici esistenti
- Fornire servizio su assi interni alle aree urbane ad oggi scarsamente serviti
- Migliorare il collegamento con l'area «PIP» di Collegno (Centro commerciale Certosa, zona industriale), e istituire il collegamento con l'area dell'IKEA

La rete di TPL esistente infatti presenta alcune criticità che limitano l'utilizzo del servizio da parte dell'utenza, in quanto è presente una pluralità di linee frammentate, che non si parlano tra loro per percorsi, orari, frequenze e tariffe. Oltre a questo, i percorsi serviti sono tortuosi e caratterizzati da velocità commerciale bassa o frequenza molto scarsa, e non garantiscono collegamenti efficaci né per i poli sanitari né per i nodi di interscambio al fine di fare adduzione alle reti forti negli spostamenti da e per Torino

Si è pertanto ipotizzato un nuovo schema di rete, con i seguenti obiettivi progettuali:

- Collegare i comuni del Distretto Sanitario Area Metropolitana Nord (Venaria, Druento, Pianezza, San Gillio, La Cassa, Givoletto, Alpignano, Valdellatorre) con il nuovo polo sanitario di Venaria, e migliorare l'accessibilità degli stessi verso l'Ospedale di Rivoli
- Migliorare la mobilità complessiva tra i comuni, favorendo gli spostamenti veloci e l'adduzione alle reti forti (SFM3 ad Alpignano, Metro a Fermi)
- Riduzione delle sovrapposizioni tra diversi servizi di TPL (urbani, extraurbani, ferrovia), reinvestendo le percorrenze così risparmiate nella rete stessa
- Mantenimento di tutti i collegamenti ad oggi esistenti (scolastici e non) in termini di possibilità di spostamenti, non necessariamente diretti

Tali obiettivi vengono perseguiti tramite l'adozione di alcuni criteri di progettazione della nuova rete:

- Razionalizzazione degli orari di esercizio, mediante il cadenzamento delle partenze e l'integrazione degli orari delle diverse linee, che sulle tratte di percorso comune sono coordinate al fine di aumentare la frequenza complessiva dei passaggi;
- Potenziamento dell' "effetto rete" tra le diverse linee, istituendo un nuovo nodo di interscambio a Pianezza – Via Piave (fermata «Gramsci»), così da favorire l'interscambio tra le stesse e l'accessibilità a destinazioni servite da linee diverse;
- Percorso "passante" per la linea della Val Ceronda, così da favorire in un solo passaggio la salita e discesa degli utenti e poter effettuare più servizio a parità di percorrenze;
- Offerta sostenibile anche per le aziende (in termini di impegno di veicoli in ora di punta), così da garantire migliore regolarità

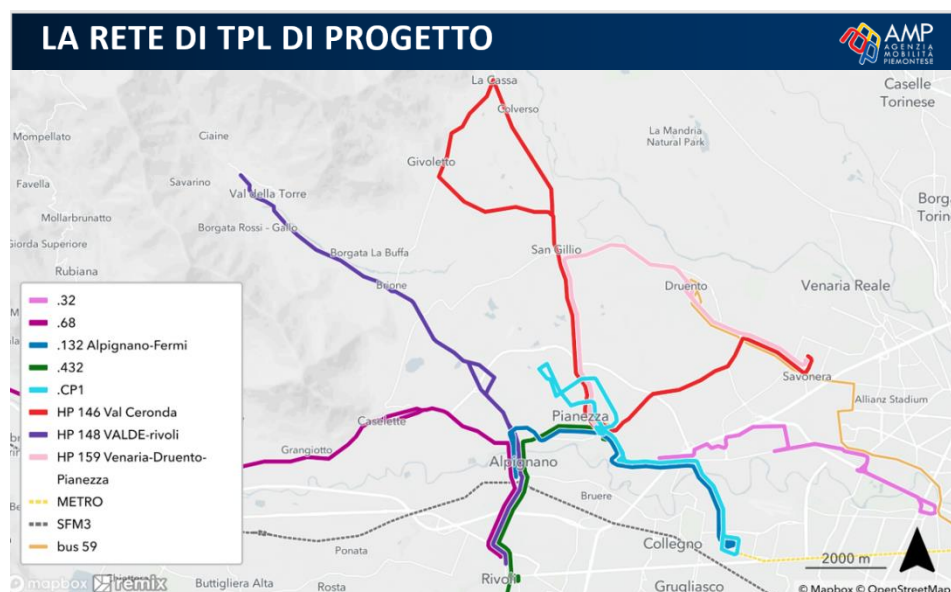


Figura 16 – Rete TPL di progetto Zona Ovest

La nuova rete così disegnata, rappresentata nell'immagine qui sopra, prevede di intervenire sulle seguenti linee:

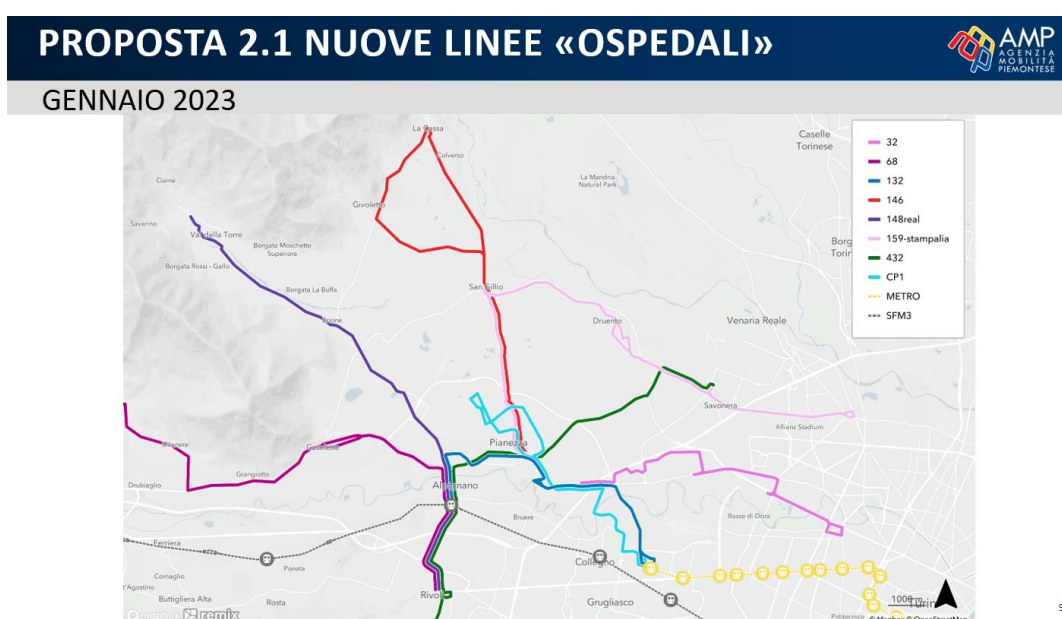
- **LINEA 432 None-Alpi-gnana:** prolungata a Pianezza, consente collegamento diretto per Rivoli (e l'Ospedale) ai comuni dell'area; gestita con corse ogni 30', garantisce anche coincidenze con i treni ad Alpi-gnana
- **LINEA CP1 Pianezza-Fermi:** deviata sulla variante senza passare in Collegno, così da essere più veloce e poter essere cadenzata ai 30';
- **LINEA 32 Alpi-gnana-Torino (Martinetto)** viene spezzata in due tratte:
 - **NUOVA LINEA 132 da Alpi-gnana a Fermi**, instradata sulla variante; con corse ogni 30', alternate alla Linea 432 e alla Linea CP1 così da ottenere frequenza di 15 minuti nelle tratte Alpi-gnana-Pianezza e Pianezza-Fermi;
 - **LINEA 32 da Collegno (Portalupi) a Torino**, passando dalla zona commerciale (Ikea, PIP) anziché da via Pianezza, con passaggi ogni 30' in coincidenza con la linea 132
- **LINEA 68 Collegno-Fermi:** limitata a Rivoli (proseguimento per Fermi garantito dall'interscambio ad Alpi-gnana con Linea 132) e potenziata tra Caselette e Rivoli
- **NUOVA LINEA 146 Venaria-Pianezza-Val Ceronda:** serve con corse ogni ora i comuni di S. Gillio, La Cassa e Givoletto con percorso passante; li collega al polo sanitario di Venaria passando da Pianezza, dove trova i servizi in coincidenza da/per Alpi-gnana e Fermi;
- **NUOVA LINEA 148 Valdellatorre-Rivoli:** serve con una corsa all'ora il Comune di Valdellatorre e l'area di Brione/Pragranero/Grange Palmero, collegandoli con la rete ad Alpi-gnana (in coincidenza con i treni SFM3) e potenziando l'asse Alpi-gnana-Rivoli
- **NUOVA LINEA 159 Venaria-Druento-S. Gillio-Pianezza:** serve i comuni di Druento e S. Gillio, in particolare per migliorare i collegamenti tra i Comuni (per il polo sanitario, sarebbero già serviti da 146 e 59, seppure quest'ultima non transiti davanti all'ospedale), con frequenza oraria

Tale proposta è stata presentata ai Comuni interessati in un incontro in data 11 novembre e successivamente trasmessa agli Enti, richiedendo di conoscere le considerazioni in merito alle ipotesi individuate e a eventuali aspetti ancora da approfondire, al fine di predisporre il quadro definitivo delle variazioni e procedere con l'adozione delle stesse entro il mese di gennaio 2023, al fine di dare risposta in tempi rapidi alle esigenze di mobilità da tempo segnalate.

I Comuni interessati nel mese di dicembre in una nota congiunta hanno fornito il proprio parere favorevole rispetto alla proposta progettuale presentata dall'Agenzia, evidenziando alcuni dettagli da approfondire e eventuali variazioni da apportare, e fornendo la propria disponibilità per gli approfondimenti tecnici ritenuti necessari, in particolare relativamente all'istituzione di nuove fermate sul territorio comunale.

L'Agenzia ha quindi studiato e presentato agli stessi delle nuove proposte progettuali che, pur partendo dagli stessi criteri e mantenendo le stesse logiche di rete, integravano alcune variazioni introdotte per soddisfare le richieste avanzate dalle Amministrazioni e per eliminare alcune criticità tecniche emerse nell'esame del servizio con le aziende esercenti (prima tra tutte, il tempo di percorrenza ipotizzato per la linea 146 che si è verificato non essere compatibile con le attuali situazioni di traffico, comportando perciò l'impossibilità di rispettare il cadenzamento orario e di conseguenza di far funzionare l'intera rete).

Gli approfondimenti successivi, unitamente ad alcuni sopralluoghi svolti sul territorio interessato, permettevano di definire una nuova proposta di interventi.



3.2.4. Attività di Programmazione Servizi su gomma – Bacino Sud

Nei primi mesi del 2019 ha preso il via la fase attuativa del lavoro di riorganizzazione della rete di TPL urbano ed extraurbano della Provincia di Cuneo intrapreso dall'Agenzia negli ultimi anni, al fine di migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia adottati previsti dalla Regione Piemonte. Tale lavoro risponde alla missione statutaria dell'Agenzia riguardo alla programmazione unitaria ed integrata dei servizi per ogni bacino, ed è finalizzato in particolare a riequilibrare l'offerta dei servizi sul territorio, cogliendo i reali bisogni sia dell'ambito urbano che extraurbano, rispondendo alle esigenze di diversi tipi di utenza, da quello scolastico alle fasce più deboli, ai lavoratori e, anche, ad un'offerta in chiave turistica.

Le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale, identificati e sintetizzati nel documento denominato **“Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo”** firmato e presentato nel mese di giugno 2018, sono stati tradotti in progetti operativi di riorganizzazione, interessando le aree urbane, la rete extraurbana ordinaria e le aree a domanda debole. Tale linee di azione sono state confermate dall'Assemblea di Bacino, in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, e formalizzate con la delibera dell'Assemblea n. 10 del 2 dicembre 2019.

3.2.4.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane

Le azioni concordate nel Patto della Mobilità hanno richiesto di riprogettare le reti urbane con logiche di intermodalità e facendo sinergia ove possibile con i servizi extraurbani esistenti, con particolare attenzione all'identificazione dei nodi principali e alla razionalizzazione degli orari di esercizio, mediante il cadenzamento delle partenze. I progetti di riorganizzazione così definiti sono stati volti ad aumentare l'utenza servita, innescando processi virtuosi di aumento dell'uso del trasporto pubblico e diminuzione contestuale del trasporto motorizzato nelle aree urbane.

La prima attuazione, avvenuta per quasi tutte le città negli anni 2019/20, è stata accompagnata da una specifica attività di comunicazione, con la redazione di materiale informativo e di orari al pubblico caratterizzati da un'impostazione grafica comune e identitaria, e da interventi volti a sfruttare le potenzialità offerte dall'utilizzo del sistema BIP, sia per l'infomobilità, sia per l'integrazione tariffaria, con l'introduzione ove necessario di linee "miste" utilizzabili sia con titoli di viaggio urbani che extraurbani.

Nell'ultimo anno, a fronte della ripresa di domanda post Covid, si è potuto iniziare il monitoraggio dell'effettivo utilizzo dei nuovi servizi attivati subito prima della pandemia, al fine di verificarne l'efficacia e di intervenire con eventuali correttivi.

ALBA

La revisione generale della rete urbana, attuata dal novembre 2018, ha visto un potenziamento del servizio con 7 nuove linee che, cooperando tra loro e formando un "effetto rete", permettono di avere un passaggio ogni 20 minuti lungo le principali arterie (Mussotto, san Cassiano e Moretta), garantendo un migliore collegamento da e verso il centro cittadino.

Nell'estate 2020, con l'apertura al pubblico del nuovo Ospedale di Verduno, è stata istituita la nuova linea 8, su percorso diretto dal centro di Alba a Verduno, successivamente integrata e potenziata con corse ogni ora dalle 6 alle 20 nelle giornate dal lunedì al venerdì (dalle 6 alle 16 al sabato); sono inoltre state introdotte nuove corse negli orari di ingresso e uscita dei lavoratori sui turni h24, sulla base delle esigenze di collegamento verificate con l'ASL Cn1.

L'orario della linea è stato calibrato nei mesi successivi per adeguarsi alle esigenze della domanda in continua evoluzione, ma ancora fortemente limitata a causa della situazione pandemica: per questo motivo, è stato rimandato alla fine della situazione emergenziale l'assestamento della rete sulla base dei risultati ottenuti in termini di domanda servita.

Con DGR n.57-4508 del 29/12/2021, la Regione Piemonte ha stanziato risorse aggiuntive a copertura di servizi di potenziamento svolti nell'anno 2021 e non ricompresi nella programmazione prevista dal PTS 2019/21, tra cui i collegamenti per l'Ospedale di Verduno. Tali risorse hanno permesso di compensare i servizi aggiuntivi svolti nello stesso anno, ma non permettono di procedere in modo certo con eventuali progettualità future.

Nel corso del 2022 pertanto si sono continuate le valutazioni relative alla possibilità di ottimizzare ulteriormente il servizio della rete urbana ed extraurbana afferente alla città di Alba, da attuare tramite il coordinamento strutturato di percorsi ed orari tra linee urbane, collegamento di Verduno e linee dirette verso Langhe e Roero, a beneficio dei molti cittadini che lavorano o usufruiscono dei servizi in Città o dei moltissimi turisti che scelgono di soggiornare nella capitale delle Langhe per visitare il territorio circostante.

BRA

Il progetto di revisione dell'area dell'ex conurbazione di Bra, attuato nel mese di maggio 2019, ha introdotto collegamenti orari e semiorari per i Comuni dell'ex conurbazione (Sanfrè, Pocapaglia e Cherasco) e per i quartieri e le frazioni della città (San Matteo, Riva, Bescurone, Oltreferrovia, San

Giovanni Lontano, San Michele e Pollenzo), in coincidenza con i treni delle linee SFM4 e SFMB in partenza ed arrivo a Bra.

Dall'11 maggio 2020, con l'apertura del nuovo Ospedale di Verduno, è stato attuato il prolungamento a Verduno della linea 1, con servizio orario dalle 6 alle 20 dal lunedì al venerdì e dalle 6 alle 14.30 al sabato. Tale linea è stata successivamente integrata e potenziata sulla base delle esigenze di collegamento verificate con l'ASL Cn1, principalmente introducendo nuove corse negli orari di ingresso e uscita dei lavoratori sui turni h24.

Nei primi mesi del 2021 si è avviato inoltre un confronto con l'Amministrazione Comunale di Bra e il Consorzio Granda Bus, rispetto al finanziamento del servizio per l'ospedale di Verduno: l'Agenzia in particolare ha dato indicazioni rispetto agli interventi possibili da adottare al fine di garantire il collegamento da Alba e Bra per l'ospedale di Verduno, nell'ambito di una produzione complessiva coerente con quanto previsto dal Contratto di Servizio. Per la città di Bra, è stata proposta una revisione del servizio sulle tratte caratterizzate da domanda non elevata (in particolare le località Riva e America dei Boschi), la rimodulazione della linea 4 sulla tratta Bra-Bricco sovrapposta al servizio extraurbano e una riduzione del servizio nel mese di agosto. Tali indicazioni prendevano spunto dal monitoraggio delle linee del servizio urbano di Bra e delle linee extraurbane che completano la rete (linea 415 e linea 535) effettuato nell'estate 2020 sui servizi riorganizzati nell'anno 2019, che evidenziava la possibilità di rimodulazione del servizio nel mese di agosto, dove a fronte di un'offerta invariata i profili di carico rivelano un decremento notevole di utenza (ulteriormente ridotto dalla riduzione generale di utilizzo del TPL legata all'emergenza COVID).

A partire dalle indicazioni fornite dall'Agenzia, l'Azienda SAC e il Comune di Bra hanno iniziato un processo condiviso per identificare le riduzioni da adottare, che ha portato alla redazione di numerose ipotesi di variazione della rete urbana.

A seguito dello stanziamento da parte di Regione Piemonte, con DGR n.57-4508 del 29/12/2021, di risorse aggiuntive a copertura di servizi di potenziamento svolti nell'anno 2021 e non ricompresi nella programmazione prevista dal PTS 2019/21, tra cui i collegamenti per l'Ospedale di Verduno, la revisione della rete urbana si è orientata su un progetto che prevede la rimodulazione delle linee poco efficaci in termini di utenza trasportata, con la contemporanea istituzione di un potenziamento per l'ospedale di Verduno, secondo le linee d'azione già identificate nel Patto della Mobilità.

Si è pertanto lavorato alla redazione di un progetto di rete che prevedesse il prolungamento all'ospedale di Verduno della linea 2 proveniente da Sanfrè, così da garantire corse ogni 30' tra Bra e l'ospedale.

La revisione della rete adottata da lunedì 10 ottobre 2022 ha previsto i seguenti interventi:

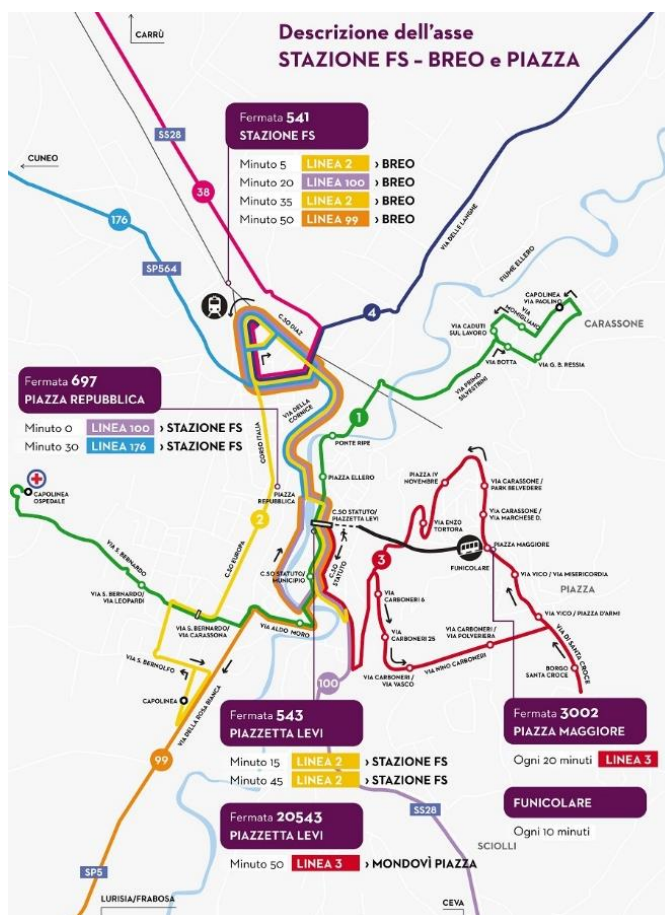
- Il servizio per l'Ospedale di Verduno è stato potenziato, con corse ogni 30' dalla fermata di via Vittorio Veneto, grazie al prolungamento a Pollenzo e Verduno della linea 2 in arrivo da Sanfrè con transito in centro città; è stato inoltre istituito il servizio al sabato pomeriggio e nei giorni festivi.
- La linea 3 è stata modificata per collegare tra loro numerose aree del centro città, oltre alle frazioni di S. Matteo e della Riva.
- La linea 4 è stata arretrata in Roreto di Cherasco, così da poter effettuare lo stesso percorso ogni ora e collegare Cherasco, Bergoglio e Roreto con il centro di Bra (compresa la piscina e la casa della salute). In questo modo, insieme alle linee extraurbane n.35 e n.415 in partenza dal Movicentro, si ha un collegamento tra Cherasco e Bra ogni mezz'ora.
- La zona di Bricco de Faule non è più servita dalla rete conurbata, ma dal servizio extraurbano della linea 35 con frequenza oraria.

Le linee 6 e 7 per S. Michele e Pocapaglia hanno cambiato percorso in Bra, così da collegare numerosi poli nell'area urbana; inoltre, le corse delle due linee sono svolte in modo concatenato dallo stesso veicolo: restando sul bus della linea 6 all'America dei Boschi si può continuare il percorso sulla linea 7 scendendo da Pocapaglia, e viceversa.

MONDOVI'

Nel luglio 2020 è stata adottata la nuova rete urbana di Mondovì, con le seguenti caratteristiche:

- Due linee (LINEA 1 e LINEA 2), con transito dalle vie principali della città, ciascuna con frequenza di 30 minuti, collegando i Rioni di Carassone, Breo, Ferrone e Altipiano con i punti nodali costituiti da Ospedale, stazione FS e stazione di valle della funicolare (accessibile con uno spostamento a piedi di circa 5 minuti)
- Una linea (LINEA 3) che, effettuando un percorso circolare, permette di collegare sistematicamente Piazza Maggiore con corse ogni 20 minuti, con prolungamento a Breo una volta all'ora.
- Estensione degli orari della funicolare, simbolo della città, che serve Piazza e Breo con una frequenza di 10 minuti.
- Un servizio extraurbano (Linee XU 99 – Lurisia – Mondovì, 100 Ceva – Mondovì, 38 Carrù Mondovì e 176 Cuneo – Mondovì) che entrando nel territorio del Comune di Mondovì applica la tariffazione urbana, a servizio della città, potenziando ulteriormente le linee urbane e istituendo un collegamento con corse ogni 15 minuti sull'asse BREO – STAZIONE FS.
- Creazione di un servizio di bus a conferma, flessibile, comodo ed economico, attivo in alcune zone limitrofe della città allo scopo di collegarle al centro città e viceversa.



Nei primi mesi del 2022 si sono effettuate le prime valutazioni rispetto all'efficacia del nuovo disegno di rete, e in particolare rispetto al servizio a chiamata per le frazioni, che è stato sfruttato solo in parte dalla cittadinanza. I risultati in termini di passeggeri trasportati ad oggi risentono notevolmente del calo della domanda legato alla pandemia (specialmente sugli spostamenti a corto raggio come quelli urbani). Con la nuova amministrazione, insediatasi a giugno, è stato iniziato quindi un processo di verifica del progetto complessivo di rete, che porterà all'adozione nel 2023 di alcuni interventi correttivi.

FOSSANO

Nei primi mesi del 2021 è stata disegnata una prima bozza di revisione della rete urbana di Fossano, con la razionalizzazione dei servizi diretti alle frazioni, l'integrazione dei servizi extraurbani sugli assi di penetrazione in città e l'istituzione contestuale di una nuova navetta a servizio dei poli attrattivi in area urbana.

In particolare, si è prevista una modifica della Linea 1 (corse non scolastiche) del servizio urbano adeguandolo alle nuove richieste della cittadinanza così specificate:

- la zona industriale di Via Torino non necessita più di servizi giornalieri essendo cessata l'attività di diverse aziende;

- necessità di implementare la navetta mercatale che collega la parte bassa di Fossano (Borgo Sant'Antonio e Borgo San Bernardo) con la zona alta e viceversa, passando da 4 corse al giorno a 15 corse cadenzate dalle ore 8:10 alle 18:30;
- necessità di integrazione con gli altri servizi pubblici linee extraurbane e Ferrovie.

La nuova linea 1 "navetta urbana Fossano" collega i punti di principale interesse (centro storico, Municipio, Ospedale, Centro Medico, Farmacie, Palestra, Centri Anziani, scuole e caserme) con orari che favoriscono le coincidenze con i treni in partenza ed arrivo da Torino e Mondovì/Savona.

Tale proposta è stata approvata con deliberazione della Giunta comunale n.5 del 20/01/2022 ma non si è ancora pervenuti alla fase attuativa.

SAVIGLIANO

Dal marzo 2020 è stato attivato il progetto di riorganizzazione completa della rete urbana di Savigliano, con 2 nuove linee che collegano il centro città con le zone limitrofe con corse ogni 30 minuti (60' nel periodo estivo).

Il servizio, attivato proprio all'inizio della pandemia di COVID-19, è stato temporaneamente ridotto nei mesi successivi, adottando l'orario estivo con cadenzamento orario, in attesa della ripresa della domanda di mobilità attesa per l'autunno 2021.

Nel 2022 si è ripreso il servizio completo, con il cadenzamento ai 30' su entrambe le linee urbane, dando in sostanza l'avvio effettivo al progetto di nuova rete.



3.2.4.2. Nuova rete di Trasporto Pubblico Extraurbana

Dal 2016-2017, con l'acquisizione dei Contratti di TPL dell'intero Bacino da parte dell'Agenzia, è iniziato un percorso di analisi e valutazione sulle diverse linee della rete extraurbana provinciale, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste dei territori, preliminare ad una riorganizzazione della rete volta a migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia previsti dalla Regione Piemonte in attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti definiti a livello nazionale.

Le linee di azione principali prevedono di:

- definire nel dettaglio la gerarchia dei servizi di TPL su gomma nella rete dell'intero Bacino, stabilendo le direttrici principali che operano in sinergia con i servizi ferroviari, anche in ottica di una migliore integrazione con i servizi extraurbani afferenti a Bacini confinanti (Torino in primis, ma anche Asti-Alessandria) e definendo per queste un'adeguata quantità di servizio;
- rafforzare la funzione di adduzione alle direttrici principali (su ferro e su gomma) per le linee secondarie e eliminare le sovrapposizioni non cooperative tra linee;

- definire i nodi principali della rete, nei quali permettere l'interscambio tra linee diverse al fine di limitare le sovrapposizioni ed aumentare la copertura territoriale grazie al coordinamento e alla cooperazione tra linee diverse;
- istituire sulle direttrici principali un servizio cadenzato, con corse ogni 30', ogni ora o ogni due ore secondo le esigenze del territorio di riferimento e il bacino di utenza attraversato;
- armonizzare ed integrare, anche a livello tariffario, i servizi svolti nello stesso ambito territoriale afferenti a contratti diversi;

Gli interventi in fase di studio in quest'ultimo anno prevedono un focus sulle vallate del Saluzzese:

- la riorganizzazione del servizio dell'intera Val Varaita, con potenziamento del numero di corse tra Sampeyre e Verzuolo in coincidenza per Cuneo e Saluzzo, e integrazione del servizio con i collegamenti in alta valle tra Sampeyre, Pontechianale e Bellino, con frequenza più ridotta.
- un progetto di integrazione dei servizi nelle Valli Po e Infernotto, con l'istituzione di collegamenti orari da Paesana e da Bagnolo per Saluzzo, con interscambio a Revello, e un coordinamento dei servizi da e per Cavour- Pinerolo.

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

Per quanto riguarda il Bacino Sud Est si è lavorato per la prosecuzione dei servizi garantendo l'equilibrio economico dei contratti.

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

Per quanto riguarda il Bacino Nord Est si è lavorato per la prosecuzione dei servizi garantendo l'equilibrio economico dei contratti.

3.2.7. Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

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

- Partecipazione ai **tavoli di coordinamento** a livello metropolitano per lo sviluppo di azioni di mobilità sostenibile.
- Nel corso del primo semestre 2022 l'Agenzia ha supportato la Regione Piemonte e i suoi fornitori nei lavori di ricerca all'interno del Progetto Alcotra denominato CLIP, fornendo dati e documentazioni specifiche;
- Partecipazione ai gruppi di lavoro, definiti territorialmente, per la realizzazione delle progettazioni finanziate dalla Strategia Nazionale Aree Interne. I territori piemontesi individuati dalla strategia sono Val Maira, Valli dell'Alta Ossola, Valli di Lanzo, Valle Bormida. L'Agenzia propone al loro interno soluzioni di mobilità e revisione delle reti di TPL.
- Partecipazione ai gruppi di lavoro, definiti territorialmente, per la programmazione di nuove strategie del programma SNAI per i territori della Val Sesia e le Terre del Giarolo. L'Agenzia ha fornito dati e indicazioni specifiche per la costruzione delle strategie.
- Progettazione di nuovi servizi a chiamata nel bacino metropolitano di Torino con particolare riferimento al Comune di Settimo Torinese.

A fine 2022 il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha emanato il DM n° 417 del 28/12/2022 che prevede lo stanziamento di fondi di finanziamento per la promozione della sharing mobility come strumento d'integrazione del TPL. I fondi sono dedicati agli utenti per il tramite delle aziende di TPL, tale strutturazione renderà inevitabile il coinvolgimento dell'Agenzia.

Tali attività sono previste nel PEG 2022 all'obiettivo **1.III - Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile** e in particolare nelle seguenti attività:

- **ID-SS 1.III.4** Pianificazione servizi di trasporto nelle Aree a Domanda Debole, istituzione servizi a chiamata e partecipazione a tavoli territoriali
- **ID-SS 1.III.5** Movicentri ed autostazioni
- **ID-SS 1.III.6** **Sharing Mobility**

3.2.7.1. Movicentro di Venaria Reale

La riqualificazione della stazione di Venaria ed il Movicentro precedono il completamento dei lavori di interconnessione con il passante ferroviario di Torino che consentirà il servizio diretto fra il capoluogo regionale, l'aeroporto Sandro Pertini di Caselle e le Valli di Lanzo.

La Città di Venaria ha completato i lavori di riqualificazione dell'area della Stazione di Viale Roma e realizzazione del Movicentro, come illustrato nell'immagine seguente. Insieme con l'innesto della linea sul Passante di Torino, l'intervento completerà il disegno di accessibilità al Sistema Città Reggia Parco della Mandria. Il progetto ha previsto la riqualificazione dell'edificio stazione solamente per quanto riguarda le facciate e i serramenti.



- **Figura 17 - Movicentro di Venaria Reale**

Nondimeno sono ancora da ultimare i lavori di installazione dei percorsi tattili al fine di consentire la mobilità autonoma alle persone con disabilità e le strisce di sicurezza a bolle per delimitare l'area calpestabile delle banchine; parimenti sono ancora da collaudare i due nuovi ascensori a servizio dei marciapiedi di stazione. Allo stato solo l'accesso al binario 1 risulta privo di barriere architettoniche.

3.2.8. Cooperazione internazionale

Sul fronte della cooperazione internazionale, l'Agenzia nel 2022 è stata impegnata nella chiusura dei seguenti progetti:

- **TVA** è un progetto transfrontaliero INTERREG Italia-Svizzera che ha l'obiettivo di consolidare il servizio ferroviario sulla linea Domodossola – Iselle –Briga e di migliorare la mobilità

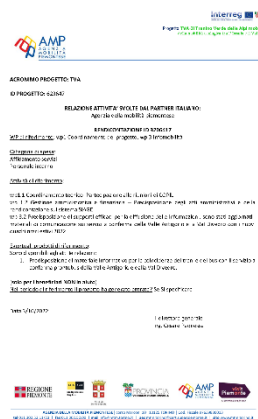
transfrontaliera su tale linea proponendo soluzioni di mobilità pubblica ecosostenibili, integrate ed efficienti. Nel corso 2022 è proseguita la produzione e diffusione sui territori interessati di materiali di promozione del TPL.

Di seguito si riporta la copertina della relazione annuale del progetto TVA al 2 ottobre 2022.

TVA

RELAZIONE ANNUALE

03/10/2022



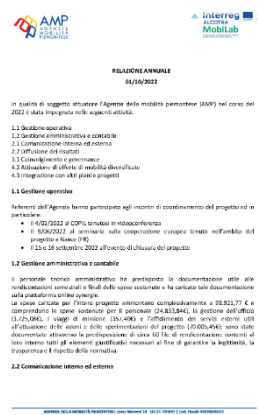
- **MOBILAB** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l’obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull’offerta e sui comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano le Valli di Lanzo e del Canavese. Operativamente l’Agenzia nel 2022 ha avviato la sperimentazione dell’estensione oraria del servizio a chiamata Provibus Caluso progettato in collaborazione con la Città Metropolitana di Torino. Al tempo stesso ha avviato un confronto con gli Enti locali e con gli operatori di TPL per promuovere soluzioni di servizio migliorative rispetto all’interconnessione bus – treno presso le stazioni principali, affiancando tali iniziative con lo studio di una campagna di comunicazione e informazione specifica. Nell’estate 2022 sono stati integrati alcuni servizi di TPL per facilitare l’accesso sostenibile alle valli canavesane. La descrizione puntuale delle azioni e dei risultati progettuali sono pubblicati sul sito dell’Agenzia al seguente link >>

Di seguito si riporta la copertina della relazione annuale del progetto Mobilab al 1 ottobre 2022.

MOBILAB

RELAZIONE ANNUALE

01/10/2022



- **Cuore dinamico** è un progetto transfrontaliero ALCOTRA Italia – Francia che ha l’obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali, incidendo sull’offerta e sui

comportamenti. Sul versante italiano i territori coinvolti interessano la Valle di Susa e la Val Chisone. L'Agenzia, nel periodo d'interesse, ha avviato un confronto con gli Enti locali e con gli operatori di TPL per promuovere soluzioni di servizio migliorative rispetto all'interconnessione bus – treno presso le stazioni principali, affiancando tali iniziative con lo studio di una campagna di comunicazione e informazione specifica. Nell'estate 2022 sono stati integrati alcuni servizi di TPL per facilitare l'accesso sostenibile alla Val Cenischia. È stato inoltre predisposto un piano di accesso sostenibile alla manifestazione della Fiera dell'Artigianato, la cui realizzazione ha seguito quanto indicato nelle "Linee guida sulla mobilità sostenibile per gli eventi" realizzate sempre nell'ambito del progetto.

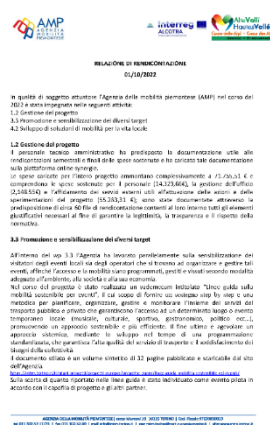
La descrizione puntuale delle azioni e dei risultati progettuali sono pubblicati sul sito dell'Agenzia al seguente link >>

Di seguito si riporta la copertina della relazione annuale del progetto Cuore dinamico al 1 ottobre 2022.

CUORE DINAMICO

RELAZIONE ANNUALE

01/10/2022



- **Network europeo EMTA:** l'Agenzia partecipa costantemente ai lavori e ai meeting dell'associazione europea delle autorità dei trasporti metropolitani confrontandosi e condividendo le esperienze e le buone pratiche al fine di un continuo miglioramento. Il general meeting primaverile a cui rappresentanti dell'Agenzia hanno partecipato si è svolto nel mese di maggio a Lisbona, in tale sezione sono stati affrontati i temi:

- Efficient and Green Urban Mobility Package
- Deep dive into TEN-T and the Urban Nodes
- Covid-19 impacts on public transport authorities and possible recovery paths
- Wider mandates for the integration of all mobility options: from Public Transport Authorities (PTA) to Organizing Mobility Authorities (OMA)

Il general meeting autunnale a cui rappresentanti dell'Agenzia hanno partecipato si è svolto nel mese di ottobre a Vienna, in tale sezione sono stati affrontati i temi:

- Developement in Demand Responsive Transport (DRT)
- Data for comprehensive public transport coordinator
- Coordinating public transport in the current multitude of crises

Inoltre sono stati organizzati meeting con alcune Agenzie appartenenti all'EMTA:

- nel mese di gennaio è stata incontrata l'agenzia della mobilità della regione di Vienna per confrontarsi sulle soluzioni adottate per la gestione dei servizi DRT (demand responsive transport);
- nel mese di aprile è stato organizzato un incontro di allineamento con il nuovo segretario EMTA
- nel mese di giugno sono stati incontrati i referenti di Ile de France Mobilité per un confronto sulle procedure di gara e sulle modalità seguite dall'Agenzia francese nelle fasi di consultazione.

- nel mese di dicembre è stato organizzato un incontro con l'Agenzia di Oslo per confrontarsi sul tema della guida autonoma nel TPL-

Nel mese di marzo la collaborazione con l'associazione europea ha visto la diffusione, su iniziativa dell'Agenzia, di una breve indagine conoscitiva presso gli altri membri dell'associazione sul tema delle questioni di genere e l'emissione di titoli di viaggio nominative.

Infine l'Agenzia collabora costantemente al mantenimento della banca dati EMTA Barometer, risponde ai questionari interni di EMTA quando i temi sono di propria competenza in particolare ha risposto su Electricity savings in the context of the known energy crisis and forthcoming EU targets - SUMC Sofia

Tali attività sono previste nel PEG 2022 all'obiettivo **1.III - Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile** e in particolare nelle seguenti attività:

- **ID-SS 1.III.1** - Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità
- ecologica tra l'Ossola e il Vallese
- **ID-SS 1.III.2** - Progetto MOBILAB
- **ID-SS 1.III.3** - Progetto CUORE DINAMICO

3.3. Potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole a seguito della pandemia

L'anno scolastico 2021/22 è stato ancora caratterizzato dall'emergenza epidemiologica da virus SARS-COV-2 e dalle ricadute di tale emergenza sui servizi erogati, in particolare per quanto riguarda la necessità di soddisfare le esigenze di mobilità degli studenti a fronte di un contesto in continuo mutamento nell'organizzazione didattica e nelle misure sanitarie di prevenzione.

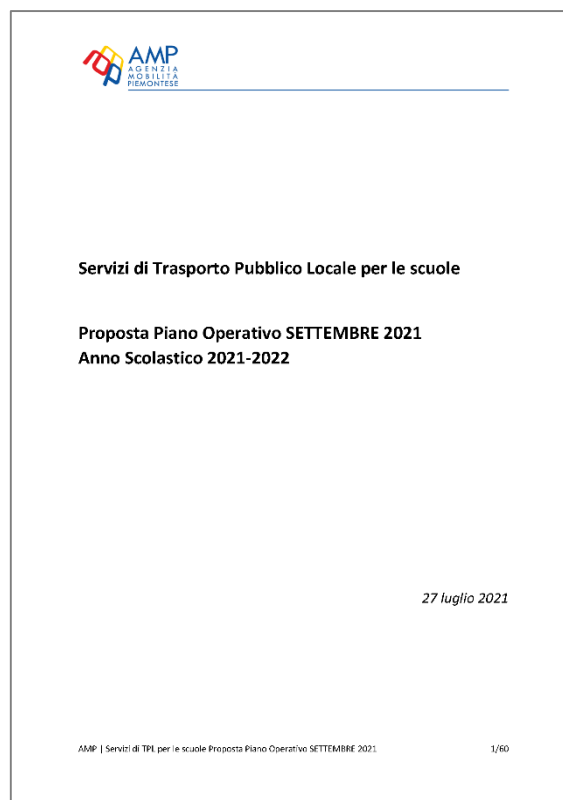
L'Agenzia è stata coinvolta fin dal dicembre 2020 nella redazione del documento "Piano Operativo AS 2020-2021 periodo Gennaio – Giugno 2021", a seguito dell'attività dei tavoli prefettizi istituiti con il DPCM 3/12/2020, al fine di definire l'offerta di TPL potenziata per soddisfare la mobilità studentesca e le misure di accompagnamento agli interventi di potenziamento, tali da mitigare le criticità potenziali. Tale documento è stato più volte aggiornato sulla base delle variazioni nello scenario in essere (come descritto in dettaglio nei paragrafi successivi), al fine di fornire anche per l'anno scolastico 2021/22 un coordinamento efficace tra il sistema di trasporto pubblico e quello scolastico.

Servizi di Trasporto Pubblico Locale per le scuole

Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021

Anno Scolastico 2021-2022

27 luglio 2021



In particolare, l'anno scolastico 2020/21 da gennaio ad aprile ha visto alternarsi periodi di sospensione delle lezioni (con la conseguente riduzione al minimo dei servizi di TPL utilizzati dagli studenti) a periodi in cui era prevista il 50% dell'attività didattica in presenza in un unico turno (con limitazione al 50% dei posti disponibili sui mezzi). Dal 26 aprile, in Piemonte, il numero di studenti in presenza è stato incrementato al 70% del totale, pur mantenendo la limitazione di carico al 50% a bordo dei mezzi di TPL, richiedendo un incremento notevole nel numero di veicoli necessari per potenziare l'offerta.

In vista dell'avvio dell'anno scolastico 2021/2022, nelle more di ulteriori indirizzi di carattere operativo da parte del governo e delle valutazioni del Comitato tecnico scientifico sulla percentuale di riempimento da adottare a bordo dei mezzi di TPL, nel mese di luglio 2021 il tavolo prefettizio di coordinamento regionale ha dato mandato all'Agenzia di predisporre un piano per la ripresa delle lezioni, sulla base degli scenari esistenti.

L'Agenzia ha pertanto identificato il dimensionamento massimo dell'offerta di TPL attuabile in termini di corse aggiuntive, con l'effettuazione di un "turno unico" di lezioni e nella configurazione di orario adottata nello scorso anno scolastico. Il numero di posti offerti permetteva di trasportare tutti gli studenti nell'ipotesi di limitazione all'80% del riempimento degli autobus, mentre in caso di limitazione al 50% del riempimento avrebbe permesso di soddisfare la mobilità solamente del 70-80% degli studenti (come avvenuto da aprile a giugno 2021).

All'inizio del mese di settembre, avendo appurato che le indicazioni nel frattempo adottate dal governo prevedevano lo svolgimento interamente in presenza dell'attività didattica delle scuole di ogni ordine e grado e un coefficiente di riempimento pari all'80% per gli autobus in servizio di TPL, l'Agenzia ha verificato con le Aziende titolari dei Contratti di Servizio la programmazione dei servizi aggiuntivi effettivamente necessaria per garantire un servizio adeguato alle esigenze di mobilità degli studenti degli Istituti secondari di Secondo Grado, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali.

Tali servizi sono stati oggetto di monitoraggio quotidiano, rendicontando all'Agenzia ogni corsa effettuata (relativa a servizi autorizzati o a servizi oggetto di variazione) comprensiva di targa del

veicolo, km percorsi e numero di saliti, al fine di verificarne l'andamento e di recepire le modifiche effettuate con carattere di urgenza, anche a causa dell'adozione dell'orario provvisorio da parte degli Istituti Scolastici.

Il quadro aggiornato dei potenziamenti in vigore per l'anno scolastico 2021 autorizzati dall'Agenzia, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali, è stato riportato nel documento "Piano Operativo SETTEMBRE 2021 - Anno Scolastico 2021-2022 - Stato di attuazione", trasmesso alle Prefetture piemontesi con nota prot. n.10515 del 03/11/2021. Tale quadro ricomprendeva eventuali variazioni adottate, a fronte dei dati di monitoraggio rilevati e dopo verifiche congiunte, in particolare per quanto riguarda riduzioni o soppressioni dei servizi di potenziamento autorizzati, effettuate solo una volta trascorso un tempo sufficiente a verificare l'assestamento della domanda di mobilità scolastica e non.

Nel novembre 2021 è stata inoltre attivata una campagna straordinaria di rilevazione delle frequentazioni dei servizi di TPL piemontesi, includendo tra questi anche le corse di potenziamento attive al momento dei rilievi. Sono infatti stati rilevati i saliti e discesi da ogni veicolo nelle fermate principali del percorso, così da permettere di costruire una banca dati specifica utile per la programmazione del servizio e in previsione della fine dell'emergenza.

Il complesso dei servizi di potenziamento attivati nell'anno scolastico 2021/22 ha permesso di rispondere alle esigenze specifiche di trasporto emerse dagli Istituti, anche relativamente ad orari normalmente non serviti dal servizio di TPL perché caratterizzati da un'utenza marginale.

Laddove infatti si sono dovute istituire corse aggiuntive (al fine di trasportare l'utenza nei limiti di carico definiti e garantendo il massimo distanziamento possibile a bordo), le stesse sono state distribuite negli orari più utili per soddisfare la domanda di mobilità degli studenti.

Con il termine dello stato di emergenza al 31 marzo 2022, sono venute meno le limitazioni di carico sui veicoli utilizzati in servizio di TPL (pari all'80% della capacità indicata sulla carta di circolazione di ciascun veicolo) e il conseguente stanziamento di risorse statali per il finanziamento dei servizi aggiuntivi previsti dai Piani Operativi redatti in esito ai tavoli di coordinamento.

Tale situazione ha comportato in linea teorica la necessità di ritornare ad uno schema di trasporto più rigido, basato sui programmi di esercizio autorizzati, con il rischio di creare criticità notevoli laddove gli orari delle lezioni (modificati moltiplicando gli ingressi e le uscite, al fine di ridurre gli assembramenti) non fossero congruenti con la rete di base.

Sul tema ha fatto chiarezza la nota del Ministero dell'Interno prot.n.21817 del 31/03/2022, che ha consentito il mantenimento fino al termine dell'anno scolastico (e la conseguente contribuzione con risorse aggiuntive) dei servizi aggiuntivi programmati dai Tavoli Prefettizi a partire dal 1 aprile 2022, sulla base dei seguenti parametri:

- Adozione di orari scolastici cadenzati per turni
- Nuova articolazione degli orari di ingresso e uscita
- Decentramento delle attività didattiche in altre sedi
- Situazioni legate a particolari e specifiche condizioni territoriali
- Necessità di progressivo riallineamento della programmazione dei servizi aggiuntivi alle abitudini formatesi nelle circostanze create dal contesto pandemico

Questo anche in considerazione del fatto che il venir meno delle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi non corrisponde ad un'effettiva capienza del 100%, considerato il permanere di alcune disposizioni di sicurezza confermate dalle linee guida disponibili, quali la delimitazione di uno spazio inaccessibile ai viaggiatori in prossimità della cabina di guida e la chiusura della porta anteriore, nonché della necessità di disporre di mezzi per far fronte ad eventuali situazioni di incremento del contesto virale.

L'Agenzia ha pertanto predisposto una ricognizione dei servizi aggiuntivi da mantenere attivi sino al termine dell'anno scolastico, al fine di evitare criticità, verificando le motivazioni che ne richiedono il

mantenimento, secondo le indicazioni della Conferenza Stato-Regioni, e trasmettendo le risultanze alle Prefetture al fine di formalizzare la programmazione di tali servizi da parte dei Tavoli Prefettizi.

In particolare, la maggior parte delle corse aggiuntive è stata programmata per assorbire potenziali sovraccarichi, alla luce dei carichi rilevati nei mesi precedenti sulle corse di potenziamento (non assorbibili con l'aumento dall'80% al 100% di capacità): tali servizi sono stati costantemente monitorati al fine di accertarne l'effettiva necessità, e rimodulati se possibile al fine di sospendere le corse qualora il numero di utenti fosse inferiore alla capacità di un solo autobus.

3.3.1. Compensazione dei servizi aggiuntivi

La compensazione di tali servizi aggiuntivi è stata calcolata secondo i criteri definiti dalla Regione Piemonte con DGR n. 18-2698 del dicembre 2020, che prevede i criteri per la definizione dei corrispettivi massimi da riconoscere alle aziende di trasporto pubblico per i servizi aggiuntivi effettivamente erogati.

È previsto che si tenga conto dei seguenti parametri:

- corrispettivo chilometrico già corrisposto ai sensi del contratto di servizio in essere per i servizi ordinari;
- ricavi chilometrici medi certificati dalle aziende nella piattaforma dell'Osservatorio nazionale del Trasporto Pubblico Locale (TPL) per il 2018, ultimo anno disponibile. Tale riconoscimento è dovuto in quanto, per la natura stessa di questi servizi aggiuntivi, non si prevede di aumentare l'offerta in posti*km, e quindi i ricavi, ma gli stessi, a causa delle limitazioni imposte, vengono solo suddivisi su più mezzi;
- riconoscimento delle percorrenze effettive e dei costi derivanti dalla messa in esercizio di un numero di mezzi supplementare.

In particolare, il corrispettivo massimo giornaliero riconoscibile da AMP all'azienda di TPL per la messa in esercizio di un mezzo ulteriore rispetto a quelli programmati prima del Covid (Cmax) è calcolato come:

$$C_{max} = (C€/km + R€/km) * P_{km}$$

in cui:

- C€/km rappresenta il corrispettivo in €/km ricavabile da ciascun contratto per modalità utilizzata per svolgere il servizio aggiuntivo;
- R€/km rappresenta il ricavo medio annuo/km per contratto (rilevabile dall'Osservatorio nazionale TPL relativo all'anno 2018) in quanto tali servizi non prevedono maggiori ricavi ma semplicemente una suddivisione degli stessi su più mezzi;
- Pkm percorrenza giornaliera del servizio aggiuntivo in vetture/km.

Per i servizi aggiuntivi che prevedono una produzione chilometrica giornaliera (comprese le corse di ritorno e di riposizionamento) insufficiente a coprire i costi per la vestizione del turno, AMP è autorizzata a riconoscere una produzione giornaliera pari a 100 km per i servizi urbani e 140 km per quelli extraurbani, sino ad un massimo di Euro 320 autobus/giorno (IVA esclusa).

La differenza dei chilometri "garantiti" è volta a riconoscere le diverse velocità commerciale e organizzazione del servizio urbano e di quello extraurbano.

L'applicazione di tale clausola di "garanzia" doveva essere espressamente richiesta dall'azienda che doveva altresì certificare le modalità operative con cui è stato svolto il servizio (personale in straordinario o ricorso a noleggio esterno o altro) e la quota di costo fisso non coperto dal calcolo analitico applicando la formula sopra riportata.

3.3.2. Anno Scolastico 2021-2022

3.3.2.1. Scenari previsti nel mese di luglio 2021 e definizione della proposta di Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022

In vista dell'avvio dell'anno scolastico 2021/2022, nelle more di ulteriori indirizzi di carattere operativo da parte del governo e delle valutazioni del Comitato tecnico scientifico sulla percentuale di riempimento da adottare a bordo dei mezzi di TPL, nel mese di luglio 2021 il tavolo prefettizio di coordinamento regionale ha dato mandato all'Agenzia di predisporre un piano per la ripresa delle lezioni, sulla base degli scenari esistenti, in continuità con quanto già effettuato nel mese di gennaio 2021 per l'anno scolastico precedente.

L'Agenzia ha pertanto redatto il documento "Servizi di trasporto pubblico locale per le scuole - Proposta Piano Operativo SETTEMBRE 2021 Anno Scolastico 2021-2022", che contiene il dimensionamento massimo dell'offerta di TPL attuabile in termini di corse aggiuntive; il numero di posti offerti (indicativo di quanti studenti possono essere trasportati) corrispondenti a tale offerta variava invece secondo due scenari differenti:

1. limitazione all'80% del riempimento degli autobus (come previsto in tale momento per la zona bianca): dai dati dell'anno precedente, in assenza di modifiche agli orari degli Istituti e di variazioni significative nel numero di studenti per direttrice, il numero di posti offerti è **sufficiente a trasportare il 100% degli studenti in presenza**;
2. limitazione al 50% del riempimento degli autobus (come previsto in tale momento per la zona gialla, arancione e rossa): le valutazioni effettuate a partire dal servizio offerto nel mese di aprile/maggio 2021 hanno consentito di stimare che il potenziamento identificato **permette di trasportare il 70-80% degli studenti in presenza**. La quota di studenti in presenza poteva prevedere variazioni in rialzo (anche fino al 100%) a seconda dei contesti territoriali, come era già avvenuto nei mesi di maggio e giugno, alla luce dell'effettivo utilizzo del TPL da parte degli studenti in base ai risultati del monitoraggio quotidiano dell'offerta di trasporto attuato dalle aziende.

La proposta di servizio prevedeva l'effettuazione di un "turno unico" di lezioni, nella configurazione di orario adottata nel precedente anno scolastico (al netto degli scaglionamenti in ingresso e uscita e delle eccezioni già messe in atto dai singoli Istituti). Non è stata considerata l'ipotesi di istituzione di un doppio turno di lezioni per raggiungere il 100% di studenti in presenza (anche a fronte di limitazione della capacità del 50% sui mezzi dovuta ad un'eventuale passaggio in zona gialla) in virtù delle difficoltà organizzative emerse durante i lavori dei tavoli prefettizi da parte del sistema scolastico, e alla luce delle difficoltà manifestate dalle aziende nel riorganizzare l'esercizio in modo strutturale per passare da turno unico a doppio turno in corso d'opera, con il poco preavviso concesso dalla necessità di interventi rapidi per la gestione della pandemia.

La proposta dell'Agenzia contenuta in tale piano è stata presentata al Tavolo di Coordinamento Regionale in data 28/07/2021, ricevendo unanime condivisione nelle sue linee che prevedevano, in analogia al precedente anno scolastico, il potenziamento dei servizi di trasporto locale attraverso il ricorso a servizi aggiuntivi; successivamente è stata trasmessa alle Aziende di TPL e analizzata in dettaglio dai tavoli di coordinamento provinciali, coinvolgendo gli Istituti scolastici per verificare esigenze puntuali a partire dall'assetto di rete già condiviso.

Il piano così definito è stato validato dal Tavolo di Coordinamento regionale del 31/08/2021, divenendo la base dei documenti operativi emanati dalle Prefetture ai sensi dell'art. 58, comma 4 sexies, del DL 73/2021 convertito con modificazioni dalla Legge 106/2021.

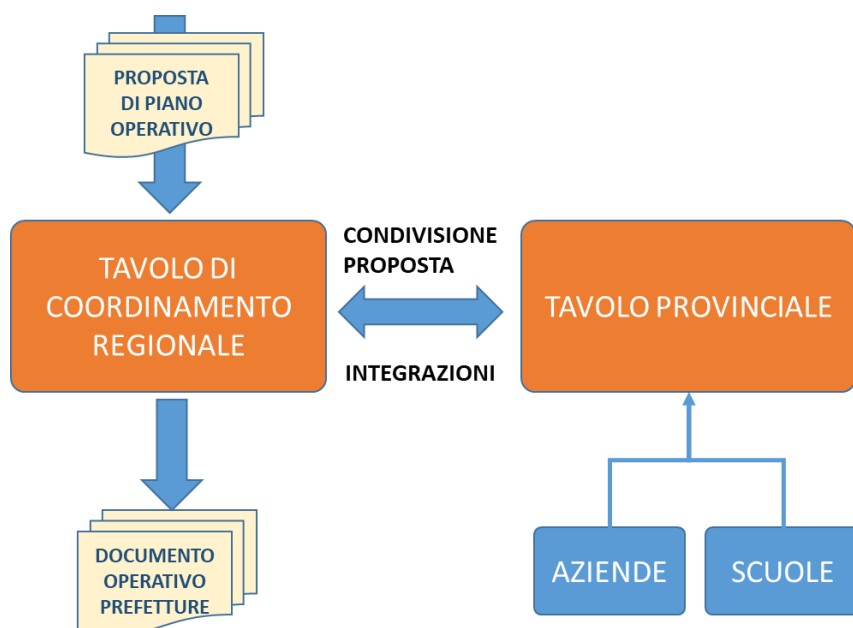


Figura 18 - Processo di condivisione del Piano

3.3.2.2. Aggiornamento del contesto normativo per l'anno scolastico 2021/22 e definizione del servizio effettivo

Le misure di contenimento sui servizi di TPL nella versione in vigore al settembre 2021 sono state introdotte dalle Linee Guida approvate in conferenza unificata il 30/08/20 e allegate al DPCM del 07/09/2020 (Allegato 15).

Nel testo del 2020 si indica che *"L'Aumento delle corse dei mezzi di trasporto, soprattutto durante le ore di punta, è fortemente auspicabile anche mediante gli strumenti previsti dalle recenti norme sopra richiamate. Tali servizi aggiuntivi, ove dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione per assicurare il servizio con l'avvio dell'anno scolastico, sulla base di un piano che tenga conto del numero di utenti e degli orari di ingresso e di uscita dagli istituti scolastici, sono considerati come essenziali anche ai fini del finanziamento ..."*

Più avanti, a proposito del TPL, si introduce la limitazione esplicita del carico massimo consentito dell'80% (*"E' consentito, nel caso in cui le altre misure non siano sufficienti ad assicurare il regolare servizio di trasporto pubblico, anche extraurbano, ed in considerazione delle evidenze scientifiche sull'assunto dei tempi di permanenza medi dei passeggeri indicati dai dati disponibili, un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all' 80% dei posti consentiti dalla carta di circolazione dei mezzi stessi, prevedendo una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti"*).

Il finanziamento di tali servizi aggiuntivi è stato introdotto successivamente, in sede di conversione del DL 14 agosto 2020, n. 104 con la Legge 13 ottobre 2020, n. 126, che ha previsto la possibilità di usare il Fondo (istituito con DL 34/2020) anche per *"il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità"*. (art.44 comma 1 del DL 14 agosto 2020, n. 104 - come modificato in sede di conversione dalla Legge 13 ottobre 2020, n. 126)

In tale occasione, pertanto, il finanziamento dei servizi aggiuntivi era vincolato alla verifica del superamento delle percentuali di riempimento da parte delle corse interessate nel periodo pre-COVID. Tale riferimento esplicito al superamento delle percentuali di riempimento è stato inserito nei rifinanziamenti successivi del fondo, ma è stato invece rimosso nell'ultimo riferimento normativo (articolo 51 del decreto-legge n. 73 del 25/05/2021).

La formulazione in vigore a fine 2021 prevede infatti che *“in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID- 19, la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e' incrementata di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35”*.

Il finanziamento dei servizi non viene quindi più vincolato all'effettivo superamento dei carichi, ma anzi si fa riferimento agli esiti dei tavoli prefettizi.

Inoltre, le *“Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico”*, adottate con ordinanza emanata il 30/08/2021 dal Ministro della Salute di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile”, riportano che *“Tali servizi aggiuntivi, ove dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione e Provincia autonoma, ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del decreto legge n. 73/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 106/2021, sono considerati essenziali per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19.”*

Si è pertanto reso necessario aggiornare le previsioni di potenziamento contenute nel Piano Operativo presentato al Tavolo di Coordinamento Regionale in data 28/07/2021, al fine di identificare i servizi indispensabili da autorizzare alla luce dello scenario effettivo che nel frattempo si è delineato.

L'art. 1, D.L. 6 agosto 2021, n. 111, infatti, ha espressamente stabilito che, nell'anno scolastico 2021-2022, al fine di assicurare il valore della scuola come comunità e di tutelare la sfera sociale e psico-affettiva della popolazione scolastica, sull'intero territorio l'attività scolastica e didattica della scuola dell'infanzia, della scuola primaria e della scuola secondaria di primo e secondo grado sono svolti in presenza.

L'Ordinanza del Ministero della Salute del 30 agosto 2021 ha inoltre previsto, come già citato, che per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico si applichi un coefficiente di riempimento pari all'80% per la zona bianca e gialla.

Si è configurata pertanto la situazione prevista come primo scenario nel Piano Operativo redatto dall'Agenzia, con il rientro in presenza per il totale della popolazione scolastica e un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all'80% dei posti indicati sulla carta di circolazione.

L'Agenzia ha pertanto verificato con le Aziende titolari dei Contratti di Servizio, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali, il quadro effettivo dei servizi programmati per l'avvio delle lezioni dal 13 settembre, al fine di garantire un servizio adeguato alle esigenze di mobilità degli studenti degli Istituti secondari di Secondo Grado, alla luce dei dati rilevati nello scorso anno scolastico e della domanda storica sulle linee interessate.

Tali servizi sono stati autorizzati con determinazioni dell'Agenzia numeri dal 507 al 520 del 10/09 e 13/09/2021 (più la determinazione n.551 del 28/09), in cui si faceva obbligo alle aziende di svolgere con regolarità i servizi aggiuntivi programmati, attivando però con tempestività eventuali variazioni all'esercizio (relative all'incremento di corse o alla modifica di percorsi e orari) necessarie per

soddisfare in modo più adeguato le esigenze di mobilità degli studenti. Rispetto alla Proposta di Piano operativo redatta nel mese di luglio, si ha avuto una riduzione del numero di corse previste e dei chilometri complessivi di produzione¹¹. In tale occasione infatti si era dimensionato il servizio massimo che poteva essere attuato dalle aziende, al fine di soddisfare la domanda di mobilità degli studenti anche nello scenario meno favorevole (che prevedeva la limitazione al 50% dei posti a bordo degli autobus). I successivi approfondimenti con le Aziende hanno invece definito la configurazione di esercizio necessaria e sufficiente nello scenario effettivo, che ha permesso di limitare su alcune tratte le corse aggiuntive necessarie.

Il quadro aggiornato dei potenziamenti in vigore per l'anno scolastico 2021 autorizzati dall'Agenzia, a valle del confronto con gli Istituti scolastici dell'area di riferimento e del lavoro dei tavoli di coordinamento provinciali, è stato riportato nel documento "Piano Operativo SETTEMBRE 2021 - Anno Scolastico 2021-2022 - Stato di attuazione", trasmesso alle Prefetture piemontesi con nota prot. n.10515 del 03/11/2021. Tale quadro ricomprendeva eventuali variazioni adottate, a fronte dei dati di monitoraggio rilevati e dopo verifiche congiunte, in particolare per quanto riguarda riduzioni o soppressioni dei servizi di potenziamento autorizzati, effettuate solo una volta trascorso un tempo sufficiente a verificare l'assestamento della domanda di mobilità scolastica e non.

I servizi di potenziamento erogati sono infatti stati oggetto di monitoraggio quotidiano, rendicontando all'Agenzia ogni corsa effettuata (relativa a servizi autorizzati o a servizi oggetto di variazione) comprensiva di targa del veicolo, km percorsi e numero di saliti, al fine di verificarne l'andamento e di recepire le modifiche effettuate con carattere di urgenza, anche a causa dell'adozione dell'orario provvisorio da parte degli Istituti Scolastici.

In generale, nelle prime settimane di lezione c'è stato un generale adattamento del servizio alle esigenze reali rilevate in corso d'opera, evitando di attivare servizi non necessari a fronte dei carichi effettivamente rilevati e introducendo potenziamenti non considerati in precedenza. Questo processo, che risente anche delle variazioni di orario adottate da parte di numerosi istituti scolastici (sia come orari provvisori che come impostazione differente degli orari definitivi rispetto all'anno precedente), è andato progressivamente consolidandosi, per cui il servizio si è poi stabilizzato in un quadro abbastanza definitivo.

La gestione dei potenziamenti è stata però differente per le diverse aree territoriali, a causa di approcci differenti da parte delle diverse aziende:

- Nelle province di Biella, Vercelli e VCO il servizio adottato non ha inizialmente visto riduzioni rispetto al programmato, salvo introdurre modifiche e potenziamenti in corso d'opera (mantenuti poi pressoché invariati) per fronteggiare le esigenze emergenti da parte degli Istituti;
- nella Provincia di Cuneo, fin dalla prima settimana è stato necessario potenziare il servizio rispetto alle corse programmate, in quanto si è rilevato un numero di ragazzi maggiore rispetto alle attese;

¹¹ Il piano redatto a luglio prevedeva 5.353 corse bus aggiuntive la settimana e 174 corse aggiuntive a integrazione del servizio ferroviario, come riportato nella tabella qui in calce. La riduzione del servizio è pari al 7% delle corse e al 12% dei chilometri percorsi.

SERVIZI DI TPL	CORSE SETTIMANA	BUS/TRENI KM SETTIMANA
SERVIZI URBANI ED EXTRAURBANI	5.353	103.116
SERVIZI FERROVIARI	174	7.383
TOTALE piano operativo Luglio	5.527	110.499
TOTALE piano attuale	5.156	98.362
<i>differenza</i>	<i>-371</i>	<i>-12.137</i>
<i>%</i>	<i>-7%</i>	<i>-12%</i>

- in Provincia di Novara, le corse effettivamente attivate e necessarie sono state in numero molto minore rispetto a quelle autorizzate, a causa di un sovradimensionamento dell'offerta programmata, che non era stata aggiornata dalle aziende rispetto alle effettive esigenze previste dal 13/09;
- nelle Province di Alessandria, di Asti e nella Città Metropolitana di Torino invece le aziende hanno adattato in modo più flessibile l'offerta alla domanda rilevata giorno per giorno, modulando le corse di potenziamento nelle diverse giornate secondo i carichi rilevati: inizialmente il servizio è stato ridotto rispetto al programmato, per poi venire incrementato nella seconda settimana e mantenersi costante a livello complessivo, pur modificando il servizio sulle diverse linee.

3.3.2.3. Rimodulazione del servizio dal 1 aprile 2022 a seguito del termine dello stato di emergenza

La data del 31 marzo 2022 è coincisa con il termine dello stato di emergenza: in tale occasione pertanto sono venute meno le indicazioni normative emergenziali, tra cui le limitazioni di carico sui veicoli utilizzati in servizio di TPL (pari all'80% della capacità indicata sulla carta di circolazione di ciascun veicolo) e la necessità di istituire corse aggiuntive al fine di sopperire alla domanda di mobilità, in particolare di tipo scolastico.

Per quanto riguarda i servizi istituiti per il trasporto degli studenti, secondo le indicazioni dei tavoli prefettizi, si sarebbe dovuti tornare senza eccezioni ad uno schema di trasporto più rigido, basato sui programmi di esercizio autorizzati, con il rischio di creare criticità notevoli laddove gli orari delle lezioni (modificati moltiplicando gli ingressi e le uscite, al fine di ridurre gli assembramenti) non fossero congruenti con la rete di base e in tutte le situazioni variegate in cui l'assestamento dell'offerta comprensiva dei potenziamenti aveva creato modalità differenti rispetto a quelle originali di soddisfare la domanda studentesca.

Sul tema ha fatto chiarezza la nota del Ministero dell'Interno prot.n.21817 del 31/03/2022, che ha consentito il mantenimento fino al termine dell'anno scolastico (e la conseguente contribuzione con risorse aggiuntive) dei servizi aggiuntivi programmati dai Tavoli Prefettizi a partire dal 1 aprile 2022, sulla base dei seguenti parametri:

- Adozione di orari scolastici cadenzati per turni
- Nuova articolazione degli orari di ingresso e uscita
- Decentramento delle attività didattiche in altre sedi
- Situazioni legate a particolari e specifiche condizioni territoriali
- Necessità di progressivo riallineamento della programmazione dei servizi aggiuntivi alle abitudini formatesi nelle circostanze create dal contesto pandemico

Questo anche in considerazione del fatto che il venir meno delle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi non corrisponde ad un'effettiva capienza del 100%, considerato il permanere di alcune disposizioni di sicurezza confermate dalle linee guida disponibili, quali la delimitazione di uno spazio inaccessibile ai viaggiatori in prossimità della cabina di guida e la chiusura della porta anteriore, nonché della necessità di disporre di mezzi per far fronte ad eventuali situazioni di incremento del contesto virale.

L'Agenzia ha pertanto predisposto una ricognizione dei servizi aggiuntivi da mantenere attivi sino al termine dell'anno scolastico, al fine di evitare criticità, verificando le motivazioni che ne richiedono il mantenimento, secondo le indicazioni della Conferenza Stato-Regioni, e trasmettendo le risultanze alle Prefetture al fine di formalizzare la programmazione di tali servizi da parte dei Tavoli Prefettizi.

In particolare, la maggior parte delle corse aggiuntive è stata programmata per assorbire potenziali sovraccarichi, alla luce dei carichi rilevati nei mesi precedenti sulle corse di potenziamento (non assorbibili con l'aumento dall'80% al 100% di capacità): tali servizi sono stati costantemente monitorati al fine di accertarne l'effettiva necessità, e rimodulati se possibile al fine di sospendere le corse qualora il numero di utenti fosse inferiore alla capacità di un solo autobus.

La produzione corrispondente ai servizi mantenuti dopo il 1 aprile, suddivisi nelle diverse province, è riportata nella seguente tabella. Il servizio corrisponde a circa l'8% della produzione precedentemente attivata¹², e ammonta a un totale di circa 500.000 € per il periodo aprile/giugno (pari a 8,5 settimane di lezione).

Tabella 12 - Produzione servizi aggiuntivi dal 1 aprile 2022

provincia	corse /sett	km /sett	Euro SETTIMANA (IVA esclusa)	Euro SETTIMANA (IVA inclusa)
AL	55	1237	8.800,00 €	9.680,00 €
AT	28	631,3	4.000,00 €	4.400,00 €
CMT	124	2753,3	16.046,30 €	17.650,93 €
CN	114	2524	18.240,00 €	20.064,00 €
NO	28	649,9	3.680,00 €	4.048,00 €
VCO	20	419,4	2.400,00 €	2.640,00 €
Totale Piemonte	369	8214,9	53.166,30 €	58.482,93 €

3.3.2.4. Coordinamento tra sistema dei trasporti e sistema scolastico

Fin dall'inizio del 2021, l'Agenzia e gli uffici scolastici provinciali e Regionale hanno instaurato una collaborazione volta a coordinare il sistema di trasporto con il sistema scolastico (con riferimento specifico agli Istituti secondari di Secondo grado), all'interno dei tavoli prefettizi ma anche con collaborazioni esterne frequenti secondo necessità.

Con la ripresa delle lezioni da aprile 2021, in particolare, l'Ufficio Scolastico ha trasmesso giornalmente all'Agenzia i dati relativi ai numeri di studenti programmati e a quelli effettivamente presenti in tutti gli Istituti superiori del Piemonte, al fine di poter verificare l'andamento del numero di studenti in classe e correlarlo con l'utilizzo del TPL e delle corse di potenziamento. Tale attività non è più necessaria nel corrente anno scolastico, in quanto l'attività scolastica è prevista interamente in presenza.

Il raccordo con gli uffici scolastici a livello provinciale ha permesso anche di intervenire in modo più efficace nel coordinamento a livello locale tra Istituti scolastici e sistema di trasporti, specialmente nella gestione di esigenze di variazione agli orari rispetto a quanto attuato nell'anno scolastico precedente. Eventuali interventi di modifica degli orari delle lezioni non verificati in sede di tavolo di coordinamento provinciale o attraverso un confronto preventivo con l'Agenzia potrebbero infatti portare a disservizi e non garantire il trasporto degli studenti interessati. Tale attività è svolta anche con il supporto della Piattaforma Orari-Scuole descritta al paragrafo precedente.

Su richiesta di AMP, in continuità con la collaborazione già instaurata nell'anno scolastico precedente, all'inizio del mese di settembre l'Ufficio Scolastico Regionale ha fornito i dati relativi al numero di studenti iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi per l'anno scolastico 2021/22, al fine di confrontarli con quelli degli anni precedenti e identificare le variazioni più significative, che potrebbero richiedere interventi alla rete di TPL per garantire un'offerta adeguata. Tale attività, unita all'analisi dei dati di mobilità degli studenti eventualmente raccolti dai singoli istituti, permette di coordinare al meglio il sistema di trasporti con quello scolastico.

In valore assoluto, gli iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi (istituti statali, compresi corsi serali e sezioni carcerarie) sono 180.954 (dati dell'Organico di Fatto 2021/22 al 2/9/21).

¹² La produzione attivata per l'anno scolastico 2021/22 era pari a 5156 corse per 98362 km ogni settimana (cfr nota 3).

Ad essi si aggiungono gli iscritti agli istituti parificati, i cui dati per l'anno corrente non sono ancora disponibili (nell'anno scolastico 2020/21 erano 5479 sull'intera Regione Piemonte).

A livello generale, l'analisi dell'andamento degli iscritti agli Istituti superiori nel triennio 2019-2021 evidenzia una tendenza in crescita, che in alcune province supera il 5%, come evidenziato nei seguenti grafici (estratti dal documento "Il sistema scolastico in Piemonte. Anno Scolastico 2021-2022 - Dati di sintesi: Anticipazione" redatto in data 10/09/2021 dall'Ufficio scolastico regionale).

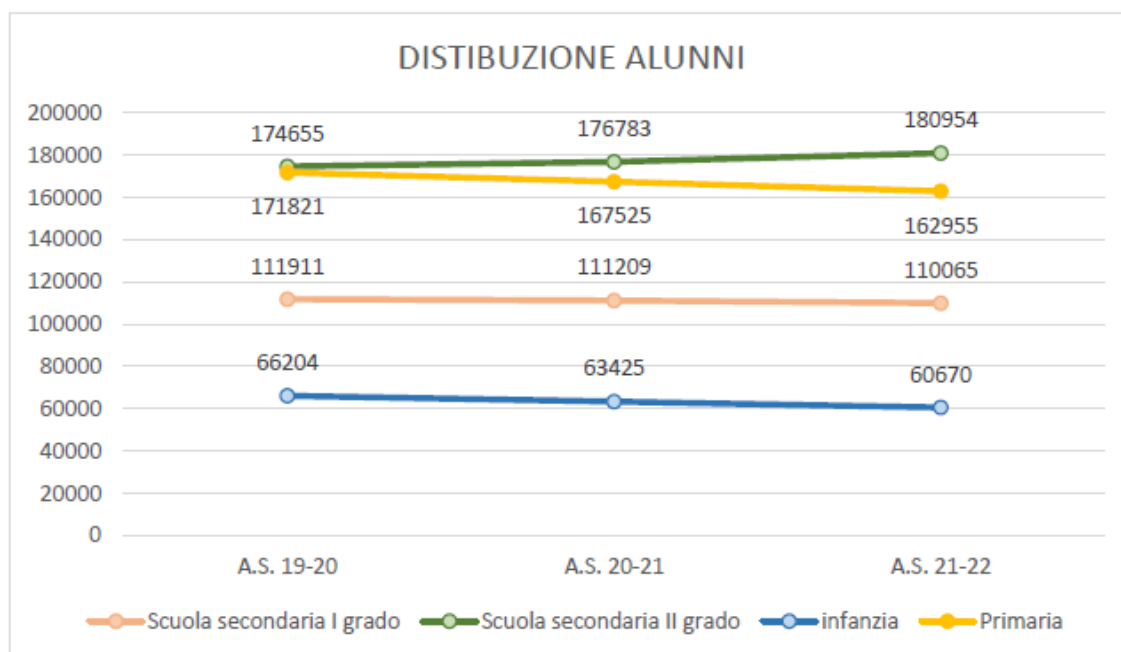


Figura 19 - Andamento degli Iscritti negli Istituti scolastici piemontesi nell'ultimo triennio

Tabella 13 Dettaglio iscritti negli Istituti scolastici di secondo grado nell'ultimo triennio

Tabella n. 18 DISTRIBUZIONE TOTALE ALUNNI, CLASSI, ALUNNI/CLASSI STATALI PER ORDINE DI SCUOLA E AMBITO TERRITORIALE									
Ambito Territoriale	scuola secondaria II grado								
	alunni			classi			alunni / classi		
	a.s. 2021-2022 ²	a.s. 2020-2021 ³	a.s. 2019-2020 ³	a.s. 2021-2022 ²	a.s. 2020-2021 ³	a.s. 2019-2020 ³	a.s. 2021-2022 ²	a.s. 2020-2021 ³	a.s. 2019-2020 ³
Alessandria	15.731	15.480	15.138	717	705	681	21,94	21,96	22,23
Asti	7.678	7.436	7.198	354	338	334	21,69	22,00	21,55
Biella	6.707	6.770	6.788	334	331	328	20,08	20,45	20,70
Cuneo	26.389	25.727	24.792	1.238	1.196	1.187	21,32	21,51	20,89
Novara	15.068	14.308	13.941	710	682	663	21,22	20,98	21,03
Torino	95.013	92.497	92.293	4.315	4.179	4.090	22,02	22,13	22,57
Verbanò Cusio Ossola	7.218	7.258	7.217	372	361	361	19,40	20,11	19,99
Vercelli	7.150	7.307	7.288	378	369	359	18,92	19,80	20,30
Piemonte	180.954	176.783	174.655	8.418	8.161	8.003	21,50	21,66	21,82

² Fonte: MI – SIDI – organico di fatto, aggiornamento al 2 settembre 2021

³ Fonte: MI – SIDI – organico di fatto definitivo

I dati di dettaglio relativi al numero di iscritti nei singoli istituti per l'anno in corso, raggruppati per Provincia e per comune (riferito alla sede principale), sono invece riportati nella tabella seguente, in cui sono messi a confronto con i dati analoghi riferiti all'anno scolastico 2019/20 evidenziando le differenze in valore assoluto e in percentuale.

Prov	Comune ist. rif.	n. istituti	Alunni 2021-22	Alunni 2019-20	Differenza	%
AL	ACQUI TERME	2	1.853	1.713	140	8%
AL	ALESSANDRIA	4	4.325	4.066	259	6%
AL	CASALE MONFERRATO	3	3.684	3.484	200	6%
AL	NOVI LIGURE	2	2.481	2.464	17	1%
AL	OVADA	1	724	674	50	7%
AL	TORTONA	2	1.585	1.563	22	1%
AL	VALENZA	1	1.079	1.174	-95	-8%
AL Totale		15	15.731	15.138	593	4%
AT	ASTI	7	6.816	6.434	382	6%
AT	NIZZA MONFERRATO	1	862	764	98	13%
AT Totale		8	7.678	7.198	480	7%
BI	BIELLA	5	6.010	6.030	-20	0%
BI	COSSATO	1	697	758	-61	-8%
BI Totale		6	6.707	6.788	-81	-1%
CN	ALBA	6	5.368	5.092	276	5%
CN	BRA	3	2.610	2.347	263	11%
CN	CEVA	1	432	414	18	4%
CN	CUNEO	7	7.609	6.928	681	10%
CN	FOSSANO	2	2.657	2.501	156	6%
CN	MONDOVI'	3	3.165	3.163	2	0%
CN	SALUZZO	3	3.097	2.843	254	9%
CN	SAVIGLIANO	2	1.451	1.504	-53	-4%
CN Totale		27	26.389	24.792	1.597	6%
NO	ARONA	1	1.285	1.205	80	7%
NO	BORGOMANERO	2	2.604	2.444	160	7%
NO	NOVARA	11	10.352	9.476	876	9%
NO	ROMENTINO	1	827	816	11	1%
NO Totale		15	15.068	13.941	1.127	8%
Prov	Comune ist. rif.	n. istituti	Alunni 2021-22	Alunni 2019-20	Differenza	%
TO	AVIGLIANA	1	920	846	74	9%
TO	CALUSO	2	1.812	1.779	33	2%
TO	CARIGNANO	1	1.576	1.565	11	1%
TO	CARMAGNOLA	1	1.499	1.441	58	4%
TO	CHIERI	2	2.593	2.486	107	4%
TO	CHIVASSO	2	2.336	2.141	195	9%
TO	CIRIE'	2	2.043	1.856	187	10%
TO	COLLEGNO	1	1.143	1.272	-129	-10%
TO	CUORGNE'	1	1.046	1.117	-71	-6%
TO	GIAVENO	1	1.218	1.185	33	3%
TO	GRUGLIASCO	2	3.774	3.374	400	12%
TO	IVREA	4	4.576	4.525	51	1%
TO	LANZO TORINESE	1	911	851	60	7%
TO	MONCALIERI	2	3.701	3.609	92	3%

TO	NICHELINO	2	2.031	1.898	133	7%
TO	ORBASSANO	1	1.289	1.255	34	3%
TO	OULX	1	837	697	140	20%
TO	PIANEZZA	1	898	945	-47	-5%
TO	PINEROLO	5	6.057	6.118	-61	-1%
TO	RIVAROLO CANAVESE	1	1.319	1.137	182	16%
TO	RIVOLI	3	3.569	3.507	62	2%
TO	SETTIMO TORINESE	2	1.644	1.646	-2	0%
TO	SUSA	2	1.516	1.486	30	2%
TO	TORINO	41	45.732	44.756	976	2%
TO	VENARIA REALE	1	973	801	172	21%
TO Totale		83	95.013	92.293	2.720	3%
VB	CRODO	1	159	159	0	0%
VB	DOMODOSSOLA	2	1.809	1.797	12	1%
VB	OMEGNA	2	1.132	1.167	-35	-3%
VB	STRESA	1	591	685	-94	-14%
VB	VERBANIA	3	3.527	3.409	118	3%
VB Totale		9	7.218	7.217	1	0%
VC	BORGOSIESA	2	1.281	1.241	40	3%
VC	VARALLO	2	1.012	1.169	-157	-13%
VC	VERCELLI	5	4.857	4.878	-21	0%
VC Totale		9	7.150	7.288	-138	-2%
Totale complessivo		172	180.954	174.655	6.299	4%

Come si può notare, le variazioni non sono uniformi sull'intero territorio regionale e tra Istituti diversi, ma risentono dell'attrattività dei diversi poli scolastici e delle scelte individuali degli iscritti.

Laddove tale tendenza fosse confermata anche negli anni successivi, potrebbe comportare delle variazioni anche significative sull'assetto dei servizi di TPL destinati agli studenti, rendendo necessario l'incremento delle corse e il reperimento delle relative risorse.

3.3.2.5. Criticità segnalate e gestite

Nel primo mese dall'avvio delle scuole sono giunte all'Agenzia numerose segnalazioni di criticità da più fonti: le aziende di TPL, gli Istituti Scolastici (anche attraverso il coordinamento dell'ufficio scolastico regionale), le Amministrazioni locali e singoli utenti. Rispetto all'anno precedente, in cui esisteva un flusso di comunicazione quotidiano dagli Istituti all'Agenzia, tramite il monitoraggio del numero di studenti in presenza (che permetteva anche la possibilità di segnalare eventuali elementi di criticità riscontrati dalle scuole), le segnalazioni sono state meno sistematiche e hanno coinvolto solo realtà specifiche, in particolare dell'area torinese e della Città Metropolitana.

AMP ha verificato le segnalazioni ricevute nel primo mese (periodo 13/09-12/10/2021), intervenendo in collaborazione con le aziende di TPL dove necessario.

Una sintesi delle segnalazioni pervenute è riportata nella tabella seguente.

Tabella 14 - Segnalazioni delle criticità da parte degli Istituti scolastici

provincia	risolta	in attesa di riscontro dalle Aziende	in progress	ancora da gestire	Totale
AT	3			1	4
BI	1				1

CN	8		2	1	11
NO	1				1
TO extraurbani	10	9	2	3	24
TO urbani	3	1	2	2	8
VC	1				1
Totale	27	10	6	7	50

La maggior parte delle segnalazioni riguarda problematiche relative al coordinamento tra orari dei trasporti e orari del TPL. Queste criticità in realtà si presentano ogni anno all'inizio delle lezioni, e sono notevolmente aggravate dal periodo transitorio in cui gli istituti scolastici adottano orari provvisori.

Al fine di limitare le criticità potenziali, su richiesta dell'Agenzia, i tavoli prefettizi avevano dato indicazione agli istituti scolastici di mantenere invariati gli orari delle lezioni rispetto all'anno precedente e di poter adottare fin da subito orari definitivi, anche grazie all'attività di assegnazione dei docenti agli istituti svolta dall'ufficio scolastico con molto anticipo rispetto agli anni precedenti.

Tali indicazioni in realtà sono state recepite solo parzialmente, in quanto diverse scuole hanno comunque variato strutturalmente gli orari scolastici (in almeno 6 casi senza alcun coordinamento preventivo con l'Agenzia o le aziende di TPL) e numerosi istituti hanno continuato a svolgere lezioni con orari provvisori anche oltre l'inizio del mese di ottobre.

In tutti questi casi, l'Agenzia in collaborazione con le aziende di TPL ha svolto gli approfondimenti necessari a chiarire eventuali interventi da adottare, ove possibile, per rispondere alle esigenze emerse. In generale si è intervenuti puntualmente sui programmi di esercizio, dove necessario e nei limiti delle risorse disponibili, modificando gli orari e i percorsi delle corse o inserendo servizi aggiuntivi.

Un secondo aspetto oggetto di segnalazione riguarda gli assembramenti sia all'interno dei mezzi che nelle fermate e stazioni o all'esterno della scuola. In questo caso, AMP e le aziende hanno effettuato le opportune verifiche a seguito di ogni segnalazione. In linea generale, non sono state rilevate violazioni dei carichi massimi ammessi sui mezzi. Come riscontrato nel corso di tutte le fasi di emergenza, è emersa la sostanziale differenza tra l'assembramento percepito (cioè la sensazione di insicurezza dell'utente del trasporto pubblico dovuta alla presenza di altri viaggiatori nello stesso mezzo) e l'assembramento reale (cioè il superamento dei limiti imposti dalla normativa).

A fronte dei (limitati) casi di affollamento reale, e in molti casi anche per quelli percepiti, si è cercato di intervenire con differenti approcci a seconda del sistema di trasporto:

- per i servizi ferroviari con il monitoraggio continuo giornaliero da parte dei capitreno e garantendo sui treni più a rischio le massime composizioni disponibili e quindi una offerta elevata di posti
- per i servizi extraurbani, il monitoraggio continuo da parte degli autisti del numero di studenti a bordo è facilitato (nella gran parte delle Aziende) dall'ingresso controllato dalla porta anteriore; questo permette di evitare in partenza la salita di un numero di utenti superiore ai limiti previsti, e di intervenire sulle situazioni di criticità, sia in tempo reale (dove possibile), sia programmando variazioni all'offerta dalle corse successive.
- per i servizi urbani di Torino, come in tutte le grandi città, la rete è composta da linee a servizio della mobilità generale e non dedicate specificamente agli Istituti scolastici; pertanto, il servizio è organizzato impostando la frequenza dei passaggi nelle diverse fasce orarie, rendendo difficoltoso programmare in modo puntuale, anche dove vengono effettuati i potenziamenti, i passaggi coordinandoli con gli orari delle scuole. Inoltre, la possibilità di salire a bordo da più porte e il numero elevato di mezzi circolanti fa sì che attualmente la verifica dell'effettivo affollamento venga fatta non sul singolo veicolo ma in modo cumulato per linea: il rispetto delle limitazioni di carico nei fatti è oggi delegato all'utenza, che in caso di

affollamento a bordo all'arrivo in fermata deve attendere la corsa successiva, qualora il veicolo non offra posti sufficienti.

Soppressioni servizi per assenza di personale di guida

A partire dal 15/10/2021, con l'istituzione di obbligo di green pass per il personale di guida, si sono verificate criticità per la soppressione di alcune corse legata alla diminuzione degli autisti disponibili, con l'impossibilità da parte delle aziende di reperire sostituti con le competenze e le abilitazioni professionali necessarie per svolgere il servizio. Tale situazione è stata mitigata dalle aziende che hanno provveduto a tutelare la mobilità studentesca, evitando (a parte alcune situazioni puntuali) le soppressioni nelle fasce orarie di ingresso e uscita scuole.

Dal 10 gennaio 2022, in occasione della ripresa delle lezioni dopo la pausa natalizia, la situazione delle soppressioni si è notevolmente aggravata, a causa dell'effetto cumulato di richiesta di green pass e di assenze per malattia degli autisti, colpiti dal generale aumento dei contagi e posti in quarantena/isolamento:

- Sul **servizio urbano di Torino**, Gtt ha comunicato difficoltà a coprire 100 turni su 1400 per contagi e quarantene, proponendo pertanto una riprogrammazione del servizio urbano dal 17 gennaio con 75 turni in meno al giorno complessivamente sulle linee di adduzione (pari a una diminuzione del 15% del servizio), salvaguardando invece le linee più utilizzate
- **Sulla rete ferroviaria**, Trenitalia dal lunedì 17/01/2022 ha programmato sospensioni dei servizi per un totale di 77 treni nei giorni feriali (49 al sabato, 25 nei festivi). Sono risultati sospesi circa l'11% dei treni nei giorni feriali e l'8% dei treni nei giorni festivi, salvaguardando i treni che trasportano gli studenti. In linea di massima le sospensioni riguardano servizi e fasce orarie di minore affluenza. In linea generale quando non era disponibile una adeguata alternativa di viaggio nell'arco di 30 minuti è stata prevista la realizzazione di corse bus sostitutive.
- Per quanto riguarda i **servizi extraurbani**, la situazione è più variegata e non sempre ci è stata fornita quantificazione esatta dei provvedimenti, ma il problema è comune: il Consorzio COAS ha segnalato assenze che arrivano al 15-20% del personale di guida, Arriva ha soppresso circa 20-25 corse al giorno, Bus Company ha segnalato circa il 10% di autisti in malattia (30 su 300) mentre ATAP ha soppresso in modo stabile ogni giorno 12 corse di potenziamento, oltre ad eventuali riduzioni legate alle indisponibilità emerse all'ultimo momento.

Allo stesso tempo, l'aumento dei contagi e la contemporanea istituzione dell'obbligo di super green pass a bordo degli autobus hanno comportato una riduzione della domanda di mobilità pubblica:

- un primo confronto delle rilevazioni dei saliti di novembre 2021 e gennaio 2022 operato da Trenitalia ha segnalato una diminuzione del 27% dei passeggeri (anche influenzato dalla soppressione di alcuni treni, già operativa da Natale)
- GTT ha dichiarato una diminuzione notevole nel carico massimo sulla rete urbana e suburbana, che aveva registrato l'80% a dicembre e il 60% a gennaio;
- Da una prima stima, Bus Company ha rilevato circa il 10-12% di domanda in meno da novembre a gennaio (dato validazioni BIP gennaio 2022);

	nov-21	gen-22
lun	124.519	90.449
mar	126.755	92.334
mer	125.837	91.088
	377.111	273.871

3.3.3. Anno Scolastico 2022-2023

La ripresa delle lezioni a settembre 2022 ha visto il sistema di trasporti ritornare alla normalità, ripristinando il servizio nella modalità "pre-Covid". La domanda di mobilità scolastica sulla rete di TPL non ha subito riduzioni notevoli, in quanto costituisce un servizio minimo e indispensabile per la maggior parte degli studenti.

L'Agenzia ha continuato il lavoro di coordinamento con gli uffici scolastici provinciali e Regionale, ma anche con i singoli istituti secondari di Secondo grado, al fine di intervenire in modo efficace nel coordinamento a livello locale tra Istituti scolastici e sistema di trasporti, specialmente nella gestione di esigenze di variazione agli orari rispetto a quanto attuato nell'anno scolastico precedente. Tale attività è svolta anche con il supporto della Piattaforma Orari-Scuole descritta al paragrafo precedente.

Su richiesta di AMP, in continuità con la collaborazione già instaurata nell'anno scolastico precedente, l'Ufficio Scolastico Regionale ha fornito i dati relativi al numero di studenti iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi per l'anno scolastico 2022/23, al fine di confrontarli con quelli degli anni precedenti e identificare le variazioni più significative, verificando se necessitano di interventi alla rete di TPL per garantire un'offerta adeguata. Tale attività, unita all'analisi dei dati di mobilità degli studenti eventualmente raccolti dai singoli istituti, permette di coordinare al meglio il sistema di trasporti con quello scolastico.

In valore assoluto, gli iscritti alle scuole secondarie di secondo grado piemontesi (istituti statali, compresi corsi serali e sezioni carcerarie) per l'anno scolastico 2022/23 sono 180.603 (dati di previsione al 21/04/2022). Ad essi si aggiungono gli iscritti agli istituti parificati, pari a circa il 3% del totale (nell'anno scolastico 2020/21 erano 5479 sull'intera Regione Piemonte).

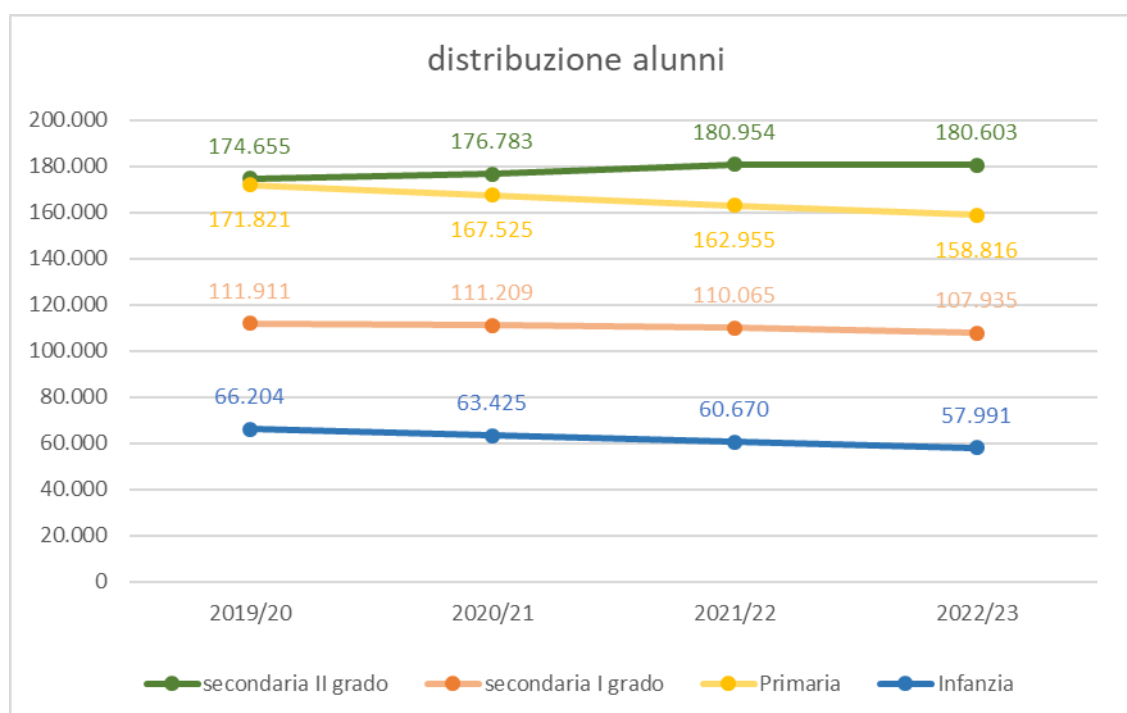


Figura 9 - Andamento degli Iscritti negli Istituti scolastici piemontesi negli ultimi 4 anni

A livello generale, l'analisi dell'andamento degli iscritti agli Istituti superiori nel quadriennio 2019-2022 evidenzia una tendenza stabile dopo anni di crescita. Per gli anni successivi ci si attende però che la domanda inizi a calare, in analogia con l'andamento registrato negli ordini di scuola inferiori, che risentono del calo demografico.

Tabella 15 Totale iscritti negli Istituti scolastici di secondo grado piemontesi divisi per Provincia

provincia	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
Alessandria	15138	15480	15731	15866
Asti	7198	7436	7678	7813
Biella	6788	6770	6707	6714
Cuneo	24792	25727	26389	26188
Novara	13941	14308	15068	15249
Torino	92293	92497	95013	94597
Verbano Cusio Ossola	7217	7258	7218	7005
Vercelli	7288	7307	7150	7171
Totale Regione Piemonte	174655	176783	180954	180603

I dati di dettaglio relativi al numero di iscritti nei singoli istituti per l'anno in corso, raggruppati per Provincia e per comune (riferito alla sede principale), sono invece riportati nella tabella seguente, in cui sono messi a confronto con i dati analoghi riferiti all'anno scolastico precedente (colonne verdi), e all'anno scolastico 2019/20 (colonne a destra), evidenziando le differenze in valore assoluto e in percentuale.

Tabella 16 - Dati di dettaglio su iscritti anno scolastico 2022--23

Prov	Comune ist. rif.	n. istituti	Alunni 2022-23	Alunni 2021-22	Differenza 2022-2021	%	Alunni 2019-20	Differenza 2021-2019	%
AL	ACQUI TERME	2	1905	1.853	52	2,8%	1.713	140	8%
AL	ALESSANDRIA	4	4305	4.325	-20	-0,5%	4.066	259	6%
AL	CASALE MONFERRATO	3	3678	3.684	-6	-0,2%	3.484	200	6%
AL	NOVI LIGURE	2	2561	2.481	80	3,2%	2.464	17	1%
AL	OVADA	1	747	724	23	3,2%	674	50	7%
AL	TORTONA	2	1627	1.585	42	2,6%	1.563	22	1%
AL	VALENZA	1	1043	1.079	-36	-3,3%	1.174	-95	-8%
AL Totale		15	15866	15.731	135	0,9%	15.138	593	4%
AT	ASTI	7	6963	6.816	147	2,2%	6.434	382	6%
AT	NIZZA MONFERRATO	1	850	862	-12	-1,4%	764	98	13%
AT Totale		8	7813	7.678	135	1,8%	7.198	480	7%
BI	BIELLA	5	6088	6.010	78	1,3%	6.030	-20	0%
BI	COSSATO	1	626	697	-71	-10,2%	758	-61	-8%
BI Totale		6	6714	6.707	7	0,1%	6.788	-81	-1%
CN	ALBA	6	5407	5.368	39	0,7%	5.092	276	5%
CN	BRA	3	2505	2.610	-105	-4,0%	2.347	263	11%
CN	CEVA	1	449	432	17	3,9%	414	18	4%
CN	CUNEO	7	7621	7.609	12	0,2%	6.928	681	10%
CN	FOSSANO	2	2587	2.657	-70	-2,6%	2.501	156	6%
CN	MONDOVI'	3	3087	3.165	-78	-2,5%	3.163	2	0%
CN	SALUZZO	3	3102	3.097	5	0,2%	2.843	254	9%
CN	SAVIGLIANO	2	1430	1.451	-21	-1,4%	1.504	-53	-4%
CN Totale		27	26188	26.389	-201	-0,8%	24.792	1.597	6%
NO	ARONA	1	1208	1.285	-77	-6,0%	1.205	80	7%
NO	BORGOMANERO	2	2636	2.604	32	1,2%	2.444	160	7%
NO	NOVARA	11	10559	10.352	207	2,0%	9.476	876	9%
NO	ROMENTINO	1	846	827	19	2,3%	816	11	1%
NO Totale		15	15249	15.068	181	1,2%	13.941	1.127	8%
TO	AVIGLIANA	1	936	920	16	1,7%	846	74	9%
TO	CALUSO	2	1813	1.812	1	0,1%	1.779	33	2%
TO	CARIGNANO	1	1508	1.576	-68	-4,3%	1.565	11	1%
TO	CARMAGNOLA	1	1492	1.499	-7	-0,5%	1.441	58	4%
TO	CHIERI	2	2620	2.593	27	1,0%	2.486	107	4%
TO	CHIVASSO	2	2358	2.336	22	0,9%	2.141	195	9%
TO	CIRIE'	2	2131	2.043	88	4,3%	1.856	187	10%

TO	COLLEGNO	1	1055	1.143	-88	-7,7%	1.272	-129	-10%	
TO	CUORGNE'	1	1139	1.046	93	8,9%	1.117	-71	-6%	
TO	GIAVENO	1	1212	1.218	-6	-0,5%	1.185	33	3%	
TO	GRUGLIASCO	2	3841	3.774	67	1,8%	3.374	400	12%	
TO	IVREA	4	4511	4.576	-65	-1,4%	4.525	51	1%	
TO	LANZO TORINESE	1	923	911	12	1,3%	851	60	7%	
TO	MONCALIERI	2	3555	3.701	-146	-3,9%	3.609	92	3%	
TO	NICHELINO	2	2062	2.031	31	1,5%	1.898	133	7%	
TO	ORBASSANO	1	1290	1.289	1	0,1%	1.255	34	3%	
TO	OULX	1	868	837	31	3,7%	697	140	20%	
TO	PIANEZZA	1	956	898	58	6,5%	945	-47	-5%	
TO	PINEROLO	5	6187	6.057	130	2,1%	6.118	-61	-1%	
TO	RIVAROLO CANAVESE	1	1304	1.319	-15	-1,1%	1.137	182	16%	
TO	RIVOLI	3	3514	3.569	-55	-1,5%	3.507	62	2%	
TO	SETTIMO TORINESE	2	1681	1.644	37	2,3%	1.646	-2	0%	
TO	SUSA	2	1484	1.516	-32	-2,1%	1.486	30	2%	
TO	TORINO	41	45176	45.732	-556	-1,2%	44.756	976	2%	
TO	VENARIA REALE	1	981	973	8	0,8%	801	172	21%	
TO Totale			83	94597	95.013	-416	-0,4%	92.293	2.720	3%
VB	CRODO	1	173	159	14	8,8%	159	0	0%	
VB	DOMODOSSOLA	2	1790	1.809	-19	-1,1%	1.797	12	1%	
VB	OMEGNA	2	1082	1.132	-50	-4,4%	1.167	-35	-3%	
VB	STRESA	1	555	591	-36	-6,1%	685	-94	-14%	
VB	VERBANIA	3	3571	3.527	44	1,2%	3.409	118	3%	
VB Totale			9	7171	7.218	-47	-0,7%	7.217	1	0%
VC	BORGOSIESA	2	1264	1.281	-17	-1,3%	1.241	40	3%	
VC	VARALLO	2	943	1.012	-69	-6,8%	1.169	-157	-13%	
VC	VERCELLI	5	4798	4.857	-59	-1,2%	4.878	-21	0%	
VC Totale			9	7005	7.150	-145	-2,0%	7.288	-138	-2%
Totale complessivo			172	180603	180.954	-351	-0,2%	174.655	6.299	4%

Come si può notare, le variazioni non sono uniformi sull'intero territorio regionale e tra Istituti diversi, ma risentono dell'attrattività dei diversi poli scolastici e delle scelte individuali degli iscritti. In generale comunque il numero di studenti è abbastanza stabile a livello provinciale (variazione massima +1,8% su Asti e -2% su Vercelli rispetto allo scorso anno)

3.3.4. Consuntivo dei servizi di potenziamento svolti tra settembre 2020 e giugno 2022

L'Agenzia della Mobilità Piemontese ha provveduto a monitorare costantemente l'offerta di TPL attivata dalle Aziende, raccogliendo giornalmente l'indicazione delle corse di potenziamento effettuate e dei carichi registrati a bordo: tale monitoraggio ha permesso di concordare interventi correttivi da attuare in corso d'opera, sia incrementando il numero di veicoli, sia riducendolo laddove le corse risultavano non necessarie dopo alcuni giorni di frequentazioni nulle.

I dati dei servizi di potenziamento sono stati anche raccolti in rendiconti consuntivi e trasmessi al Ministero dei Trasporti, al fine di permettere l'erogazione delle risorse stanziare al livello nazionale, in attuazione delle disposizioni del decreto interministeriale n. 61 del 4/02/2021, articolo 2, comma 3, predisposto ai sensi dell'art.22 TER della legge n. 176/2020 e dell'articolo 1, comma 816, della legge n. 178/2020. In particolare, la rendicontazione al Ministero richiedeva l'indicazione dei programmi dei servizi aggiuntivi ed i relativi oneri, inclusi gli eventuali costi sostenuti per i servizi programmati ma non svolti per motivazione di carattere sanitario, definiti tenendo conto anche dell'attività istruttoria dei tavoli di coordinamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2020, nonché della eventuale rimodulazione della domanda di trasporto.

L'offerta di servizio inizialmente rendicontata al MIT da parte dell'Agenzia conteneva la previsione del servizio fino al 31/12/2020 e la valorizzazione dei costi effettuata tramite stime dall'Agenzia, in attesa di indicazioni comuni sulla modalità di contribuzione del servizio.

Successivamente alla DGR n. 18-2698 del dicembre 2020, che definiva le modalità di contribuzione per i servizi aggiuntivi, le aziende hanno trasmesso all'Agenzia le rendicontazioni a consuntivo dei servizi effettivamente svolti comprensive delle certificazioni dei costi sostenuti. L'offerta dei servizi così rendicontata, e contribuita dall'Agenzia nel corso del 2021, è riportata nella tabella seguente:

Tabella 17 - Consuntivo servizi settembre-ottobre 2020

Provincia	km	saliti	n. corse	Euro (IVA esclusa)		Euro (IVA inclusa)	
Torino	82837,9	(1)	8.410	€	503.302,72	€	553.632,99
Città Metropolitana	57445,1	38.515	2.540	€	410.432,08	€	451.475,29
Alessandria	9984,0	(1) 675	498	€	52.871,82	€	58.159,00
Asti	10176,6	5.972	486	€	62.860,40	€	69.146,44
Cuneo	25171,6	43.241	1.359	€	197.192,00	€	216.911,20
Novara	15580,4	5.899	568	€	85.147,31	€	93.662,05
Vercelli	680,2	657	34	€	5.440,00	€	5.984,00
VCO	10507,8	(1) 137	296	€	42.379,91	€	46.617,90
Totale complessivo	212383,6	95.096	14.191	€	1.359.626,24	€	1.495.588,87

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili

A seguito del lavoro dei tavoli di coordinamento illustrati in precedenza, dal 18 gennaio 2021 sono state adottate variazioni al servizio che hanno permesso di dimensionare l'offerta necessaria alla ripresa delle lezioni al 50% di studenti in presenza con la limitazione di carico al 50% sugli autobus.

Il rendiconto dei servizi svolti nel periodo dal 18/01 al 8/03 (in cui è stata nuovamente sospesa l'attività in presenza) così come consuntivato dalle aziende, che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 18 - Consuntivo servizi gennaio-marzo 2021

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)		Euro (IVA inclusa)	
Torino	170709,0	(1)	(1)	€	822.697,88	€	904.967,67
Città Metropolitana	119188,4	50.722	5.326	€	661.939,25	€	728.133,18
Alessandria	24395,9	9.863	1.030	€	123.263,72	€	135.590,09
Asti	12673,3	5.996	575	€	90.384,80	€	99.423,28
Biella	10887,8	3.393	546	€	79.045,14	€	86.949,66
Cuneo	58791,5	39.515	2.723	€	378.452,00	€	416.297,20
Novara	51821,1	27.942	3.592	€	297.312,60	€	327.043,86
Vercelli	25702,9	6.311	1.042	€	107.965,68	€	118.762,25
VCO	21766,8	10.577	828	€	115.749,76	€	127.324,74
servizi ferroviari	(3) 432,4	10.182	768	(2) €	418.065,19	(2) €	459.871,71
Totale complessivo	496.369,0	164.501	16.430	€	3.094.876,03	€	3.404.363,63

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili

(2) costi parzialmente ancora da certificare

(3) bus di presenziamento calcolati in ore di servizio e non inclusi

Dal 26 aprile e fino alla fine dell'anno scolastico, a seguito delle variazioni normative già descritte, il numero di studenti in presenza nelle scuole piemontesi è stato incrementato al 70% del totale, pur

mantenendo la limitazione di carico al 50% a bordo dei mezzi di TPL, richiedendo un incremento notevole nel numero di veicoli necessari per potenziare l'offerta.

Il rendiconto dei servizi svolti in tale periodo così come consuntivato dalle aziende, che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 19 - Consuntivo servizi aprile-giugno 2021

Provincia	km	saliti (1)	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	136200,0	(1)	(1)	€ 656.796,01	€ 722.475,61
Città Metropolitana	162988,9	89.676	7.494	€ 909.611,37	€ 1.000.572,51
Alessandria	30770,6	12.515	1.317	€ 177.834,32	€ 195.617,75
Asti	22753,0	6.782	1.150	€ 136.742,80	€ 150.417,08
Biella	36302,6	12.370	2.283	€ 288.126,14	€ 316.938,76
Cuneo	98199,9	77.535	4.740	€ 643.730,00	€ 708.103,00
Novara	66903,1	35.472	4.697	€ 374.707,15	€ 412.177,87
Vercelli	45169,3	12.265	1.841	€ 189.955,15	€ 208.950,67
VCO	26221,6	16.405	1.128	€ 149.493,64	€ 164.443,01
servizi ferroviari	(3) 1579,2	14.110	609	(2) € 328.919,92	(2) € 361.811,91
Totale complessivo	627.088,2	277.130	25.259	€ 3.855.916,51	€ 4.241.508,16

- (1) dati parzialmente o totalmente non disponibili (sui servizi extraurbani circa il 20% delle corse non ha la rilevazione del numero di saliti)
 (2) costi parzialmente ancora da certificare
 (3) bus di presenziamento calcolati in ore di servizio e non inclusi

Il rendiconto dei servizi svolti dall'avvio dell'anno scolastico 2021/2022 alla pausa per le vacanze natalizie, così come consuntivato dalle aziende che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 20 - Consuntivo servizi settembre-dicembre 2021

Provincia	km	saliti (1)	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	222891,0	nd	nd	€ 1.079.038,49	€ 1.186.942,34
Città Metropolitana	260768,3	257.839	12.664	€ 1.526.829,99	€ 1.679.512,99
Alessandria	56069,3	64.957	2.797	€ 301.190,80	€ 331.309,88
Asti	59319,7	33.117	2.697	€ 311.306,87	€ 342.437,55
Biella	64057,5	68.781	4.232	€ 518.261,06	€ 570.087,17
Cuneo	160605,7	47.673	7.963	€ 1.060.704,00	€ 1.166.774,40
Novara	90282,3	103.611	6.740	€ 483.574,16	€ 531.931,57
Vercelli	74500,6	40.875	2.986	€ 317.795,78	€ 349.575,35
VCO	22065,8	33.564	1.067	€ 158.715,69	€ 174.587,25
servizi ferroviari	(3) 15791,6	20.401	857	(2) € 350.202,07	(2) € 385.222,28
Totale complessivo	1.026.351,9	670.818	42.003	€ 6.107.618,90	€ 6.718.380,79

- (1) dati parzialmente o totalmente non disponibili (sui servizi extraurbani circa il 20% delle corse non ha la rilevazione del numero di saliti)
 (2) costi parzialmente ancora da certificare
 (3) bus di presenziamento calcolati in ore di servizio e non inclusi

Il consuntivo annuale del servizio si completa con i servizi ferroviari (non destinati a studenti) svolti nel periodo di luglio e agosto:

Provincia	km	saliti (1)	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
servizi ferroviari	1654,4	12.729	88	€ 27.049,44	€ 29.754,38

Il totale dei servizi di potenziamento attivati in Piemonte nell'anno solare 2021 è pertanto il seguente:

Tabella 21 - Consuntivo servizi di potenziamento anno 2021

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino	529800,0	nd	nd	€ 2.558.532,38	€ 2.814.385,62
Città Metropolitana	542945,6	398.237	25.484	€ 3.098.380,62	€ 3.408.218,68
Alessandria	111235,8	87.335	5.144	€ 602.288,84	€ 662.517,72
Asti	94746,0	45.895	4.422	€ 538.434,47	€ 592.277,91
Biella	111247,9	84.544	7.061	€ 885.432,34	€ 973.975,58
Cuneo	317597,1	164.723	15.426	€ 2.082.886,00	€ 2.291.174,60
Novara	209006,5	167.025	15.029	€ 1.155.593,91	€ 1.271.153,30
Vercelli	145372,7	59.451	5.869	€ 615.716,61	€ 677.288,28
VCO	70054,2	60.546	3.023	€ 423.959,09	€ 466.355,00
servizi ferroviari	19457,6	57.422	2.322	€ 1.124.236,62	€ 1.236.660,28
Totale complessivo	2.151.463,5	1.125.178	83.780	€ 13.085.460,88	€ 14.394.006,97

Il rendiconto dei servizi svolti nel periodo dal 10/01/2022 al 31/03/2022 (termine dello stato di emergenza) così come consuntivato dalle aziende, che hanno contestualmente certificato i costi sostenuti, è riportato nella tabella seguente.

Tabella 22 - Consuntivo servizi gennaio-marzo 2022

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino urbano	186.390	(1)	(1)	€ 909.111,29	€ 1.000.022,42
Città Metropolitana	188.885	184.223	9.069	€ 1.096.266,31	€ 1.205.892,94
Alessandria	40.377	52.153	2.081	€ 215.427,87	€ 236.970,66
Asti	40.091	22.103	1921	€ 230.538,93	€ 253.592,82
Biella	37.101	44.661	2701	€ 317.437,80	€ 349.181,58
Cuneo	118.548	166.950	5.742	€ 791.440,00	€ 870.584,00
Novara	71.368	75.070	5.403	€ 370.820,31	€ 407.902,34
Vercelli	44.227	29.909	1.648	€ 190.095,16	€ 209.104,67
VCO	16.448	7.230	798	€ 126.377,51	€ 139.015,26
Totale complessivo	743.433,74	582.299,00	29.363,00	€ 4.247.515,18	€ 4.672.266,69

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili

Dal 1 aprile e fino alla fine dell'anno scolastico, come già illustrato in precedenza, con il ripristino del 100% della capacità a bordo degli autobus sono stati mantenuti solamente i servizi strettamente necessari per garantire la mobilità degli studenti, in particolare laddove fossero state adottate variazioni agli orari scolastici non servite dalla rete di base. Il quadro consuntivo dei servizi attivati è riportato nella tabella seguente:

Tabella 23 - Consuntivo servizi aprile-giugno 2022

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino urbano	10.637	(1)	(1)	€ 51.863,35	€ 57.049,69
Città Metropolitana	15.752	14.721	866	€ 90.134,16	€ 99.147,58

Alessandria	15.318	19.511	860	€ 64.470,28	€ 70.917,31
Asti	7.658	5.872	359	€ 35.776,00	€ 39.353,60
Biella					
Cuneo	22.891	(1)	1.010	€ 146.004,00	€ 160.604,40
Novara	6.872	4.167	286	€ 31.812,41	€ 34.993,65
Vercelli					
VCO	3.532	1.720	169	€ 29.356,02	€ 32.291,62
Totale complessivo	82.660	45.991	3.550	€ 449.416,23	€ 494.357,85

(1) dati parzialmente o totalmente non disponibili

Il totale dei servizi di potenziamento attivati in Piemonte nell'anno solare 2022 è pertanto il seguente:

Tabella 24 - Consuntivo servizi di potenziamento anno 2022

Provincia	km	saliti	n.corse	Euro (IVA esclusa)	Euro (IVA inclusa)
Torino urbano	197.027			€ 960.974,65	€ 1.057.072,11
Città Metropolitana	204.636	198.944	9.935	€ 1.186.400,47	€ 1.305.040,52
Alessandria	55.695	71.664	2.941	€ 279.898,16	€ 307.887,97
Asti	47.749	27.975	2280	€ 266.314,93	€ 292.946,42
Biella	37.101	44.661	2701	€ 317.437,80	€ 349.181,58
Cuneo	141.439	166.950	6.752	€ 937.444,00	€ 1.031.188,40
Novara	78.240	79.237	5.689	€ 402.632,72	€ 442.895,99
Vercelli	44.227	29.909	1.648	€ 190.095,16	€ 209.104,67
VCO	19.981	8.950	967	€ 155.733,53	€ 171.306,88
Totale complessivo	826.093	628.290	32.913	€ 4.696.931,40	€ 5.166.624,55

3.3.5. Misure di accompagnamento

3.3.5.1. Piattaforme a supporto dell'attività di pianificazione del TPL

Nel periodo di emergenza COVID, il sistema di trasporti ha intrapreso alcune attività volte a ricostruire il quadro della domanda di mobilità e ottenere dati aggiornati utili per la pianificazione del trasporto pubblico, vista l'indisponibilità dei dati storici a causa degli scostamenti troppo significativi tra gli anni precedenti e la situazione in corso, che per le misure di contenimento aveva comportato una riduzione quasi totale degli spostamenti, cambiando sostanzialmente le abitudini dell'utenza.

Dopo la predisposizione e la somministrazione, tra giugno e dicembre 2020, di un questionario per la lettura delle esigenze di trasporto e degli effetti pandemici sulla mobilità rivolto a tutti i datori di lavoro pubblici e privati e, successivamente, ai loro lavoratori, un'iniziativa analoga ha interessato il mondo scolastico: a fine luglio 2020 è stato attivato il questionario denominato "Ricostruzione domanda/offerta nel Trasporto pubblico locale a fronte della riorganizzazione scolastica post Covid", distribuito a tutti gli Istituti Scolastici secondari di Secondo grado, agli Istituti Formativi regionali e ai loro studenti.

Nel settembre 2020 la fondazione Links, incaricata della indagine, ha presentato il risultato, costituito da una analisi dei dati aggregati e dalla predisposizione di un Web-Gis Tool, in grado di rappresentare geograficamente ed interattivamente l'incrocio dei dati raccolti attraverso i questionari somministrati con quelli del servizio di trasporto pubblico ferro e gomma. Tale piattaforma è stata resa accessibile ai

La Regione Piemonte, oltre alla suddetta evoluzione della Piattaforma Orari-Scuole, ha attivato una iniziativa di adozione di politiche di Mobility management presso le Scuole superiori tra cui la promozione della figura del Mobility manager scolastico e la sua formazione tramite corsi specifici che partiranno a fine ottobre 2021, parallelamente al lancio della Piattaforma Regionale del Mobility Management "EMMA".

3.3.5.2. Andamento della domanda di mobilità

L'Agenzia ha effettuato una prima analisi per verificare l'andamento della domanda di mobilità, utilizzando i dati delle validazioni del Consorzio Granda Bus¹³ (aziende nel CCA di Cuneo – escluse linee GTT – dati estratti dalla B.O. del Consorzio) per le annualità dal 2018 ad oggi.

In particolare, è stata effettuata la media mensile di saliti sull'intera rete cuneese tra gli anni 2018 e 2019, pre pandemia, mettendola a confronto con i dati mensili di saliti del 2021 e del 2022 (comprensivi anche dei saliti rilevati sui servizi di potenziamento). A tal proposito si rimanda al paragrafo 9.6.5 Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud.

¹³ L'analisi è stata inizialmente condotta su tutti i servizi della Regione Piemonte, utilizzando i dati pervenuti al CSR BIP, ma i risultati emersi non possono essere considerati significativi, a causa dell'inconsistenza dei dati raccolti. Si è pertanto effettuata una seconda analisi sui dati estratti dal CCA Granda Bus, che invece sono completi.

4. Servizi e contratti

L'Agenzia gestisce 29 contratti di servizio tra trasporto pubblico locale ferroviario, automobilistico urbano, extraurbano e di navigazione lacustre. L'elenco dei contratti è riportato in Appendice al punto 10.

4.1. La gestione dei contratti ferroviari

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

4.1.1. Contratti di Servizio con Trenitalia

Gestione delle interruzioni di servizio per lavori sulla infrastruttura

Nel corso del 2022 RFI ha programmato numerose interruzioni di linee per consentire lavori sulla infrastruttura ferroviaria. Data l'impatto di queste interruzioni sulla circolazione dei treni e i conseguenti disagi per i viaggiatori l'Agenzia a inizio anno ha preparato un documento informativo che è stato illustrato e trasmesso agli enti territoriali e ai rappresentanti dei viaggiatori. Il documento è stato reso pubblico attraverso i siti dell'Agenzia. Nel mese di marzo l'Agenzia ha pubblicato una versione aggiornata.

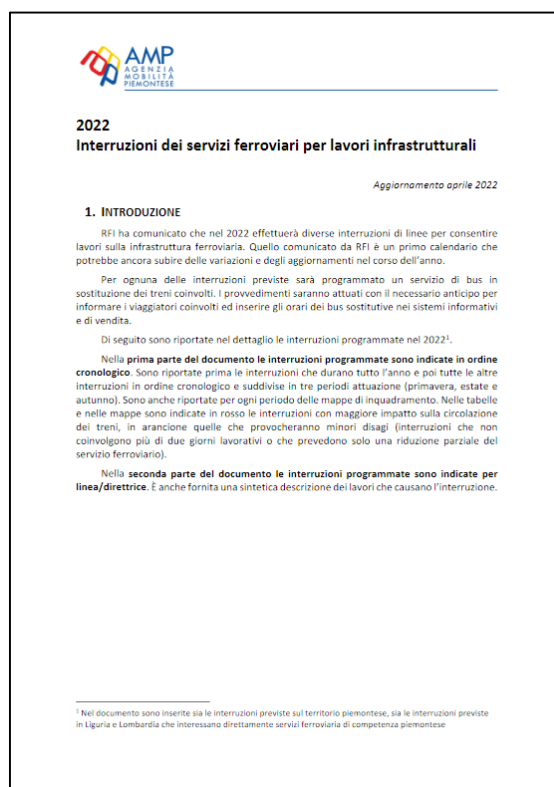


Figura 22 - Documento illustrativo delle interruzioni di servizio per lavori infrastrutturali

Per ognuna delle interruzioni previste è programmato un servizio di bus in sostituzione dei treni coinvolti. I provvedimenti sono attuati con il necessario anticipo per informare i viaggiatori coinvolti ed inserire gli orari dei bus sostitutive nei sistemi informativi e di vendita.

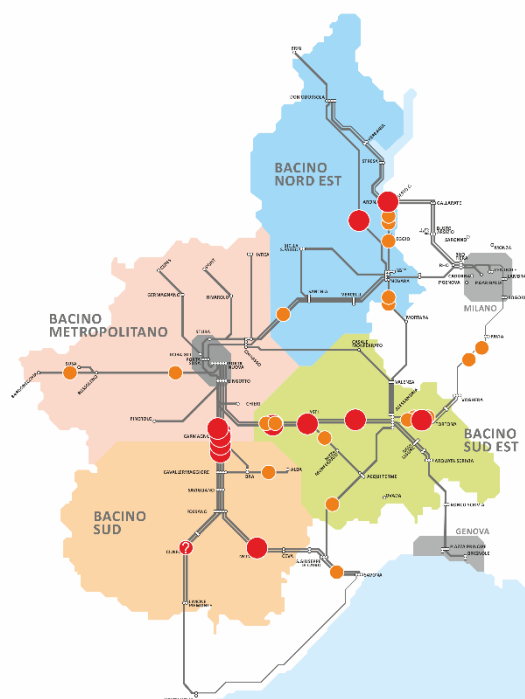


Figura 23 - interruzioni nel corso del 2022 (in rosso le interruzioni con maggiore impatto sui servizi)

Realizzazione del servizio R Alessandria-Asti-Voghera

Dal 2 maggio è stata realizzata la linea R Asti-Alessandria-Voghera in sostituzione del vecchio servizio composto da due linee distinte Alessandria-Asti e Alessandria-Voghera. In questo modo sono stati migliorati i collegamenti tra le località servite dalla ferrovia tra Asti, Alessandria e Voghera. È inoltre inserito un servizio festivo tra Asti e Alessandria. Con il nuovo servizio è possibile da Asti raggiungere più facilmente Tortona e Voghera e, anche, proseguire verso Milano intercambiando con i servizi della linea Milano-Genova e Alessandria-Milano.

ASTI-ALESSANDRIA-VOGHERA

Numero del treno	11053	11055	11057	11059	11061	11063	11065	11067	11069	11071	11073	11075	11077	11079	11081	11083
Giorno di circolazione	FER6	FER6	G	FER6	FER6	FER6	FER6	FEST	FER6	FER6	FER6	FER6	FER6	FEST	FER6	FER6
Note																
Asti			07:13	11:18			14:13	18:13			17:13	18:13	19:13	21:13		
Castello d'Alone			07:21	11:26			14:21	18:21			17:21	18:21	19:21	21:21		
Rocchetta Tanaro-Cerro			07:25	11:30			14:25	18:25			17:25	18:25	19:25	21:25		
Falizzano			07:31	11:36			14:31	18:31			17:31	18:31	19:31	21:31		
Solero			07:36	11:41			14:36	18:36			17:36	18:36	19:36	21:36		
Alessandria			07:43	11:48			14:43	18:43			17:43	18:43	19:43	21:43		
Alessandria	05:35	06:45	07:45	11:50	13:45		15:45	18:45	17:45	18:45						
Sanvito	05:42	06:52	07:52	11:57	13:52		15:52	18:52	17:52	18:52						
San Giuliano Piemonte	05:48	06:58	07:58	12:03	13:58		15:58	18:58	17:58	18:58						
Tortona	05:56	07:06	08:06	12:11	14:06		16:06	19:06	18:06	19:06						
Portofino	06:03	07:13	08:13	12:18	14:13		16:13	19:13	18:13	19:13						
Voghera	06:10	07:20	08:20	12:25	14:20		16:20	19:20	18:20	19:20						

VOGHERA-ALESSANDRIA-ASTI

Numero del treno	11050	11052	11054	11056	11058	11060	11062	11064	11066	11068	11070	11072	11074	11076	11078	11080
Giorno di circolazione	FER6	FER6	FER6	FEST	FER6	FER6	FER6	FER6	FER6	FER6	G	FER6	FER6	FEST		
Note																
Voghera			06:25	07:40	08:40	09:40	13:40	15:40	16:40	18:40	19:40					
Portofino			06:31	07:46	08:46	09:46	13:46	15:46	16:46	18:46	19:46					
Tortona			06:38	07:53	08:53	09:53	13:53	15:53	16:53	18:53	19:53					
San Giuliano Piemonte			06:47	08:02	09:02	10:02	14:02	16:02	17:02	19:02	20:02					
Spinetta			06:53	08:08	09:08	10:08	14:08	16:08	17:08	19:08	20:08					
Alessandria			07:01	08:15	09:15	10:15	14:15	16:15	17:15	19:15	20:15					
Alessandria	05:40	07:03			09:17	10:17	14:17	16:17	17:17	19:17	20:17					
Solero			07:10		09:24	10:24	14:24	16:24	17:24	19:24	20:24					
Falizzano			07:16		09:30	10:30	14:30	16:30	17:30	19:30	20:30					
Rocchetta Tanaro-Cerro			07:22		09:36	10:36	14:36	16:36	17:36	19:36	20:36					
Castello d'Alone			07:26		09:40	10:40	14:40	16:40	17:40	19:40	20:40					
Asti			06:00	07:33		09:47	10:47	14:47	16:47	17:47	19:47	20:47				

G Circola tutti i giorni
 FER6 Circola nei giorni feriali (sabato)
 FER6 Circola nei giorni feriali (sabato)
 FEST Circola nei giorni festivi
 no ago Non circola nella quarta settimana centrale di agosto

Figura 24 - Orario R Asti-Alessandria-Voghera

ha permesso di spostare sul trasporto ferroviario circa 80-100 studenti del liceo di Oulx che precedentemente usavano dei bus dedicati.

4.1.1.1. Contratto di servizio 2017 - 2020

Nel corso del 1^a semestre 2022 il Comitato Tecnico di gestione dell'Atto di rinnovo del Contratto di servizio per il Trasporto Pubblico Ferroviario di Interesse Regionale e Locale del 29 settembre 2017, rep.n. 206, tra Agenzia della e Trenitalia ha fissato il saldo delle compensazioni contrattualmente previste per gli anni 2017, 2018 e 2019 e ha definito le penali e le mitigazioni consuntivate per le medesime annualità.

A riferimento del Piano Economico Finanziario del Contratto di Servizio, delle fatture emesse da Trenitalia e delle liquidazioni effettuate dall'Agenzia, nella riunione del 30/06/2022 sono stati definiti i saldi annuali che riepilogano nel prospetto seguente:

Stato dei corrispettivi stimati a PEF	2017	2018	2019
corrispettivi previsti a PEF	€ 208.700.000,00	€ 209.100.000,00	€ 209.100.000,00
fatturato e saldato	€ 198.202.903,30	€ 198.645.000,00	€ 198.645.000,00
da fatturare	€ 10.497.096,70	€ 10.455.000,00	€ 10.455.000,00

Nella medesima riunione è stato verbalizzato l'esito economico del monitoraggio dei servizi resi e della qualità erogata che ha determinato le detrazioni, le penali e gli indennizzi corrisposti all'utenza ai sensi del REG CE 1371/07 come visualizzate nello schema seguente:

	2017	2018	2019
detrazioni produzione non resa	€ 5.205.722,25		
detrazioni flessibilità	€ 535.295,09		
totale detrazioni	€ 5.741.017,34		
penali al netto delle mitigazioni	€ 364.900,00	€ 5.682.504,76	€ 6.258.582,05
Indennizzi REG CE 1371/07	€ 6.937,44	€ 14.490,79	€ 26.287,83
totale	€ 357.962,56	€ 5.668.013,97	€ 6.232.294,22

Al fine di liquidare le fatture di Trenitalia in corso di emissione, l'Agenzia ha verbalizzato che l'importo delle penali, al netto delle mitigazioni e degli indennizzi all'utenza come innanzi definito, sarà impiegato per compensare finanziariamente l'importo del saldo dei corrispettivi.

La liquidazione del saldo delle compensazioni delle tre annualità (al netto delle penali e delle detrazioni) è stata disposta nel corso del secondo semestre 2022.

4.1.1.2. Contratto di servizio SFM 2021 - 2035

A far data dal 2022 si avvia la seconda annualità nello scenario cosiddetto "attuale" del Contratto di servizio per la Concessione del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM, per una durata di 15 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi € 1.941.368.657,90 oltre IVA di cui € 1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

La compensazione economica complessiva degli OSP a favore di Trenitalia per la prima annualità contrattuale 2022 è stata calcolata sulla base del PEA approvato, valorizzando il totale della produzione di servizi programmato con il valore unitario (€/treno-km) proposto dall'OE in sede di offerta per l'affidamento della concessione.

Nel corso dell'annualità 2022 è continuata la realizzazione del piano investimenti in nuovo materiale rotabile come proposto in sede di offerta di gara, finalizzata all'evoluzione del parco materiale rotabile mediante una flotta composta da treni: ROCK 5 Casse, POP 4 Casse e JAZZ. Tali materiali consentiranno di garantire prestazioni migliorative del servizio SFM in termini di affidabilità. Regolarità, qualità e pulizia.

Rispetto alla seguente flotta prevista per lo svolgimento dello scenario ATTUALE:

SCENARIO ATTUALE	PERIODO	FLOTTA MATERIALE ROTABILE	TAF	JAZZ	MINUETTO	POP 4 casse	CORADIA	ROCK 5 casse	TOTALE
ANNUALITÀ 1	ANNO SOLARE 2021	ANNO FERROVIARIO dic2020-dic2021	14	14	17		3	9	57
ANNUALITÀ 2	ANNO SOLARE 2022	ANNO FERROVIARIO dic2021-dic2022	8	14		7	3	16	48
ANNUALITÀ 3	ANNO SOLARE 2023	ANNO FERROVIARIO dic2022-dic2023		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 4	ANNO SOLARE 2024	ANNO FERROVIARIO dic2023-dic2024		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 5	ANNO SOLARE 2025	ANNO FERROVIARIO dic2024-dic2025		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 6	ANNO SOLARE 2026	ANNO FERROVIARIO dic2025-dic2026		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 7	ANNO SOLARE 2027	ANNO FERROVIARIO dic2026-dic2027		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 8	ANNO SOLARE 2028	ANNO FERROVIARIO dic2027-dic2028		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 9	ANNO SOLARE 2029	ANNO FERROVIARIO dic2028-dic2029		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 10	ANNO SOLARE 2030	ANNO FERROVIARIO dic2029-dic2030		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 11	ANNO SOLARE 2031	ANNO FERROVIARIO dic2030-dic2031		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 12	ANNO SOLARE 2032	ANNO FERROVIARIO dic2031-dic2032		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 13	ANNO SOLARE 2033	ANNO FERROVIARIO dic2032-dic2033		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 14	ANNO SOLARE 2034	ANNO FERROVIARIO dic2033-dic2034		14		7	3	23	47
ANNUALITÀ 15	ANNO SOLARE 2035	ANNO FERROVIARIO dic2034-dic2035		14		7	3	23	47

nell'anno 2021 è stata completata la fornitura di n. 9 treni POP a 4 casse (per un valore complessivo di 56.033.810,40 euro) e di n. 1 treno Rock a 5 casse (per un valore di 8.847.372,91 euro).

Materiale rotabile ex GTT.

Nell'offerta di gara per l'affidamento della concessione del SFM Trenitalia ha proposto l'utilizzo nel nodo ferroviario di Torino dei seguenti n.3 elettrotreni della tipologia ETR234 denominati Coradia:

- ETR 234 001 (matr: CA41/43/45/46 – 015K) n.318291
- ETR 234 002 (matr: CA41/43/45/46 – 016K) n.318292

- ETR 234 003 (matr: CA41/43/45/46 – 017K) n.318293

di proprietà della Regione Piemonte e in comodato d'uso a GTT fino al 31 dicembre 2020 (data del subentro di Trenitalia nel servizio ferroviario Sfm1).

Al fine di accelerare e perfezionare la consegna dei rotabili a Trenitalia, con D.G.R. n. 1 – 4606 del 31/01/2022 la Giunta Regionale Piemontese ha deliberato di disporre il trasferimento all'Agenzia della proprietà dei 3 elettrotreni ETR234 ed uno stanziamento di 1,5 M€ per il 2022 per coprire i costi di adeguamento per la riammissione in servizio.

Nel corso del primo semestre 2022 l'Agenzia ha coordinato ed effettuato sopralluoghi congiunti dei rotabili presso l'area di sosta di Alessandria con Trenitalia e la Società Alstom, finalizzati alla presa d'atto dello stato dei treni.

Contemporaneamente l'Agenzia ha veicolato lo scambio di informazioni tecniche fra queste ultime due Società per l'acquisizione delle specifiche di riparazione ed aggiornamento hardware e software di bordo.

A seguito di procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando ai sensi dell'art.63, comma 2, lett. b) del d.lgs. 50/2016 e ss.mm.ii, con Determinazione Dirigenziale n. 775 del 18/11/2022 l'Agenzia ha affidato all'Impresa Alstom Ferroviaria, con sede in SAVIGLIANO (CN) Via Ottavio Moreno 23 CAP 12038, il servizio di manutenzione e ripristino completo necessario per le re-immissione al servizio commerciale di n. 3 elettrotreni della serie ETR234.

I succitati rotabili sono stati utilizzati fino al 31/12/2020 da GTT S.p.A., in comodato d'uso, per il servizio ferroviario Chieri – Rivarolo; allo stato gli elettrotreni stazionano presso il deposito manutenzione di Trenitalia, in Alessandria.

L'offerta complessiva di Alstom Ferroviaria è pari a € 3.471.000,00 oltre IVA ai sensi di legge e prevede:

1. L'acquisizione diretta della documentazione tecnica attestante le attività di manutenzione già effettuate da GTT.
2. L'azzeramento del debito manutentivo con:
 - Revisione generale in accordo al Piano di Manutenzione tenendo in considerazione quanto già eseguito da GTT.
 - Riparazioni/Ripristino dei rotabili.
3. L'aggiornamento dei sottosistemi tecnologici di bordo (HW e SW).
4. Il conseguimento dell'AMIS di Trenitalia per gli ETR234, con la configurazione (HW e SW) dei sottosistemi tecnologici di bordo ritenuta più adeguata fra quelle disponibili.
5. L'adeguamento della livrea e delle dotazioni di bordo.
6. La sostituzione dei tessuti con ecopelle.
7. L'effettuazione di una campagna di test funzionali (statici e dinamici) che possano attestare la re-immissione in servizio commerciale dei rotabili.
8. Ogni qualsivoglia ulteriore operazione/riparazione atta a ricondurre i rotabili all'esercizio commerciale, comprese le eventuali riparazioni al rodiggio.

Il seguente cronoprogramma a corollario dell'offerta (evidenziato nel seguito) prevede il rilascio del primo elettrotreno per il servizio commerciale entro otto mesi dalla sottoscrizione del Contratto; il rilascio del terzo ed ultimo elettrotreno è previsto entro il 14^a mese dalla medesima sottoscrizione.



Il Contratto di Appalto per servizio di manutenzione ripristino completo necessario per le re-immissione al servizio commerciale di 3 rotabili etr234 di produzione Alstom Ferroviaria (CIG 943416573D – CUP H15C22000170005) è stato sottoscritto in data 02/12/2022, rubricato al Rep. N. 302.



4.1.1.3. Affidamento SFR 1^ semestre 2022

Per quanto riguarda il servizio ferroviario regionale – SFR, nelle more della definizione del nuovo Contratto, l'Agenzia ha esteso fino al 30 giugno 2022 la validità del provvedimento di emergenza adottato con determinazione 848 del 31/12/2019, ai sensi dell'art. 5, par. 5, del Regolamento CE 1370/2007, avente ad oggetto l'imposizione a Trenitalia S.p.A. di obblighi di servizio relativi alla concessione del trasporto pubblico ferroviario di interesse locale e regionale – lotto SFR Piemonte; nel contempo ha impegnato provvisoriamente a favore di Trenitalia la somma di 55.000.000,00 euro oltre IVA al 10%, pari a 5.500.000,00 euro, per complessivi 60.500.000,00 euro per il finanziamento dei servizi minimi ferroviari regionali programmati per il periodo gennaio - giugno 2022.

In materia di servizi ferroviari straordinari, a seguito degli eventi meteorologici eccezionali verificatisi tra il 2 ed il 3 ottobre 2020 nel territorio della provincia di Cuneo, in particolare sul tratto di confine con la Région Sud francese, che hanno interrotto la viabilità ordinaria, su richiesta della Regione Piemonte, a far data dal 12/12/2021 e fino al 10/07/2022, Trenitalia ha esercito un servizio ferroviario a navetta tra le stazioni di Limone Piemonte e Tende.

Si specifica che il servizio ferroviario rappresentava l'unica modalità a garanzia della mobilità dei cittadini frontalieri. Per tale ragione il servizio è stato esercito a titolo gratuito per gli utenti.

La copertura finanziaria per l'esecuzione dei servizi è stata assicurata dal Dipartimento di Protezione Civile della Regione Piemonte.

I seguenti riquadri riportano i dati a consuntivo dell'intero servizio:

Consuntivo dichiarato	Giorni	treni/giorno	treni-km	n. treni	Ore
Servizio commerciale erogato nel periodo 12/12/21–31/12/21	20	12,000	4.474,00	240,00	196:33:00
Servizio commerciale erogato nel periodo 01/01/22–30/06/22.	180	11,994	40.248,00	2.159,00	1022:51:00
Servizio commerciale erogato nel periodo 12/12/21–30/06/22.	200	11,995	44.722,00	2.399,00	1219:24:00

Consuntivo dichiarato	N
Viaggiatori 2021	2.430,00
Viaggiatori 2022	18.955,00
Viaggiatori totali	21.385,00
Media viaggiatori/treno commerciale periodo 12/12/21–31/12/21	10,1
Media viaggiatori/treno commerciale periodo 01/01/22–30/06/22	8,8
Media viaggiatori/treno commerciale periodo 12/12/21–30/06/22	8,9

Nel corso del 2022 Trenitalia ha proposto a tutti gli Enti concessionari del servizio ferroviario due progetti:

- Una iniziativa commerciale per la promozione del viaggio in treno, con programma di fidelizzazione regionale cash- back.
- L'istituzione di nuove Customer Room Regionali.

Per quanto concerne il primo progetto l'Agenzia ha riscontrato alla Società che l'applicazione del metodo cd "cashback" a favore dei passeggeri risulta una prassi commerciale ormai consolidata e quindi ha accolto positivamente la promozione. Inoltre la promozione è apparsa in linea con le politiche tariffarie della Regione Piemonte, in particolare con la tariffazione pay x use, in quanto consentirebbe agli utenti di utilizzare tariffe agevolate anche quando non sia conveniente avvalersi di abbonamenti stagionali.

In ogni caso è stato chiesto di valutare costantemente l'impatto di tutte le iniziative commerciali introdotte per ogni singolo CDS affinché non si definiscano maggiori oneri per l'Ente concedente, precisando che il rischio di un'eventuale riduzione del monte introiti, nella fattispecie sino al valore del cashback erogato, dovrà essere posto a totale carico di Trenitalia.

Circa il secondo progetto l'Agenzia ha comunicato alla Società che l'istituzione di una Customer Room Regionale possa fornire supporto diretto a tutti i settori aziendali (pianificazione, processi, qualità, responsabili operativi) per predisporre le eventuali attività di assistenza e riprotezione. Tuttavia ha comunicato altresì che l'impatto economico del progetto dovrà essere costantemente valutato affinché non si individuino maggiori oneri per l'Ente concedente, precisando che il rischio di un'eventuale mancata copertura dei costi del personale dovrà essere posto a totale carico di Trenitalia.

4.1.1.4. Contratto di servizio SFR 2022 – 2032

Nel primo semestre 2022 la redazione del nuovo Contratto di Servizio per il Servizio Ferroviario Regionali Veloci e Regionali – SFR è stato affrontato dal tavolo di lavoro istituito in data 07/09/2021 dall'Assessorato ai trasporti della Regione Piemonte, coordinato dalla Regione Piemonte, che prevedeva la partecipazione di Trenitalia S.p.A. e dell'Agenzia. Tale contratto ha una durata di 10 anni per il periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032, secondo quanto previsto dal Regolamento (CE) 1370/2007. Il regolamento infatti prevede la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia e prevede che la durata dei contratti così aggiudicati tra il 3 dicembre 2019 e il 24 dicembre 2023 non sia superiore a dieci anni.

A inizio 2022, l'Agenzia ha predisposto la Relazione ex Delibera ART 48/2017 con la quale ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente a servizio ferroviario regionale denominato SFR su rete del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI), inviandola all'ART in data 06/05/2022 e ricevendo riscontro dalla Stessa in data 16/06/2022 (parere n. 6/2022), con raccomandazioni inerenti l'individuazione di obblighi sul sistema di monitoraggio del contratto di servizio e previsione delle relative penali.

In ottemperanza alla Delibera ART 120/2018, l'Agenzia ha richiesto all'ART in data 11/04/2022 i parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto, ricevendo riscontro dalla Stessa in data 21/04/2022, sulla base dei quali Trenitalia ha predisposto il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO), con la definizione degli obiettivi di efficacia ed efficienza, i meccanismi incentivanti e le azioni di miglioramento della performance del servizio di trasporto per il primo periodo regolatorio.

Nel periodo marzo– settembre 2022 il tavolo di lavoro regionale ha analizzato la documentazione redatta ed inviata da Trenitalia circa lo schema di Contratto dei servizi regionali di tpl ferroviari e relativi allegati tecnici. Allo stesso modo è stato riesaminato il piano dei servizi in forma corrispondente alle risorse regionali disponibili.

Al termine del processo di contrattazione con Determinazione Dirigenziale n. 625 del 08/09/2022 l'Agenzia ha affidato a Trenitalia la Concessione del Servizio Ferroviario Regionali Veloci e Regionali - SFR per il periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032

L'art. 6.1 del Contratto di Servizio prevede le compensazioni economiche annuali di cui all'Allegato 3 - PRO Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori; nello Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato, si prevede per l'anno 2022 alla riga P – Compensazione Costante – una compensazione pari a 126.083.695,63 euro (126,08 milioni di euro), tali da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del Contratto.

Per garantire la copertura economica delle obbligazioni di servizio chieste a Trenitalia S.p.A. per il periodo luglio - settembre 2022, si è reso necessario determinare un impegno economico per la somma di 31.520.923,91 euro oltre IVA al 10%, per il periodo 01/07/2022 – 30/09/2022 nonché un ulteriore impegno per la somma di 31.520.923,91 euro oltre IVA al 10%, per il periodo 01/10/2022 – 31/12/2022.

L'approvazione del contratto di servizio costituisce TARGET per l'obiettivo **PEG 1.II Affidamento dei servizi - ID-SS 1.II.3 Procedure di affidamento dei servizi di tpl regionali SFR.**

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

Per quanto riguarda la spesa per le compensazioni a seguito delle obbligazioni di servizio richieste, allo stato non sono disponibili i consuntivi economici 2022.

Nondimeno l'Agenzia ha liquidato a Trenitalia le seguenti compensazioni a titolo di acconto:

- Per il Contratto di concessione del servizio ferroviario metropolitano SFM, 59.164.925,78 oltre iva al 10%, pari a € 5.916.492,58, complessivamente pari a € 65.081.418,36.
- Per il servizio ferroviario regionale – SFR, € 111.737.663,06 oltre iva al 10%, pari a € 11.173.766,32, complessivamente pari a € 122.911.429,38.

Inoltre l'Agenzia ha liquidato a Trenitalia la somma di € 130.929,95 oltre iva al 10%, pari a € 13.093,00, complessivamente pari a € 144.022,95, per l'agevolazione tariffaria cd Carta Tutto Treno 2022 ovvero il documento di viaggio associato all'abbonamento regionale che consente agli utenti residenti in Piemonte di utilizzare anche i treni IC e FB all'interno dell'itinerario compreso nell'abbonamento. L'utilizzo di detta agevolazione tariffaria ha avuto un sensibile incremento rispetto all'anno 2021, ancora influenzato dall'epidemia provocata dal virus covid-19, per cui sono state registrate vendite pari a € 72.214,77 oltre iva.

Frequenzazioni dei servizi Trenitalia

Nelle tabelle seguenti sono rappresentati i passeggeri medi per linea nel giorno feriale medio dell'anno 2022 e il confronto con lo stesso dato del 2019.

Al momento non si dispone dei dati di marzo 2022 per i servizi SFR.

Tabella 25 - Confronto passeggeri marzo 2019 - marzo 2022 (passeggeri saliti per linea nel giorno feriale medio)

LINEA	MAR 2019		MAR 2022	
	PAX	TRENI	PAX	TRENI
RV RV Asti-Milano	1.468	2		
RV RV Torino-Alessandria-Genova	18.472	40		
RV RV Torino-Cuneo	8.859	23		
RV RV Torino-Milano	32.061	51		
RV RV Torino-Savona	9.442	20		
R R Alessandria-Acqui-Savona	1.832	22		
R R Alessandria-Arquata-[Genova]	1.378	14		
R R Arona-Novara	1.080	14		
R R Asti-Acqui	1.834	27		
R R Asti-Alessandria*	1.008	19		
R R Asti-Alessandria-Voghera*	1.877	26		
R R Biella-Novara	2.025	30		
R R Chivasso-Casale-Alessandria	3.027	28		
R R Cuneo-Limone-Ventimiglia	497	4		
R R Domodossola-Arona-[Milano]	6.663	18		
R R Fossano-Cuneo-Limone	2.040	22		
R R Fossano-San Giuseppe di C.	1.467	19		
R R Ivrea-Chivasso-Novara	4.144	36		
R R Novara-Domodossola	2.322	20		
R R Novara-Mortara-Alessandria	1.160	13		
R R Santhià-Biella	1.787	34		
SFM sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri	15.459	44	10.995	48
SFM sfm2 Pinerolo-Chivasso	15.540	49	13.018	49
SFM sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia	16.232	76	12.608	76
SFM sfm4 Torino-Bra-Alba	8.602	34	6.517	34
SFM sfm6 Torino-Asti	4.740	31	3.497	31
SFM sfm7 Torino-Fossano	6.634	34	4.895	34

*dal 2 maggio 2022 i servizi Asti-Alessandria e Alessandria-Voghera sono uniti nella linea R Asti-Alessandria-Vog

Tabella 26 - Confronto passeggeri luglio 2019 - luglio 2022 (passeggeri saliti per linea nel giorno feriale medio)

LINEA	LUG 2019		LUG 2022	
	PAX	TRENI	PAX	TRENI
RV RV Torino-Milano	32.108	51	23.712	46
RV RV Torino-Alessandria-Genova	16.834	40	13.532	41
RV RV Torino-Savona	11.459	20	10.967	22
RV RV Torino-Cuneo	6.681	23	4.503	21
RV RV Asti-Milano	1.432	2	1.471	2
R R Domodossola-Arona-[Milano]	6.646	20	5.006	21
R R Ivrea-Chivasso-Novara	3.086	36	2.630	36
R R Chivasso-Casale-Alessandria	1.763	28	1.403	25
R R Biella-Novara	1.476	30	1.259	30
R R Asti-Alessandria-Voghera*	1.468	26	1.252	18
R R Fossano-Cuneo-Limone	1.614	22	1.178	22
R R Alessandria-Acqui-Savona	1.506	22	1.132	16
R R Novara-Domodossola	1.555	18	1.026	13
R R Santhià-Biella	1.433	34	957	31
R R Fossano-San Giuseppe di C.	1.201	19	767	17
R R Asti-Acqui	1.274	27	718	16
R R Cuneo-Limone-Ventimiglia	650	4	683	8
R R Novara-Mortara-Alessandria	1.202	13	656	13
R R Alessandria-Arquata-[Genova]	844	14	383	7
R R Arona-Novara	813	14	198	5
R R Asti-Alessandria*	797	19		
SFM sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia	13.395	76	11.561	76
SFM sfm2 Pinerolo-Chivasso	11.842	49	10.128	49
SFM sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri	12.062	44	9.257	48
SFM sfm4 Torino-Bra-Alba	6.616	34	5.321	34
SFM sfm7 Torino-Fossano	4.956	34	4.079	34
SFM sfm6 Torino-Asti	3.954	31	3.371	31

*dal 2 maggio 2022 i servizi Asti-Alessandria e Alessandria-Voghera sono uniti nella linea R Asti-Alessandria-Vog

4.1.1.5. Contenzioso contratti di servizio con Trenitalia

La tabella sottostante descrive il quadro del contenzioso che si è prodotto relativamente ai contratti con l'operatore Trenitalia S.p.A.

Tabella 27 - Quadro dei contenziosi con Trenitalia

Autorità Giudiziaria	R.G.	Atto impugnato	Periodo di riferimento	Servizio interessato	Sentenza	Impugnazione	Spese di lite a carico AMP	Prossima udienza
TAR Piemonte	105/2020	Det 848 31/12/2019 Det 371 30/6/2020 Det 367 30/6/2021 e impegni di spesa	Annualità 2020 e 2° semestre 2021	SFR	<u>31/2022</u> (pubblicata il 13/01/2022)	Si (da parte di AMP e di Trenitalia)	no	Definito

Autorità Giudiziaria	R.G.	Atto impugnato	Periodo di riferimento	Servizio interessato	Sentenza	Impugnazione	Spese di lite a carico AMP	Prossima udienza
TAR Piemonte	106/2020	Det 854 31/12/2019 e impegni di spesa	Annualità 2020	SFM	<u>32/2022</u> (pubblicata il 13/01/2022)	Si (da parte di AMP)	no	Definito
Consiglio di Stato	2296/2022	Sentenza TAR 31/2022	Annualità 2020 e 2° semestre 2021	SFR	<u>88/2023</u> (pubblicata il 3/01/2023)		no	Definito salvo Revocazione (termine per proporre ricorso per revocazione: 3/04/2023 rito appalti, o 3/07/2023 rito ordinario)
Consiglio di Stato	2302/2022	Sentenza TAR 32/2022	Annualità 2020	SFM	<u>1505/23</u> (pubblicata il 13/02/2023)		no	Definito salvo Revocazione (termine per proporre ricorso per revocazione: 13/05/2023 rito appalti, o 13/09/2023 rito ordinario)
Corte Giustizia Tributaria I grado Roma	9062/2022	Contributo unificato relativo ai giudizi CdS 2296/22 e 2302/22	Valore € 16.700,00					data udienza 13/04/2023
TAR Piemonte	580/2021	Det 811 31/12/2020 Det 793 31/12/2020 Det 59 3/2/2021	1° semestre 2021	SFR	<u>936/2022</u> (pubblicata il 7/11/2022)	no	no	Definito salvo appello Trenitalia che appare improbabile (termine per proporre appello al Consiglio di Stato: 7/02/2023 rito appalti, o 7/05/2023 rito ordinario)
TAR Piemonte	115/2022	Det 758 14/12/2021 (impegno di spesa) (Det 367 30/6/2021)	2° semestre 2021	SFR				L'istanza di fissazione dell'udienza deve essere presentata da una delle parti entro il 3 aprile 2023 (il giudizio è stato sospeso in attesa della decisione del CdS)

TAR PIEMONTE (ANNUALITÀ 2020 E 2° SEMESTRE 2021)

In seguito all'udienza pubblica di discussione del 10 novembre 2021 il TAR Piemonte ha pronunciato due sentenze di parziale accoglimento dei ricorsi - n. 31/2022 relativa al giudizio 105/2020 (SFR) e n. 32/2022 relativa al giudizio 106/2020 (SFM) – *“nei termini e limiti sopra precisati e, tenendo comunque conto che l'Atto di Rinnovo, in ogni caso, indicava come durata il 31 dicembre 2020, con compensazione delle spese”* (questo il testo del dispositivo).

In particolare, il TAR ha affermato nella motivazione in diritto che “non sussistevano le condizioni per l'adozione di un provvedimento di emergenza ai sensi dell'art. 5, par. 5, del Regolamento CE n. 1370/2007, non essendo ravvisabile alcuna interruzione del servizio, né alcun pericolo imminente di una tale situazione.

Infatti, i servizi ferroviari resi da Trenitalia alla Regione Piemonte, al momento dell'adozione della determinazione n. 848 del 31 dicembre 2019, impugnata con il ricorso principale, erano ancora regolati dall'Atto di Rinnovo.

Mancava, dunque, il fondamento emergenziale della norma, non essendoci neppure il rischio di una interruzione della fornitura di servizi, in quanto regolati da un contratto ponte pienamente valido ed efficace fra le parti fino al 31 dicembre 2020, non essendo l'Agenzia legittimata ad avanzare una comunicazione di cessazione del contratto con decorrenza 2019. ...

La clausola contrattuale, pertanto, riconosce all'Agenzia la facoltà di sciogliersi dal rapporto contrattuale prima della sua naturale scadenza fissata al 31 dicembre 2020, a condizione però che il processo di affidamento si concluda prima, garantendo comunque l'equilibrio economico finanziario. L'Agenzia ha inoltre l'onere di comunicare a Trenitalia S.p.A. la volontà di avvalersi di tale facoltà prima del 31 dicembre 2018.

Il Collegio ritiene che la clausola debba essere qualificata in termini di diritto di recesso unilaterale convenzionale a termine e condizionato, ovvero da manifestare entro il 31 dicembre 2018, e comunque subordinato al verificarsi di un evento futuro ed incerto previsto dalle parti come presupposto per l'esercizio di tale diritto”.

L'avvenimento futuro ed incerto era rappresentato dal completamento del processo di affidamento dei servizi ferroviari prima del 31 dicembre 2019:

“per quanto riguarda il servizio ferroviario regionale, è pacifico (e non è contestato in giudizio) che al 31 dicembre 2019 il processo di affidamento non si era ancora concluso.

Ciò trova conferma nella stessa determinazione di adozione del provvedimento di emergenza n. 848 del 31 dicembre 2019, con la quale l'Agenzia giustifica l'adozione di tale provvedimento con la necessità di concludere l'iter avviato con Trenitalia per la stipulazione del nuovo contratto di servizio”.

CONSIGLIO DI STATO (ANNUALITÀ 2020 E 2° SEMESTRE 2021)

In seguito all'udienza pubblica di discussione del 27 ottobre 2022, il Consiglio di Stato (sezione V) ha pronunciato due sentenze di rigetto dei ricorsi - n. 88/2023 relativa al giudizio 2296/2022 (SFR) di impugnazione della sentenza n. 31/2022 del TAR Piemonte con appello incidentale di Trenitalia, e n. 1505/2023 relativa al giudizio 2302/2022 (SFM) di impugnazione della sentenza n. 32/2022 del TAR Piemonte

Il Consiglio di Stato ha precisato e confermato che i provvedimenti emergenziali illegittimi sono solo quelli adottati in costanza di validità dell'Atto di Rinnovo, ovvero fino al 31/12/2020, esclusi pertanto quelli relativi ai semestri successivi (1° e 2° del 2021, 1° del 2022) che sono stati fatti salvi

Le pronunce del Consiglio di Stato ribadiscono, inoltre, che l'eccezione sollevata da Trenitalia in ordine alla tipologia di intervento scelta da AMP (imposizione degli obblighi di servizio) rispetto alle tre

indicate dal Regolamento CE 1370/2007 è infondata in quanto la scelta operata da AMP è legittima in quanto l'unica effettivamente praticabile

Per quanto riguarda, infine, il lamentato (da parte di Trenitalia) mancato riconoscimento all'interno dei provvedimenti di imposizione degli obblighi di servizio da parte di AMP di compensazioni idonee a garantire un "ragionevole utile", il Consiglio di Stato ritiene che l'aspetto del contenzioso relativo agli aspetti economici non attenga alla valutazione di legittimità propria del Giudice amministrativo, bensì si riferisca al rapporto obbligatorio tra le Parti (ovvero, vada fatta valere avanti l'Autorità giudiziaria ordinaria, in sede civile).

Il Consiglio di Stato, inoltre, prende in considerazione il ruolo della Regione Piemonte (titolare del servizio TPL) parte di tutti i giudizi finora instaurati da Trenitalia, come peraltro aveva già fatto il TAR Piemonte rigettando l'eccezione dalla stessa sollevata di difetto di legittimazione passiva e non accogliendo l'istanza di estromissione dal giudizio "in quanto l'Agenzia per la mobilità piemontese, pur essendo autonoma rispetto alla Regione, non dispone di proprie risorse per la gestione dei servizi, ma riceve i trasferimenti sulla base di una programmazione periodica, e, con dette risorse, avrebbe dovuto far fronte alle pretese economiche avanzate dalla ricorrente

TAR PIEMONTE (ANNUALITÀ 2021, 2022 E 1° TRIMESTRE 2023)

In seguito all'udienza pubblica di discussione del 5 ottobre 2022 il TAR Piemonte ha pronunciato la sentenza n. 936/2022 di rigetto per irricevibilità, in quanto tardivo, del ricorso n. 580/2021 (SFR) proposto da Trenitalia "per l'annullamento della Determinazione del Direttore Generale dell'Agenzia della mobilità piemontese n. 811 del 31.12.2020, avente ad oggetto "Estensione fino al 30 giugno 2021 della validità del provvedimento di emergenza adottato con determinazione 848 del 31/12/2019 ..." e relativi impegni spesa.

In via informale, il difensore di Trenitalia ha escluso di interporre appello avverso tale sentenza. In sintesi, la pronuncia del TAR Piemonte, letta unitamente alle pronunce del Consiglio di Stato, salva l'adozione del provvedimento emergenziale per il primo semestre 2021.

Eventuali pretese economiche di Trenitalia per tale periodo, ulteriori rispetto agli impegni di spesa assunti da AMP, potranno essere fatte valere, con onere della prova a suo carico, instaurando un nuovo giudizio avanti l'Autorità Giudiziaria Ordinaria in sede civile

In seguito all'udienza pubblica di discussione del 5 ottobre 2022 il TAR Piemonte ha pronunciato l'ordinanza n. 935/2022 di sospensione del giudizio n. 115/2022 (SFR) proposto da Trenitalia "per l'annullamento della decisione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese Reg. Gen. n. 758 del 14 dicembre 2021, avente ad oggetto "Integrazione dell'impegno a favore di Trenitalia S.p.A. per il finanziamento dei servizi ferroviari regionali – lotto SFR Piemonte (U.I. 3.960.000,02 euro)"; ... della determinazione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese Reg. Gen. n. 367 del 30 giugno 2021, avente ad oggetto "Estensione durata provvedimento di emergenza di cui alla determinazione dirigenziale n. 848 del 31 dicembre 2019 avente ad oggetto l'imposizione di obblighi di servizio relativi al servizio di trasporto pubblico locale ferroviario lotto SFR Piemonte". La sospensione è stata motivata -dalla valutazione che l'atto presupposto del provvedimento impugnato è la determinazione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese 367 del 30 giugno 2021, allora annullata dal TAR nel giudizio R.G. n. 105/2020 con la sentenza n. 31 del 13 gennaio 2022, impugnata al Consiglio di Stato da entrambe le Parti; dalla ritenuta importanza decisiva della decisione del Consiglio di Stato tenuto conto delle implicazioni derivanti dalla decisione di appello sulla controversia in esame nell'economia complessiva dell'impugnazione

In seguito all'udienza pubblica di discussione del 5 ottobre 2022 il TAR Piemonte ha pronunciato l'ordinanza n. 938/2022 di sospensione del giudizio n. 159/2022 (SFR) proposto da Trenitalia "per l'annullamento della determinazione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese Reg. Gen. n. 876 del 31 dicembre 2021, avente ad oggetto "Adozione di un provvedimento di emergenza, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, consistente nell'imposizione degli obblighi di servizio a Trenitalia S.p.A.,

... con riferimento alla concessione del trasporto pubblico ferroviario di interesse locale e regionale – lotto SFR Piemonte di cui alla nota prot. n. 11642/2018 del 31/12/2018, per il periodo 1/1/2022 – 30/6/2022” e relativo impegno di spesa.

L’oggetto principale del giudizio è l’ammontare delle compensazioni riconosciute da AMP in occasione del provvedimento emergenziale che, secondo la ricorrente Trenitalia, non sono sufficienti a garantire un “ragionevole utile” ma, anzi, determinerebbero un ingiustificato squilibrio del rapporto contrattuale, come definito nell’Atto di Rinnovo 2017-2020. Quale parametro di riferimento Trenitalia ha indicato il nuovo Contratto di lunga durata 2022-2032.

Il Collegio, pertanto, per avere un quadro di fatto chiaro e completo ai fini del decidere, ha ordinato alle parti di depositare in giudizio copia del nuovo contratto di servizio: entrambi i contendenti hanno adempiuto.

L’udienza pubblica per la prosecuzione del giudizio è fissata il 17 maggio 2023 (prima di tale data le Parti hanno i consueti termini per depositare documenti il 26 aprile, memorie il 28 aprile e repliche il 5 maggio).

CONTENZIOSO RIFERITO ALL’APPLICAZIONE DEL CONTRATTO 2022-2032

In occasione dell’udienza in camera di consiglio del 14 febbraio 2023 avanti il TAR Piemonte nel giudizio n. 1129/2022 (SFR), Trenitalia ha rinunciato all’istanza di sospensione cautelare degli atti impugnati consistenti nelle determinazioni dell’Agenzia della Mobilità Piemontese Reg. Gen. N. 660 del 30 settembre 2022 (impegno di spesa per il secondo semestre 2022), N. 625 dell’8 settembre 2022 (Concessione in affidamento diretto SFR dal 1° luglio 2022 al 30 giugno 2032 e approvazione del testo del Contratto e degli allegati), N. 921 del 28 dicembre 2022 (impegno di spesa relativo al primo trimestre

2023), N. 948 del 29 dicembre 2022 (impegno di spesa per il finanziamento delle componenti economiche figurative finalizzate ad assicurare la sostenibilità economico- finanziaria del Contratto di Servizio Ferroviario 2022-2032 per l’annualità 2022).

Il Collegio ha fissato l’udienza di merito l’8 giugno 2023 (prima di tale data le Parti hanno i consueti termini per depositare documenti il 18 maggio, memorie il 23 maggio e repliche il 26 maggio).

In sintesi, si tratta di un giudizio avente oggetto differente rispetto a tutti quelli precedentemente descritti che attiene agli aspetti economici del Contratto di servizio di lunga durata sottoscritto dalla stessa Trenitalia.

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti, cui è stato notificato il ricorso per il ruolo rilevante assunto nella determinazione degli aspetti rilevanti del Contratto, in particolare in merito alle compensazioni e alle componenti aggiuntive, si è costituita nella fase cautelare limitandosi a eccepire il proprio difetto di legittimazione passiva.

4.1.2. Contratto di Servizio con GTT

A cavallo degli anni 2020 – 2021 è avvenuto il subentro da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, attraverso proprie Società, in alcune delle attività in concessione regionale a GTT.

In particolare:

- per quanto riguarda il servizio ferroviario, a far data 01/01/2021, Trenitalia è subentrata a G.T.T. S.p.A. nel servizio sulla linea 1 del SFM; viceversa il servizio ferroviario sulla tratta Rivarolo – Pont Canavese precedentemente esercito dal gestore uscente con automotrici termiche è stato sospeso in attesa del completamento dei lavori di elettrificazione;

- per quanto riguarda la rete infrastrutturale, R.F.I. S.p.A. ha già assunto le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies del Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112 relativamente alla ferrovia Canavesana e riveste il ruolo di "Allocation Body" per il rilascio delle tracce delle corse ferroviarie sulla tratta Settimo T.se – Rivarolo, ed è in corso il processo avviato con le DGR 12-8165 del 20/12/2018 e DGR 30-1596 del 26/06/2020, finalizzato a verificare la possibilità di trasferire ad RFI la gestione delle infrastrutture ferroviarie Canavesana e Torino – Ceres.

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

Il Contratto con G.T.T. S.p.A. Rep.n. 79 del 14/12/2006, relativo all'esercizio delle Ferrovie Torino-Ceres (SfmA) e Canavesana (Sfm1), ha quindi estinto la sua validità¹⁴; tuttavia, in quanto riferito alla concessione di servizi di trasporto ed infrastruttura in maniera indivisa, detto Contratto non presentava elementi utili per incorporare le singole attività che si sarebbero dovute sviluppare nel corso degli anni a far data dal 2021.

Di conseguenza, al fine di garantire:

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

con la Determinazione Dirigenziale n. 866 del 30/12/2021, l'Agenzia ha esteso fino al 31 dicembre 2022 il provvedimento d'emergenza nei confronti di GTT, in virtù dell'art. 5 par. 5 del regolamento CE 1370/97, per i servizi ferroviari in concessione sulla tratta (Venaria) – Borgaro – Germagnano – Ceres, con l'imposizione degli obblighi di servizio previsti in Allegato al provvedimento medesimo.

Con il medesimo provvedimento l'Agenzia ha deciso di avvalersi Gruppo Tecnico – GT istituito con D.D. 796/2020 per:

- definire le attività ed il budget di spesa 2022 al fine di determinare il valore delle compensazioni per obblighi di servizio e approvare, con cadenza mensile, l'importo delle singole fatture da emettere a cura di GTT per le compensazioni degli obblighi di servizio;
- allineare il programma attività e relativo budget alla programmazione degli interventi sull'infrastruttura direttamente assegnata a GTT dalla Regione;
- allineare le attività con quelle inerenti i tavoli di lavoro per il trasferimento della gestione dell'infrastruttura.

¹⁴ L'art.3, co.1, del Contratto di Servizio Rep.n. 79 del 14/12/2006 prevede la validità dell'Atto medesimo dal 1 gennaio 2006 al 31 dicembre 2006 e comunque, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio, subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

Con la D.D. 177 del 22/03/2022 l'Agenzia ha approvato il programma di attività e relativo budget di spesa 2022 pari a 14,132 M€ oltre iva.

Il Gruppo GT si è riunito in video-conferenza più volte nel corso del 2022; in sintesi sono state espletate le seguenti attività:

- Nella riunione del 20/01/2022 i rappresentanti di GTT hanno illustrato il piano dei conti relativi al periodo gennaio – ottobre 2021, informando nel contempo il GT che la predisposizione del budget 2022 avrà come riferimenti un pde analogo al 2021, il termine del servizio di trasporto sulla SfmA datato 31/12/2022 nonché il rilascio di una linea nella gestione dell'infrastruttura al 31/12/2022.
- Nella riunione del 10/02/2022 i rappresentanti di GTT hanno illustrato il piano dei conti relativi al periodo gennaio – novembre 2021. Nel corso della video-conferenza è stato concordato, fra l'altro, il numero massimo delle FTE i cui costi saranno da imputare al conto economico 2021 del settore Ferrovie.
- Nella riunione del 18/03/2022 i rappresentanti di GTT hanno illustrato il piano dei conti relativi al periodo gennaio – dicembre 2021 e hanno presentato il budget previsionale 2022 che ha considerato sia un aumento della spesa per energia di trazione di ca il 70% rispetto al 2021 e un aumento dei costi per servizi pari al 30%; parimenti l'aumento dei ricavi da traffico è stato stimato nell'ordine del 30%. Come innanzi già narrato il 22/03/2022 l'Agenzia ha approvato il programma di attività e relativo budget di spesa 2022 pari a 14,132 M€ oltre iva.
- Nella riunione del 24/04/2022 i rappresentanti di GTT hanno illustrato la consuntivazione del periodo gennaio – febbraio 2022 con evidenza dell'aumento delle spese per le utenze (EE, gas, telefonia, acqua) e per l'energia di trazione.
- Nella riunione del 20/05/2022 i rappresentanti di GTT hanno illustrato la consuntivazione del periodo gennaio - marzo 2022. Nella discussione GTT ha informato circa il rinnovo del CCNL di categoria degli autoferrotranvieri con la ridefinizione dei minimi tabellari. Inoltre i dati condivisi da GTT attestano un deciso aumento della domanda di mobilità nel primo trimestre 2022.
- Nella riunione del 28/06/2022 i rappresentanti di GTT hanno illustrato la consuntivazione del periodo gennaio - aprile 2022. Nella discussione GTT ha illustrato la variazione della stima dei ricavi da traffico rispetto al 2021 e la previsione della spesa per il personale a seguito della quiescenza di alcuni dipendenti e della parziale riorganizzazione del settore Ferrovia. Nondimeno GTT ha comunicato che le previsioni non evidenziano costi maggiori per una dinamica di fattori diversi.
- Nella riunione del 12/07/2022 GTT ha presentato il pre-consuntivo del periodo gennaio – maggio 2022 da cui deriva il corrispettivo a favore dell'Azienda pari a 1.132.174,49 euro oltre iva. Circa l'andamento delle frequentazioni dei servizi ferroviari sulla SfmA, nel confronto del periodo gennaio – maggio 2022 rispetto al medesimo arco temporale del 2021 l'aumento di utenza ha raggiunto il valore di ca il 63%; viceversa nel confronto con l'anno 2019 pre-covid si sconta ancora ca il 46% di minori frequentazioni. Per quanto riguarda i costi della produzione GTT ha rilevato un attestamento del prezzo dell'energia elettrica (pari a ca 0,19 €/Kw) rispetto ai forti incrementi di avvio dell'anno 2022. Nel secondo semestre il personale utilizzato nell'area ferrovia potrà ridursi per provvedimenti di pensionamento anticipato ed agevolato con l'applicazione dell'istituto del NASPI. Sono stati evidenziati infine maggiori scostamenti dei costi di energia per trazione e per la fornitura di utenze rispetto al confronto con il medesimo periodo dell'anno 2021.
- Nella riunione del 29/11/2022 GTT ha presentato il preconsuntivo economico del periodo gennaio – settembre 2022. Considerati il valore della produzione e i costi operativi registrati significativamente nei primi nove mesi dell'anno, l'Operatore economico non ha previsto uno

scostamento rispetto al preventivo approvato dall'Agenzia. Nel confronto dei costi medi del personale registrati nei primi tre trimestri dell'anno 2022 rispetto ai costi registrati nel medesimo periodo dell'anno 2021, l'Agenzia ha rilevato un aumento del 21% del costo unitario medio, con un aumento corrispondente di € 158.019 sul costo totale. Sul punto l'Agenzia ha chiesto un approfondimento sul costo del personale con qualifiche di "Capi/Graduati" e "Funzionari", con separazione fra gli aumenti correlati al rinnovo del CCNL (aumenti retributivi, retribuzione ferie, altri istituti normativi) e l'assegnazione di nuovi parametri stipendiali applicati al conferimento di nuove mansioni e responsabilità in virtù della riorganizzazione di settore effettuata dall'Impresa. Per quanto riguarda la domanda soddisfatta di utenza, è risultato un evidente recupero di passeggeri che nel mese di ottobre si attese a circa al 46% rispetto al 2021.

Nel corso del 2023 le Parti definiranno il valore a consuntivo delle compensazioni a garanzia dell'equilibrio economico – finanziario dell'Area Ferrovia di GTT.

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

In data 31/03/2022 il Comitato Tecnico di gestione del Contratto ha fissato i dati amministrativi di produzione misurati in treni x km e bus x km, rappresentati nello schema seguente.

Anno 2021	Percorrenze treni x km	Percorrenze treni x km	Percorrenze bus x km	Percorrenze bus x km
Periodo	Preventivo	Consuntivo	Preventivo	Consuntivo
1^ trimestre	68.892	67.849	14.421	14.359
2^ trimestre	70.130	69.017	14.131	14.007
3^ trimestre	64.728	53.766	18.015	18.015
4^ trimestre	69.064	67.477	16.130	15.955
Totale	272.814	258.109	62.697	62.336

Circa la produzione ferroviaria non resa il 18% delle percorrenze non effettuate è dovuto a cause indipendenti da GTT o di forza maggiore, l'8% a cause gestionali dell'Impresa ferroviaria ed il 74% a lavori di manutenzione/potenziamento dell'infrastruttura.

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

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, a far data dal 1^ gennaio 2021 Trenitalia è subentrata a GTT nel servizio ferroviario sulla Sfm1.

Al fine di addivenire ad una diversa ripartizione del monte introiti da vendita abbonamenti Formula fra le Imprese aderenti all'accordo di integrazione, nel mese di gennaio 2022 il Gruppo di lavoro Formula ha chiesto all'Agenzia, tramite GTT, di attestare i dati del servizio ferroviario nonché i dati di frequentazione del servizio.

Questi ultimi suddivisi fra le tratte Porta Susa – Chieri e Port Susa – Rivarolo.

Con nota prot. n.561 del 18/01/2022 l'Agenzia ha attestato che rapportata a 3,96 Mpassengeri i viaggiatori dell'intera linea Sfm1 e a 2,415 Mpassengeri i viaggiatori trasportati nel servizio di GTT (Sfm1 + SfmA), si stimano i seguenti volumi di traffico:

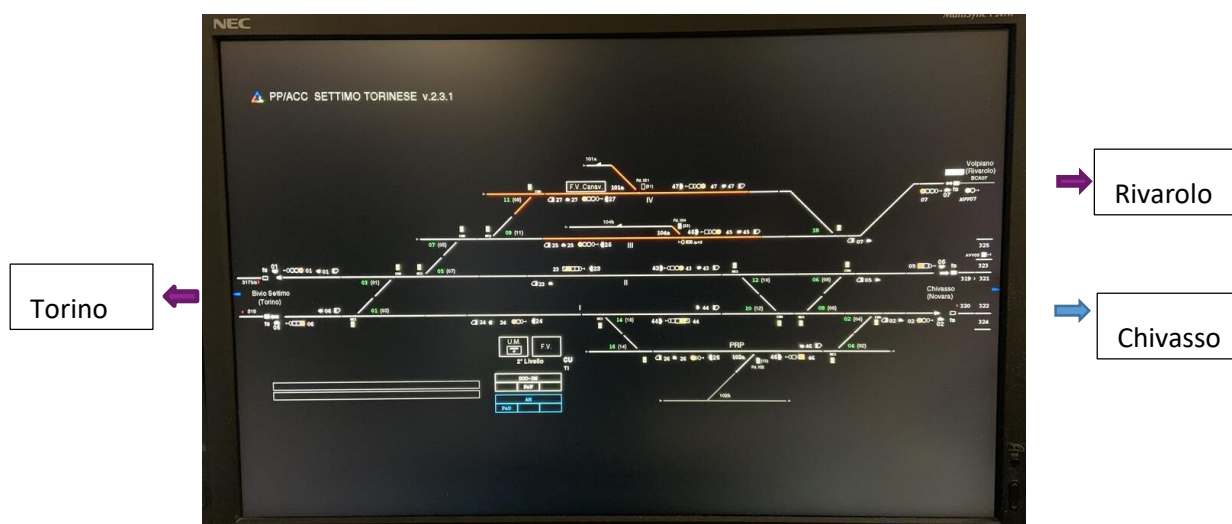
- 2,41 M Pax/anno trasportati sulla sfm1 nella tratta Porta Susa – Rivarolo.
- 2,11 M Pax/anno trasportati sulla tratta sfmA.

L'Agenzia quindi ha preso atto che la ripartizione percentuale del monte introiti Formula tra i due operatori Trenitalia e GTT per il periodo transitorio (affidamento a Trenitalia della linea sfm1) risulta

essere: Trenitalia 36,93% e GTT 48,27%; con l'avvio della linea sfmA in capo a Trenitalia le percentuali passeranno rispettivamente a 39,5% e 45,7%.

AAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA

Il 19 dicembre 2021 è stato attivato il nuovo apparato computerizzato di gestione e controllo della circolazione ferroviaria (ACC) nella stazione di Settimo Torinese, nell'ambito dei lavori di potenziamento sulla linea Torino-Venezia, che gestisce anche gli ingressi e le uscite da e per la linea Sfm1 (la cosiddetta Canavesana). Il Piano schematico elettronico della stazione è riprodotto nella seguente immagine:



I comandi, predisposti per essere impartiti dalla sala circolazione centrale di Torino Lingotto, si servono di un'interfaccia informatica tramite software dedicato.

L'Apparato computerizzato di Settimo Torinese è una vera e propria "cabina di regia", un sistema all'avanguardia che, grazie alle tecnologie di ultima generazione, rende più efficiente l'infrastruttura incrementando gli standard di regolarità del traffico ferroviario. Inoltre, consentendo gli incroci a Settimo per i treni della Sfm1, ha aumentato l'affidabilità e la puntualità del servizio sfm1.

Per consentire la realizzazione del nuovo impianto di gestione del traffico e sicurezza è stata modificata la concessione al Gruppo Torinese Trasporti della Ferrovia Canavesana poiché è stato necessario addivenire alla gestione unitaria della stazione di Settimo da parte di uno dei due Gestori dell'infrastruttura precedentemente presenti (RFI e GTT rete).

Pertanto la Regione Piemonte ha modificato con atto formale il nuovo confine tra i due gestori, fissandolo in corrispondenza dell'allineamento dello stante del segnale di protezione della stazione di Settimo lato Volpiano (progressiva km 0+789).

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria sulla direttrice SfmA, dal 01/02/2022 è stato realizzato il riattestamento del servizio alla stazione di Venaria, in luogo dell'attestamento provvisorio alla stazione di Borgaro. Contestualmente il servizio sostitutivo su gomma SF2, in partenza dal fronte stazione ferroviaria di Porta Susa, è stato anch'esso attestato al capolinea di Venaria, viale Roma fronte stazione.

La riqualificazione della stazione di Venaria ed il Movicentro precedono il completamento dei lavori di interconnessione con il passante ferroviario di Torino che consentirà il servizio diretto fra il capoluogo regionale, l'aeroporto Sandro Pertini di Caselle e le Valli di Lanzo.

La Città di Venaria ha completato i lavori di riqualificazione dell'area della Stazione di Viale Roma e realizzazione del Movicentro, come illustrato nell'immagine seguente. Insieme con l'innesto della linea sul Passante di Torino, l'intervento completerà il disegno di accessibilità al Sistema Città Reggia Parco della Mandria. Il progetto ha previsto la riqualificazione dell'edificio stazione solamente per quanto riguarda le facciate e i serramenti.



Nondimeno sono ancora da ultimare i lavori di installazione dei percorsi tattili al fine di consentire la mobilità autonoma alle persone con disabilità e le strisce di sicurezza a bolle per delimitare l'area calpestabile delle banchine; parimenti sono ancora da collaudare i due nuovi ascensori a servizio dei marciapiedi di stazione. Allo stato solo l'accesso al binario 1 risulta privo di barriere architettoniche.

4.1.3. Contratto di Servizio con BLS AG

All'interno del Servizio Ferroviario Regionale piemontese, la linea Domodossola - Iselle (Briga) costituisce un unicum in quanto opera su rete ferroviaria RFI ma con caratteristiche tecniche e normative regolate dal gestore della rete ferroviaria svizzera.

Nel 2017 il servizio è stato affidato alla Società BLS AG; con il nuovo affidamento è stato incrementato il numero dei collegamenti giornalieri migliorando altresì la qualità del servizio grazie all'apporto di materiale rotabile recente rispetto ai treni utilizzati dal precedente gestore SBB.

Dal 2018 il servizio Domodossola – Iselle è stato assorbito dal collegamento diretto nella linea Berna – Briga – Domodossola, generando valore aggiunto per l'intero territorio di confine Piemontese e Vallese e un'importante aumento della domanda soddisfatta, sia per il trasporto di pendolari frontalieri sia per i turisti diretti in Piemonte e/o nel Vallese.

L'esercizio contrattualmente previsto nel periodo 2018 – 2022 è un servizio a cadenzamento bi-orario con rinforzi nelle ore di punta. Tuttavia considerata l'assenza di trasporti ferroviari alternativi causa la sospensione dei servizi EC Svizzera – Italia operati da SBB (ancora a seguito della pandemia da Covid-19) nonché la riduzione dei posti usufruibili a bordo per le normative di contrasto alla pandemia, è risultata evidente l'insufficienza dell'offerta di posti del servizio ordinario regionale.

Quindi, per garantire la mobilità in sicurezza degli utenti e le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico", è stato concordato con BLS l'istituzione di una coppia di servizi aggiuntivi nelle giornate dal lunedì al venerdì (compreso Venerdì Santo e Lunedì di Pasqua) dall'11 aprile 2022 al 10 giugno 2022, in particolar modo per favorire il rientro dei lavoratori frontalieri ossolani.

Analogamente BLS ha inserito un nuovo treno nelle giornate lavorative in partenza da Iselle verso Briga alle ore 05:59 finanziato solo dal Canton Vallese in quanto circolante interamente sul territorio elvetico.

Tuttavia, con nota del 03/02/2022, BLS ha rigettato la proposta di proroga a causa dell'incertezza sulla possibilità di utilizzare nuovo materiale rotabile, così come pianificato da tempo.

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

Per detto materiale rotabile (denominato MIKA) si incontrano difficoltà da parte delle Autorità italiane competenti a rilasciare la certificazione di circolazione sulla tratta di confine Iselle di Trasquera – Domodossola nelle modalità e tempi previsti.

L'eventuale mancata autorizzazione potrebbe comportare la necessità di acquisire nuove tracce, programmare una rottura di carico a Briga e maggiore impiego di risorse e personale con conseguente aumento dei costi di produzione.

Pertanto entro il 2022 si procederà ad un affidamento diretto della concessione.

BLS ha pianificato la sostituzione del materiale rotabile a breve termine anche per l'esercizio della tratta Domodossola – Iselle – Briga con i nuovi treni FLIRT BLS RE/SB - denominati MIKA – di produzione Stadler e di cui è disponibile l'immagine seguente.



Il nuovo treno (su cui l'Agenzia ha già effettuato un sopralluogo nella fase di costruzione) è dotato dei più innovativi sistemi di sicurezza ed è provvisto di arredamenti ancora più confortevoli con numerosi servizi dedicati alla persona.

Il MIKA circola regolarmente in Svizzera e ad inizio 2022 BLS ha avviato il procedimento per ottenere l'autorizzazione alla circolazione del treno sulla tratta Iselle – Domodossola.

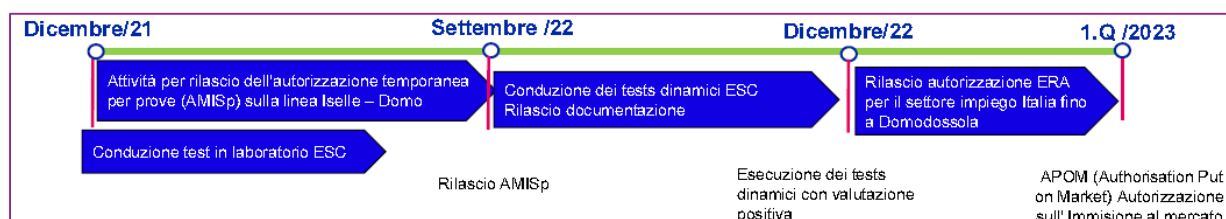
Fino al 2020 le certificazioni di materiale rotabile per le tratte di confine seguivano una procedura di approvazione semplificata. Tale procedura era presupposta anche per i MIKA da STADLER e BLS. Tuttavia dal 2021 la Svizzera è considerata fino a nuovo ordine Paese terzo (anche) dal punto di vista ferroviario. L'accordo tra l'Italia e la Svizzera per la certificazione semplificata sulle tratte di confine pertanto non è più ritenuto valido.

L'Agenzia ha sollecitato ANSFISA con nota del 27/01/2022 a concordare con BLS una specifica procedura di autorizzazione che possa consentire all'Impresa ferroviaria il rispetto dei piani di rinnovo del materiale rotabile per il Contratto di Servizio; alla fine del mese febbraio 2022 Stadler ha presentato una richiesta di prima autorizzazione presso ERA/ANSFISA.

Nel corso del 1^ semestre l'Agenzia ha interloquito con la Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili richiedendo lo studio di un nuovo accordo bilaterale fra Svizzera ed UE tale da consentire di considerare nuovamente la Svizzera assimilabile ad un paese UE dal punto di vista ferroviario, semplificando le procedure per autorizzare gli operatori svizzeri a raggiungere le stazioni ferroviarie nel territorio italiano deputate al traffico transfrontaliero e viceversa.

Nel corso del 2022 BLS ha presentato il seguente cronoprogramma di omologazione. La prima fase della procedura «Pre-engagement» e la seconda AMIsp si sono concluse positivamente e non sono

state formulate ulteriori richieste aggiuntive sulla documentazione presentata e non è stata necessaria nessuna alcuna modifica tecnica sui veicoli.



Tuttavia la previsione di BLS che stimava l'ottenimento della certificazione dei veicoli MIKA intorno al primo semestre 2023 non sarà concretizzata poiché la successiva domanda di approvazione sarà presentata da Stadler all'ERA il 12/07/2023.

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

In sede di riunione del 04/04/2023 di Comitato Tecnico di gestione del Contratto sono stati fissati i seguenti dati di produzione 2022:

Tabella 28 - Produzione BLS 2022

		PERCORRENZE PROGRAMMATE	PERCORRENZE CANCELLATE Non Imputabili a BLS	PERCORRENZE CANCELLATEE Imputabili a BLS	PERCORRENZE CANCELLATE Lavori all'infrastruttura	PERCORRENZE EFFETTIVE
TRATTA DOMODOSSOLA - ISELLE		[TrenixKm]	[TrenixKm]	[TrenixKm]	[TrenixKm]	[TrenixKm]
	dicembre-22	13.122,40	0,0	0,0	112,8	13.009,60
	novembre-22	12.596,00	0,0	0,0	169,2	12.426,80
	ottobre-22	12.896,80	0,0	0,0	150,4	12.746,40
	settembre-22	12.633,60	37,6	37,6	338,4	12.220,00
	agosto-22	12.972,00	0,0	0,0	169,2	12.802,80
	luglio-22	13.009,60	37,6	0,0	169,2	12.802,80
	giugno-22	12.641,20	82,8	37,6	169,2	12.351,60
	maggio-22	13.235,20	0,0	0,0	282,0	12.953,20
	aprile-22	13.235,20	0,0	0,0	0,0	13.235,20
	marzo-22	13.040,90	12,5	18,8	225,6	12.784,00
	febbraio-22	11.731,20	0,0	37,6	94,0	11.599,60
	gennaio-22	12.884,20	25,0	0,0	94,0	12.765,20
		153.998,30	195,5	131,6	1974	151.697,20

TRATTA DOMODOSSOLA - ISELLE	TRENI PROGRAMMATI	TRENI CANCELLATI Non Imputabili a BLS	TRENI CANCELLATI Imputabili a BLS	TRENI CANCELLATI Lavori all'infrastruttura	TRENI CIRCOLATI
	dicembre-22	698	0	6	692
	novembre-22	670	0	9	661
	ottobre-22	686	0	8	678
	settembre-22	672	2	18	650
	agosto-22	690	0	9	681
	luglio-22	692	2	9	681
	giugno-22	674	6	9	657
	maggio-22	704	0	15	689
	aprile-22	704	0	0	704
	marzo-22	694	1	12	680
	febbraio-22	624	0	5	617
	gennaio-22	686	2	5	679
	8.194	13	7,0	105	8.069

Il monitoraggio della regolarità del servizio fra Domodossola e Iselle si basa sui report della Società previsti contrattualmente. L'indice di affidabilità annuale del servizio (treni circolati / treni programmati) si attesta al 99,91%. L'indice di puntualità (scostamento dell'orario reale dei servizi in arrivo/partenza superiore a 3 minuti) medio mensile in arrivo a Briga è pari a 91,18% ed in partenza da Briga è pari a 95,13%.

Inoltre sono fissati i dati economici di saldo dei corrispettivi 2022:

Tabella 29 - Saldo corrispettivi B LS

		PRODUZIONE	€*KM
COMPENSAZIONI 2022 DA CDS	€ 287.954,47		
TRENI AGGIUNTIVI	€ 156.597,98	31.132,80	€ 5,03
TRENI AGGIUNTIVI COVID OPERATORE SBB	€ 15.369,00	940,00	€ 16,35
TOTALE	€ 459.921,45		
ANTICIPO 1^ SEMESTRE 2022	€ 143.977,24		
SALDO	€ 315.944,21		
IVA	€ 31.556,60		
TOTALE IVATO	€ 347.500,81		

Il corrispettivo per i treni aggiuntivi (€ 5,03 oltre iva) è stato concordato fra le parti con l'Appendice 1 al Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario Domodossola – Iselle 2017/2022– CIG 674581242 (prot. n. 230/R Contratti) del 08/09/2020.

Relativamente ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale effettuati dal 2021 nel periodo dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, con D.G.R. n.18-2698 del 29/12/2020 la Regione Piemonte ha approvato i criteri per la finanziabilità di tali servizi aggiuntivi di TPL, stabilendo che l'Agenzia per la Mobilità Piemontese applicasse nei confronti dei soggetti affidatari la formula di cui alla medesima DGR per la valorizzazione economica massima dei servizi aggiuntivi: per BLS la formula assume i seguenti valori: $C_{max} = (5,03 \text{ euro} + 11,32 \text{ euro}) * \text{treni} \times \text{km}$.

Tabella 30 - Elenco provvedimenti ferrovie

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000235/2022	08/04/2022	Autorizzazione alla società BLS AG al subappalto all'operatore economico SBB AG dell'esercizio dei treni 3031 (ex treno 31477) e 3034 (ex treno 31478) nella tratta Iselle – Domodossola, nelle giornate dal lunedì al venerdì del periodo 11 aprile – 13 maggio 2022.
2	00000733/2022	27/10/2022	Servizio ferroviario sulla tratta Domodossola - Iselle esercito dalla società BLS AG, con sede legale in Genfergasse, 11 3001 Berna (CH). Autorizzazione alla variazione del programma di esercizio a far data dal 11/12/2022. Autorizzazione alla riscossione di un supplemento di servizio della cifra di CHF 10 per l'emissione di titoli di trasporto a bordo dei servizi ferroviari nella tratta Domodossola – Iselle a far data dal 01/06/2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
 - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa);

- Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non “ad orario” pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione “a orario” (ove possibile) “cadenzato” delle restanti linee di superficie;
- Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell’ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
- Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
- Concentrazione di più linee in “nodi forti” (adeguatamente progettati in modo da favorire l’interscambio);
- Sovrapposizione di più linee a formare “corridoi forti”.

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

4.2.1. Bacino Metropolitano di Torino

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

Per quanto concerne il 2022, le variazioni apportate all’esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Tabella 31 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000286/2022	02/05/2022	Concessione dei Servizi per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino e nell’Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla modifica del Programma di Esercizio Linee n.179 “Torino-San Luca-Eremo-Pecetto-Chieri”, n.180 “Chieri-Torino Gronda sud”, n.184 “Poirino-Pessione-Chieri”, n.213 “Cumiana-Piscina (Navetta)”, n.220 “Osasco-Pinerolo-Torino”, n.220B “Barge-Cavour-Pinerolo”, n.294 “Barge-Luserna S.G-Torre P.ce”, n.298 “Barge-Bagnolo-Pinerolo”, n. 353 “Caselette-Alpignano-Avigliana”, n.386 “Ponte Pietra-Coazze-Giaveno-Pinerolo” e n.901 “Torino-Pinerolo-Torre Pellice”.
2	00000291/2022	04/05/2022	Servizi di TPL extraurbano a chiamata nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Progetto Europeo INTERREG V-A IT-FR ALCOTRA MOBILAB - Impegno risorse e autorizzazione al potenziamento del Servizio "ProviBUS Caluso" (U.I. € 22.500,00).
3	00000420/2022	17/06/2022	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Servizio di TPL notturno "NightBUster" - Autorizzazione al potenziamento del servizio nel periodo estivo.
4	00000477/2022	08/07/2022	Progetto Europeo INTERREG V-A IT-FR ALCOTRA CUORE DINAMICO - Servizi di TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Impegno risorse e

			autorizzazione alla sperimentazione del potenziamento della Linea n.286 "Susa - Bussoleno – Villarfocchiardo" (U.I. € 15.804,21).
5	00000491/2022	15/07/2022	Progetto Europeo INTERREG V-A IT-FR ALCOTRA N° 4171 MOBILAB - Servizi di TPL extraurbano nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Impegno risorse e autorizzazione alla sperimentazione del potenziamento delle linee n.512 "Ivrea – Val Chiusella" e n.132 "Rivarolo – Castellamonte" (U.I. € 12.996,21).
6	00000517/2022	26/07/2022	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area metropolitana di Torino – Autorizzazione all'estensione estiva verso i comuni di Druento e Pianezza della Rete Notturna "NightBuster"
7	00000541/2022	05/08/2022	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area metropolitana di Torino - Autorizzazione all'estensione estiva verso il comune di Alpignano della Rete Notturna "NightBuster"
8	00000623/2022	08/09/2022	Progetto Europeo INTERREG V-A IT-FR ALCOTRA CUORE DINAMICO - Servizi di TPL urbano nel territorio della Città di Pinerolo - Impegno risorse e autorizzazione al potenziamento delle Linea n.708 e 709 (U.I. € 1.000,00).
9	00000687/2022	17/10/2022	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione all'istituzione di Servizi integrativi di TPL in occasione del periodo di Commemorazione dei Defunti 2022.
10	00000788/2022	22/11/2022	Autorizzazione alla riapertura al pubblico esercizio dell'impianto tranviario di nuova risistemazione in Torino in corrispondenza dell'incrocio c. Re Umberto/ c. Matteotti, a seguito di lavori di rinnovo della curva direzione centro.
11	00000796/2022	24/11/2022	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla gestione di un Servizio speciale di intensificazione del TPL in occasione della "Giornata Europea delle Persone con Disabilità 2022 " (martedì 6 dicembre 2022).
12	00000903/2022	23/12/2022	Servizi di TPL Extraurbani nel territorio della Città Metropolitana di Torino - Autorizzazione alla soppressione della Linea n.201 "Torino-Varallo".
13	00000963/2022	30/12/2022	Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino – Autorizzazione all'istituzione della linea 1C Festiva nel Comune di Chieri.

In particolare, per le modifiche al PEA dei servizi extraurbani di cui alla DD 286, le variazioni sono state attuate per ad una migliore aderenza dell'offerta alle mutate esigenze dell'utenza, unitamente ad alcune rimodulazioni di orario anche legate ai tempi di viaggio effettivamente rilevati.

Per quanto concerne i servizi di TPL extraurbano a chiamata nel territorio della Città Metropolitana di Torino di cui alla DD 291 l'obiettivo generale del progetto è stato quello di migliorare l'accessibilità ai

territori rurali e montani da parte di tutte le categorie di utenti, favorendo una transizione verso modalità più sostenibili. Nella fattispecie il territorio ricomprende le Valli di Lanzo, il Canavese e l'Eporediese. Nello specifico il progetto e la convenzione prevedono tra l'altro che l'Agenzia promuova l'attivazione di offerte di mobilità diversificate e l'integrazione con altri piani e progetti e/o servizi esistenti.

Infine, le variazioni al PEA di cui alle DD 420, DD 517, DD 541 riguardano il servizio notturno nell'area metropolitana torinese "NightBUSTer". Tale servizio era stato sospeso nelle annualità 2020 e 2021 a seguito dell'emergenza pandemica occorsa e dei relativi interventi finalizzati a contribuire a limitare la diffusione del contagio e successivamente riattivato a seguito del termine del periodo emergenziale a partire dal mese di maggio 2022. Così come già avvenuto negli anni precedenti alla pandemia, si è ritenuto anche per il corrente anno di autorizzare l'estensione estiva del Servizio Notturno ai Comuni dell'Area Metropolitana.

Le autorizzazioni di cui alle DD 477, 491, 623 si riferiscono a potenziamenti disposti nell'ambito dei progetti europei ai cui l'Agenzia ha preso parte.

L'autorizzazione di cui alla DD 903 ha comportato, a far data dal 1° gennaio 2023, la soppressione del Servizio di TPL Extraurbano relativo alla Linea n.201 "Torino-Varallo Sesia" afferente al Bacino di Torino mentre con analogo provvedimento DD 902 si è disposto il suo trasferimento nel novero dei Servizi di TPL Extraurbani afferenti al territorio della Provincia di Vercelli (vedi sotto).

Si segnala infine la DD 963 con la quale viene istituita la linea 1C Festiva nel Comune di Chieri.

4.2.2. Bacino Sud

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Sud sono quelli relativi ai servizi extraurbani della Provincia di Cuneo, nonché i servizi urbani di Alba, Bra, Cuneo, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano.

Per quanto concerne il 2022, le determinazioni di variazioni apportate all'esercizio sono essenzialmente quelle riportate nella tabella sottostante.

Tabella 32 – Elenco provvedimenti Bacino Sud

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000680/2022	11/10/2022	Contratto di Servizio per la regolamentazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico urbano ed extraurbano afferenti il Bacino Sud. TPL urbano della Conurbazione di Bra. Autorizzazione alla revisione della rete urbana con potenziamento del servizio per l'Ospedale di Verduno

4.2.3. Bacino Sud-Est

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Sud-Est sono quelli relativi ai servizi extraurbani delle Provincie di Alessandria e Asti, ai servizi urbani di Alessandria e Novi Ligure, nonché i contratti per i servizi urbani di Asti e Casale Monferrato, trasferiti all'Agenzia a inizio 2022.

Per quanto concerne il 2022, si riportano i provvedimenti adottati.

Tabella 33 Elenco provvedimenti Bacino Sud-est

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000083/2022	15/02/2022	Consorzio S.C.A.T. S.c.r.l. - Autorizzazione al subaffidamento dell'esercizio di alcune corse delle linea 40 Fabbrica Curone-Tortona-Alessandria del contratto di servizio extraurbano del Bacino della provincia di Alessandria alla Società OLTRE Viaggi s.n.c.
2	00000150/2022	07/03/2022	Consorzio COAS - Autorizzazione al subaffidamento di servizi alle Società Mortara Renato e RATTI Tours S.r.l. fino al 30/06/2022
3	00000789/2022	23/11/2022	Consorzio COAS - Autorizzazione al subaffidamento di servizi alla Società RATTI Tours S.r.l. fino al 31/03/2023
4	00000812/2022	30/11/2022	Consorzio SCAT S.c.r.l. - Autorizzazione al subaffidamento dell'esercizio di una coppia di corse all'impresa Mortara Renato fino al 31/03/2023

4.2.4. Bacino Nord-Est

I Contratti di servizio che afferiscono al Bacino Nord-Est sono quelli relativi alle Province di Vercelli, Novara, Biella e Verbano-Cusio-Ossola. Per quanto concerne i servizi urbani, sono stati trasferiti all'Agenzia i contratti relativi ai servizi urbani di Verbania, Novara, Vercelli e Biella.

Per quanto concerne il 2022 si è lavorato alla prosecuzione dei servizi nel quadro delle risorse disponibili.

Tabella 34 – Elenco provvedimenti bacino Nord-Est

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000630/2022	09/09/2022	Società ATAP - Autorizzazione al subaffidamento di servizi alle Società Baranzelli Natur, Nuova Viviani e Rezza Viaggi fino al 31/03/2023
2	00000902/2022	23/12/2022	Servizi di TPL extraurbano nel territorio della Provincia di Vercelli - Autorizzazione all'istituzione della Linea n.3201 "Torino-Varallo Sesia".

Si segnala il provvedimento DD 902 di istituzione della Linea n.3201 "Torino-Varallo Sesia" nel novero dei servizi afferenti il Bacino Nord-Est, a seguito della soppressione della precedente linea n.201 "Torino-Varallo Sesia" afferente al Bacino di Torino, disposta con DD 903 (vedi sopra).

4.3. Navigazione

Per quanto attiene il servizio di navigazione sul Lago d'Orta nel 2020 si è conclusa la procedura di affidamento della concessione della durata di 6 anni.

Il servizio nel corso del 2022, dopo due anni di variazioni al programma di esercizio legate alle contingenze legate alla pandemia COVID-19, è tornato al consueto esercizio stagionale, con inizio la prima domenica di marzo.

Di seguito la tabella della produzione chilometrica realmente effettuata nel 2022 unitamente al numero dei servizi fuori linea eseguiti.

Tabella 35 - Produzione chilometrica navigazione lago d'Orta

	Produzione esercizio km	Fuori linea
Marzo	344,25	15
Aprile	3761,96	4
Maggio	3527,91	0
Giugno	3559,31	5
Luglio	3717,99	4
Agosto	4638,95	5
Settembre	3527,53	7
Ottobre	229,50	4

Per quel che concerne la promozione del servizio di navigazione:

- È stata rafforzata la comunicazione da aprile ad agosto a mezzo stampa su quotidiani locali, nello specifico n. 2 pagine intere per n. 2 uscite, tale comunicazione è proseguita nei mesi di maggio e giugno.
- la comunicazione sul web è stata integrata e rinnovata.
- Nel corso del 2022 è stata portata avanti la seconda sperimentazione del biglietto integrato bus (Fondotoce-Omegna) + battello (Omegna-Orta) ma si evince che i turisti ospiti di queste strutture abbiano risposto positivamente solo alla promozione della destinazione turistica, giungendo quindi con propri mezzi nelle località di Pella e Orta. Il fenomeno può essere giustificato dalla propensione all'autonomia negli spostamenti.

4.4. Accordi di programma

Tutti gli accordi di programma stipulati dall'Agenzia erano riferiti al biennio 2020/2021 coerentemente con l'orizzonte temporale dell'allora vigente Programma Triennale dei Servizi 2019-2021. Tuttavia, la Regione Piemonte non aveva terminato l'iter di approvazione del nuovo PTS 2022-2024, entro il termine del 31 dicembre 2021 e, pertanto, con deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2021, n. 15-4383, ha disposto di assicurare il finanziamento dei servizi minimi TPL dando continuità al PTS 2019-2021, di cui alla D.G.R. n. 7-1782 del 31 luglio 2020, sino al 31 dicembre 2022, per garantire l'esercizio dei servizi medesimi senza soluzione di continuità.

Inoltre, la Regione Piemonte non ha terminato l'iter di approvazione del nuovo PTS 2023-2025, entro il termine del 31 dicembre 2022 e, pertanto, con deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2022, n. 52-6344, ha disposto di assicurare il finanziamento dei servizi minimi TPL dando continuità all'attuale PTS 2019-2021, prorogato al 31 marzo 2022, di cui alla D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021, sino al 31 dicembre 2023, nonché garantire l'esercizio dei servizi medesimi senza soluzione di continuità.

Tali provvedimenti hanno impatto anche sugli AdP stipulati da AMP. Si riporta pertanto il quadro delle risorse e dei servizi finanziati per il triennio 2020/21/22.

4.4.1. Bacino Metropolitano di Torino

Per quanto concerne i servizi di trasporto in area a domanda debole nel territorio della Città Metropolitana, già nel 2019 era stato approvato lo schema dell'Accordo di Programma tra l'Agenzia della mobilità piemontese e l'Unione montana delle Valli Chisone e Germanasca per il servizio di Trasporto Pubblico Locale in Val Chisone e in Val Germanasca per il periodo dal 01/01/2020 al 31/12/2021.

Nel 2020 l'Agenzia ha lavorato alla predisposizione degli schemi di Accordo di programma per l'esercizio dei servizi di TPL dei Comuni di Bardonecchia, Giaveno, Chivasso e Sestriere e le Unioni Montane del Pinerolese e dei comuni delle Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone. Nel dettaglio, gli Enti beneficiari hanno manifestato la volontà, in accordo con l'Agenzia, di continuare ad organizzare e gestire direttamente il servizio di trasporto pubblico locale, anche per il biennio 2020/2021, con le seguenti risorse:

Tabella 36 -Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Metropolitano

N	ENTE BENEFICIARIO	contributo anno 2019	decorrenza	termine	c.d.a. numero	contributo anno 2020	contributo anno 2021	Contributo anno 2022
1	UNIONE MONTANA DELLE VALLI CHISONE E GERMANASCA	40.433,21 €	01/01/2020	31/12/2021	42/2019	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €
2	UNIONE MONTANA VALLE SUSA	8.567,68 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	8.567,68 €	8.567,68 €	8.567,68 €
3	UNIONE MONTANA DEL PINEROLESE	30.939,68 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	30.939,68 €	30.939,68 €	30.939,68 €
4	UNIONE MONTANA DEI COMUNI DELLE VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE	47.110,23 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	47.110,23 €	47.110,23 €	47.110,23 €

5	COMUNE DI BARDONECCHIA	112.654,57 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	112.654,57 €	112.654,57 €	112.654,57 €
6	COMUNE DI GIAVENO	14.565,87 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	14.565,87 €	14.565,87 €	14.565,87 €
7	COMUNE DI CHIVASSO	4.919,31 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	4.919,31 €	4.919,31 €	4.919,31 €
8	COMUNE DI SESTRIERE	4.613,24 €	01/01/2020	31/12/2021	22/2020	4.613,24 €	4.613,24 €	4.613,24 €
TOTALE		263.803,79 €			TOTALE	348.370,58 €	348.370,58 €	348.370,58 €

Con Determinazione Dirigenziale 381 del 07/06/2022 AMP ha impegnato la somma pari ad Euro 278.696,46 – a titolo di acconto pari all'80% dell'importo del 2021 a favore degli Enti (Unioni Montane e Comuni inferiori a 30.000 abitanti) titolari dei contratti di servizio affidati in subdelega afferenti al Bacino della CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO, in ordine ai servizi di TPL di rispettiva competenza per l'anno 2022:

- Euro 100.000,00 Unione Montana dei COMUNI delle VALLI CHISONE e GERMANASCA;
- Euro 6.854,14 Unione Montana VALLE SUSA;
- Euro 24.751,74 Unione Montana del PINEROLESE;
- Euro 37.688,18 Unione Montana dei COMUNI delle VALLI di LANZO, CERONDA e CASTERNONE;
- Euro 90.123,66 a favore del Comune di BARDONECCHIA;
- Euro 11.652,70 a favore del Comune di GIAVENO;
- Euro 3.935,45 a favore del Comune di CHIVASSO;
- Euro 3.690,59 a favore del Comune di SESTRIERE.

Con successiva determinazione 440 del 30/06/2022 gli importi di cui sopra sono stati liquidati a favore dei beneficiari.

Con Determinazione Dirigenziale 869 del 21/12/2022 AMP ha impegnato la restante somma pari ad Euro 69.674,12 – pari al 20% dell'importo del 2021 a favore dei suddetti Enti:

- Euro 25.000,00 a favore della Unione Montana dei COMUNI delle VALLI CHISONE e GERMANASCA;
- Euro 1.713,54, a favore della Unione Montana VALLE SUSA;
- Euro 6.187,94 a favore della Unione Montana del PINEROLESE;
- Euro 9.422,05 a favore della Unione Montana dei COMUNI delle VALLI di LANZO, CERONDA e CASTERNONE;
- Euro 22.530,91 a favore del Comune di BARDONECCHIA;
- Euro 2.913,17 a favore del Comune di GIAVENO;
- Euro 983,86 a favore del Comune di CHIVASSO;
- Euro 922,65 a favore del Comune di SESTRIERE.

4.4.2. Bacino Sud

La Convenzione di trasferimento all'AMP dei contratti di trasporto pubblico locale afferenti il bacino di Cuneo dal 1/09/2015, prevedeva all'art.9 comma 1 che i contratti stipulati in subdelega dai Comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti e dalle Comunità Montane fossero oggetto di trasferimento all'Agenzia con successiva convenzione, garantendo nel periodo transitorio il trasferimento delle relative risorse agli Enti da parte dell'Agenzia.

Tra i servizi in subdelega, in particolare, i servizi relativi alle Comunità Montane e ai Comuni di Brossasco, Mango e Rossana si qualificavano come servizi in area a domanda debole ai sensi dell'art.6

della L.R. 1/2000 ed erano finanziati con risorse regionali tramite appositi accordi di programma sottoscritti tra la Provincia di Cuneo e gli Enti stessi. Tali accordi, seppure formalmente scaduti, risultavano tacitamente rinnovati in quanto si trattava di trasferimento di risorse per il finanziamento dei servizi minimi che continuavano a essere effettuati.

A seguito di specifici approfondimenti, e in linea con quanto previsto dall'art.6 della L.R. 1/2000, le Unioni Montane (subentrate dal gennaio 2016 alle Comunità Montane titolari dei servizi in subdelega) nel corso del 2016 concordavano con l'Agenzia che non era opportuno procedere con il trasferimento dei propri contratti, al fine di non far venir meno gli elementi di flessibilità ed economicità nella gestione del servizio adeguati alle caratteristiche specifiche delle aree in esame. Tale impostazione veniva condivisa dagli Enti del Bacino Sud in sede di Assemblea di Bacino.

Il Comitato di Monitoraggio della Convenzione, pertanto, in data 24/10/2016 approvava una modifica alla convenzione, definendo che *"i servizi in area a domanda debole ai sensi dell'art.6 della L.R. 1/2000, continueranno ad essere gestiti in subdelega dalle Unioni Montane (subentrate alle rispettive Comunità Montane) o dai comuni interessati in associazione tra loro, al fine di non far venir meno gli elementi di flessibilità ed economicità nella gestione del servizio adeguati alle caratteristiche specifiche delle aree in esame"*. Si stabiliva inoltre che l'Agenzia avrebbe trasferito agli Enti titolari dei servizi in area a domanda debole le risorse necessarie per sostenerne la relativa spesa secondo l'assegnazione storica, erogando direttamente agli Enti (e ai nuovi subentranti, nel caso delle Unioni Montane) gli importi pattuiti secondo le modalità e le tempistiche previste con gli Accordi stipulati dalla Provincia, nelle more della stipula di nuovi Accordi di Programma tra Agenzia ed Enti.

Il quadro delle risorse assegnate alle Unioni nelle annualità dal 2019 al 2022 è riportato nella tabella seguente, contenente per ogni anno le risorse a carico di AMP secondo il consuntivo redatto da ciascun Ente.

Tabella 37 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud

N. O.	ENTE CREDITORE	CONTRIBUTO ANNO 2019	decorrenza	termine	C.D.A. numero	CONTRIBUTO ANNO 2020	CONTRIBUTO ANNO 2021	CONTRIBUTO ANNO 2022
1	COMUNE DI BROSSASCO	€ 2.330,52	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 2.330,52	€ 2.330,52	€ 2.330,52
2	COMUNE DI MANGO	€ 32.210,92	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 31.552,51	€ 31.552,51	€ 31.552,51
3	COMUNE DI VILLANOVA MONDOVI' (UNIONE MONTANA MONDOLE')	€ 6.275,50	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 6.275,50	€ 6.275,50	€ 6.275,50
4	UNIONE MONTANA ALTA LANGA	€ 42.513,64	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 42.776,17	€ 42.776,17	€ 42.776,17
5	UNIONE MONTANA ALTA VALLE TANARO	€ 6.650,00	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 6.650,00	€ 1.425,00	€ 1.425,00
6	UNIONE MONTANA DEI COMUNI DEL MONVISO	€ 97.139,49	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 90.000,00	€ 90.000,00	€ 90.000,00
7	UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONGIA E CEVETTA - LANGA CEBANA - ALTA VALLE BORMIDA	€ 19.761,50	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 20.106,56	€ 20.106,56	€ 20.106,56

8	UNIONE MONTANA DELLE VALLI MONREGALESI	€ 4.028,82	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 4.028,82	€ 4.028,82	€ 4.028,82
9	UNIONE MONTANA VALLE GRANA	€ 24.390,00	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 24.389,15	€ 24.389,15	€ 24.389,15
10	UNIONE MONTANA VALLE MAIRA	€ 24.033,24	06 ottobre 2020	31 dicembre 2021	23/2020	€ 23.726,03	€ 23.726,03	€ 23.726,03
11	UNIONE MONTANA VALLE VARAITA	€ 96.913,04				€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
TOTALE		€ 356.246,67		TOTALE		€ 251.835,26	€ 246.610,26	€ 246.610,26

La progressiva riorganizzazione della rete di TPL sul Bacino Sud ha permesso in alcuni casi di sospendere il servizio in area a domanda debole a carico dell'Unione, integrando lo stesso nel Contratto di Servizio dell'intera Provincia (trasferendo le relative risorse), laddove tale operazione garantiva un miglioramento in termini di efficienza, economicità ed efficacia, oltre che di semplificazione amministrativa.

Con Determinazione Dirigenziale 350 del 26/05/2022 AMP ha impegnato la somma pari ad Euro 197.288,21 – a titolo di acconto pari all'80% - a favore degli Enti (Unioni Montane e Comuni inferiori a 30.000 abitanti) titolari dei contratti di servizio affidati in subdelega afferenti al Bacino di Cuneo (SUD), in ordine ai servizi di TPL di rispettiva competenza per l'anno 2022:

- Euro 3.223,06 a favore dell'Unione Montana delle VALLI MONREGALESI;
- Euro 1.140,00 a favore dell'Unione Montana ALTA VAL TANARO;
- Euro 19.511,32 a favore dell'Unione Montana VALLE GRANA;
- Euro 18.980,82 a favore dell'Unione Montana VALLE MAIRA;
- Euro 72.000,00 a favore dell'Unione Montana dei COMUNI DEL MONVISO;
- Euro 34.220,94 a favore dell'Unione Montana ALTA LANGA;
- Euro 16.085,25 a favore dell'Unione Montana delle VALLI MONGIA e CEVETTA – LANGA CEBANA – ALTA VALLE BORMIDA;
- Euro 25.242,01 a favore del Comune di MANGO;
- Euro 5.020,40 a favore del Comune di VILLANOVA MONDOVI';
- Euro 1.864,42 a favore del Comune di BROSSASCO.

Con successiva determinazione 439 del 30/06/2022 gli importi di cui sopra sono stati liquidati a favore dei beneficiari.

Con Determinazione Dirigenziale 875 del 22/12/2022 AMP ha impegnato la restante somma pari ad Euro 38.081,55 – pari al 20% dell'importo del 2021 a favore dei suddetti Enti:

- Euro 622,14 a favore dell'Unione Montana delle VALLI MONREGALESI;
- Euro 220,05 a favore dell'Unione Montana ALTA VAL TANARO;
- Euro 3.766,17 a favore dell'Unione Montana VALLE GRANA;
- Euro 3.663,77 a favore dell'Unione Montana VALLE MAIRA;
- Euro 13.897,80 a favore dell'Unione Montana dei COMUNI DEL MONVISO;
- Euro 6.605,50 a favore dell'Unione Montana ALTA LANGA;
- Euro 3.104,85 a favore dell'Unione Montana delle VALLI MONGIA e CEVETTA – LANGA CEBANA – ALTA VALLE BORMIDA;
- Euro 4.872,34 a favore del Comune di MANGO;
- Euro 969,05 a favore del Comune di VILLANOVA MONDOVI';
- Euro 359,88 a favore del Comune di BROSSASCO.

4.4.3. Bacino Sud-est

Per quanto concerne il territorio della Provincia di Alessandria, già nel 2019 si era proceduto all'approvazione dello schema di accordo di programma tra la Provincia di Alessandria, l'Agenzia della mobilità piemontese, il Comune di Pareto e l'Unione Montana Suol d'Aleramo per il servizio di trasporto pubblico locale nel comune di Pareto per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 31 dicembre 2021. La copertura finanziaria annua è di € 10.000,00.

Per quanto concerne il territorio della Provincia di Asti, già nel 2019 si era proceduto all'approvazione degli schemi di accordo di programma per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale con risorse regionali degli Enti afferenti alla Provincia di Asti: Comuni di Agliano Terme, Aramengo, Calamandrana, Calliano, Castagnole Delle Lanze, Castell'Alfero, Cellarengo, Cocconato, Mombercelli, Montegrosso D'Asti e Montiglio Monferrato nonché alla Unione Montana Langa Astigiana – Val Bormida per il periodo dal 1 gennaio 2019 al 31 dicembre 2021.

Tabella 38 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud-Est

PROVINCIA DI ASTI

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	Contributo anno 2019	Contributo anno 2020	Contributo anno 2021	Contributo anno 2022
1	Unione Montana Langa Astigiana - Val Bormida	01/01/19	31/12/21	29/2019	23.690,00 €	23.690,00 €	23.690,00 €	23.690,00 €
2	Comune di Agliano Terme	01/01/19	31/12/21	29/2019	936,00 €	936,00 €	936,00 €	936,00 €
3	Comune di Aramengo	01/01/19	31/12/21	29/2019	11.960,00 €	11.960,00 €	11.960,00 €	11.960,00 €
4	Comune di Calamandrana*	01/01/19	31/12/21	29/2019	2.599,00 €	2.599,00 €	0,00 €	0,00 €
5	Comune di Calliano**	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.235,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
6	Comune di Castagnole delle Lanze	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.430,00 €	1.430,00 €	1.430,00 €	1.430,00 €
7	Comune di Castell'Alfero	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.950,00 €	1.950,00 €	1.950,00 €	1.950,00 €
8	Comune di Cellarengo	01/01/19	31/12/21	29/2019	12.650,00 €	12.650,00 €	12.650,00 €	12.650,00 €
9	Comune di Cocconato	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.365,00 €	1.365,00 €	1.365,00 €	1.365,00 €
10	Comune di Mombercelli	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.305,00 €	1.305,00 €	1.305,00 €	1.305,00 €
11	Comune di Montegrosso d'Asti	01/01/19	31/12/21	29/2019	1.781,00 €	1.781,00 €	1.781,00 €	1.781,00 €
12	Comune di Montiglio Monferrato	01/01/19	31/12/21	29/2019	3.360,00 €	3.360,00 €	3.360,00 €	3.360,00 €
	TOTALE				64.261,00 €	63.026,00 €	60.427,00 €	60.427,00 €

* Il Comune di Calamandrana ha cessato il servizio TPL a far data dal 1 gennaio 2021.

** Il Comune di Calliano ha cessato il servizio TPL a far data dal 1 gennaio 2020.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	Contributo Anno 2019	Contributo Anno 2020	Contributo Anno 2021	Contributo Anno 2022
1	Comune di Pareto	01/01/19	31/12/21	28/2019	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
	TOTALE				10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €

Con Determinazione Dirigenziale 353 del 27/05/2022 AMP ha impegnato la somma pari ad Euro 57.329,60, - a titolo di acconto pari all'80% - a favore degli Enti (Unioni Montane e Comuni inferiori a 30.000 abitanti) titolari dei contratti di servizio affidati in subdelega afferenti al Bacino SUD-EST, in ordine ai servizi di TPL di rispettiva competenza per l'anno 2022:

- Euro 18.952,00 a favore dell'Unione Montana LANGA ASTIGIANA - VAL BORMIDA;
- Euro 748,80 a favore del Comune di AGLIANO TERME;
- Euro 9.568,00 a favore del Comune di ARAMENGO;
- Euro 988,00 a favore del Comune di CALLIANO;
- Euro 1.144,00 a favore del Comune di CASTAGNOLE DELLE LANZE;
- Euro 1.560,00 a favore del Comune di CASTELL'ALFERO;
- Euro 10.120,00 a favore del Comune di CELLARENGO;
- Euro 1.092,00 a favore del Comune di COCCONATO;
- Euro 1.044,00 a favore del Comune di MOMBERCELLI;
- Euro 1.424,80 a favore del Comune di MONTEGROSSO D'ASTI;
- Euro 2.688,00 a favore del Comune di MONTIGLIO MONFERRATO;
- Euro 8.000,00 a favore del Comune di PARETO.

Con successiva determinazione 467 del 05/07/2022 gli importi di cui sopra sono stati liquidati a favore dei beneficiari.

4.4.4. Bacino Nord-est

Per quanto concerne i servizi di trasporto in area a domanda debole nel territorio del Bacino Nord-Est, si riportano nella tabella seguente gli accordi di programma in vigore nei territori delle Province del VCO e di Vercelli. Nelle altre due Province del Bacino, Biella e Novara, non sono attivi accordi di programma per servizi TPL.

Per quanto riguarda la Provincia del VCO, i primi sei accordi riguardano servizi gestiti dagli Enti territoriali finanziati dagli AdP. Per quanto riguarda invece le righe da 7 a 17 si tratta di Enti che partecipano alla spesa del TPL provinciale con proprie risorse.

Gli accordi contrassegnati con l'asterisco sono accordi già in vigore in precedenza per i quali non vi è scadenza e il rinnovo è automatico.

Nella seconda parte della tabella sono riportati i 3 AdP in vigore nel territorio della Provincia di Vercelli.

Tabella 39 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Nord-Est
PROVINCIA DEL VCO

N.O.	ENTE BENEFICIARIO		decorrenza	termine	C.D.A. numero	Contributo anno 2019	Contributo anno 2020	Contributo anno 2021	Contributo anno 2022
1	Comune Druogno	di	01/07/2019	31/12/2021	23/2019	138.747,60 €	138.747,60 €	138.747,60 €	138.747,60 €
2	Comune Crodo	di	01/07/2019	31/12/2021	24/2019	11.280,00 €	11.280,00 €	11.280,00 €	11.280,00 €
3	Comune Piedimulera	di	01/07/2019	31/12/2021	24/2019	10.098,00 €	10.098,00 €	10.098,00 €	10.098,00 €
4	Comune di Pieve Vergonte		01/07/2019	31/12/2021	24/2019	12.745,00 €	12.745,00 €	12.745,00 €	12.745,00 €
5	Unione Montana Alta Ossola		01/07/2019	31/12/2021	24/2019	20.390,00 €	20.390,00 €	20.390,00 €	20.390,00 €
6	Comune Montescheno	di	01/07/2019	31/12/2021	26/2019	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTALE						193.260,60 €	193.260,60 €	193.260,60 €	193.260,60 €

	ENTE DEBITORE		decorrenza	termine	C.D.A. numero	Ricavi anno 2019	Ricavi anno 2020	Ricavi anno 2021	Ricavi anno 2022
7	Unione Montana Valle Strona e Delle Quarne		01/07/2019	31/12/2021	26/2019	31.364,83 €	31.364,83 €	31.364,83 €	31.364,83 €
8	Comune Stresa	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	2.509,24 €	2.509,24 €	2.509,24 €	2.509,24 €
9	Comune Brissago*	di	01/07/2019	31/12/2021		7.125,50 €	7.125,50 €	7.125,50 €	7.125,50 €
10	Comune Trarego Viggiona	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	4.878,20 €	4.878,20 €	4.878,20 €	4.878,20 €
11	Comune Verbania*	di	01/07/2019	31/12/2021		14.687,53 €	14.687,53 €	14.687,53 €	14.687,53 €
12	Comune di Bee		01/07/2019	31/12/2021	25/2019	692,50 €	692,50 €	692,50 €	692,50 €
	Comune Premeno	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	692,50 €	692,50 €	692,50 €	692,50 €
13	Comune Verbania	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	1.226,87 €	1.226,87 €	1.226,87 €	1.226,87 €

	Comune Ghiffa	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	408,96 €	408,96 €	408,96 €	408,96 €
	Comune Oggebbio	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	1.226,87 €	1.226,87 €	1.226,87 €	1.226,87 €
	Cannero Riviera		01/07/2019	31/12/2021	25/2019	817,91 €	817,91 €	817,91 €	817,91 €
	Comune Cannobio	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	10.689,32 €	10.689,32 €	10.689,32 €	10.689,32 €
14	Comune Verbania	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	2.198,89 €	2.198,89 €	2.198,89 €	2.198,89 €
	Comune Gravellona Toce	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	2.298,84 €	2.298,84 €	2.298,84 €	2.298,84 €
	Comune Casale Corte Cerro	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	1.599,19 €	1.599,19 €	1.599,19 €	1.599,19 €
	Comune Omegna	di	01/07/2019	31/12/2021	25/2019	3.898,03 €	3.898,03 €	3.898,03 €	3.898,03 €
15	Unione Montana Valgrande e del Lago di Mergozzo		01/07/2019	31/12/2021	25/2019	19.625,36 €	19.625,36 €	19.625,36 €	19.625,36 €
16	Unione del Lago Maggiore		01/07/2019	31/12/2021	25/2019	2.500,00 €	2.500,00 €	2.500,00 €	2.500,00 €
17	Cantone Ticino (CH)*		01/07/2019	31/12/2021		14.250,00 €	14.250,00 €	14.250,00 €	14.250,00 €
TOTALE						122.690,54 €	122.690,54 €	122.690,54 €	122.690,54 €

* = Rinnovo automatico

PROVINCIA DI VERCELLI

N.O.	ENTE BENEFICIARIO	decorrenza	termine	C.D.A. numero	Contributo anno 2019	Contributo anno 2020	Contributo anno 2021	Contributo anno 2022
1	Comune Varallo	di	01/07/2019	31/12/2021	27/2019	42.500,00 €	42.500,00 €	42.500,00 €
2	Comune Ronsecco	di	01/07/2019	31/12/2021	27/2019	8.000,00 €	8.000,00 €	8.000,00 €
3	Unione Montana dei Comuni della Valsesia		01/07/2018	30/06/2021	16/2018	176.500,00 €	176.500,00 €	176.500,00 €
TOTALE					227.000,00 €	227.000,00 €	227.000,00 €	227.000,00 €

Con Determinazione Dirigenziale 832 del 30/12/2021 AMP ha impegnato la somma pari ad Euro 336.208,48, a favore degli Enti (Comuni e Unioni Montane) del Bacino NORD-EST, sottoscrittori di specifici Accordi di Programma, a titolo di I acconto, pari all'80% dell'importo massimo attribuibile, in ordine al trasferimento delle risorse regionali per il finanziamento per l'anno 2022 dei Servizi di TPL di rispettiva competenza:

- Euro 9.024,00 a favore del Comune di CRODO;
- Euro 110.998,08 a favore del Comune di DRUOGNO;
- Euro 8.078,40 a favore del Comune di PIEDIMULERA;
- Euro 10.196,00 a favore del Comune di PIEVE VERGONTE;
- Euro 16.312,00 a favore dell'Unione Montana ALTA OSSOLA;
- Euro 34.000,00 a favore del Comune di VARALLO;
- Euro 6.400,00 a favore del Comune di RONSECCO;
- Euro 141.200,00 a favore dell'Unione Montana dei COMUNI DELLA VALSESIA.

Con Determinazione Dirigenziale 856 del 20/12/2022 AMP ha impegnato la somma pari ad Euro 84.052,12 a favore degli Enti (Comuni e Unioni Montane) del Bacino NORD-EST, sottoscrittori di specifici Accordi di Programma, a titolo di II acconto, pari al 20% dell'importo massimo attribuibile, in ordine al trasferimento delle risorse regionali per il finanziamento per l'anno 2022 dei Servizi di TPL di rispettiva competenza:

- Euro 2.256,00 favore del Comune di CRODO;
- Euro 27.749,52 a favore del Comune di DRUOGNO;
- Euro 2.019,60 a favore del Comune di PIEDIMULERA;
- Euro 2.549,00 a favore del Comune di PIEVE VERGONTE;
- Euro 4.078,00 a favore dell'Unione Montana ALTA OSSOLA;
- Euro 8.500,00 a favore del Comune di VARALLO;
- Euro 1.600,00 a favore del Comune di RONSECCO;
- Euro 35.300,00 a favore dell'Unione Montana dei COMUNI DELLA VALSESIA.

4.5. Servizi in regime di concorrenza

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

Nel 2022 sono state rilasciate le seguenti autorizzazioni:

Tabella 40 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza

N°	Registro Generale	Data determina	Oggetto
1	00000004/2022	10/01/2022	Autolinee Nuova Benese - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi di trasporto per i dipendenti del Centro Contabile Intesa-San Paolo di Moncalieri (TO) - Validità: fino al 31/03/2022.

2	00000005/2022	11/01/2022	Società BARANZELLI NATUR – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Navetta per il trasporto degli sciatori sul percorso Varallo Sesia-Alagna – Validità: fino al 27/03/2022.
3	00000014/2022	17/01/2022	ARRIVA Italia S.r.l. - Annualità 2022-2023 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi integrativi della linea n. 277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" del Contratto dei servizi extraurbani della Città Metropolitana di Torino denominati Autolinea n. 119 Torino-Airasca (SKF Industrie).
4	00000013/2022	17/01/2022	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Chivasso - Verolengo - Saluggia (Stabilimento LivaNova)" – Validità: fino al 31/12/2022
5	00000039/2022	25/01/2022	Società Autostradale S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Navetta non contribuita, destinata ai clienti dell'Outlet di Serravalle, sulla tratta Arquata Scrivia FS-Serravalle Scrivia FS-Serravalle Designer Outlet-Novì Ligure FS-Serravalle Designer Outlet e ritorno. L'esercizio del servizio verrà gestito in subaffidamento dalla Società Autolinee Val Borbera. - Validità: fino al 31/12/2022
6	00000056/2022	31/01/2022	ARRIVA ITALIA S.r.l. (ex SADEM S.p.A.) – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio destinato ai dipendenti degli stabilimenti Magneti Marelli di Venaria su vari percorsi – Validità: fino al 28/02/2022. – Sostituisce la D.D. n. 151 del 17/03/2021
7	00000070/2022	03/02/2022	ARRIVA Italia - Anno 2022 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi integrativi della linea n. 277 "Torino-Trofarello-Airasca-None" del Contratto di servizio della Città Metropolitana di Torino denominati: Linea atipica n. 121 Torino-None (FCA/ Mopar)-Volvera (FCA/ Mopar)-Rivalta (FCA/Mopar) fino al 31/12/2022.
8	00000107/2022	18/02/2022	Cavourese S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Giaveno (Istituto Maria Ausiliatrice) - Avigliana - Villarfocchiardo" - Validità: fino al 08/06/2022.
9	00000110/2022	21/02/2022	V.I.T.A. S.p.A. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Ivrea - Arnad (Stabilimento Sicpa Italia S.p.A.)" – Validità: fino al 31/12/2022
10	00000118/2022	23/02/2022	Società Bus Company - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Linea Mondovì-Villanova-Frabosa-Miroglio-Prato Nevoso - Validità: fino al 25 aprile 2022
11	00000116/2022	23/02/2022	Società REZZA VIAGGI S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio

			trasporto maestranze stabilimento SUMIRIKO ITALY di Chivasso (TO). - Validità: fino al 31 dicembre 2022
12	00000115/2022	23/02/2022	Società REZZA VIAGGI S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio trasporto di tipologia commerciale sulla tratta: Rivarolo-Ivrea-Chivasso-Torino Stura-Bergeggi-Finale-Alassio-Diano Marina-Imperia - Validità: dal 11 giugno al 20 settembre degli anni 2022 e 2023
13	00000121/2022	24/02/2022	Società STP S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea non contribuita di tipologia commerciale sulla tratta Acqui Terme-Cassine-Alessandria-Milano Famagosta - Validità: fino al 31/12/2022.
14	00000149/2022	07/03/2022	ARRIVA ITALIA S.r.l. (ex SADEM S.p.A.) – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio destinato ai dipendenti degli stabilimenti Magneti Marelli di Venaria su vari percorsi – Validità: fino al 28/02/2023.
15	00000166/2022	11/03/2022	Società Gelosobus S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi destinati ai dipendenti dell'industria dolciaria FERRERO S.p.a. di Alba su vari percorsi. - Validità: fino al 30/09/2022.
16	00000176/2022	21/03/2022	Gruppo Torinese Trasporti GTT – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Navetta Università: via Pietro Giuria (Torino)-via Quarello – Validità: fino al 10/06/2022.
17	00000203/2022	25/03/2022	Società Bus Company S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi destinati ai dipendenti dell'industria dolciaria FERRERO S.p.a. di Alba su vari percorsi. - Validità: fino al 30/09/2022.
18	00000226/2022	04/04/2022	Autolinee Nuova Benese - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi di trasporto per i dipendenti del Centro Contabile Intesa-San Paolo di Moncalieri (TO) - Validità: fino al 31/12/2022.
19	00000258/2022	22/04/2022	Società CHIESA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Trofarello-Bra-Alba e Fossano-Cavallermaggiore-Trofarello-Torino PN - Validità: dal 26/04/2022 al 05/05/2022 e dal 17/05/2022 al 26/05/2022.
20	00000257/2022	22/04/2022	Società Bus Company - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi destinati al parco acquatico Cupole LIDO di Cavallermaggiore - Validità: fino al 28 agosto 2022
21	00000279/2022	28/04/2022	Società Bus Company e STP - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi

			aventi come origine o destinazione l'aeroporto "Langhe e Alpi del mare" di Cuneo Levaldigi - Validità: fino al 30 aprile 2025
22	00000295/2022	04/05/2022	Arriva Italia S.r.l. – Integrazione ad autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Chivasso - Verolengo - Saluggia (Stabilimento LivaNova)" – Validità: fino al 31/12/2022.
23	00000297/2022	05/05/2022	Società B. Motors di Botta Luigi - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio di trasporto gestito in affidamento gratuito da parte del Comune di Alagna Valsesia in ambito comunale sulla tratta: Alagna Valsesia piazza Mercato - Fraz. Ponte - Parcheggio Wold - Loc. Acqua Bianca - Validità: fino al 6 novembre 2022.
24	00000331/2022	17/05/2022	Aggiornamento della Determinazione Dirigenziale n. 800 del 23/12/2021 "Linea Azzurra S.r.l. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Autolinea: Torino Lingotto-Torino Porta Susa-Torino Stura-Aeroporto di Milano Malpensa – Validità: fino al 31/12/2024."
25	00000347/2022	24/05/2022	Società Autolinee ALLASIA, GUNETTO Autolinee e SAV Autolinee - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi aventi come origine o destinazione l'aeroporto "Langhe e Alpi del mare" di Cuneo Levaldigi - Validità: fino al 30 aprile 2025
26	00000376/2022	31/05/2022	Consorzio Torinese Autoservizi (CTA) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Chivasso - Verrone (Stabilimento FCA Powertrain Plant)" - Validità: fino al 31/07/2022
27	00000419/2022	17/06/2022	Società Autolinee COSTA S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi destinati ai dipendenti dell'industria dolciaria FERRERO S.p.a. di Alba su vari percorsi. - Validità: fino al 30/09/2022.
28	00000459/2022	30/06/2022	Società City Sightseeing Torino - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Linea D percorso turistico denominato: "Tranvia Sassi-Superga", effettuata fino al 01/11/2022 nelle giornate di sabato, domenica e festivi e Linea "Casa Martini Official Shuttle bus", effettuata fino al 30/10/2022 nelle giornate di venerdì, sabato e domenica.
29	00000454/2022	30/06/2022	Società Autostradale S.r.l. - Trasporto di persone su strada in regime di concorrenza, non contribuito, destinato ai clienti dell'Outlet di Serravalle, sulla tratta Arquata Scrivia FS-Serravalle Scrivia FS-Serravalle Designer Outlet-Novi Ligure FS-Serravalle Designer Outlet e ritorno, il cui esercizio è stato autorizzato con D.D. AMP n. 39 del 25/01/2022 - Autorizzazione all'esercizio di corse di potenziamento nelle sole giornate di sabato e domenica,

			esercite in subaffidamento da parte della Società AMAG Mobilità. - Validità: fino al 25/09/2022.
30	00000463/2022	04/07/2022	Società CHIESA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Trofarello-Alba e Fossano-Trofarello - Validità: dal 04/07/2022 al 07/07/2022 e dal 01/08/2022 al 10/08/2022.
31	00000490/2022	15/07/2022	Società ATAV VIGO – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea Torino-Settimo stabilimento Pirelli – Validità: fino al 30/06/2023.
32	00000518/2022	29/07/2022	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea "Torino Lingotto-Settimo Outlet Village" – Validità: fino al 31/12/2022
33	00000615/2022	05/09/2022	Società FLIXBUS Italia S.r.l. – Anni 2023-2025 – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Autolinea di tipologia commerciale: Oulx - Torino - Milano - Orio al Serio - Bergamo.
34	00000620/2022	06/09/2022	Società CHIESA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Trofarello-Fossano dal 6 al 15/09/2022; Trofarello-Alba dal 6 al 15/09/2022; Fossano-San Giuseppe di Cairo dal 1 al 15/10/2022; Fossano-Ceva dal 16 al 30/10/2022
35	00000651/2022	15/09/2022	Autoservizi CAIAFFA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio di linea dedicato alle maestranze dello stabilimento UTIL Industries di Villanova d'Asti sul percorso: Alpignano-Pianezza-Collegno-Villanova d'Asti e ritorno - Validità: fino al 31/12/2023.
36	00000689/2022	17/10/2022	Società Bus Company – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizio di tipologia commerciale Linea turistica circolare delle Langhe denominata "Langhe Sightseeing Tour" sul percorso: Alba-Grinzane Cavour-Serralunga d'Alba-Castiglione Falletto-Monforte d'Alba-Barolo-Vergne-La Morra- Alba – Validità: dal 2 ottobre al 27 novembre 2022 ogni domenica e festivi.
37	00000721/2022	19/10/2022	Società Gelosobus S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi destinati ai dipendenti dell'industria dolciaria FERRERO S.p.a. di Alba su vari percorsi. - Validità: fino al 30/09/2023.
38	00000720/2022	19/10/2022	Società Asti Servizi Pubblici S.p.A. (ASP) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizio navetta destinato agli studenti dell'istituto Monti di Asti sul percorso: p. Cairoli (Asti)-p. C.A. Dalla Chiesa\

			palestra - Validità: fino al 10 giugno 2023 o comunque fino al termine dell'anno scolastico 2022-23.
39	00000727/2022	24/10/2022	Società V.I.T.A. S.p.A. – Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza – Servizi di trasporto dedicati agli studenti delle scuole primarie e secondarie dei comuni di Quincinetto, Quassolo e Tavagnasco - Validità: fino al 31/12/2022
40	00000726/2022	24/10/2022	Arriva Italia S.r.l. - Anno scolastico 2022/2023 - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Villar Focchiardo - Vaie - Sant'Antonino (Scuola Secondaria 1° grado di Sant'Antonino)"
41	00000763/2022	11/11/2022	Società SAC S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Servizi destinati ai dipendenti dell'industria dolciaria FERRERO S.p.a. di Alba su vari percorsi. - Validità: fino al 30/09/2023.
42	00000771/2022	17/11/2022	Società CHIESA - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee sostitutive del servizio ferroviario sulle tratte: Cavallermaggiore-Bra dal 10/12/2022 al 11/06/2023; Torino-Alessandria dal 22/11/2022 al 01/12/2022
43	00000803/2022	28/11/2022	Autolinee GIACHINO S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza: linea Felizzano-Santena stab. Valeo - Validità: 2023 e 2024
44	00000826/2022	07/12/2022	Società B. Motors di Botta Luigi - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Linea: Mollia-Riva Valdobbia-Alagna Valsesia - Validità: fino al 10 aprile 2023.
45	00000848/2022	13/12/2022	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinee di tipologia commerciale "Torino - Breuil Cervinia" e "Torino - St. Vincent (Casinò)" - Validità: dal 01/01/2023 al 31/12/2023
46	00000870/2022	21/12/2022	Arriva Italia S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea transfrontaliera "Oulx - Briançon" - Validità: dal 01/01/2023 al 31/12/2023
47	00000923/2022	28/12/2022	Consorzio Torinese Autoservizi (CTA) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Settimo (Stabilimento Valentino)" - Validità: dal 01/01/2023 al 31/12/2024.
48	00000920/2022	28/12/2022	Consorzio Torinese Autoservizi (CTA) - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Rivoli – Moncalieri – Santena (Stabilimento Olsa/Magna)" - Validità: dal 01/01/2023 al 30/06/2024
49	00000918/2022	28/12/2022	Arriva Italia S.r.l. – Autostradale S.r.l. - Autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza -

			Autolinea di tipologia commerciale "Torino Autostazione - Malpensa Aeroporti" - Validità: dal 01/01/2023 al 31/12/2023
50	00000962/2022	30/12/2022	Arriva Italia S.r.l. – Integrazione ad autorizzazione al trasporto di persone su strada in regime di concorrenza - Autolinea atipica "Torino - Chivasso - Verolengo - Saluggia (Stabilimento LivaNova)" – Validità: fino al 31/12/2023.

4.6. Le risorse aggiuntive trasferite da Enti per il TPL

Nei componenti positivi della gestione del bilancio dell'Agenzia della mobilità Piemontese confluiscono i trasferimenti correnti da Comuni consorziati e non consorziati, da Città metropolitana, da Province, da Unioni Montane.

Il bilancio previsionale di AMP utilizza la classificazione prevista dal D.Lgs. 118/2011 "Trasferimenti correnti da Amministrazioni locali"; con riferimento al previsionale 2023, limitatamente agli Enti locali, si ha:

Contributi e Trasferimenti Correnti da

- Comune Consorziati 12.375.437,18
- Città Metropolitana e Province 2.235.000,00
- Comuni non Consorziati 40.000,00
- Enti pubblici vari 50.000,00
- Totale 14.700.437,18

La previsione 2023 deriva dall'analisi degli Accordi di Programma e Convenzioni attive con i vari Enti e dalla ricognizione delle intese con i vari Enti.

L'Agenzia monitora costantemente i flussi relativi ai trasferimenti che, a seguito dell'ampliamento dell'Agenzia sono cresciuti sia in termini di volumi che di enti coinvolti.

La tabella seguente riporta le statistiche dell'ultimo decennio che sono poi dettagliate nelle successive tabelle per Bacino, nelle quali è anche evidente la periodicità con cui i trasferimenti sono effettuati.

Tabella 41 - Reversali da Enti per il finanziamento dei servizi TPL

Reversali Enti	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017
BM	€ 6.362.608,74	€ 4.552.328,88	€ 4.537.267,68	€ 5.684.913,87	€ 4.154.984,57
BNE	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 222.928,81	€ 1.854.313,52
BS	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 427.422,15	€ 2.959.883,26
BSE	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
TOT	€ 6.362.608,74	€ 4.552.328,88	€ 4.537.267,68	€ 6.335.264,83	€ 8.969.181,35

Reversali Enti	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022
BM	€ 8.168.224,11	€ 10.372.376,57	€ 6.183.514,59	€ 7.390.624,89	€ 9.439.425,49
BNE	€ 1.915.858,71	€ 2.213.822,42	€ 4.584.241,73	€ 3.665.973,09	€ 2.816.973,53
BS	€ 30.231,20	€ 225.807,05	€ 15.563,70	€ 64.193,72	€ 97.992,09
BSE	€ 1.890.489,61	€ 715.250,00	€ 1.238.615,20	€ 483.102,51	€ 2.040.640,36
TOT	€ 12.004.803,63	€ 13.527.256,04	€ 12.021.935,22	€ 11.603.894,21	€ 14.395.031,47

Nel grafico seguente è riportato l'andamento delle risorse suddivise per singolo bacino dal quale è evidente la presenza degli altri Enti a seguito dell'ampliamento dell'Agenzia avvenuto nel corso del 2015.

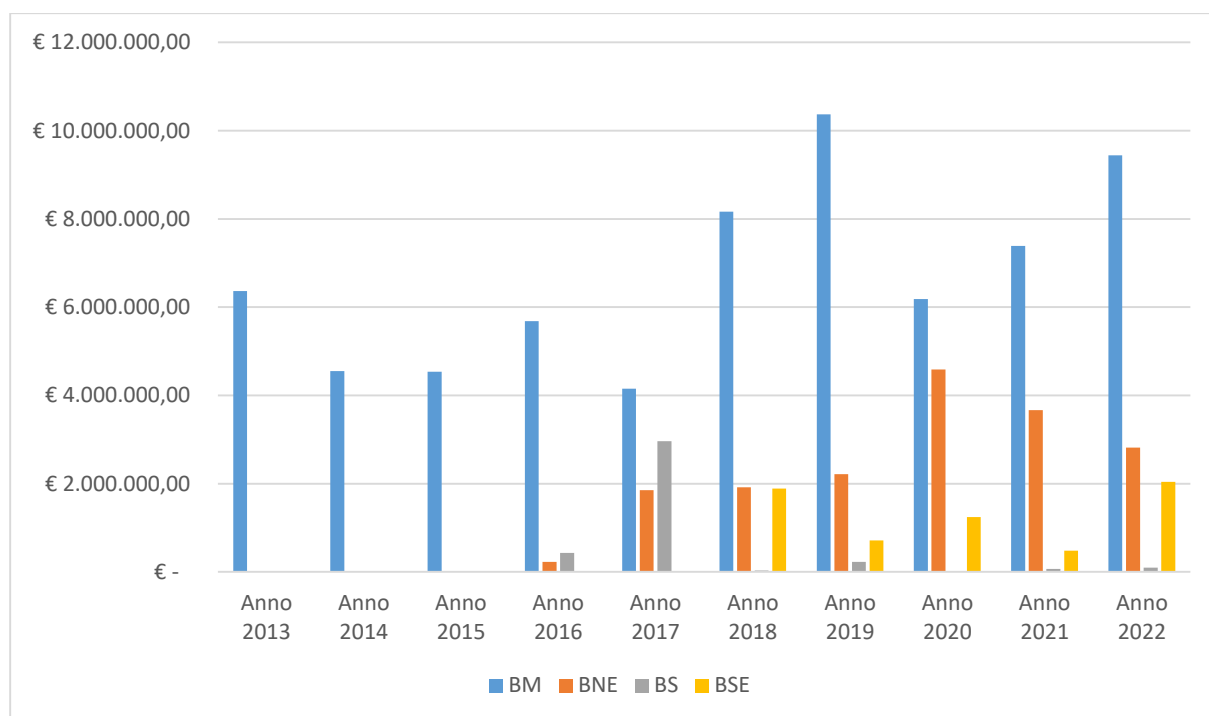


Figura 26 - Trasferimenti da Enti per i servizi TPL

Di seguito si riporta il dettaglio per Bacino e singolo Ente.

4.6.1. Bacino Metropolitano di Torino

		Reversali Enti 2013		Reversali Enti 2014		Reversali Enti 2015		Reversali Enti 2016		Reversali Enti 2017	
		Competenza 2012 o precedente	Competenza 2013	Competenza 2013 o precedente	Competenza 2014	Competenza 2014 o precedente	Competenza 2015	Competenza 2015 o precedente	Competenza 2016	Competenza 2016 o precedente	Competenza 2017
CITTA' METROPOLITANA TORINO	BM							€ 677.951,09	€ 1.481.184,89	€ 698.659,89	
COMUNE DI BEINASCO	BM	€ 7.600,00	€ 5.202,24								
COMUNE DI BORGARO T.SE	BM	€ 4.000,00	€ 3.000,00								
COMUNE DI CANDIOLO	BM		€ 3.080,23				€ 6.000,00	€ 1.433,00	€ 4.300,00		€ 5.500,69
COMUNE DI CARMAGNOLA	BM										
COMUNE DI CASELLE T.SE	BM					€ 6.397,97					
COMUNE DI CHIERI	BM			€ 256.163,69	€ 300.274,65		€ 290.094,92	€ 43.036,58	€ 230.366,03		€ 241.388,59
COMUNE DI COLLEGNO	BM	€ 295.714,39	€ 324.016,72	€ 14.528,96	€ 332.084,95		€ 314.410,94		€ 330.340,33	€ 14.575,00	€ 332.600,00
COMUNE DI GRUGLIASCO	BM			€ 847.699,71		€ 425.268,48		€ 421.048,72		€ 425.911,35	
COMUNE DI IVREA	BM										
COMUNE DI LEINI'	BM		€ 7.055,32								
COMUNE DI MONCALIERI	BM	€ 2.853.266,81	€ 1.455.000,00	€ 611.082,04	€ 800.000,00	€ 710.640,60	€ 1.141.236,00	€ 340.864,01	€ 1.215.000,02	€ 172.621,87	€ 694.000,00
COMUNE DI NICHELINO	BM		€ 553.219,81		€ 413.447,54		€ 549.803,73		€ 541.461,41		€ 553.828,27
COMUNE DI ORBASSANO	BM	€ 82.462,07		€ 87.945,71	€ 83.703,64		€ 82.873,09		€ 83.830,18		€ 84.207,41
COMUNE DI OSASIO	BM										
COMUNE DI PIANEZZA	BM	€ 45.905,92		€ 30.680,08		€ 30.680,08			€ 33.916,29	€ 34.307,99	€ 34.462,37
COMUNE DI PINEROLO	BM										
COMUNE DI RIVALTA T.SE	BM								€ 1.871,43		€ 6.030,00
COMUNE DI RIVOLI	BM	€ 77.023,33	€ 91.363,22	€ 233.263,16	€ 77.747,50	€ 234.989,76	€ 157.541,42	€ 5.846,00		€ 315.100,00	
COMUNE DI SAN MAURO T.SE	BM	€ 4.719,96		€ 19.021,44	€ 13.477,90	€ 31.738,76	€ 18.748,03	€ 157.541,41		€ 20.431,83	€ 27.365,04
COMUNE DI SETTIMO T.SE	BM	€ 544.587,19		€ 227.152,72		€ 131.443,90		€ 26.983,28	€ 6.810,61	€ 241.303,70	
COMUNE DI TORINO	BM										
COMUNE DI VENARIA REALE	BM			€ 200.269,16		€ 399.285,09	€ 6.114,91	€ 75.110,80		€ 214.700,00	
COMUNE DI VINOVO	BM									€ 37.990,57	
COMUNE DI VOLPIANO	BM		€ 5.391,53		€ 3.786,03				€ 6.017,79		
		€ 3.915.279,67	€ 2.447.329,07	€ 2.527.806,67	€ 2.024.522,21	€ 1.970.444,64	€ 2.566.823,04	€ 1.749.814,89	€ 3.935.098,98	€ 2.175.602,20	€ 1.979.382,37
		€ 6.362.608,74		€ 4.552.328,88		€ 4.537.267,68		€ 5.684.913,87		€ 4.154.984,57	

		Reversali Enti 2018		Reversali Enti 2019		Reversali Enti 2020		Reversali Enti 2021		Reversali Enti 2022	
		Competenza 2017 o precedente	Competenza 2018	Competenza 2018 e precedente	Competenza 2019	Competenza 2019 e precedente	Competenza 2020	Competenza 2020 e precedente	Competenza 2021	Competenza 2021 e precedente	Competenza 2022
CITTA' METROPOLITANA TORINO	BM	€ 2.382.627,44	€ 1.797.487,86	€ 49.787,10	€ 1.800.000,00	€ -	€ 1.780.000,00	€ 58.139,06	€ 1.780.000,00		€ 1.780.000,00
COMUNE DI BEINASCO	BM										
COMUNE DI BORGARO T.SE	BM	€ 3.836,32									
COMUNE DI CANDIOLO	BM	€ 1.792,00									
COMUNE DI CARMAGNOLA	BM		€ 204.000,00	€ 76.000,00	€ 204.000,00	€ 153.000,00	€ 51.000,00	€ 59.375,07	€ 276.191,70	€ 41.808,00	€ 249.931,90
COMUNE DI CASELLE T.SE	BM										
COMUNE DI CHIERI	BM		€ 248.382,57	€ 421,77	€ 1.913,00	€ 245.629,81		€ 246.612,33		€ 247.228,86	
COMUNE DI COLLEGNO	BM		€ 251.198,64	€ 83.732,88	€ 252.443,52	€ 98.722,82	€ 154.277,26	€ 168.852,25	€ 169.201,51	€ 169.201,51	€ 340.503,79
COMUNE DI GRUGLIASCO	BM	€ 427.827,95		€ 431.464,49		€ 434.053,28		€ 435.789,49		€ 436.878,96	
COMUNE DI IVREA	BM							€ 1.446,93			
COMUNE DI LEINI'	BM				€ 141.667,00						
COMUNE DI MONCALIERI	BM	€ 589.488,40	€ 903.750,00	€ 287.327,07	€ 903.750,00	€ -	€ 1.183.223,53	€ 314.266,43		€ 1.163.923,97	€ 607.534,57
COMUNE DI NICHELINO	BM		€ 583.760,25		€ 600.172,38	€ 301.571,68	€ 300.424,64	€ -	€ 603.499,96		€ 608.598,71
COMUNE DI ORBASSANO	BM			€ 93.415,49	€ 93.975,98			€ 94.351,88	€ 94.587,77		€ 95.297,18
COMUNE DI OSASIO	BM										
COMUNE DI PIANEZZA	BM							€ 70.067,53		€ 69.946,75	€ 35.455,39
COMUNE DI PINEROLO	BM									€ 388.151,35	
COMUNE DI RIVALTA T.SE	BM	€ 5.675,00									
COMUNE DI RIVOLI	BM	€ 315.564,10		€ 324.542,67		€ 319.802,60		€ -	€ 320.479,41	€ 321.280,61	
COMUNE DI SAN MAURO T.SE	BM		€ 27.597,67		€ 27.763,22	€ -	€ 27.874,28	€ -	€ 8.236,08	€ 28.658,78	€ 28.071,04
COMUNE DI SETTIMO T.SE	BM	€ 207.208,16	€ 3.327,75			€ 100.326,30	€ 373.208,39	€ 117.615,46	€ 71.912,03	€ 105.354,12	
COMUNE DI TORINO	BM			€ 2.500.000,00	€ 2.500.000,00			€ 2.500.000,00		€ 2.500.000,00	
COMUNE DI VENARIA REALE	BM	€ 214.700,00				€ 439.600,00	€ 220.800,00			€ 221.600,00	
COMUNE DI VINOVO	BM										
COMUNE DI VOLPIANO	BM										
		€ 4.148.719,37	€ 4.019.504,74	€ 3.846.691,47	€ 6.525.685,10	€ 2.092.706,49	€ 4.090.808,10	€ 4.066.516,43	€ 3.324.108,46	€ 5.694.032,91	€ 3.745.392,58
		€ 8.168.224,11		€ 10.372.376,57		€ 6.183.514,59		€ 7.390.624,89		€ 9.439.425,49	

4.6.2. Bacino Nord-Est

		Reversali Enti 2013		Reversali Enti 2014		Reversali Enti 2015		Reversali Enti 2016		Reversali Enti 2017	
		Competenza 2012 o precedente	Competenza 2013	Competenza 2013 o precedente	Competenza 2014	Competenza 2014 o precedente	Competenza 2015	Competenza 2015 o precedente	Competenza 2016	Competenza 2016 o precedente	Competenza 2017
CANTONE TICINO	BNE										
COMUNE DI BEE	BNE										
COMUNE DI BIELLA	BNE										€ 819.705,45
COMUNE DI BRISSAGO	BNE										
COMUNE DI CANNOBIO	BNE										
COMUNE DI CASALE CORTE CERRO	BNE										
COMUNE DI GHIFFA	BNE										
COMUNE DI NOVARA	BNE							€ 20.228,81		€ 1.034.608,07	
COMUNE DI OGGEBBIO	BNE										
COMUNE DI OMEGNA	BNE										
COMUNE DI PREMENO	BNE										
COMUNE DI STRESA	BNE										
COMUNE DI TRAREGO VIGGIONA	BNE										
COMUNE DI VERBANIA	BNE							€ 202.700,00			
COMUNE DI VERCELLI	BNE										
PROVINCIA DI BIELLA	BNE										
PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	BNE										
UNIONE DEL LAGO MAGGIORE	BNE										
UNIONE MONTANA VALGRANDE E DEL LAGO DI MERGOZZO	BNE										
		€ - € -		€ - € -		€ - € -		€ 202.700,00 € 20.228,81		€ - € 1.854.313,52	
		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 222.928,81		€ 1.854.313,52	

		Reversali Enti 2018		Reversali Enti 2019		Reversali Enti 2020		Reversali Enti 2021		Reversali Enti 2022		Reversali Enti 2023 (aggiornamento al	
		Competenza 2017 o precedente	Competenza 2018	Competenza 2018 e precedente	Competenza 2019	Competenza 2019 e precedente	Competenza 2020	Competenza 2020 e precedente	Competenza 2021	Competenza 2021 e precedente	Competenza 2022	Competenza 2022 e precedente	Competenza 2023
CANTONE TICINO	BNE							€ -	€ 20.529,70		€ 14.211,50		
COMUNE DI BEE	BNE			€ 346,25	€ 692,50			€ -	€ 1.385,00				
COMUNE DI BIELLA	BNE	€ 124.021,44	€ 198.558,86	€ 165.103,28	€ 207.049,23	€ 183.318,13	€ 75.317,39	€ 75.317,39	€ 223.918,29	€ 74.639,43	€ 223.918,29		
COMUNE DI BRISSAGO	BNE							€ -	€ 10.296,42		€ 7.125,49		
COMUNE DI CANNOBIO	BNE							€ -	€ 21.378,64	€ 10.689,32	€ 33.033,98		€ 18.600,00
COMUNE DI CASALE CORTE CERRO	BNE									€ 6.396,76			
COMUNE DI GHIFFA	BNE				€ 408,96	€ -	€ 613,44	€ -	€ 408,96				
COMUNE DI NOVARA	BNE	€ 54.453,05	€ 1.538.825,36	€ 372.459,74	€ 1.332.236,36	€ 3.058.571,55		€ -	€ 2.053.136,16		€ 2.178.983,69		
COMUNE DI OGGEVBBIO	BNE							€ -	€ 4.907,48		€ 1.226,87		€ 1.226,87
COMUNE DI OMEGNA	BNE											€ 3.898,03	
COMUNE DI PREMENO	BNE					€ 692,50	€ 346,25	€ 692,50	€ 692,50				€ 1.385,00
COMUNE DI STRESA	BNE					€ -	€ 7.840,18			€ 5.018,48			
COMUNE DI TRAREGO VIGGIONA	BNE					€ 7.317,30		€ 4.878,20		€ 4.878,20		€ 4.878,20	
COMUNE DI VERBANIA	BNE				€ 14.775,69					€ 6.851,52			
COMUNE DI VERCELLI	BNE			€ 118.250,41		€ 250.000,00	€ 186.242,13	€ 709.190,64	€ 250.000,00		€ 250.000,00		
PROVINCIA DI BIELLA	BNE					€ -	€ 600.000,00						
PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	BNE					€ -	€ 163.669,46	€ 289.241,21					
UNIONE DEL LAGO MAGGIORE	BNE			€ 1.250,00	€ 1.250,00	€ 1.250,00						€ 2.500,00	€ 2.500,00
UNIONE MONTANA VALGRANDE E DEL LAGO DI MERGOZZO	BNE					€ 29.438,04	€ 19.625,36					€ 19.625,36	
		€ 178.474,49	€ 1.737.384,22	€ 657.409,68	€ 1.556.412,74	€ 3.530.587,52	€ 1.053.654,21	€ 1.079.319,94	€ 2.586.653,15	€ 108.473,71	€ 2.708.499,82	€ 30.901,59	€ 23.711,87
		€ 1.915.858,71		€ 2.213.822,42		€ 4.584.241,73		€ 3.665.973,09		€ 2.816.973,53		€ 54.613,46	

4.6.3. Bacino Sud

		Reversali Enti 2013		Reversali Enti 2014		Reversali Enti 2015		Reversali Enti 2016		Reversali Enti 2017	
		Competenza 2012 o precedente	Competenza 2013	Competenza 2013 o precedente	Competenza 2014	Competenza 2014 o precedente	Competenza 2015	Competenza 2015 o precedente	Competenza 2016	Competenza 2016 o precedente	Competenza 2017
COMUNE DI ALBA	BS										
COMUNE DI BRA	BS								€ 6.939,53		
COMUNE DI CUNEO	BS							€ 165.822,56	€ 248.733,82	€ 248.733,81	
COMUNE DI FOSSANO	BS								€ 5.926,24		
COMUNE DI MONDOVI'	BS									€ 10.115,60	
COMUNE DI RODDI	BS										
COMUNE DI SALUZZO	BS										
COMUNE DI SAVIGLIANO	BS										
COMUNE DI VILLAR SAN COSTANZO	BS										
PROVINCIA DI CUNEO	BS									€ 2.701.033,85	
		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 165.822,56	€ 261.599,59	€ 2.959.883,26	€ -
		€ 0,00		€ 0,00		€ 0,00		€ 427.422,15		€ 2.959.883,26	

		Reversali Enti 2018		Reversali Enti 2019		Reversali Enti 2020		Reversali Enti 2021		Reversali Enti 2022	
		Competenza 2017 o precedente	Competenza 2018	Competenza 2018 e precedente	Competenza 2019	Competenza 2019 e precedente	Competenza 2020	Competenza 2020 e precedente	Competenza 2021	Competenza 2021 e precedente	Competenza 2022
COMUNE DI ALBA	BS		€ 10.000,00								
COMUNE DI BRA	BS										
COMUNE DI CUNEO	BS										
COMUNE DI FOSSANO	BS										
COMUNE DI MONDOVI'	BS	€ 20.231,20		€ 20.231,20	€ 6.743,73			€ 51.974,92		€ 97.992,09	
COMUNE DI RODDI	BS							€ -	€ 12.218,80		
COMUNE DI SALUZZO	BS					€ -	€ 5.000,00				
COMUNE DI SAVIGLIANO	BS					€ 10.563,70					
COMUNE DI VILLAR SAN COSTANZO	BS										
PROVINCIA DI CUNEO	BS			€ 198.832,12							
		€ 20.231,20	€ 10.000,00	€ 219.063,32	€ 6.743,73	€ 10.563,70	€ 5.000,00	€ 51.974,92	€ 12.218,80	€ 97.992,09	€ -
		€ 30.231,20		€ 225.807,05		€ 15.563,70		€ 64.193,72		€ 97.992,09	

4.6.4. Bacino Sud-Est

		Reversali Enti 2018		Reversali Enti 2019		Reversali Enti 2020		Reversali Enti 2021		Reversali Enti 2022		Reversali Enti 2023 (aggiornamento al	
		Competenza 2017 o precedente	Competenza 2018	Competenza 2018 e precedente	Competenza 2019	Competenza 2019 e precedente	Competenza 2020	Competenza 2020 e precedente	Competenza 2021	Competenza 2021 e precedente	Competenza 2022	Competenza 2022 e precedente	Competenza 2023
COMUNE DI ACQUI TERME	BSE	€ 6.850,61											
COMUNE DI ALESSANDRIA	BSE		€ 1.883.639,00		€ 469.250,00	€ 1.177.365,20		€ 44.884,80		€ 369.271,81			
COMUNE DI ASTI	BSE										€ 1.438.400,00		€ 1.785.312,85
COMUNE DI CASALE MONFERRATO	BSE											€ 87.000,00	
COMUNE DI CALAMANDRANA	BSE									€ 2.079,20			
COMUNE DI MALVICINO	BSE				€ 1.000,00								
COMUNE DI MOMBELLO	BSE							€ -	€ 15.599,03				
COMUNE DI NOVI LIGURE	BSE				€ 245.000,00	€ 61.250,00		€ 183.750,00	€ 238.868,68		€ 230.889,35		
		€ 6.850,61	€ 1.883.639,00	€ -	€ 715.250,00	€ 1.238.615,20	€ -	€ 228.634,80	€ 254.467,71	€ 371.351,01	€ 1.669.289,35	€ 87.000,00	€ 1.785.312,85
		€ 1.890.489,61		€ 715.250,00		€ 1.238.615,20		€ 483.102,51		€ 2.040.640,36		€ 1.872.312,85	

Per quanto concerne il bacino Sud-Est, non vi sono stati trasferimenti negli anni precedenti il 2018.

5. Monitoraggio dei servizi

5.1. Addetti delle aziende TPL e ferroviario regionale

La rendicontazione della dotazione organica delle Aziende prevista dal SIRT comporta la trasmissione con cadenza annuale degli elenchi del personale ai fini dell'assolvimento del Debito informativo Trasporti regionale. Per quanto riguarda AMP tale base dati è utilizzata per la liquidazione dei contributi CCNL, come spiegato nel paragrafo successivo.

5.2. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL

Nell'ambito della responsabilità gestionale che la Regione ha assegnato a AMP, la Giunta regionale, con DGR n. 37 – 4121 del 24 ottobre 2016, ha identificato l'Agenzia "quale soggetto erogatore delle risorse regionali per il pagamento dei contributi CCNL autoferrotranvieri (...) destinate alle aziende TPL aventi diritto".

La modulistica Excel già utilizzata dalla Regione per la rendicontazione della dotazione organica, successivamente arricchita con un foglio per il calcolo automatico dei contributi spettanti, è stata sostituita dall'autunno 2020 con una piattaforma web, denominata "Dotazione Organica della Aziende TPL" e sviluppata da CSI Piemonte su incarico di Regione (vedi par. 5.9.1).

Si veda il paragrafo 9.4 per i dati raccolti nel corso degli ultimi anni.

5.3. Osservatorio nazionale TPL

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. I dati a consuntivo 2012-2021 estratti dalla Piattaforma sono consultabili nel paragrafo 9.3.

5.4. Carte della mobilità e dei servizi

L'Agenzia riserva un'attenzione particolare alla stesura della "Carta della Qualità dei servizi" da parte degli operatori economici. La pubblicazione deve oltrepassare lo schema di un documento informativo aziendale per raggiungere l'obiettivo di fornire un punto di vista civico sui servizi del trasporto pubblico, al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti e di garantire la qualità e l'universalità delle prestazioni. Nel seguito si sintetizzano le attività svolte con i tre operatori GTT Servizio Urbano, Trenitalia, GTT Ferrovie e BLS.

5.4.1. Servizi automobilistici urbani, suburbani, extraurbani

5.4.1.1. Carta della mobilità 2022 di GTT servizio urbano e metropolitana

Essendo datata 2016 l'ultima versione della Carta della mobilità dei servizi svolti da GTT, in data 07/04/2022 l'Agenzia ha avviato un percorso per rinnovare urgentemente la Carta, coinvolgendo gli uffici del Comune di Torino, le Associazioni dei Consumatori e le Associazioni delle persone disabili.

Nel corso della riunione del 07/04/2022, in cui l'Agenzia ha assunto il ruolo di parte coordinatrice del progetto, sono state condivise le modalità per inviare a GTT, da parte degli Enti e delle Associazioni, le osservazioni in merito ai contenuti dello schema della carta dei servizi. Nel contempo è stato concordato di addivenire ad una bozza pressoché definitiva entro il 16/05/2022 e, successivamente, procedere all'adozione e pubblicazione della Carta dei servizi entro il mese di giugno 2022.

Il 21/06/2022 con un'ulteriore riunione presso la sede dell'Agenzia, la medesima Amministrazione e le Associazioni hanno rappresentato a GTT ulteriori richieste ed osservazioni allo schema ricevuto in data 18/05/2022. In particolare nella parte introduttiva della Carta, l'Agenzia chiede che nel novero degli Enti coinvolti per la definizione degli standard minimi di qualità e nel monitoraggio degli indicatori, oltre alle Associazioni dei Consumatori, siano indicate le Associazioni delle Persone con Disabilità. Inoltre l'Agenzia ha domandato che nella descrizione della procedura di "Conciliazione Paritetica" sia stato dato ampio spazio ai contenuti di merito e delle specifiche tipologie di controversie inerenti il contratto di trasporto per cui si può adire alla conciliazione piuttosto che agli aspetti amministrativi e burocratici insiti nella procedura.

Il 07/07/2022 GTT ha pubblicato sul sito internet la CARTA DELLA MOBILITA' 2022.



5.4.2. Servizi ferroviari

5.4.2.1. Trenitalia S.p.A.

In data 30/11/2021, con l'invio all'Agenzia della prima bozza, Trenitalia ha avviato il procedimento di adozione della "Carta della Qualità dei Servizi Piemonte – Anno 2022". Rispetto alle versioni relative alle annualità precedenti, il testo della bozza 2022 è stato integrato con alcune fra le tante precisazioni richieste nel tempo dall'Agenzia. In particolare per la procedura di recupero dei bagagli smarriti o dimenticati a bordo dei servizi ferroviari, Trenitalia ha precisato che restano fermi

solo gli impegni già declinati nelle proprie Condizioni generali di Trasporto ovvero, nel caso in cui il personale di Trenitalia trovi o venga avvisato della presenza di oggetti smarriti/incustoditi in treno dai clienti, vengono applicate le norme del Codice Civile (art. 927 e seguenti) che prevedono la consegna degli oggetti rinvenuti all'ufficio oggetti smarriti del Comune in cui è stato ritrovato l'oggetto, indicando le circostanze del ritrovamento.

Questa disposizione è stata nel tempo obiettata dall'Agenzia poiché il Comune in cui è stato ritrovato l'oggetto è probabilmente indeterminato, né si conosce qual è il personale dell'Impresa incaricato di fare la spola fra le stazioni e gli Uffici oggetti smarriti dei Comuni sulla rete ferroviaria.

Nella riunione del 22/12/2021 presso l'Agenzia con le Associazioni dei Consumatori e delle Persone disabili sono state approfondite alcune tematiche presentate a Trenitalia con nota del 17/12/2021, richiedendo alcune modifiche al testo della bozza innanzi citata.

In materia di recupero degli oggetti smarriti, al fine di aprire eventualmente un nuovo contraddittorio con l'Impresa ferroviaria, nella riunione è stato concordato che le Associazioni avrebbero inviato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti una richiesta di parere sull'adeguatezza, rispetto ai diritti degli utenti, circa le indicazioni riportate da Trenitalia sulla Carta. Tuttavia, nel riscontrare la richiesta delle Associazioni, l'ART ha suffragato la procedura di Trenitalia informando che Trenitalia ha precisato che il proprio personale di Customer Care, se contattato da un passeggero che abbia dimenticato/smarrito un oggetto/bagaglio a bordo di un determinato treno, si attiva – laddove possibile – per verificare se vi sia stata una segnalazione del personale di accompagnamento in servizio sul treno indicato dal passeggero, nella quale sia indicato il ritrovamento dell'oggetto e il Comune in cui lo stesso è stato depositato.

In data 24/02/2022 Trenitalia ha riscontrato le richieste dell'Agenzia, in data 24/02/2022 ha inviato una revisione della Carta Piemonte 2022, pubblicata poi sul sito internet il 31/03/2022.



Per ultimo, in data 17/05/2022, anche per conto delle Associazioni, l'Agenzia ha evidenziato ulteriori paragrafi (Partecipazione, Biglietti ed Abbonamenti, Persone non udenti) di cui si chiede una revisione.

Infine, con la medesima nota, l'Agenzia ha chiesto di procedere alla preparazione dell'Estratto della Carta dei Servizi" (la cui pubblicazione è prevista nel Contratto di servizio SFM) nel testo concordato per un flyer di formato A4, con un aspetto grafico particolare che offra i contenuti facilmente fruibili, che consenta una facile lettura alle persone ipovedenti, con posizionamento del

QRCode in prossimità del vertice inferiore destro della locandina, essendo quest'ultima richiesta pervenuta dalla FAND.

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

Per quanto concerne la Carta della Qualità dei Servizi 2023, in data 12/12/2022, presso la sede dell'Agenzia, ha avuto luogo una consultazione con le Associazioni dei Consumatori riconosciute dalla Regione e con le Federazioni/Associazioni delle persone con disabilità.

L'Agenzia ha veicolato a Trenitalia con nota scritta le proprie osservazioni e quelle delle Associazioni sulle seguenti tematiche:

- Possibilità di acquisto del biglietto a bordo senza pagamento della maggiorazione estesa anche a tutte le stazioni/fermate in caso di contemporanea indisponibilità / chiusura dell'intera rete di vendita. (....) afferente alla medesima stazione/fermata.....
- Estensione sui treni SFR della seguente facilitazione già applicata per i treni SFM: "Qualsiasi persona la cui mobilità sia ridotta a causa di qualsiasi disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), disabilità o handicap mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, ha diritto all'acquisto ed alla convalida del biglietto a bordo treno, senza necessità di avvisare il personale di accompagnamento e senza l'applicazione del sovrapprezzo/sanzione.
- Miglioramento della descrizione dei biglietti e degli abbonamenti.

Nondimeno, a riferimento delle interlocuzioni tra le Associazioni, l'Agenzia e Trenitalia, in data 14/12/2022 l'Associazione Federconsumatori Piemonte ha inviato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti – Ufficio diritti degli utenti – una segnalazione sulla procedura di recupero dei bagagli/oggetti smarriti/dimenticati a bordo del servizio ferroviario metropolitano e regionale di Trenitalia.

In condivisione con l'Agenzia, per Federconsumatori la procedura per il recupero degli oggetti lasciati a bordo dall'utenza comunicata dall'Impresa è irricevibile nella sua formulazione; illustrandone le motivazioni, Federconsumatori informa l'ART che il sistema ipotizzato da Trenitalia non può che costituire per l'utenza una barriera ad ogni tentativo di recupero.

Premesso che le interlocuzioni fra Agenzia e Trenitalia sul tema sono risultate infruttuose, Federconsumatori in rappresentanza degli utenti del servizio ferroviario ha evidenziato all'ART la mancanza di uno dei diritti sostanziali degli utenti che sono addivenuti ad un contratto di trasporto con Trenitalia acquistando un recapitato di viaggio.

La segnalazione sarà riscontrata dall'ART nel corso del 2023.

5.4.2.2. GTT S.p.A.

Nel corso dell'estate 2022 GTT – Area Ferrovie – ha pubblicato un aggiornamento la Carta della Mobilità dei servizi ferroviari 2022. Trattasi di un aggiornamento dell'edizione 2021 che include gli impegni assunti riguardo gli standard minimi contrattuali di puntualità ed affidabilità dell'offerta ferroviaria, i risultati conseguiti nel 2021, l'elenco particolareggiato dei servizi offerti nelle stazioni delle reti Canavesana e Torino – Ceres.

Come richiesto dall'Agenzia, il Capitolo II raccoglie in unica sezione tutte le informazioni per l'utilizzo dei treni: dagli sconti offerti ai gruppi alle modalità di trasporto dei bagagli e delle biciclette, dal recupero degli oggetti e bagagli dimenticati a bordo dai passeggeri alle disposizioni per richiedere i rimborsi.



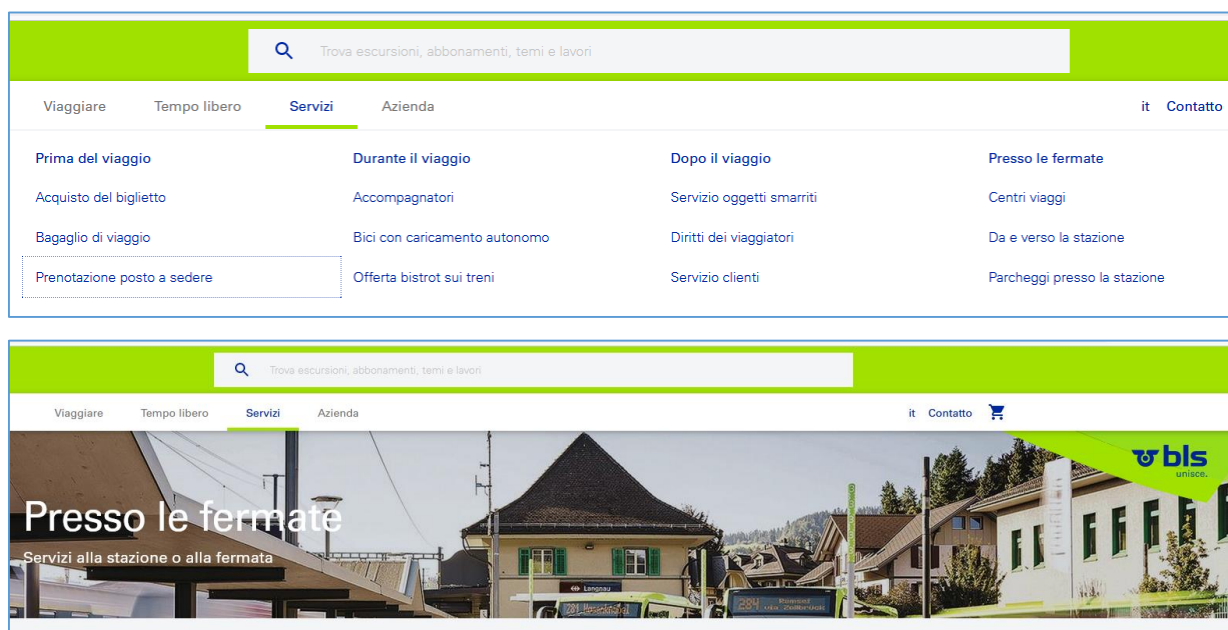
La Carta è disponibile e scaricabile dal sito internet aziendale; è anche possibile la consultazione di una copia cartacea presso tutti i Centri di servizio al cliente.

Mediante apposite tecnologie, sul sito www.gtt.to.it è prevista una versione accessibile alle persone ipovedenti.

5.4.2.3. BLS AG

L'Agenzia ha condiviso i contenuti delle informazioni dell'Impresa verso l'utenza tramite i canali attivi utilizzati quali il sito internet e le brochure periodiche distribuite a bordo e nelle stazioni ferroviarie.

A titolo di esempio si riproduce nella figura seguente la pagina internet dove, per ciascuna tematica, BLS illustra gli impegni verso l'utenza, i servizi offerti a bordo ed in stazione, la modalità di richiesta ed erogazione dei rimborsi.



5.4.3. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori

5.4.3.1. Attività svolte in attuazione dell'art.14, 5^ comma del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.

I Contratti di servizio ferroviario fra l'Agenzia e Trenitalia S.p.A. (SFM e SFR), a recepimento di quanto disposto dalla L 244/2007, art. 2 comma 461, lett. f), prevedono l'impegno di Trenitalia a sostenere ciascheduno, fino alla misura massima annuale di 20.000 euro, le attività di cui alle lett. b, c, d della suddetta legge, rimborsando le spese per le attività approvate dall'Agenzia effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

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

In data 16/02/2022, presso la sede dell'Agenzia, il raggruppamento di Associazioni dei Consumatori Adiconsum, Adoc, Federconsumatori, in collaborazione con l'Università degli Studi di Torino – Dipartimento di Psicologia, hanno presentato il Progetto Trenitalia 2022 in continuità con le indagini prodotte nel progetto 2020/2021.

Trattasi del monitoraggio delle iniziative messe in atto presso le stazioni ferroviarie della Regione Piemonte per garantire il diritto alla mobilità dei passeggeri a mobilità ridotta; il progetto prevedeva:

1. L'analisi delle necessità dei bisogni e delle iniziative messe in campo per agevolare l'accesso alla mobilità dei passeggeri con fragilità.
2. Focus di indagine sull'area della città metropolitana.
3. L'identificazione di possibili interventi migliorativi da proporre al gestore dell'infrastruttura.
4. Presentazione dei risultati in eventi pubblici.

In sede di riunione del 16/02/2022, il Dipartimento di Psicologia ha condiviso con l'Agenzia l'ampia esperienza acquisita in indagini di customer, soprattutto in materia di "psicologia del consumo", nonché, in generale, la disponibilità per più collaborazioni finalizzate a pianificare e realizzare indagini per la comprensione delle esigenze dei consumatori.

In data 18/02/2022 è pervenuto formalmente il Progetto Trenitalia 2022: "Indagine sulle misure messe in campo dai concessionari del Servizio Ferroviario Metropolitano per tutelare il diritto alla mobilità degli utenti fragili, ovvero quei soggetti che a causa di una situazione "precaria" si trovano in una condizione di aumentata vulnerabilità". Per detto progetto sono previste attività da sviluppare in un arco temporale di dodici mesi, a cavallo del biennio 2022-2023, per una spesa di 40.000 euro.

In data 12/04/2022 è pervenuta una revisione del Progetto: "Indagine sulle misure messe in campo dai concessionari del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) per tutelare il diritto alla mobilità degli utenti con fragilità, con riferimento alle stazioni costituenti le linee attive: sfm1 (Pont-Rivarolo-Chieri); sfm2 (Pinerolo-Chivasso); sfm3 (Torino-Susa/Bardonecchia), sfm4 (Torino-Bra); sfm6 (Torino-Asti); sfm7 (Torino-Fossano); sfmA (Borgaro-Germagnano-Ceres)".

Nella revisione del progetto si specifica che le indagini non saranno più limitate alle necessità dei passeggeri a mobilità ridotta ma saranno allargate al fine di acquisire le esigenze di tutti i passeggeri con fragilità; il focus dell'indagine sarà perimetrato nell'area della città metropolitana di Torino con l'inclusione di una fase di public engagement per identificare in maniera collaborativa i possibili interventi migliorativi da proporre al gestore della rete ferroviaria.

Valutato positivamente il progetto, con Determinazione Dirigenziale n. 377 del 01/06/2022 l'Agenzia ne ha autorizzato l'attivazione, con una spesa massima ammissibile pari a 40.000 euro o.f.i. da sostenere nel biennio 2022-2023.

La parte del progetto sviluppata nel 2022 sarà presentata all'Agenzia all'avvio del 2023.

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

In data 04/07/2022, il raggruppamento di Associazioni dei Consumatori A.C.P. Piemonte, Codacons Piemonte, Movimento Consumatori e Tutelattiva hanno presentato il Progetto Trenitalia – Capitolato tecnico attività 2022 che prevede l'effettuazione di tre distinte attività:

- A. Mystery Client per misurare la qualità del servizio ferroviario reso da Trenitalia con i treni RV (Regionali Veloci) del Contratto di servizio ferroviario regionale SFR.
- B. Customer Satisfaction per misurare il livello di qualità percepita dagli utenti del servizio RV.
- C. Verifica di puntualità del servizio, con analisi dei ritardi e delle soppressioni del servizio sulle tratte TO-MI, TO-SV e TO-AL-GE, in proseguimento dell'attività svolta negli anni precedenti.

Per la realizzazione del progetto sono state previste attività da sviluppare in un arco temporale di sette mesi per una spesa complessiva di 31.900 euro di cui 11.900 euro da effettuare nell'anno 2022 e di 20.000 euro da effettuare nell'anno 2023. Per quest'ultima annualità le Associazioni hanno ipotizzato una spesa di 1.350 euro per l'acquisto di abbonamenti di viaggio.

Valutato positivamente l'interesse per la collettività alla realizzazione del Progetto, è stato comunicare alle Associazioni nulla osta all'attivazione di tutte le fasi propedeutiche previste nel Progetto Trenitalia – Capitolato tecnico da effettuare nell'anno 2022 e di 20.000 euro da effettuare nell'anno 2023, con alcune prescrizioni di carattere tecnico e amministrativo, in ordine a tutte le attività proposte.

La parte del progetto sviluppata nel 2022 sarà presentata all'Agenzia all'avvio del 2023.

5.4.3.2. Progettualità delle Associazioni dei Consumatori inerenti le attività alla lettera f) dell'articolo 2 comma 461 della Legge 244/2007 relative al Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino 2012 -2027.

Nel mese di giugno 2022 l'Agenzia ha rilanciato il confronto fra le Associazioni dei Consumatori, il Comune di Torino e GTT, sospeso dal 2021, per concordare l'effettuazione dei Progetti delle Associazioni inerenti le attività alla lettera f) dell'art.2, comma 461, della L.244/2007 relative al Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino 2012 – 2027

Il 21 giugno 2022, presso la sede dell'Agenzia, si sono incontrate le Associazioni dei Consumatori, le Associazioni delle Persone Disabili, il Comune di Torino e gli Uffici Marketing e vendita di GTT.

In sintesi le tematiche proposte sono state:

- A. Progetto con l'università di Torino – Dipartimento di psicologia per esplorare la qualità percepita dagli utenti e confronto con i risultati dell'indagine condotta nel 2011.
- B. Definizione dell'attività di conciliazione concordando un protocollo in cui siano elencate le esperienze che potrebbero portare alla richiesta di conciliazione.
- C. Esecuzione dell'attività di mystery client per verificare il risetto degli indicatori elencati nella Carta della Mobilità.

Nel mese di luglio 2022, presso l'Agenzia, presenti i rappresentanti del Comune di Torino e di GTT sono state analizzati i progetti presentati dai due raggruppamenti delle Associazioni dei Consumatori piemontesi:

- Proposta del 28/06/2022 da parte di Associazione Consumatori, Codacons, Movimento Consumatori e Tutelattiva (prot. AMP n. 7342 del 28/06/2022);
- Proposta del 04/07/2022 da parte di Adiconsum, Adoc e Federconsumatori (prot. AMP n. 7573 del 06/07/2022).

Nello specifico del progetto A., è stata presentata brevemente la proposta formulata a seguito di incontri fra le Associazioni e il Dipartimento di Psicologia dell'UNITO. La prima fase consisterà in una survey simile a quella condotta nel 2011 al fine di verificare i cambiamenti nel tempo sulla percezione

del servizio urbano di GTT, ove l'Azienda potrà richiedere delle integrazioni su tematiche specifiche, quali quelle caratterizzanti particolari fasce di utenti come persone disabili, anziani o studenti.

Nello specifico del progetto B. le Associazioni si fanno promotrici di concretizzare con GTT un procedimento di conciliazione paritetica al fine di limitare il contenzioso e ridurre i tempi procedurali a vantaggio di entrambe le parti (utenti e GTT).

Nello specifico del progetto C., le Associazioni effettueranno un'indagine di mystery client concordando con GTT le particolarità da osservare.

Nella riunione del 07/10/2022 GTT ha accolto le progettualità presentate dalle Associazioni e ha concordato le seguenti risorse rese disponibili per il finanziamento dei progetti:

- 5.000 euro per il 2022, dedicate all'attivazione della Procedura di Conciliazione Paritetica.
- 25.000 euro per ciascuna delle annualità 2023, 2024, 2025.

I progetti saranno poi avviati nel corso del 2023.

5.5. Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto

5.5.1. Indagini sulla mobilità

5.5.1.1. Indagine IMQ 2021

L'Agenzia ha lavorato per effettuare, tra il 2021 e il 2022, la nuova edizione dell'Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità percepita dei trasporti (IMQ) di cui l'ultima edizione risaliva al 2013. L'indagine è stata estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine è stata effettuata con tecnica CATI, sperimentando l'estensione del campione ai recapiti di telefonia mobile.

Le innovazioni introdotte nella progettazione della IMQ 2021 sono:

- separazione delle interviste sulla qualità da quelle sulla mobilità; ciò al fine di contenere la durata media delle interviste stesse e limitare i casi di abbandono;
- suddivisione dell'esecuzione delle interviste sul campo in quattro lotti: uno sulla qualità, esteso all'intera Regione, tre sulla mobilità, ciascuno dei quali esteso su una o più macro-aree nelle quali è stato suddiviso il territorio (Torino, Cintura, Resto della Città Metropolitana, Province), da affidare possibilmente a Ditte diverse; ciò al fine di eseguire "in parallelo" un maggior numero di interviste e contenere la durata complessiva dell'indagine;
- utilizzo di una quota di recapiti di telefonia mobile; ciò al fine di ridurre possibili polarizzazioni del campione verso gli individui meno mobili.

Complessivamente sono state previste circa 41 mila interviste sulla mobilità - con un tasso di campionamento uniforme dell'1% su tutte le macro-aree - e circa 10 mila interviste sulla qualità - con tasso di campionamento uniforme del 2,5 % su tutte le macro-aree.

Nel primo semestre 2021 è stata esperita la procedura di affidamento.

A seguito delle successive fasi della procedura i quattro lotti sono stati aggiudicati nel seguente modo:

- Lotto 1 Aggiudicatario: IZI S.p.A.
- Lotto 2 Aggiudicatario: SCENARI SRL
- Lotto 3 Aggiudicatario: CENTRO STATISTICA AZIENDALE SRL
- Lotto 4 Aggiudicatario: IZI S.p.A.

Tabella 42 - Lotti di aggiudicazione indagine IMQ 2021

Lotto	CIG	OPERATORE ECONOMICO	SEDE	CAP	CITTA'	PARTITA IVA	CODICE FISCALE	IMPORTO AGGIUDICAZIONE (o.f.e.)
1	876599148D	IZI S.P.A.	VIA TIRSO, N. 90	00198	ROMA	01278311004	04062060589	€ 84.813,10
2	8766033745	SCENARI S.R.L.	VIA VINCENZO TIBERIO, N. 14	80126	NAPOLI	06637800639	06637800639	€ 95.500,00
3	8766068428	C.S.A. S.R.L.	VIA ATTO VANNUCCI, N. 7	50134	FIRENZE	05196740483	05196740483	€ 96.680,00
4	876609064F	IZI S.P.A.	VIA TIRSO, N. 90	00198	ROMA	01278311004	04062060589	€ 63.760,43

Le attività operative hanno avuto inizio il giorno 11 ottobre 2021 data dalla quale è stato fatto decorrere il termine per la presentazione del piano di lavoro da parte degli affidatari.

Il giorno 4 dicembre 2021 si sono concluse le attività di intervista per il lotto 3; le attività di intervista per i lotti 1 e 2 sono state sospese il 6 dicembre 2021 e sono riprese il giorno 11 gennaio 2022.

Tra dicembre 2021 e la seconda decade di gennaio 2022 si sono svolte le attività di

- collaudo del sistema CATI con casi test,
- formazione degli intervistatori,
- svolgimento del sondaggio pilota

riguardanti il lotto 4 (sondaggio sulla qualità percepita dei trasporti nell'intera Regione Piemonte).

Il 21 gennaio 2022 sono iniziate le attività continuative di intervista per il lotto 4; con un anticipo di qualche giorno rispetto a tale data hanno avuto inizio le attività di mailing.

Al 30 giugno 2022 risulta il seguente stato di avanzamento per i 4 lotti:

- lotto 3: archivi consegnati con Prot. 5022 del 04/05/2022; verifica di completezza e correttezza completata con esito positivo;
- lotto 2: archivi consegnati con Prot. 6483 del 09/06/2022; verifica di completezza e correttezza in corso;
- lotto 1: prossimo alla consegna;
- lotto 4 (qualità) prossimo alla consegna.

A seguito della consegna di tutti i lotti e previo completamento delle verifiche di correttezza e completezza con le eventuali correzioni del caso, l'Agenzia potrà procedere con la creazione del database unico per i lotti 1, 2 e 3 e cominciare le elaborazioni.

Il recepimento dei risultati dagli Affidatari e la predisposizione di Rapporti di sintesi con i principali indicatori costituiscono TARGET dell'**Obiettivo PEG 1.V Iniziative per la conoscenza della mobilità - Attività ID-SS 1.V.1 Completamento indagine IMQ.**

Nel mese di novembre 2022 l'Agenzia ha elaborato un primo Rapporto di Sintesi, con dati provvisori in quanto erano ancora in corso le attività di *merge* tra i database dei tre lotti di indagine.

Indagine 2021-2022 sulla mobilità delle persone nella Regione Piemonte – Primi risultati provvisori

29/11/2022



Indagine 2021-2022 sulla Mobilità delle persone nella Regione Piemonte

IMQ 2021-2022 Primi risultati provvisori

VERSIONE: 0.1
DATA: 29/11/2022
DOCUMENTO INTERNO A CIRCOLAZIONE LIMITATA

AGENZIA DELLA MOBILITÀ PIEMONTESE
Corso Mazzini 62 - 10122 TORINO
Cod. Fiscale 07629830013
tel 011 512.52.11.79
fax 011 512.52.429
mail: info@amp.piemonte.it
pec: info@amp.piemonte.it
sito: www.amp.piemonte.it

5.5.2. Analisi dei Big Data

5.5.2.1. Piattaforma Big Data TIM

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

A partire dal 2019/2020 Agenzia ha utilizzato tale piattaforma per le seguenti attività, proseguite nel 2022:

- prove e test indirizzati a meglio comprendere l'uso, le potenzialità e come trattare/interpretare i risultati forniti dalla piattaforma
- predisposizione di un "osservatorio" di alcune grandezze disponibili/derivate, relativamente ad alcune specifiche zone territoriali
- analisi specifiche di osservazione della variazione di grandezze disponibili/derivate, anche per seguire gli impatti sulla mobilità delle varie fasi pandemiche
- analisi specifiche relative all'ora di punta del mattino della Regione Piemonte e del comune di Torino
- analisi relative a specifici ambiti territoriali (es. mobilità Provincia/Comune di Biella)

Dopo le riunioni di approfondimento e formazione di fine 2018, AMP non è stata più chiamata a partecipare ad eventuali ulteriori incontri su questo tema.

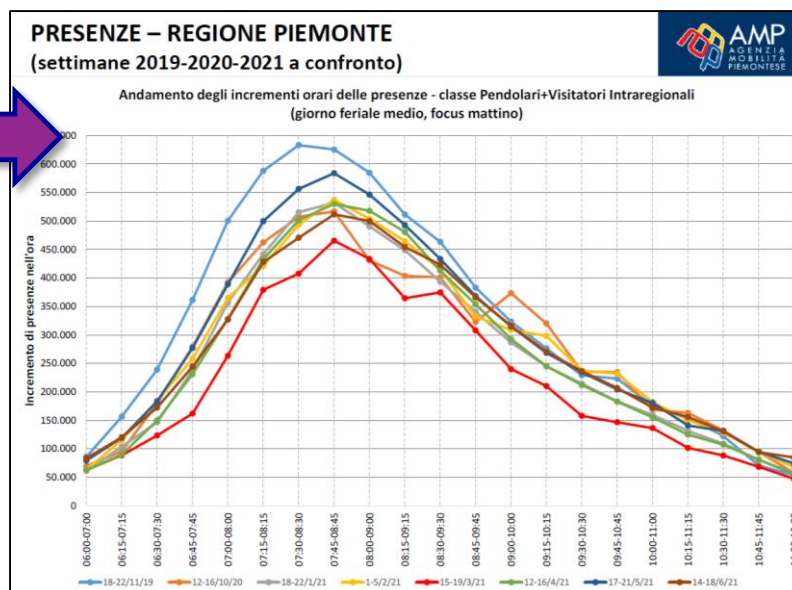
Nella prima parte del 2022 l'Agenzia, saputo di un possibile cambio di fornitore di questa tipologia di piattaforme, è stata coinvolta in alcuni incontri (per condividere l'utilizzo della piattaforma attuale e quindi le eventuali specifiche future) con Regione e 5T che avevano avviato un PoC (Proof of Concept) a riguardo, in particolare con un potenziale nuovo fornitore. Questo percorso ha portato in effetti a terminare con il 2022 la fornitura da parte di TIM, passando nel 2023 ad un nuovo fornitore di questa tipologia di piattaforme. Agenzia ha provveduto, fino al termine della fornitura, al download dalla piattaforma TIM, per quanto fattibile, dei dati ritenuti più significativi, anche solo per poter procedere agli aggiornamenti delle serie storiche già implementate.

5.5.2.2. Rilevazione dati presenze attraverso le utenze di telefonia mobile

Con riferimento a quanto già riportato sopra è stato effettuato, con l'utilizzo della Piattaforma Big Data TIM, un approfondimento sulla mobilità nell'ora di punta del mattino (collocazione temporale e dimensione numerica) sia per quanto riguarda la Città di Torino sia per quanto riguarda l'intera Regione Piemonte.

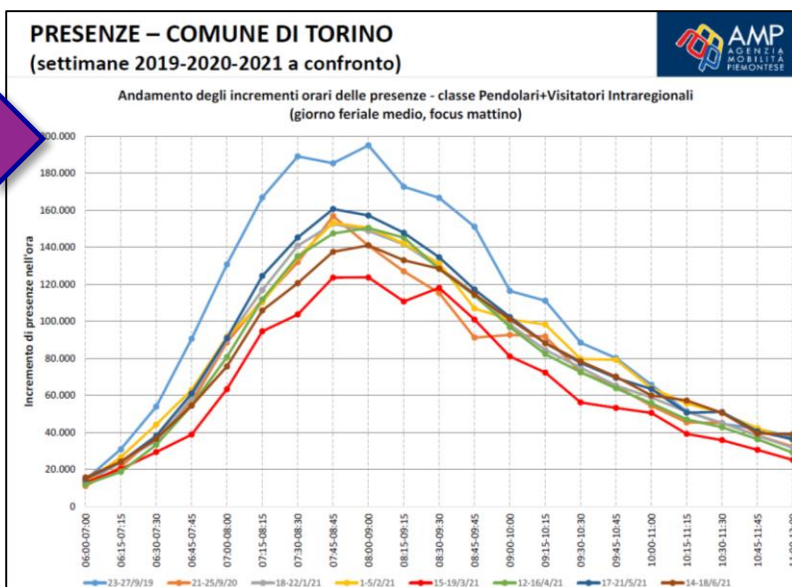
L'approfondimento riguardante la Regione Piemonte è riportato nel documento "Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – REGIONE PIEMONTE, FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO".

Oltre agli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di novembre 2019 e di una settimana campione di ottobre 2020, già analizzati nel 2020, si sono analizzati gli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di ciascun mese del primo semestre 2021.



L'approfondimento riguardante la Città di Torino è riportato nel documento “Analisi di presenze/mobilità su dati piattaforma Big Data TIM. PRESENZE E RELATIVE CLASSI – CITTA’ DI TORINO, FOCUS ORA DI PUNTA DEL MATTINO”.

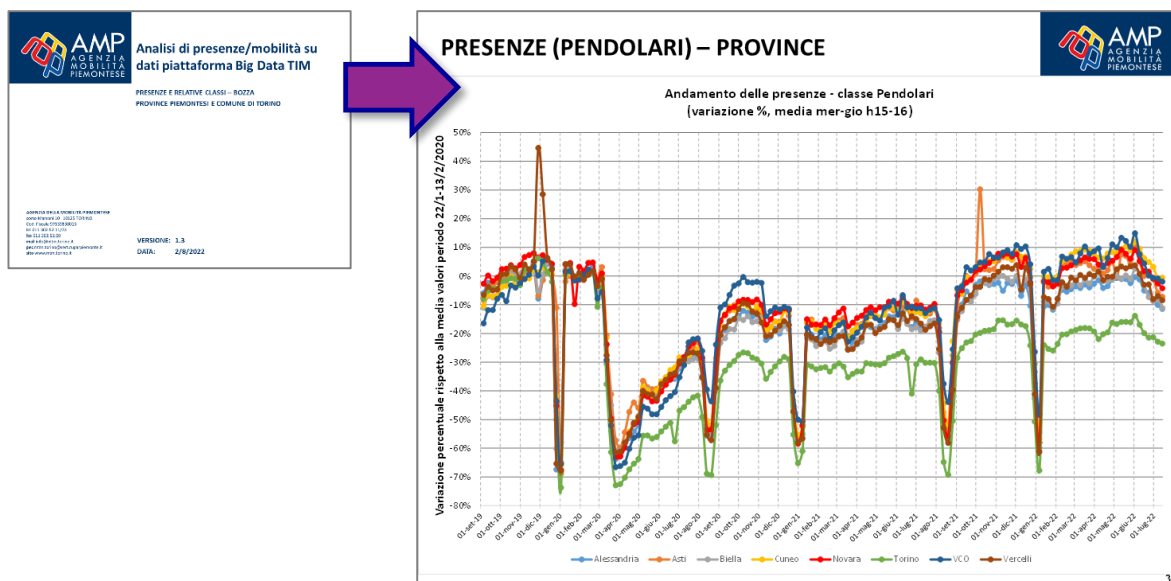
Oltre agli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di settembre 2019 e di una settimana campione di settembre 2020, già analizzati nel 2020, si sono analizzati gli andamenti del giorno feriale medio di una settimana campione di ciascun mese del primo semestre 2021.



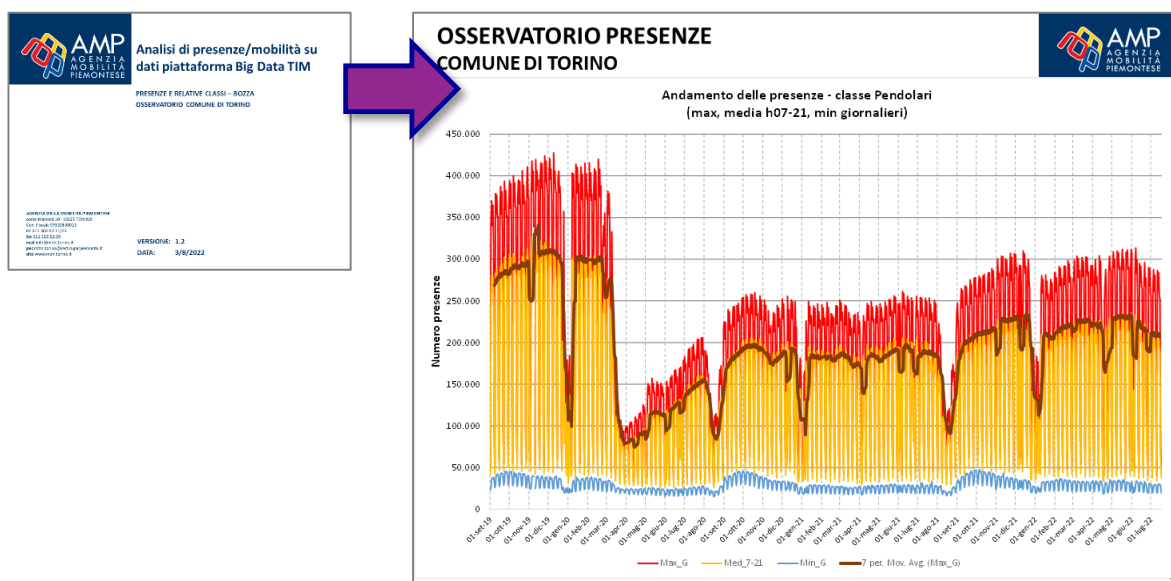
Nel corso del 2022 è stata anche realizzata un'analisi relativa alle Destinazioni di alcuni comuni capoluogo di Provincia e di altri comuni (Alba, Bra, Ivrea) che presentano un collegamento ferroviario sistematico con Torino, per confrontarne la mobilità verso altri comuni (intera giornata e ora di punta del mattino), in particolare verso Torino.

5.5.2.3. Valutazioni sulle variazioni dei flussi di mobilità (con monitoraggio delle fasi pandemiche)

È stata integrata (con nuove analisi) e perfezionata la reportistica sugli andamenti delle presenze e della mobilità nelle varie Province Piemontesi e nel Comune di Torino, a partire dal settembre 2019, così da poter osservare e confrontare anche le variazioni e gli effetti dei vari periodi di confinamento più o meno stretto. Tali andamenti sono raccolti e illustrati nel documento “Analisi di presenze/mobilità su piattaforma Big Data TIM – Presenze e relative classi” (serie storiche del giorno ferial medio).



È inoltre presente una raccolta di documenti, denominati “Osservatori”, di analisi (sulle stesse aree, uno per ogni Provincia e per il Comune di Torino) delle serie storiche di alcuni dati di base giornalieri.



I Rapporti sull'osservazione dell'anno 2022 costituiscono TARGET dell'**Obiettivo PEG 1.V Iniziative per la conoscenza della mobilità - Attività ID-SS 1.V.2 Analisi dei BIG DATA tratti dalle celle telefoniche TIM.**

5.5.3. Piattaforma di pianificazione trasporti REMIX

Nel mese di maggio 2022 l'Agenzia ha acquisito abbonamento al servizio Software as a Service denominato REMIX, consistente in un tool di pianificazione dei trasporti pubblici realizzato e distribuito da Via Technologies Europe B.V (DD. N. 348/2022).

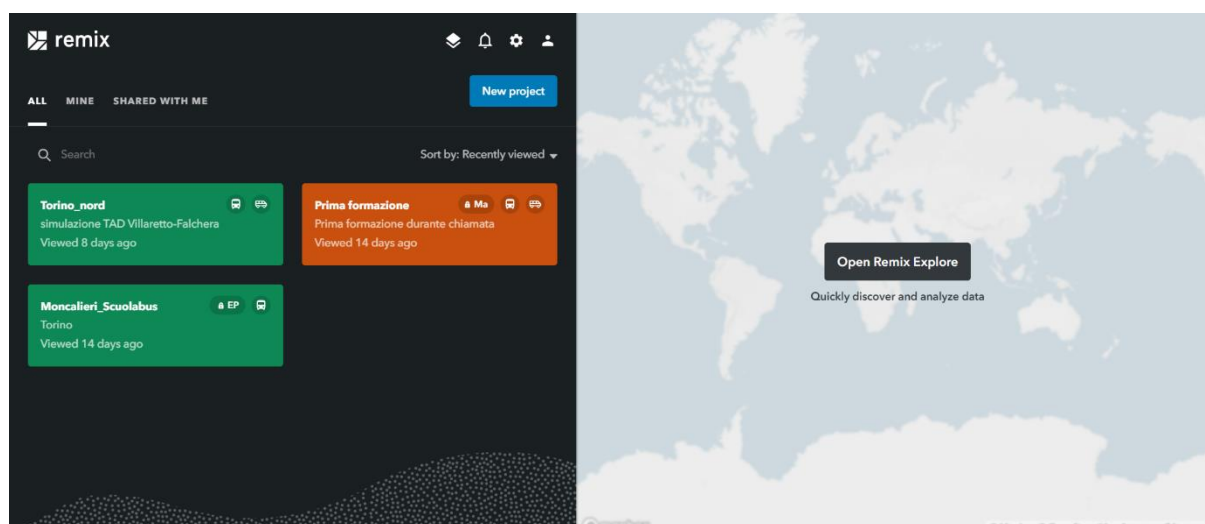


Figura 27 - Interfaccia REMIX

Tale tool è una piattaforma web based che permette di visualizzare al suo interno tutti dati di trasporto, pianificare una rete complessiva che includa servizi fissi e flessibili, nonché creare ambienti di condivisione progettuale all'interno del team di pianificazione sia con altri stakeholder.

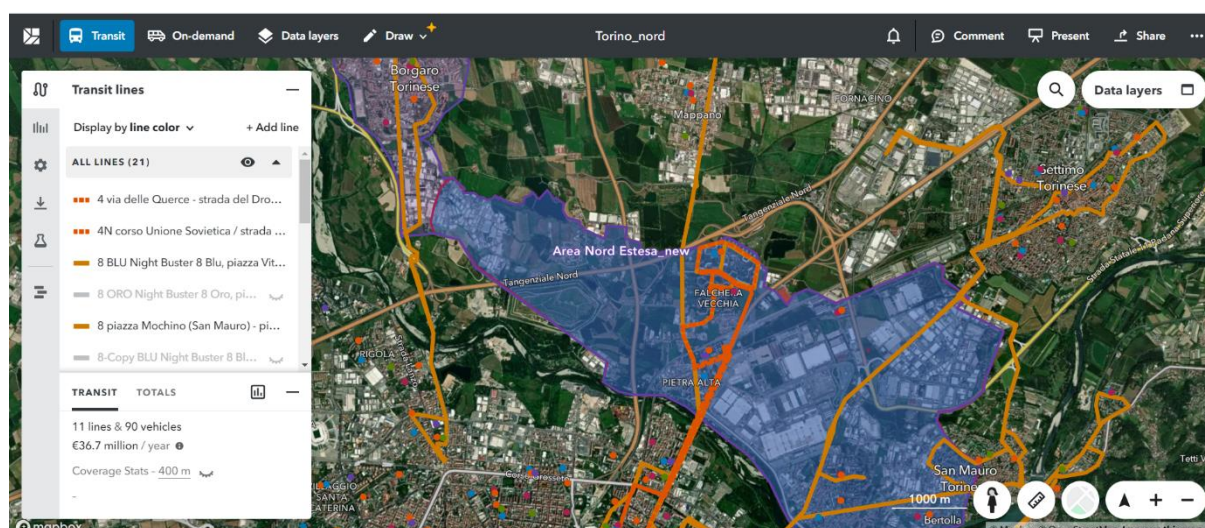


Figura 28 - Mappa su REMIX

La banca dati con i programmi di esercizio di tutti i servizi presenti in Regione Piemonte viene aggiornato in modo automatico con cadenza mensile.

Lo strumento ha permesso di elaborare nel corso del 2022 alcuni progetti di riorganizzazione della rete quale il disegno di un nuovo servizio di gronda nei comuni a nord della città di Torino nonché il dimensionamento del servizio a chiamata del comune di Settimo Torinese.

5.6. Monitoraggio dei servizi ferroviari

5.6.1. Monitoraggio della qualità erogata

Il In materia di monitoraggio della qualità erogata del servizio, l'Agenzia ha alimentato sistematicamente la raccolta e l'elaborazione dei dati di esercizio realizzando report di puntualità ed affidabilità dei treni sulla base delle informazioni delle Imprese; per quanto riguarda l'offerta esercita da Trenitalia i dati sono confrontati con le informazioni desunte direttamente dal sistema informativo PIC di RFI.

Il monitoraggio della qualità del servizio delle singole Imprese e le attività ad esso correlate sono descritte nel seguito.

5.6.2. Monitoraggio della puntualità dei servizi Trenitalia

L'Agenzia ha alimentato sistematicamente la raccolta e l'elaborazione dei dati di monitoraggio del servizio ferroviario, in materia di qualità del trasporto, realizzando report di puntualità ed affidabilità dei treni eserciti da Trenitalia sulla base delle informazioni dell'Impresa, confrontate con le informazioni desunte direttamente dal sistema informativo PIC di RFI.

Sono stati elaborati i dati di puntualità (percentuale dei treni arrivati al capolinea in orario rispetto all'orario programmato) e di affidabilità (percentuale dei treni partiti ed arrivati a termine corsa rispetto al numero di treni programmati).

In questo modo è stato possibile verificare gli impegni contrattualmente stabiliti rispetto a:

- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dell'intero sistema di servizi distinto per treni SFM, RV e SFR;
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dei servizi delle ore di punta, ovvero dei treni in arrivo a destinazione nella fascia oraria 6.00-9.00 e dei treni in partenza nella fascia oraria 17.00-19.00, da lunedì a venerdì, distinto per treni SFM, RV e SFR;
- standard minimo di affidabilità.

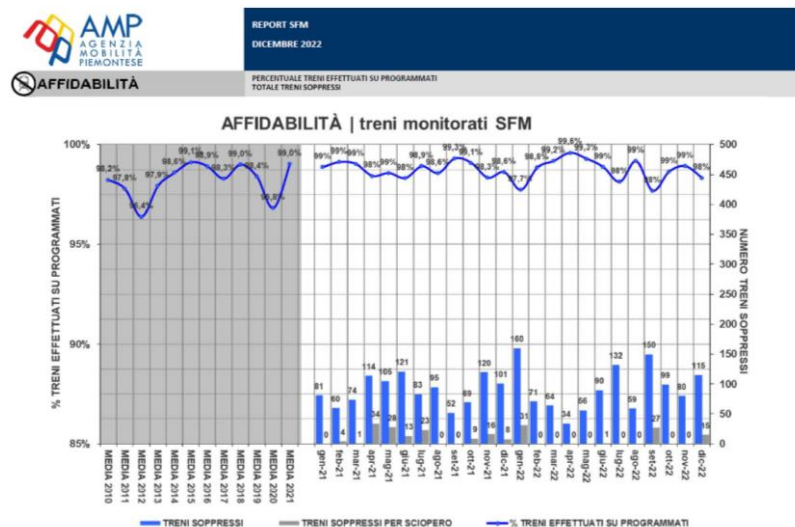
L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione "Monitoraggio dei servizi"

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

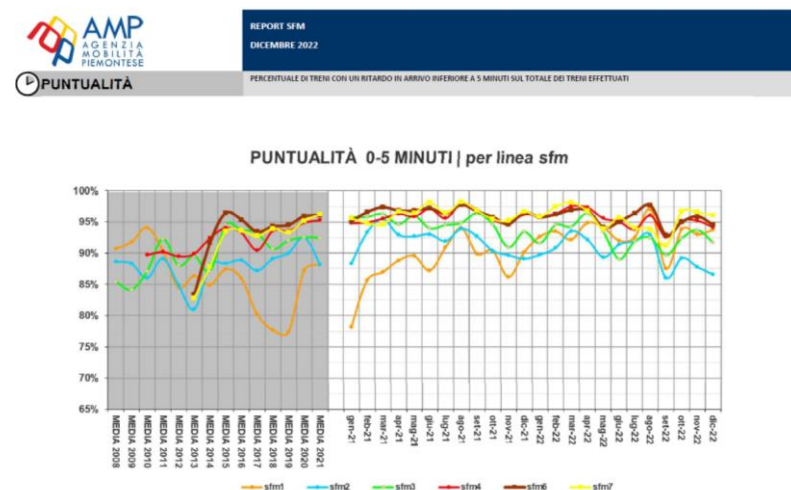
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere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

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

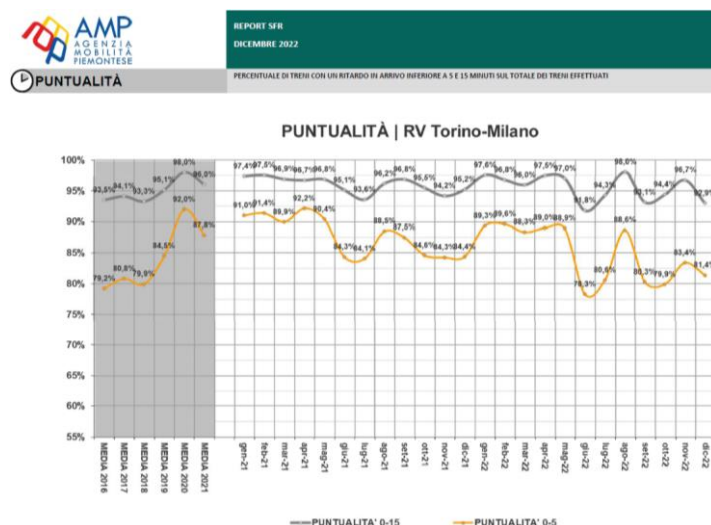
Esempio di grafico dell'affidabilità di sistema del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2022

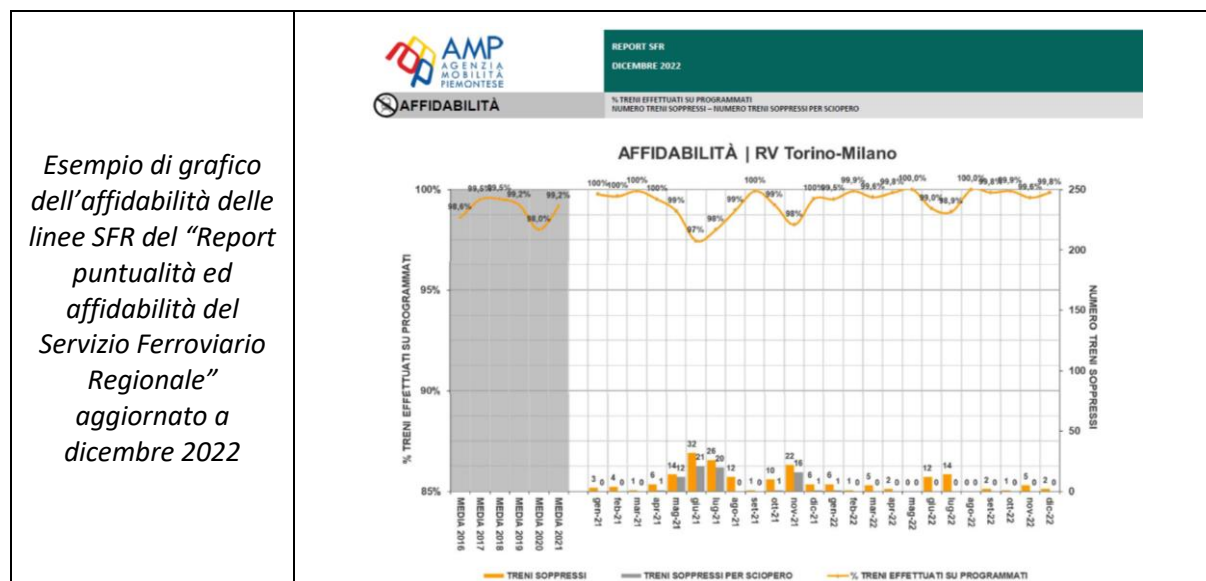


Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano" aggiornato a dicembre 2022



Esempio di tavola della puntualità delle linee SFR del "Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario Regionale" aggiornato a dicembre 2022





5.6.3. Monitoraggio del servizio ferroviario metropolitano di Trenitalia S.p.A.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano è formato da sette linee attive: (sfm1, sfm2, sfm3, sfm4, sfm6, sfm7 e sfmA); nel 2022 le prime sei sono gestite da Trenitalia e la sfmA è stata gestita da GTT.

Il monitoraggio del servizio di Trenitalia è disciplinato dall'Allegato 4 – Qualità – del Contratto di servizio Concessione del servizio ferroviario Metropolitano, periodo 1 gennaio 2021 – 31 dicembre 2035, Rep. Contr. 236 del 19/10/2020.

L'invio periodico dei dati del servizio da parte di Trenitalia è regolato dagli schemi di cui all'Allegato 19 – Monitoraggio del servizio.

Mensilmente Trenitalia invia la statistica dei seguenti fattori:

- **Produzione:** matrice a consuntivo della produzione programmata ed erogata in termini di numero di treni e di treni x km, disaggregata per i servizi ferroviari dell'intera giornata e per i servizi dell'ora di punta.
- **Soppressioni:** matrice delle soppressioni con la causa dettagliata della cancellazione.
- **Affidabilità:** È il rapporto tra i treni effettuati e i treni programmati a meno dei treni non partiti e/o non arrivati a destinazione per cause esterne (CE).

È stato calcolato l'indice di affidabilità di sistema su tutti treni programmati dell'SFM, l'Indice di affidabilità per linea su tutti treni programmati di una linea, l'Indice di affidabilità di sistema nella fascia oraria di punta su tutti treni dell'ora di punta programmati dell'SFM e l'Indice di affidabilità per linea nella fascia oraria di punta su tutti treni dell'ora di punta programmati di una linea. Il valore degli indicatori calcolati nel periodo gennaio – dicembre 2022 è riportato nei 2 schemi seguenti; il livello minimo di prestazione previsto contrattualmente per l'anno 2022 per l'intero Sistema SFM è pari al 99,700%.

SISTEMA	gen-22	feb-22	mar-22	apr-22	mag-22	giu-22
livello minimo di prestazione richiesto	99,700%	99,700%	99,700%	99,700%	99,700%	99,700%
totale SFM	97,601%	99,279%	99,352%	99,523%	99,261%	98,983%
SFM1	97,546%	99,391%	99,390%	99,915%	99,687%	98,778
SFM2	97,199%	99,590%	99,711%	99,370%	98,667%	98,842
SFM3	97,947%	99,426%	98,857%	99,215%	99,164%	98,652
SFM4	96,632%	98,830%	99,065%	99,446%	99,582%	99,125
SFM6	98,309%	98,997%	100,000%	99,762%	98,983%	99,529
SFM7	97,823%	99,062%	99,586%	99,778%	99,686%	99,563
ORA DI PUNTA	gen-22	feb-22	mar-22	apr-22	mag-22	giu-22
totale SFM	98,566%	99,269%	99,398%	99,513%	99,285%	98,604%
SFM1	98,810%	99,289%	99,378%	100,000%	99,571%	97,707%
SFM2	97,708%	99,194%	99,467%	99,612%	98,537%	98,563%
SFM3	98,886%	99,777%	98,428%	99,149%	99,399%	98,755%
SFM4	98,684%	98,101%	99,726%	99,085%	100,000%	99,053%
SFM6	98,361%	99,608%	100,000%	99,242%	98,925%	92,173%
SFM7	99,245%	99,603%	100,000%	100,000%	99,606%	100,000%

SISTEMA	lug-22	ago-22	set-22	ott-22	nov-22	dic-22
livello minimo di prestazione richiesto	99,700%	99,700%	99,700%	99,700%	99,700%	99,700%
totale SFM	99,062%	99,169%	98,821%	99,028%	99,109%	98,824%
SFM1	98,626%	100,000%	99,432%	99,762%	99,671%	98,939%
SFM2	99,702%	99,108%	98,847%	98,960%	97,614%	97,786%
SFM3	98,977%	98,725%	98,713%	99,325%	99,234%	99,236%
SFM4	98,607%	98,796%	98,557%	98,002%	99,673%	98,579%
SFM6	98,618%	99,549%	98,490%	98,420%	99,298%	99,184%
SFM7	99,786%	99,475%	98,776%	99,054%	99,455%	99,125%
ORA DI PUNTA	lug-22	ago-22	set-22	ott-22	nov-22	dic-22
totale SFM	98,661%	99,192%	98,679%	99,054%	98,933%	98,549%
SFM1	98,242%	100,000%	99,345%	99,782%	99,324%	98,423%
SFM2	99,454%	98,458%	98,505%	98,537%	97,547%	97,552%
SFM3	98,992%	98,309%	98,606%	99,804%	99,588%	99,795%
SFM4	97,399%	100,000%	98,466%	98,034%	100,000%	97,959%
SFM6	97,455%	99,286%	98,168%	98,929%	97,778%	98,897%
SFM7	100,000%	100,000%	98,814%	98,925%	99,628%	98,872%

Dagli schemi precedenti si evince che l'intero sistema del servizio SFM di Trenitalia (totale SFM), nel medesimo periodo considerato, non ha raggiunto il "livello minimo di prestazione previsto" contrattualmente. Di ciò si terrà conto in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto nella determinazione delle penali per affidabilità.

Si evidenzia che per quanto riguarda l'affidabilità del servizio SFM nell'ora di punta non è previsto contrattualmente un standard minimo. I dati sono utilizzati a fini statistici e per concordare con Trenitalia gli interventi possibili migliorativi della regolarità del servizio.

- **Puntualità:** È il rapporto fra il numero di arrivi di treni non in orario/in ritardo/in grave ritardo nelle stazioni di rilevamento e il numero di arrivi di treni nelle medesime stazioni di rilevamento; il numero dei treni non in orario/in ritardo/in grave ritardo per cause esterne (CE) viene escluso dal rapporto, sia a numeratore sia a denominatore.

Sono calcolati gli indici di "puntualità 0-3" con riferimento ai treni non in orario (in arrivo con più di 3 minuti di ritardo), gli indici di "puntualità 0-5" con riferimento ai treni in ritardo (in arrivo con più di 5 minuti di ritardo) e gli indici di "puntualità 0-10" con riferimento ai treni in grave ritardo (in arrivo con più di 10 minuti di ritardo).

Per il calcolo delle penalità contrattuali per i primi cinque anni di validità contrattuale sono utilizzati l'indice di "puntualità 0-5" di sistema e l'indice di puntualità 0-5 di sistema nella fascia oraria di punta.

I livelli minimi di prestazione previsti contrattualmente per l'anno 2022 sono:

- 95,500% per l'indice di "puntualità 0-5" di sistema;

- 95,525% per l'indice di "puntualità 0-5" di sistema nella fascia oraria di punta.

Il valore degli indicatori calcolati nel periodo gennaio – dicembre 2022 sono riportati nei due schemi seguenti:

SISTEMA	gen-22	feb-22	mar-22	apr-22	mag-22	giu-22
livello minimo di prestazione richiesto	95,500%	95,500%	95,500%	95,500%	95,500%	95,500%
totale SFM	96,671%	97,368%	96,991%	97,085%	95,632%	95,946%
SFM1	97,404%	98,821%	97,291%	98,292%	97,330%	96,871%
SFM2	91,120%	93,189%	94,008%	93,214%	91,782%	93,218%
SFM3	96,597%	97,003%	95,922%	97,880%	97,594%	93,954%
SFM4	98,605%	98,722%	99,075%	98,384%	96,081%	97,412%
SFM6	98,793%	98,668%	98,157%	98,088%	96,130%	97,844%
SFM7	99,748%	99,339%	98,998%	97,907%	95,738%	97,704%

SISTEMA ORA DI PUNTA	gen-22	feb-22	mar-22	apr-22	mag-22	giu-22
livello minimo di prestazione richiesto	95,525%	95,525%	95,525%	95,525%	95,525%	95,525%
totale SFM	95,975%	97,240%	95,509%	96,168%	94,646%	95,602%
SFM1	97,036%	97,952%	94,258%	97,175%	95,041%	94,435%
SFM2	88,235%	92,679%	91,806%	93,036%	90,491%	93,656%
SFM3	98,176%	99,713%	96,569%	98,599%	99,227%	94,415%
SFM4	98,990%	98,137%	99,478%	96,988%	94,385%	96,307%
SFM6	99,213%	97,635%	95,614%	94,276%	93,846%	97,727%
SFM7	99,664%	100,000%	99,123%	98,322%	97,568%	100,000%

SISTEMA	lug-22	ago-22	set-22	ott-22	nov-22	dic-22
livello minimo di prestazione richiesto	95,500%	95,500%	95,500%	95,500%	95,500%	95,500%
totale SFM	96,374%	97,034%	95,430%	95,999%	95,470%	96,118%
SFM1	97,794%	98,648%	97,453%	97,278%	97,054%	97,302%
SFM2	93,619%	92,807%	90,349%	92,795%	90,000%	92,658%
SFM3	96,887%	95,990%	95,728%	95,247%	95,894%	95,287%
SFM4	96,958%	99,154%	97,240%	97,245%	96,710%	96,290%
SFM6	97,620%	98,636%	96,117%	96,571%	97,468%	97,642%
SFM7	96,189%	97,746%	97,427%	98,012%	97,665%	98,823%

ORA DI PUNTA	lug-22	ago-22	set-22	ott-22	nov-22	dic-22
livello minimo di prestazione richiesto	95,525%	95,525%	95,525%	95,525%	95,525%	95,525%
totale SFM	95,692%	96,879%	93,593%	93,037%	93,475%	94,399%
SFM1	97,359%	98,101%	99,296%	91,916%	94,396%	96,022%
SFM2	92,715%	91,917%	88,197%	90,306%	86,446%	89,771%
SFM3	97,011%	96,429%	94,602%	93,011%	96,063%	94,879%
SFM4	95,294%	100,000%	92,090%	95,143%	94,886%	94,595%
SFM6	96,644%	98,494%	91,026%	92,283%	94,921%	96,026%
SFM7	96,405%	97,041%	96,785%	98,706%	99,063%	97,682%

Dagli schemi precedenti si evince che la puntualità del servizio SFM dell'ora di punta non ha raggiunto il "livello minimo di prestazione previsto" contrattualmente nei mesi invernali dell'annualità. Di ciò si terrà conto in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto nella determinazione delle penali per puntualità.

5.6.4. Monitoraggio dei servizi ferroviari GTT

Le attività di monitoraggio della qualità del servizio ferroviario sono limitate al SfmA in quanto Trenitalia è subentrata al servizio sulla Sfm1 a far data dal 01/01/2021.

L'applicazione di eventuali sanzioni per mancato raggiungimento dei livelli minimi di qualità imposti dagli obblighi di servizio sono effettuate in ambito di Comitato Tecnico costituito da tre rappresentanti per entrambe le parti.

Mensilmente è calcolato il “bonus” a favore degli utenti abbonati ovvero un rimborso applicabile, in forma di detrazione, sul prezzo di eventuali successivi acquisti di titoli di viaggio, quantificato in funzione dei disservizi nelle ore di punta delle giornate lavorative.

Nei schemi seguenti si riportano gli indici di qualità 2022 (affidabilità e puntualità):

AFFIDABILITA'

	Gennaio		Febbraio		Marzo		1° TRIMESTRE	
% TRENI SOPPRESSI SU TRENI PROGRAMMATI								
Treni soppressi	10	0,93%	7	0,64%	2	0,16%	19	0,56%
Numero Treni Programmati:	1.074		1.096		1.222		3.392	

	Aprile		Maggio		Giugno		2° TRIMESTRE	
% TRENI SOPPRESSI SU TRENI PROGRAMMATI								
Treni soppressi	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Numero Treni Programmati:	1.148		1.210		890		3.248	

	Luglio		Agosto		Settembre		3° TRIMESTRE	
% TRENI SOPPRESSI SU TRENI PROGRAMMATI								
Treni soppressi	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Numero Treni Programmati:	756		254		1.032		2.042	

	Ottobre		Novembre		Dicembre		4° TRIMESTRE	
% TRENI SOPPRESSI SU TRENI PROGRAMMATI								
Treni soppressi	2	0,17%	0	0,00%	4	0,41%	6	0,18%
Numero Treni Programmati:	1.202		1.168		984		3.354	

L'affidabilità del servizio ferroviario è misurata mensilmente; lo standard minimo richiesto è trimestrale ed è pari al 99,50% ovvero la misura massima ammessa di cancellazioni per cause GTT è pari a 0,50% dei treni programmati. Solo il 1° trimestre il valore dell'affidabilità è sceso al di sotto dello standard minimo, dando origine all'applicazione delle penali contrattualmente previste.

PUNTUALITA'

La puntualità del servizio ferroviario (puntualità 0-5' e puntualità 0-15') è misurata mensilmente sia per l'intera giornata sia nelle fasce dell'ora di punta.

Lo standard trimestrale minimo richiesto è pari al 87,00% per la puntualità 0-5' (ovvero il numero dei treni in ritardo oltre 5' non può superare il 13%) e 97,00% per la puntualità 0-15' (ovvero il numero dei treni in ritardo oltre 15' non può superare il 3%).

PUNTUALITA' INTERO SERVIZIO

	Gennaio		Febbraio		Marzo		1° TRIMESTRE	
RITARDI IN % SUI TRENI EFFETTUATI								
Numero Ritardi > 5 min :	19	1,80%	32	2,99%	31	2,59%	82	2,47%
Numero Ritardi > 15 min :	1	0,09%	8	0,75%	7	0,58%	16	0,48%
Numero Treni Effettuati:	1.058		1.069		1.197		3.324	

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

				Luglio		Agosto		Settembre		3° TRIMESTRE	
RITARDI IN % SUI TRENI EFFETTUATI											
Numero Ritardi > 5 min :				14	1,85%	8	3,16%	25	2,44%	47	2,31%
Numero Ritardi > 15 min :				2	0,26%	2	0,79%	2	0,20%	6	0,30%
Numero Treni Effettuati:				756		253		1.023		2.032	

					Ottobre		Novembre		Dicembre		4° TRIMESTRE	
RITARDI IN % SUI TRENI EFFETTUATI												
Numero Ritardi > 5 min :					30	2,50%	14	1,20%	38	#DIV/0!	82	3,46%
Numero Ritardi > 15 min :					7	0,58%	1	0,09%	13	#DIV/0!	21	0,89%
Numero Treni Effettuati:					1.199		1.168				2.367	

PUNTUALITA' TRENI NELLE FASCE DI PUNTA

				Gennaio		Febbraio		Marzo		1° TRIMESTRE	
RITARDI IN % SUI TRENI EFFETTUATI											
Numero Ritardi > 5 min :				8	2,62%	10	3,01%	13	3,39%	31	3,04%
Numero Ritardi > 15 min :				0	0,00%	2	0,60%	5	1,30%	7	0,69%
Numero Treni Effettuati:				305		332		384		1.021	

				Aprile		Maggio		Giugno		2° TRIMESTRE	
RITARDI IN % SUI TRENI EFFETTUATI											
Numero Ritardi > 5 min :				9	2,79%	18	4,81%	8	2,54%	35	3,46%
Numero Ritardi > 15 min :				2	0,62%	5	1,34%	1	0,32%	8	0,79%
Numero Treni Effettuati:				323		374		315		1.012	

					Luglio		Agosto		Settembre		3° TRIMESTRE	
RITARDI IN % SUI TRENI EFFETTUATI												
Numero Ritardi > 5 min :					9	2,92%	3	2,68%	12	3,47%	24	3,13%
Numero Ritardi > 15 min :					0	0,00%	1	0,89%	2	0,58%	3	0,39%
Numero Treni Effettuati:					308		112		346		766	

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

Pertanto dai dati riportati nei due schemi precedenti si evince che la puntualità del servizio ferroviario SfmA di GTT ha rispettato i parametri contrattuali.

5.6.5. Monitoraggio dei servizi BLS AG

Con periodicità mensile BLS invia report con il calcolo degli indici di puntualità e di affidabilità conseguirti dal servizio.

In sede di riunione del 04/04/2023 di Comitato Tecnico di gestione del Contratto, i rappresentanti delle parti hanno confermato le seguenti matrici di puntualità ed affidabilità:

	INDICE PUNTUALITA'	INDICE PUNTUALITA'	INDICE AFFIDABILITA'
TRATTA DOMODOSSOLA - ISELLE	STAZIONE BRIG - ARRIVI	STAZIONE BRIG - PARTENZE	
dicembre-22	92,83%	96,48%	99,88%
novembre-22	89,70%	96,70%	100,00%
ottobre-22	89,50%	94,10%	100,00%
settembre-22	92,50%	94,60%	99,70%
agosto-22	94,50%	92,10%	100,00%
luglio-22	92,70%	93,30%	100,00%
giugno-22	90,60%	95,70%	99,70%
maggio-22	88,10%	94,20%	100,00%
aprile-22	92,80%	95,10%	100,00%
marzo-22	92,20%	97,70%	99,86%
febbraio-22	91,30%	94,30%	99,68%
gennaio-22	87,40%	97,30%	100,00%
			99,91%

La puntualità mensile è misurata a 3' ovvero si misura la percentuale di treni in arrivo ed in partenza dalla Stazione di Briga entro tre minuti dall'orario programmato. Gli indici mensili di affidabilità sono superiori allo standard minimo previsto contrattualmente.

I dati comunicati da BLS sono confrontati con i grafici prodotti nelle pubblicazioni periodiche dell'istituzione indipendente ARNETIS Train Information System (TIS) che gestisce un sistema di informazioni sui treni mediante un'applicazione basata sul Web che supporta la gestione dei treni internazionali. I dati rilevanti sono ottenuti direttamente dai sistemi dei Gestori dell'Infrastruttura.

Il sistema è pienamente conforme alla STI TAF/TAP e supporta principalmente le imprese ferroviarie attive a livello internazionale e gli operatori dei terminal nella guida delle loro catene logistiche. Attualmente TIS gestisce oltre 5,8 milioni di corse di treni singoli all'anno.



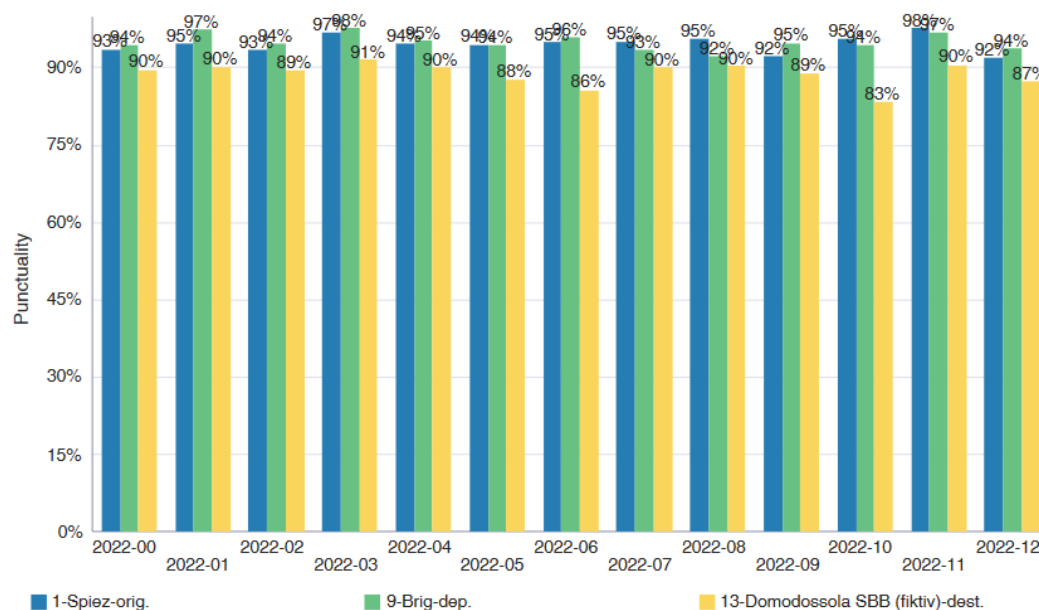
Punctuality development 3 min.

Direction	Train runs measured & considered	Train runs not considered	Percent of considered trains
North-South	111	0	100%
South-North	112	0	100%

Direction	Considered train numbers
North-South	4253, 4255, 4257, 4261, 4265, 4269, 4273, 4277, 4279, 4281, 4287, 4291
South-North	4256, 4258, 4260, 4262, 4266, 4270, 4274, 4278, 4282, 4284, 4286, 4292

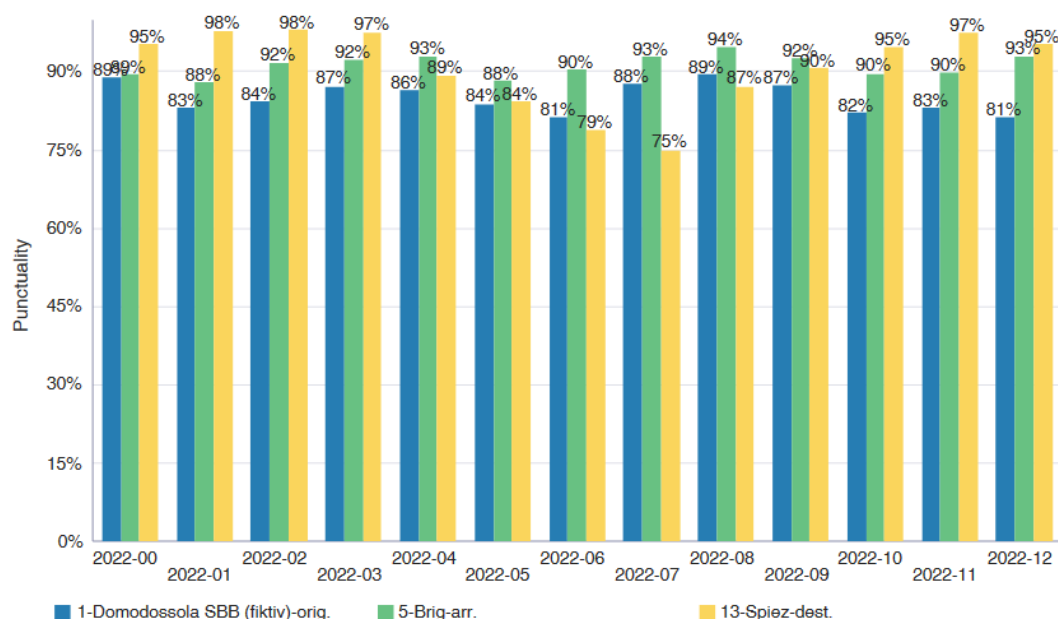
Origin and Destination punctuality - Timetable period

North-South



Origin and Destination punctuality - Timetable period

South-North



Dai grafici si evince l'allineamento dei dati ricevuti da BLS con i dati elaborati dal TIS.

5.6.6. Monitoraggio degli ascensori presso le stazioni di metropolitana e le stazioni ferroviarie

Con il termine del periodo emergenziale per Covid-19 è ripresa da parte dell'Agenzia l'attività di verifica periodica della funzionalità degli impianti di risalita di propria competenza presenti nelle stazioni della Linea 1 di metropolitana (complessivamente, n.212 impianti tra scale mobili e ascensori), nelle stazioni ferroviarie situate in Torino (Porta Susa, Porta Nuova, Lingotto, Stura e Rebaudengo/Fossata - complessivamente n.104 impianti tra scale mobili e ascensori) e nel sottopasso di accesso alla Linea tranviaria n.4 presente presso il Movicentro Stura (n.2 ascensori).

In totale, dalla primavera 2022, sono state effettuate n.821 ispezioni riscontrando, in generale, un livello di regolarità di funzionamento degli impianti mediamente buono.

Attualmente (mese di novembre 2022) risultano fuori servizio n.13 impianti GTT (circa il 6% del totale, principalmente scale mobili per difficoltà connesse al reperimento del materiale di ricambio necessario) e n.16 impianti RFI (circa il 15% del totale, principalmente scale mobili per difficoltà connesse al reperimento del materiale di ricambio necessario e ascensori per banchine interessate da lavori).

5.7. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino

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

A tale scopo è proseguita nel 2022 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

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

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

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

5.7.1. Monitoraggio velocità Commerciale

Nel corso del 2022 si è continuato a sviluppare la procedura di monitoraggio della velocità commerciale delle linee urbane-suburbane GTT di superficie sulla base di:

- *Estrazione mensile SIS di dati* fornito da GTT su file Excel contenente, per ciascuna linea, il valore della velocità commerciale media relativa all'intero mese (in figura è riportato come esempio una estrazione di dicembre 2022);

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	linea	media												
2	10	14,52												
3	102	16,27												
4	10N	11,2												
5	11	14,99												
6	12	14,27												
7	13	12												
8	13N	15,05												
9	14	16,35												
10	15	12,64												
11	16CD	12,71												
12	16CS	12,46												
13	17	16,04												
14	17B	12,6												
15	19	14,2												
16	19N	18,08												
17	2	14,46												
18	20	20,39												
19	21	19,07												
20	22	18,95												
21	24	4,32												
22	25	23,76												

Figura 29 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2022

- *Consuntivazione mensile delle percorrenze* fornita da GTT contenente la produzione chilometrica (veicoli-km) effettivamente effettuate da ciascuna linea nel mese (in figura è riportato come esempio un estratto della *Consuntivazione* di dicembre 2022).

CONTRATTO DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO			
ANNO 2022			
CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI DICEMBRE			
LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	135.883	-	135.883
		-	0
TOTALE da CONTRATTO	135.883	-	135.883

Figura 30 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze di dicembre 2022

Per ogni linea viene calcolato il valore dei veicoli-ora (commerciali) corrispondenti come rapporto tra produzione chilometrica e velocità commerciale.

L'insieme delle linee della rete è partizionato nei quattro sottoinsiemi previsti dal Contratto di Servizio tra Agenzia e GTT per l'esercizio del Servizio di Trasporto Pubblico Urbano e Suburbano di superficie dell'area di Torino:

- linea tranviaria 4,
- altre linee tranviarie,
- linee automobilistiche esercite con bus di lunghezza 18 m,
- linee automobilistiche esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore.

Per ciascuno dei quattro sottoinsiemi di linee la velocità commerciale media viene calcolata la come rapporto tra la somma dei veicoli-km di tutte le linee appartenenti al sottoinsieme e la somma dei veicoli-ora di tutte le linee appartenenti al sottoinsieme.

Per l'intera rete di superficie la velocità commerciale media viene calcolata come rapporto tra la somma dei veicoli-km di tutte le linee della rete e la somma dei veicoli-ora di tutte le linee della rete.

Si ottengono così valori mensili della velocità commerciale media dell'intera rete e dei quattro sottoinsiemi "contrattuali".

I valori medi annui e quelli delle medie mobili si ottengono in modo analogo come rapporto tra la somma dei veicoli-km (di rete e dei sottoinsiemi) di tutti i mesi considerati e la somma dei veicoli-ora (di rete e dei sottoinsiemi) di tutti i mesi considerati.

La tabella che segue riassume l'applicazione della procedura per ciascun mese del 2022 e per l'intero anno.

Tabella 43 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2022

	4			altri tram			18m			12m			somme totali		
	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc	km.	ore	Vc
gen-22	150230	11737	12,80	279718	20869	13,40	518141	32968	15,72	2286766	122025	18,74	3234855	187599	17,24
feb-22	141607	11159	12,69	286803	22028	13,02	550940	34735	15,86	2128040	119579	17,80	3107390	187501	16,57
mar-22	161706	12864	12,57	321003	24578	13,06	615954	39859	15,45	1942763	107831	18,02	3041426	185132	16,43
apr-22	135175	10471	12,91	311261	23677	13,15	569109	35544	16,01	1655813	102266	16,19	2671358	171958	15,53
mag-22	147657	11237	13,14	348098	26661	13,06	648006	43482	14,90	2692746	160943	16,73	3836507	242323	15,83
giu-22	132852	10307	12,89	300814	22748	13,22	569457	33341	17,08	2483399	137060	18,12	3486522	203455	17,14
lug-22	131469	10484	12,54	249895	19439	12,86	470018	30602	15,36	1738395	105405	16,49	2589777	165931	15,61
ago-22	108931	8259	13,19	214485	15330	13,99	473294	27188	17,41	1495171	89983	16,62	2291881	140760	16,28
set-22	137287	10692	12,84	294820	22729	12,97	484513	29783	16,27	1780014	106761	16,67	2696634	169965	15,87
ott-22	146064	11332	12,89	338193	26574	12,73	527801	33553	15,73	1785087	106445	16,77	2797145	177903	15,72
nov-22	144140	11252	12,81	324356	25747	12,60	541778	25514	21,23	1138407	69184	16,45	2148681	131697	16,32
dic-22	135883	10608	12,81	303018	23782	12,74	470529	30846	15,25	1563161	101472	15,40	2472591	166707	14,83
anno 2022	1673001	130400	12,83	3572464	274161	13,03	6439540	397415	16,20	22689762	1328955	17,07	34374767	2130931	16,13

Le tabelle che seguono riportano i valori relativi al 2022 della velocità commerciale media come sopra calcolata.

Tabella 44 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2022

	velocità commerciale media (km/h)				
	linea 4 tram	altre linee tram	linee bus 18m	linee bus 12 m	totale rete
gen-22	12,80	13,40	15,72	18,74	17,24
feb-22	12,69	13,02	15,86	17,80	16,57
mar-22	12,57	13,06	15,45	18,02	16,43
apr-22	12,91	13,15	16,01	16,19	15,53
mag-22	13,14	13,06	14,90	16,73	15,83
giu-22	12,89	13,22	17,08	18,12	17,14
lug-22	12,54	12,86	15,36	16,49	15,61
ago-22	13,19	13,99	17,41	16,62	16,28
set-22	12,84	12,97	16,27	16,67	15,87
ott-22	12,89	12,73	15,73	16,77	15,72
nov-22	12,81	12,60	21,23	16,45	16,32
dic-22	12,81	12,74	15,25	15,40	14,83
anno 2022	12,83	13,03	16,20	17,07	16,13

La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2018 a dicembre 2022.

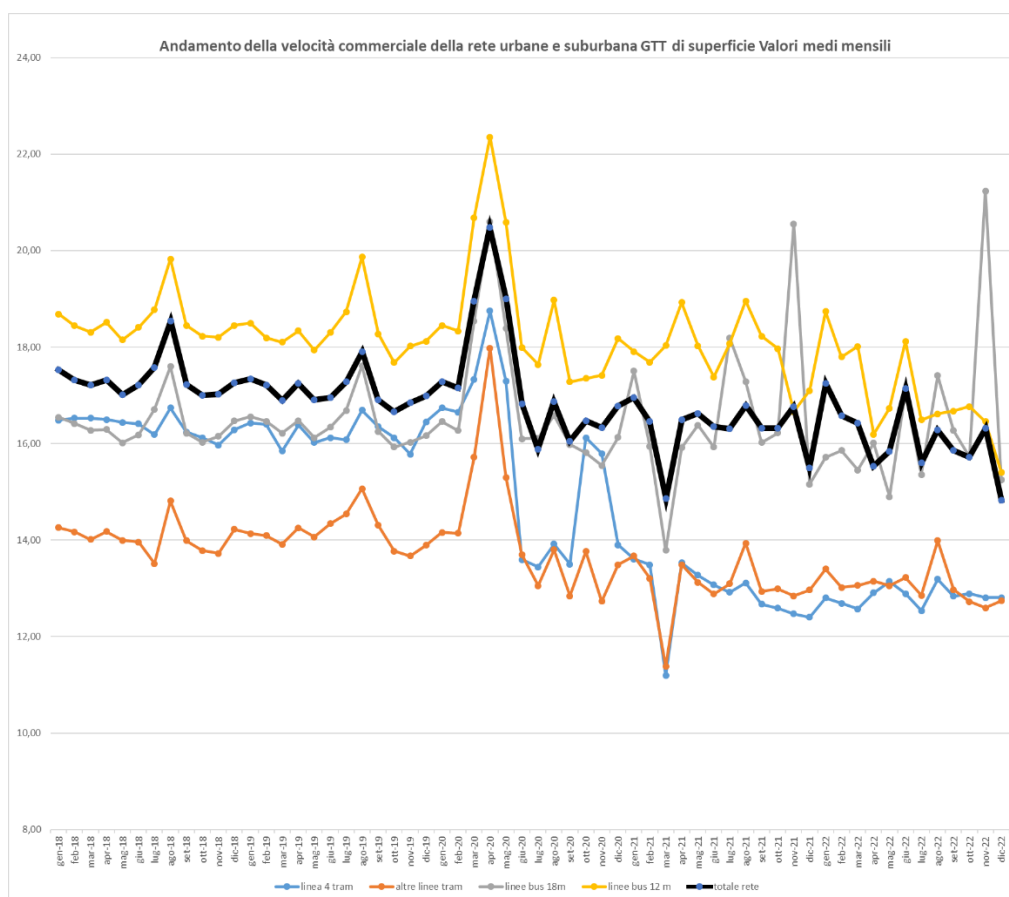


Figura 31 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili da gennaio 2018 a dicembre 2022

Si osserva quanto segue:

- si nota che a marzo 2020 c'è stato un picco della velocità commerciale dovuto in generale alla mancanza di utenti alle fermate per la pandemia con conseguente prosecuzione del mezzo senza effettuazione dello stop alle fermate e conseguente aumento della velocità
- la velocità commerciale della linea tranviaria 4 e quella delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si colloca nella fascia tra 13 e 17 km/h;
- la velocità commerciale media delle altre linee tranviarie si colloca, in genere, nella fascia tra 13 e 15 km/h;
- la velocità commerciale media delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore si colloca nella fascia tra 18 e 19 km/h;
- la velocità commerciale media della rete oscilla attorno al valore di 17 km/h;
- esiste un picco di innalzamento della velocità media in corrispondenza dei mesi di agosto sia nell'andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell'andamento dei valori medi relativi ai sottoinsiemi "contrattuali";
- una notevole eccezione si riscontra per tutte le linee per le quali esiste un picco di notevole abbassamento della velocità commerciale media in corrispondenza di marzo 2021 (inferiore a 12 km/h per le "altre linee tranviarie") dovuto a lavori lungo i percorsi stradali.
- a novembre del 2022 la velocità commerciale delle linee bus 18 metri ha un picco a 21 km/h

La Figura seguente illustra l'andamento della media mobile su 12 mesi (1 anno) della velocità commerciale da gennaio 2018 a dicembre 2022.

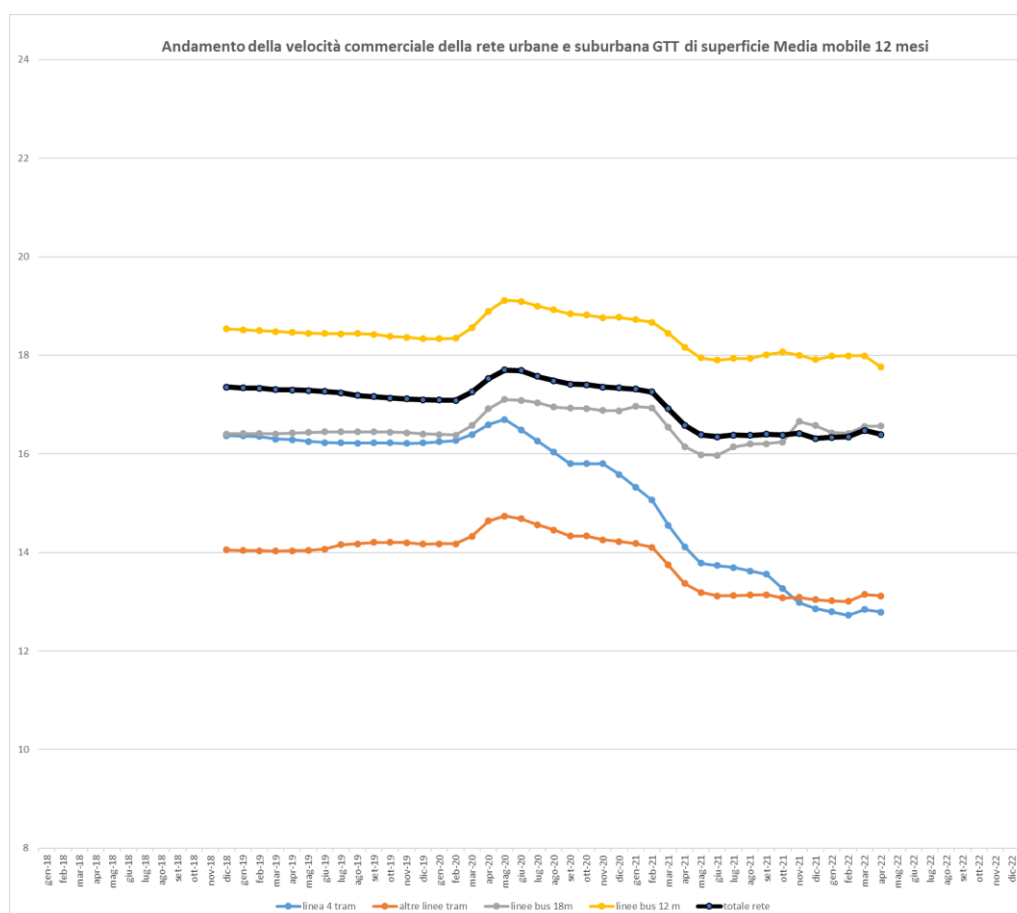


Figura 32 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi da gennaio 2018 a dicembre 2022

Si osserva quanto segue:

- la velocità commerciale media su 12 mesi della linea tranviaria 4 è quasi stabile fino ad agosto 2020 poi registra a cadenza mensile una diminuzione media del 3%/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle altre linee tranviarie mostra una evidente diminuzione del 2%/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 18 m si mantiene stabile registrando a cadenza mensile una diminuzione media dello 0,1 per mille/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi delle linee esercite con bus di lunghezza 12 m o inferiore mostra anch'essa una tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,10%/anno;
- la velocità commerciale media su 12 mesi della rete mostra una modesta ma costante tendenza alla diminuzione registrando a cadenza mensile un decremento medio dello 0,12%/anno; da giugno del 2021 rimane stabile.
- la velocità commerciale media su 12 mesi della linea tranviaria 4 ritorna stabile da gennaio 2022;

La Figura seguente illustra l'andamento delle velocità commerciali medie (mensili) da gennaio 2020 a maggio 2022 della linea 4 - linea 3 - linea 9 - linea 15 - linea 13 - linea 10 - linea 16

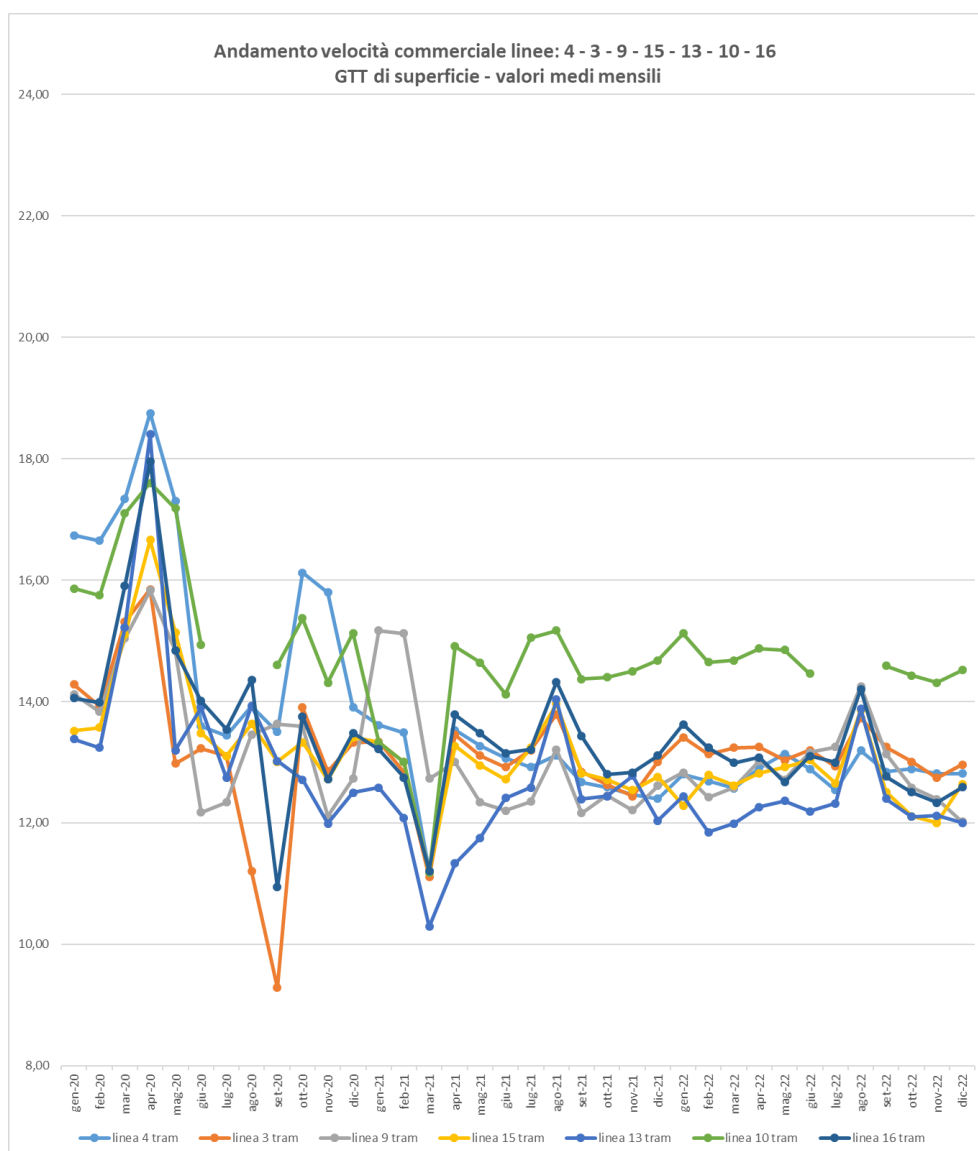


Figura 33 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana di superficie – Valori medi mensili delle linee 4 -3 - 9 -15-13-10-16

Si osserva quanto segue:

- si nota che a marzo del 2020 abbiamo un picco della velocità commerciale dovuto in generale alla mancanza di utenti alle fermate per la pandemia con conseguente prosecuzione del mezzo senza effettuazione dello stop alle fermate e conseguente aumento della velocità
- si notano dei picchi negativi a settembre 2020 per la linea 3 e linea 16 dovuti ai lavori eseguiti sulle strade durante la pandemia
- la velocità commerciale della linea tranviaria 3 si colloca nella fascia tra 9 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 9 si colloca nella fascia tra 12 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 15 si colloca nella fascia tra 11 e 16 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 13 si colloca nella fascia tra 9 e 15 km/h;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 10 si colloca nella fascia tra 11 e 17 km/h e i mesi luglio e agosto 2020 e del 2022 si nota il vuoto perché non hanno circolato;
- la velocità commerciale della linea tranviaria 16 si colloca nella fascia tra 11 e 18 km/h;
- esiste un picco di abbassamento della velocità media in corrispondenza del mese di marzo 2021 sia nell'andamento del valore medio di rete sia, in genere, nell'andamento dei valori medi relativi alle linee osservate dovuto a lavori lungo i percorsi stradali;
- le velocità commerciali delle linee 4 -3 - 9 -15-13-16 a dicembre 2022 si assestano tra i 12 e i 13 km/h

5.7.2. Monitoraggio percorrenze servizio urbano e suburbano di Torino

Mensilmente l'Agenzia acquisisce presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell'esercizio, questi file Excel contengono l'elenco degli eventi dei passaggi dei mezzi BUS e TRAM su ogni "arco" (porzione minima di spazio che definisce un tratto di rete) della rete urbana e suburbana di Torino, segue immagine di esempio:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
	timereg	timeevento	cinmaxarc	progpas	corsa	cinlinea	turnoveic	matrmezz	tipo	timearriv	timearriv	ritardoc
1	timereg	timeevento	cinmaxarc	progpas	corsa	cinlinea	turnoveic	matrmezz	tipo	timearriv	timearriv	ritardoc
2	06/12/2022:01:49:06/12/2022:01:49:	194694	0	0	32	64	3049	1	06/12/2022	1:54 PM	-	
3	05/12/2022:01:44:05/12/2022:01:44:	194694	0	0	32	64	3072	1	05/12/2022	1:54 PM	-	
4	01/12/2022:02:06:01/12/2022:02:06:	193870	15	1	32	64	3362	1	01/12/2022	2:04 PM	-	
5	05/12/2022:02:05:05/12/2022:02:05:	193870	15	1	32	64	3072	1	05/12/2022	2:04 PM	-	
6	06/12/2022:02:19:06/12/2022:02:19:	193871	22	2	32	64	3049	1	06/12/2022	2:15 PM	-	
7	05/12/2022:02:15:05/12/2022:02:15:	193871	22	2	32	64	3072	1	05/12/2022	2:15 PM	-	
8	01/12/2022:02:19:01/12/2022:02:19:	193871	22	2	32	64	3362	1	01/12/2022	2:15 PM	-	
9	02/12/2022:12:21:02/12/2022:12:21:	195927	0	0	219	2	2444	2	02/12/2022	12:50 PM	-1	
10	01/12/2022:12:34:01/12/2022:12:34:	195927	0	0	219	2	3018	2	01/12/2022	12:50 PM	-	
11	07/12/2022:12:42:07/12/2022:12:42:	195927	0	0	219	2	2775	2	07/12/2022	12:50 PM	-	
12	05/12/2022:12:32:05/12/2022:12:32:	195927	0	0	219	2	2438	2	05/12/2022	12:50 PM	-10	
13	01/12/2022:01:25:01/12/2022:01:25:	195678	42	1	219	2	3018	0	01/12/2022	1:34 PM	-	
14	06/12/2022:01:27:06/12/2022:01:27:	195678	42	1	219	2	3018	0	06/12/2022	1:34 PM	-	
15	01/12/2022:01:47:01/12/2022:01:47:	194149	70	1	219	2	3018	0	01/12/2022	1:51 PM	-	
16	01/12/2022:01:10:01/12/2022:01:10:	195677	25	1	219	2	3018	0	01/12/2022	1:10 PM	-	
17	06/12/2022:01:12:06/12/2022:01:12:	195677	25	1	219	2	3018	0	06/12/2022	1:10 PM	-	
18	07/12/2022:01:11:07/12/2022:01:11:	195677	25	1	219	2	2775	0	07/12/2022	1:10 PM	-	
19	02/12/2022:01:50:02/12/2022:01:50:	194150	74	1	219	2	2444	2	02/12/2022	1:56 PM	-	
20	02/12/2022:01:45:02/12/2022:01:45:	194149	70	1	219	2	2444	0	02/12/2022	1:51 PM	-	
21	07/12/2022:01:52:07/12/2022:01:52:	194150	74	1	219	2	2775	2	07/12/2022	1:56 PM	-	
22	06/12/2022:01:51:06/12/2022:01:51:	194150	74	1	219	2	3018	2	06/12/2022	1:56 PM	-	
23	07/12/2022:01:28:07/12/2022:01:28:	195678	42	1	219	2	2775	0	07/12/2022	1:34 PM	-	

Figura 34 - Esempio di eventi di dicembre 2022

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

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

	cinarco	cinnodoor	cinnododes	collegam	lunseginz	lunsegin	lungharco	codrifact	tramviario	automobil
▶	20436	4972	11141	0	20	24	166	20436 (null)	1	
	4615	4795	4915	4	10	20	108	4615 1	(null)	
	4616	4796	757	0	10	24	261	4616 (null)	1	
	4617	4796	757	32	10	24	272	4617 1	(null)	
	4618	4797	760	0	10	24	326	4618 (null)	1	
	4621	4800	761	0	10	24	119	4621 (null)	1	
	4622	4799	761	32	10	24	128	4622 1	(null)	
	4623	4801	762	16	20	24	124	4623 1	(null)	
	4624	4801	1735	0	10	24	154	4624 (null)	1	
	4625	4802	763	0	10	24	342	4625 1	(null)	
	4626	4803	766	0	10	24	364	4626 1	(null)	
	4627	6212	1001	0	10	24	201	4627 (null)	1	
	4628	6213	6211	1	10	20	197	4628 (null)	1	
	4629	4805	529	0	10	24	136	4629 1	(null)	
	4633	4804	4806	2	10	20	225	4633 1	(null)	
	4634	4806	532	0	10	24	176	4634 1	(null)	
	4635	4806	532	16	10	24	173	4635 (null)	1	
	4636	4808	4805	0	10	20	272	4636 (null)	(null)	
	4637	4808	4805	2	10	20	264	4637 1	(null)	
	4638	6180	531	16	10	24	348	4638 1	(null)	
	4639	4810	536	0	10	24	144	4639 1	(null)	
	4640	5996	1779	0	10	24	158	4640 (null)	1	
	4641	4811	1780	0	10	24	84	4641 (null)	1	
	4644	4812	525	16	10	24	204	4644 (null)	1	

Figura 35 - Esempio di tabella archi dell'anno 2022

si sommano tutti i chilometri degli archi percorsi nel mese da tutti i mezzi di ogni linea utilizzando una query di Access appositamente creata e si esportano i dati in un file Excel.

Eseguendo una pivot in Excel idonea a raggruppare i dati per linea otteniamo i chilometri effettuati nel mese per ogni linea.

	Somma di SommaDiSommaDilungharco	lunghezza			
4	codlinea	20	22	34	Totale complessivo
5	10	33700	18001939	23657092	41692731
6	13	6724412	20211810		26936222
7	15	17242463	22736318		39978781
8	16CD	21273609	4673828		25947437
9	16CS	18873018	4237771		23110789
10	3	11229915	21544945	256541	33031401
11	4			118536235	118536235
12	9	7339031	30208168	3825	37551024
13	Totale complessivo	82716148	121614779	142453693	346784620

Figura 36 - Esempio di pivot di febbraio 2022 delle linee TRAM

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

CONTRATTO DI SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO			
ANNO 2022			
CONSUNTIVAZIONE DEL MESE DI DICEMBRE			
LINEA 4 (gestione tranviaria)			
Linea	Percorrenze Commerciali		
	Torino (Km)	Altri Comuni od Enti (Km)	TOTALI (Km)
	(B)	(C)	(D = B + C)
4	135.883	-	135.883
		-	0
TOTALE da CONTRATTO	135.883	-	135.883

Figura 37 - percorrenza dicembre 2022 linea 4 dichiarata da GTT

inizia la nostra analisi:

si producono delle tabelle con indicatori sui chilometri percorsi che si confrontano con i dati dichiarati da GTT per le linee Bus 12 metri, Bus 18 metri, linee tram, segue esempio di dicembre 2022

	dichiarate		viste SIS	
	12m	18m	12m	18m
linee 18m				
1	0	0	0	0
2	0	87.526	8290	80054
5	19.434	63.313	7991	48720
5B	0	8.867	2808	9496
10N	0	19.086	2106	16429
11	36.624	63.216	1407	52983
13	57.629	0	132	3490
14	42.027	21.586	6951	21570
18	0	0	0	0
35	6.454	36.150	114	34445
36	64.770	34.512	1329	33149
42	60.116	22.823	7886	22669
46	0	38.206	10363	38308
51	22.687	22.384	332	19809
57	0	0	0	0
72	0	21.951	1078	29087
72B	0	30.000	885	17265
75	2.421	0	25436	27831
SF1	0	0	0	0
W15	0	909	0	0

Figura 38 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2022

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

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

Si riporta un esempio di un controllo effettuato su segnalazione di un utente per il giorno lunedì 10 ottobre 2022 tra le 7:00 e le 9:00 in cui si procede alla verifica visualizzando l'orario grafico della linea contando il numero di partenze effettuate e confrontandolo con il numero di partenze previste dal programma di esercizio:

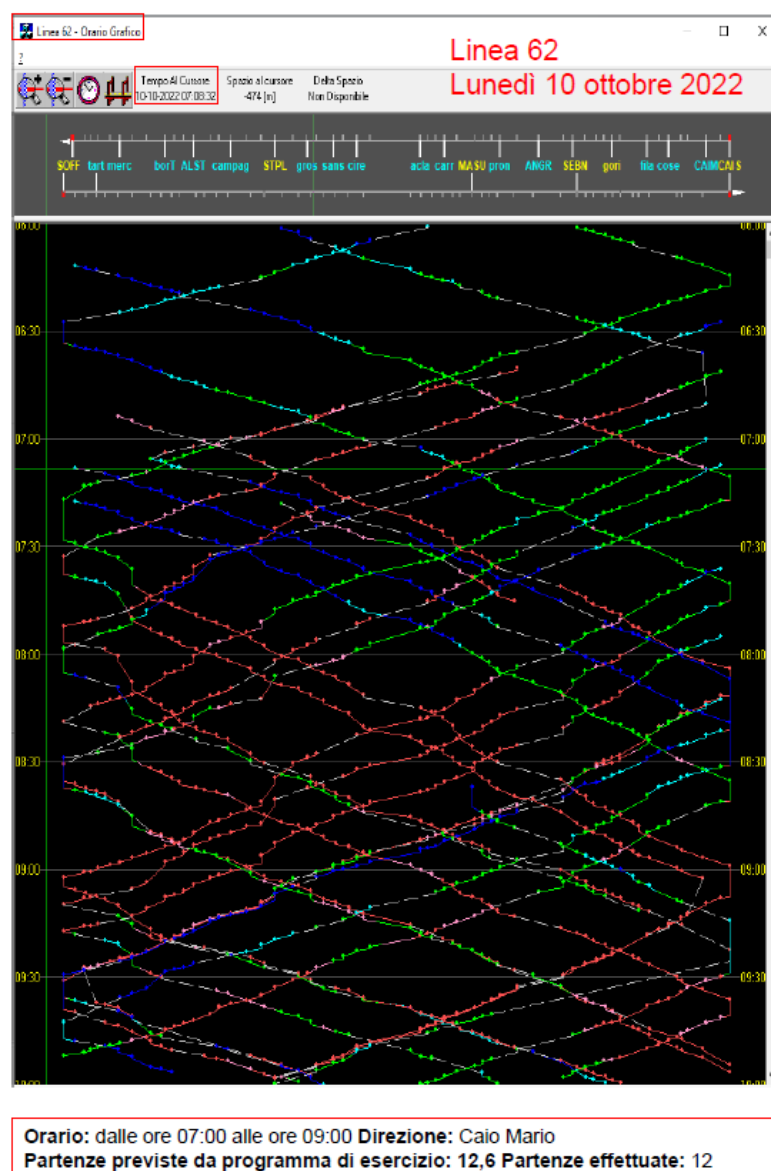


Figura 39 - esempio orario grafico linea

Se lo scostamento tra partenze previste e partenze effettuate risulta significativo si procede alla segnalazione a GTT chiedendole spiegazioni e comunicandole che se il disservizio sarà confermato ai sensi dell'art. 52 comma 2 sarà applicata una penale fino ripristino della corretta esecuzione del servizio.

5.7.3. Monitoraggio dati di produzione, domanda ed economici

Nel quadro degli obblighi informativi previsti dal Contratto Rep. 686 tra La Città di Torino, l'Agenzia, GTT e INFRA.TO vengono resi disponibili alcuni dati di monitoraggio che l'Agenzia elabora con riferimento alla Sezione II (Urbano e suburbano di superficie) e alla Sezione III (Metropolitana) di propria competenza. Per l'anno 2022 alcuni dati non sono ancora stati resi disponibili.

Tabella 45 - Indicatori di monitoraggio del contratto GTT - Metropolitana

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Treni-km	2.805.460	2.806.500	2.761.149	2.650.000	2.508.217	2.532.000	2.456.707	2.446.753	2.092.947	2.574.735	2.616.578
N° corse effettive	113.014	113.053	111.017	106.769	101.040	101.224	98.965	98.564	86.704	159.117	183.375
Passeggeri (validazioni - Migliaia)	38.635	38.750	39.815	41.100	42.082	41.968	42.518	42.849	18.765	23.973	33.219
Compensazioni erogate (migliaia €)	€ 18.200	€ 15.065	€ 22.120	€ 21.087	€ 20.003	€ 15.439	€ 20.011	€ 19.402	€ 19.402	€ 20.809	
Ricavi da Traffico (migliaia €)	€ 12.113	€ 12.046	€ 12.489	€ 13.262	€ 14.039	€ 14.081	€ 14.331	€ 14.785	€ 5.282	€ 7.093	
N° treni	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Numero sinistri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Disservizi	89	71	66		65	73	77	98	62	160	220
Addetti	71	71	79		78	76	73	73	71	71	73

Tabella 46 - Indicatori di monitoraggio del contratto GTT – Urbano di superficie

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Produzione in vetture*Km	50.107.143	45.927.516	44.200.000	43.900.000	42.700.000	41.580.000	41.580.000	40.000.000	36.200.000	36.700.000
Passeggeri (migliaia)	201.001	191.700		220.000	228.000	230.000	238.000	244.000	194.000	139.500
Compensazioni economiche (migliaia €)	€ 161.582	€ 141.915	€ 145.788	€ 144.038	€ 139.900	€ 137.400	€ 133.564	€ 133.712	€ 135.100	€ 134.000
Ricavi da traffico (migliaia €)	€92.202	€82.383	€82.720	€83.346	€85.598	€83.693	€ 104.530	€89.351	€53.270	€53.365
Parco veicolare (bus)	1.141	935	859	863	838	865	703	718	795	795
Parco veicolare (tram)	213	216	204	186	195	205	196	192	201	201
n° km tra due sinistri			14.767	14.219	13.001	14.732	12.584			14.915
Addetti	4.304	3.114	2.630	2.548	2.503	2.433	2.323	2.225	2.134	2.004

5.8. Monitoraggio del servizio extraurbano

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

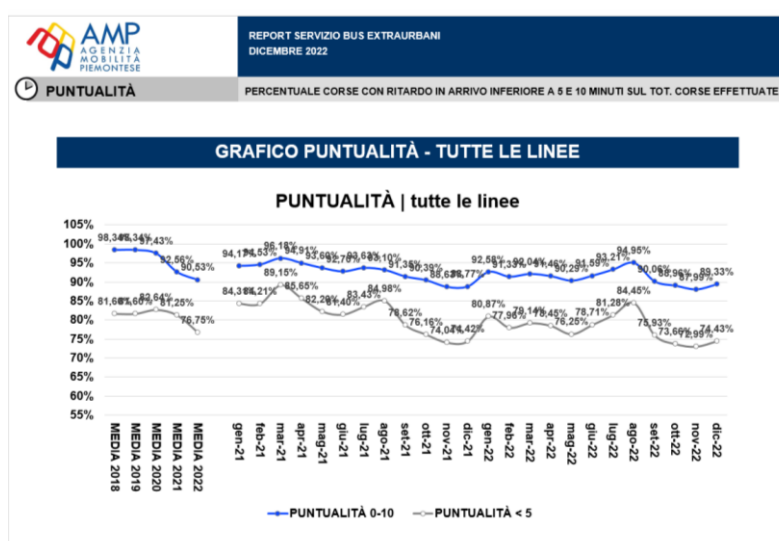
Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

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

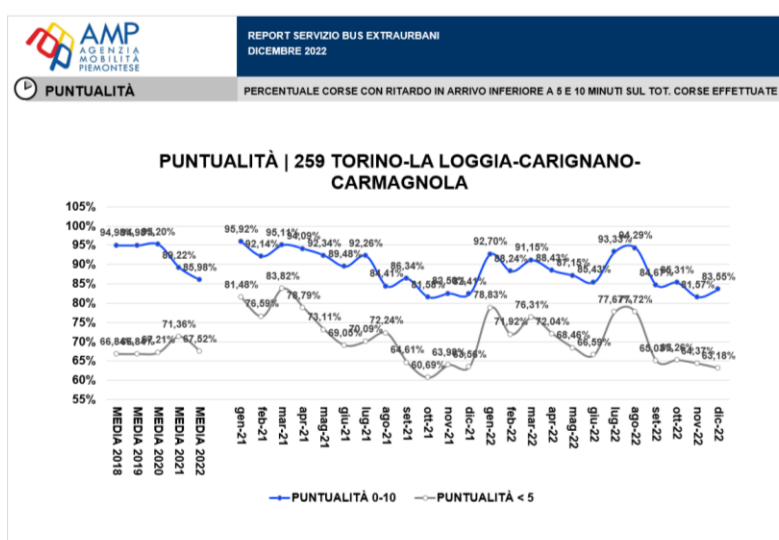
- L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area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

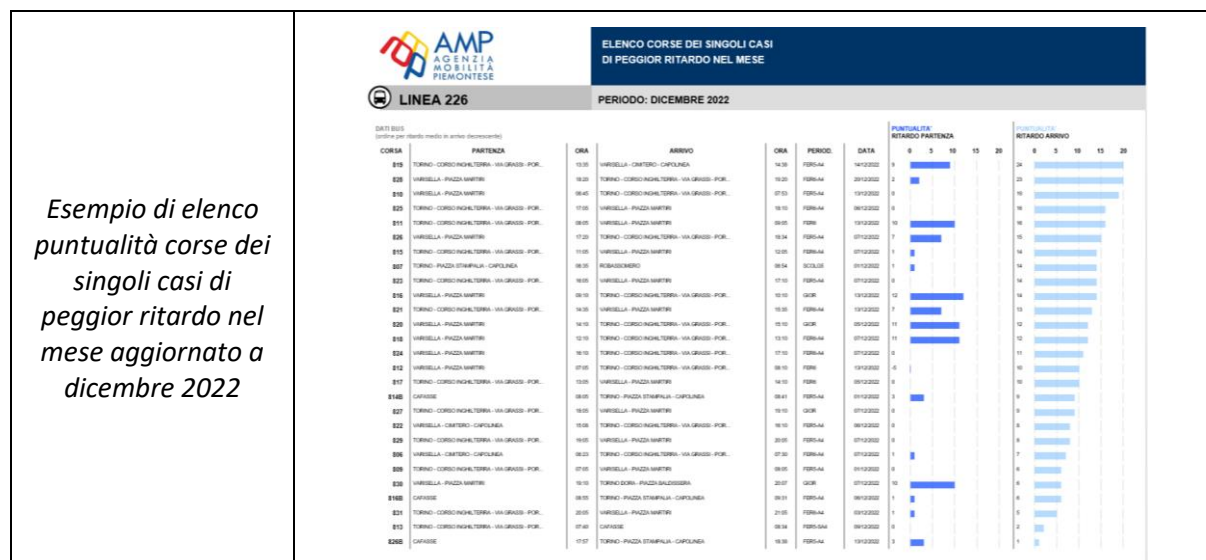
Questi report sono scaricabili dal sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it) - "Monitoraggio dei Servizi".

Esempio di grafico puntualità corse tutte le linee nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2022



Esempio di grafico puntualità corse di una linea nei 5 e 10 minuti aggiornato a dicembre 2022





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

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

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

Nel corso del 2022, in aggiunta a queste attività, si è reso necessario un intervento di sostituzione della prima generazione di centraline OTX (dovuto a obsolescenza non più gestibile, in particolare del modulo GPS) e, cogliendo l'occasione, si è proceduto ad una redistribuzione anche della seconda generazione di centraline, così da portare ad un aggiornamento e razionalizzazione della flotta.

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

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

Nel mese di dicembre 2022 il parco veicoli di ExtraTo è stato oggetto di un costante ammodernamento grazie all'inserimento nella flotta di numerosi autobus nuovi di fabbrica acquistati con contribuzione pubblica: da dicembre sono stati infatti autorizzati 48 nuovi autobus, dei quali 30 appartenenti a GTT

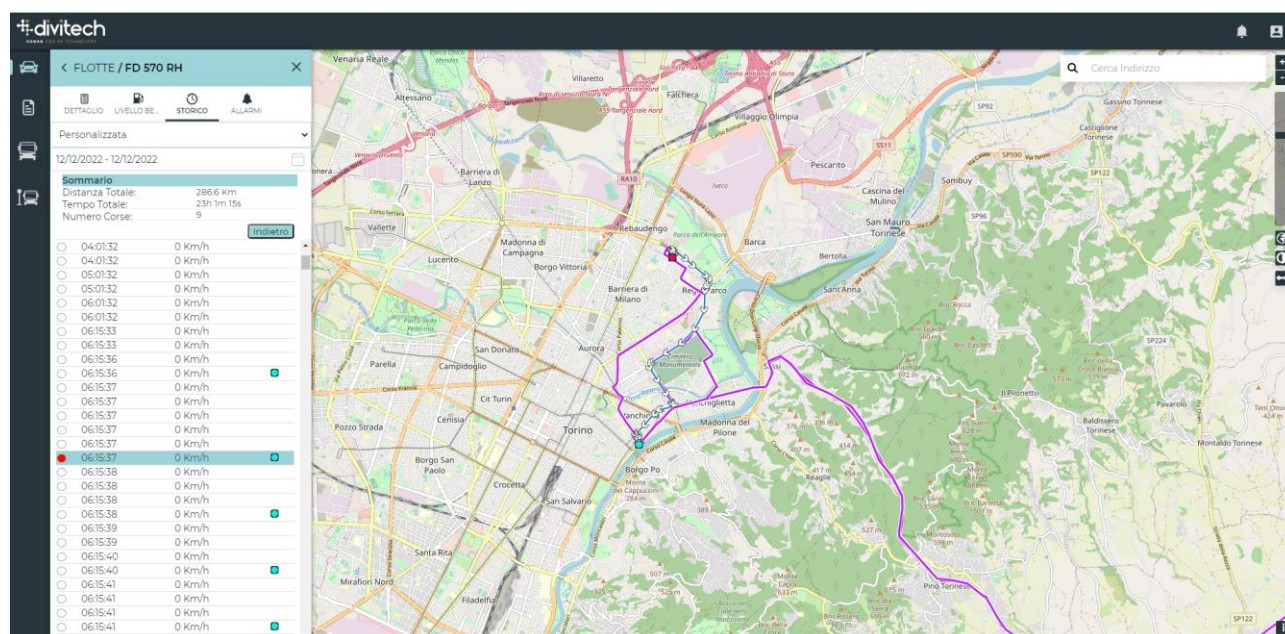


Figura 40 – Sistema di monitoraggio esempio di monitoraggio delle posizioni del mezzo FD 570 RH dell’azienda A.T.A.V. VIGO in data 12 dicembre 2022

5.9. Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale

Nel corso del 2022 è continuata la fornitura di collaborazione alla Regione Piemonte per la realizzazione di progetti e piattaforme applicative web denominati rispettivamente:

- “Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL”: essa permette alle Aziende di rendicontare annualmente la propria dotazione organica, sia per l’assolvimento del DIT che per l’accesso ai contributi per il rinnovo contrattuale degli addetti autoferrotranvieri del TPL, ai sensi delle leggi n° 47/2004, 58/2005 e 296/2006.
- “Banca dati Parco mezzi TPL”, essa viene utilizzata per assolvere il DIT relativamente al parco veicoli TPL e per i procedimenti autorizzativi sui diversi Contratti di Servizio.
- “Banca dati Transit Cafè”, che viene utilizzata in sostituzione della Banca Dati Omnibus utilizzata per la gestione tecnico-amministrativa dei Programmi di Esercizio Aziendali dei servizi di TPL inerenti ciascun contratto di servizio.
- CSR-BIP e cruscotti BIPEX.
- Cabina di regia dell’infomobilità regionale.

Le anagrafiche necessarie al funzionamento di questa piattaforma (aziende/consorzi, contratti di servizio) saranno sviluppate in modo da essere condivise tra i vari applicativi.

5.9.1. Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL

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

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

La Banca dati è composta da un insieme di tabelle e da un'applicazione gestionale. Le entità previste nel database sono:

- l'anagrafica Soggetti (Aziende, RTI, Consorzi). Per la popolazione della tabella il lavoro è consistito nell'individuare le fonti di alimentazione del dato. Le fonti selezionate sono: la banca dati AAEP (Anagrafe delle Attività Economiche Produttive) già presente in Sistemapiemonte e costantemente aggiornata, la tabella Aziende di Omnibus, l'anagrafica Aziende dell'Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT.
- L'Anagrafica Contratti: essa viene alimentata, per quanto di competenza di AMP, dal censimento dei contratti di servizio TPL che l'Ente ha attivato e aggiorna via via che vengono trasferiti i contratti precedentemente in capo a Province e Comuni dopo l'ampliamento dell'area di competenza di AMP all'intera Regione. Per quanto riguarda invece gli affidamenti gestiti dalle Unioni Montane e dai Comuni che effettuano servizi TPL in aree a domanda debole a seguito della stipula di Accordi di Programma con AMP per il trasferimento delle risorse regionali, la costruzione della base dati è piuttosto complessa per il fatto che molti di essi sono affidamenti di breve durata e spesso a cavallo dell'anno solare, mentre altri servizi vengono svolti in economia dalle Unioni Montane e dai Comuni avvalendosi di proprio personale e/o di propri veicoli. L'elenco contratti comprensivo degli affidamenti di AMP e delle aree a domanda debole è stato confrontato inizialmente con quello presente nell'Osservatorio Nazionale TPL istituito presso il MIT al fine di integrarne le informazioni. Ad oggi non esiste un sistema automatico di allineamento dei dati nelle banche dati regionale e nazionale.
- L'Anagrafica Addetti: essa viene alimentata a partire dagli elenchi degli addetti che annualmente le Aziende trasmettono a Regione e AMP ai fini del calcolo della consistenza media e della conseguente liquidazione dei contributi CCNL a cura dell'Agenzia. A tali elenchi, per effetto delle disposizioni regionali sul Debito Informativo Trasporti (DIT), dal 2017 in poi si affiancano gli elenchi addetti delle Aziende che svolgono servizi TPL contribuiti avvalendosi di personale inquadrato con Contratti collettivi diversi da quello Autoferrotranvieri, per i quali non è prevista l'erogazione dei contributi CCNL.

Nel 2022 i referenti funzionari regionali, il referente dell'Agenzia e i responsabili del progetto nel Consorzio CSI hanno programmato una fase di test delle nuove implementazioni propedeutiche al lancio della campagna sulla rilevazione Dotazione Organica 2021, previsto per gli ultimi mesi del 2022.

Sono stati condivisi da CSI documenti strutturati come presentazione. Essi hanno costituito un lavoro in divenire che è stato via via affinato dal gruppo di lavoro mediante l'analisi dei contenuti informativi necessari per il corretto funzionamento a regime della banca dati.

L'Agenzia ha fornito supporto nella redazione delle specifiche di dettaglio riguardanti le Anagrafiche del Parco-Bus e del Nuovo Sistema di Raccolta ed Elaborazione dati Addetti TPL.

L'**Anagrafica Soggetti** è stata popolata da CSI Piemonte allineando i dati a quelli in suo possesso per l'anagrafica delle attività economico-produttive con quelli presenti nell'anagrafica aziende dell'Osservatorio Nazionale TPL.

L'**Anagrafica Contratti** è stata popolata a cura di Regione Piemonte e di AMP sulla base delle informazioni già in loro possesso. Nel 2022 l'Agenzia ha continuato l'aggiornamento delle proroghe sulle concessioni di competenza di AMP.

L'Anagrafica Soggetti e l'Anagrafica Contratti sono consultabili attraverso l'applicativo web "**Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte**".

Cod. Regionale	Cod. Nazionale	Num. Repertorio	Ente Committente	Esecutore Titolare	Data Scadenza	Data Ultima Proroga	Data ultima modifica	Azioni
CDS0005	558	1010	COMUNE GIAVENO	EXTRA.TO SCARL	31/12/2016	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	
CDS0020	2631	1100	AMP	STAC SOCIETA' TRASPORTI AUT...	09/06/2016	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	
CDS0028	2643	190	AMP	CA.NOVA SPA	31/12/2017	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	
CDS0004	556	679	COMUNE BARDONECCHIA	EXTRA.TO SCARL	31/12/2016	31/12/2021	01/04/2020 10:56:02	
CDS0030	2953		AMP	SUN SPA UNICO SOCIO	11/06/2017	12/06/2021	01/04/2020 10:56:02	
CDS0031	3051	206	AMP	TRENTALIA SPA UNICO SOCIO	31/12/2020		01/04/2020 10:56:02	
CDS0035	3080	208	AMP	BLS AG SOGGETTO ESTERO	11/12/2022		01/04/2020 10:56:02	
CDS0033	3064	13689	AMP	EXTRA.TO SCARL	31/12/2016	31/12/2020	01/04/2020 10:56:02	

Figura 41 – Applicativo web Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte

L'Anagrafica Addetti è stata popolata da CSI Piemonte sulla base degli elenchi del personale dipendente delle Aziende TPL al 2018, ribaltato agli anni successivi e messo a disposizione delle Aziende stesse ai fini dell'aggiornamento dei dati.

L'Anagrafica Addetti e le schede CCNL sono accessibili attraverso l'applicativo web "Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte".

Anno	Nome Azienda	Partita Iva	Validazione azienda	Validazione parte A	Validazione parte B	Validazione finale	azioni
2019	DEMARCHI S.R.L.	02507420012	NO				
2019	VOTTERO AUTOSERVIZI DI VOTTERO, PRIMA FIDENZIO	07282500011	NO				

Figura 42 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL)

Dal punto di vista delle funzionalità, l'applicativo ha permesso, a partire dal mese di ottobre 2020, alle Aziende e agli altri Soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale di mantenere aggiornato

l'elenco degli addetti impiegati nei servizi di TPL. Attraverso l'interfaccia utente è possibile inserire, modificare e cancellare dati, effettuare ricerche ed esportare set di dati in formato digitale editabile. Inoltre è presente un sistema di messaggistica, analogo a quello presente nella Banca dati Parco mezzi TPL, per comunicare con l'Ente nelle fasi di compilazione delle dichiarazioni CCNL.

5.9.2. Banca dati Parco mezzi TPL

Fin dall'autunno 2016 l'Agenzia ha proposto alla Regione la realizzazione di una piattaforma per il Rilascio dei nulla osta e delle autorizzazioni relative all'impiego in servizio di linea degli autobus TPL e per la rendicontazione degli investimenti posti in essere per il rinnovo del materiale rotabile. Tale proposta è stata formalizzata nella: *"Convenzione per l'attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019."*

Dal settembre 2017 l'Agenzia ha supportato la Regione ed il CSI nella definizione delle procedure operative da informatizzare fornendo le indicazioni necessarie per la progettazione degli applicativi e contribuendo alla stesura di dettaglio delle specifiche tecniche per la realizzazione della piattaforma.

In particolare, nel triennio 2017-2019 AMP ha partecipato, con i rappresentanti della Regione Piemonte e del CSI, ad incontri con cadenza inizialmente quasi mensile aventi l'obiettivo di incrementare progressivamente le funzionalità della piattaforma tramite la realizzazione di moduli finalizzati a mettere a disposizione delle aziende una procedura semplice e informatizzata per richiedere i Nulla osta per l'immatricolazione, l'alienazione, la sostituzione o la re-immatricolazione dei propri veicoli e le autorizzazioni all'impiego in linea sui servizi di competenza e all'impiego fuori linea degli autobus immatricolati per il servizio pubblico di linea. Al termine delle riunioni generalmente è stato redatto un verbale riportante le principali informazioni, considerazioni, decisioni e scelte emerse e ogni incontro è stato preceduto e seguito da scambi di documentazioni e dati, che hanno portato alla progettazione e alla definizione delle caratteristiche specifiche dei moduli della piattaforma.

Azienda	Targa	Primo telaio	Matricola aziendale	Data prima immatricolazione	Allestimento	Lunghezza (mt.)	Alimentazione	Classe ambientale	Contribuito	Verificato Azienda	Verificato AMP	Azioni
GTT	GA665GE	NMC908LKKLB200024	114s	03/02/2020	Urbano	8,5	Diesel	Euro 6	S	S	-	
GTT	GA163FB	WEB62835113285065	2424	20/01/2020	Urbano	12,134	Metano	Metano	S	S	-	
GTT	EA745TN	ZGA4E2M0006001207	3090	25/01/2010	Urbano	12	Diesel	EEV	N	S	-	

Figura 43 – Applicativo Parco Autobus TPL Piemonte - Schermata iniziale della sezione “Anagrafica Autobus”

Con la collaborazione e il supporto di AMP il CSI ha redatto nel maggio 2019 il documento: “Parco autobus TPL: anagrafiche e procedimenti Autorizzativi Allegato1 - VISTA D’INSIEME”, in cui si

descrivono i procedimenti per la richiesta dei Nulla Osta all'immatricolazione, all'alienazione, alla sostituzione e alla re-immatricolazione e di autorizzazione all'impiego in linea e fuori linea.

motorizzata

Ultima modifica: 03/05/22, 14:46

Dati identificativi e d'immatricolazione

Azienda: GTT SOCIETA' PER AZIONI CON SOCIO UNICO	☐ Autobus nuovo da immatricolare	☐ Da contribuire	☐ Sostituito per contribuzione
Nr. telaio: WEB62835113285065	Tipo immatricolazione: Uso terzi – Servizio di linea		
N. primo telaio: WEB62835113285065	Data prima immatricolazione: 20/01/2020		
Targa: GA163FB	Ente che ha autorizzato l'ultima immatricolazione: Agenzia della mobilità piemontese		
Matricola aziendale: 2424	Data ultima immatricolazione:		

Caratteristiche Fisiche e Tecnologiche

Marca: Mercedes Benz	Categoria Veicolo: Autobus (M3)	Allestimento: Urbano
Modello: Conecto	Alimentazione: Metano	
Omolog. Direttiva EU: 595/2009	Altra alimentazione:	
Classe ambientale: Metano	Caratteristiche particolari:	
Classe veicolo: I	Lunghezza (mt.): 12,134	Due Piani: NO
Porte: 3	Posti in Piedi: 82	Snodato: NO
	Posti a Sedere: 26	Posti Riservati: 1
		Cabina Guida Isolata: SI
		Posti Carrozzina: 1

Dotazioni specifiche

Facilitazioni Disabili: **SI, pedana manuale**

Figura 44 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Sezione: Anagrafica Autobus - Particolare anagrafica veicolo GTT targa GA163FB

A partire dal settembre 2019 è stata resa operativa la sezione della piattaforma che ospita i dati relativi all'anagrafica di tutti gli autobus impiegati per l'effettuazione di servizi TPL in Piemonte, alimentata principalmente dalle Aziende ma impostata in modo che sia l'Agenzia a compilare i campi "conteggiato nel MIV", "Verificato AMP", "Nota AMP". È stata anche prevista la possibilità per le aziende, all'atto di caricamento dei dati dei propri veicoli sulla piattaforma, di allegare documenti, in particolare il certificato di conformità e/o la carta di circolazione (dal 1 ottobre 2021: "Documento unico di circolazione e proprietà") dell'autobus. I difetti di funzionamento della piattaforma, inizialmente rilevanti, sono stati progressivamente risolti e, tenuto conto anche del tempo necessario ai vettori per impratichirsi nell'uso dello strumento, possiamo considerare che la sezione "Anagrafica autobus" della piattaforma sia pienamente operante dalla primavera 2020.

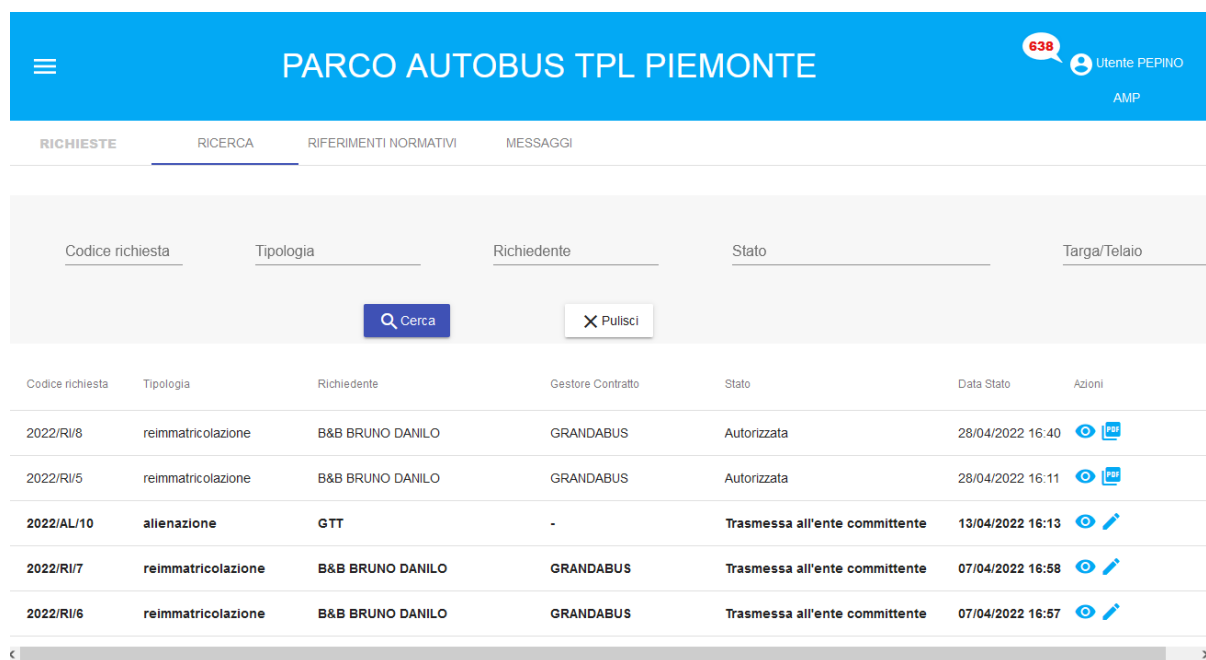
Nella seconda metà del 2019 e nel corso del 2020 è stata approfondita la progettazione della funzionalità di messaggistica legata alla gestione dell'anagrafica degli autobus e al procedimento per il rilascio alle imprese dei nulla osta destinati agli uffici provinciali della Motorizzazione Civile.

Dal 28 ottobre 2019 la funzionalità di messaggistica è stata resa operativa. Tramite tale funzionalità, AMP ed eventuali altri Enti cui sia demandata la gestione dei contratti di servizio vengono avvisati tramite messaggi generati automaticamente ogni volta che interviene un aggiornamento della piattaforma da parte delle aziende e possono validare i dati o, qualora riscontrino degli errori/inesattezze o omissioni, trasmettere un appunto all'azienda (o al consorzio/RTI titolare del contratto di servizio) specificando le ragioni della mancata validazione dei dati caricati. Si tratta della prima parte del protocollo di comunicazione necessario per la gestione delle procedure.

Tra il 2020 e il 2021 si è proceduto all'implementazione delle prime nuove funzionalità del Database, sviluppate per gestire le richieste e il rilascio dei nulla osta destinati ai locali uffici della motorizzazione civile, necessari per procedere ad immatricolare i veicoli di nuova acquisizione, ad alienare dal parco veicoli gli autobus obsoleti e a re-immatricolare veicoli acquistati usati, o destinati ad aggiornamenti della Carta di circolazione/Documento Unico di circolazione e proprietà, come nel caso, ad esempio, di passaggio dall'immatricolazione "noleggio con conducente" a quella di linea.

Alla fine del 2021 la fase di collaudo delle nuove funzionalità per il rilascio dei Nulla Osta per l'immatricolazione, l'alienazione, la re-immatricolazione e la sostituzione degli autobus si è conclusa con l'individuazione di significative correzioni e alcune migliorie da apportare all'applicativo.

In particolare, la funzione per il rilascio da parte dell'Agenzia dei Nulla Osta direttamente da Piattaforma implementata nel corso del 2021 si è dimostrata in parte malfunzionante e lacunosa, per cui si è provveduto ad evidenziare al CSI le problematiche e a richiederne la soluzione.



Codice richiesta	Tipologia	Richiedente	Stato	Targa/Telaio
2022/RI/8	reimmatricolazione	B&B BRUNO DANILO	GRANDABUS	Autorizzata
2022/RI/5	reimmatricolazione	B&B BRUNO DANILO	GRANDABUS	Autorizzata
2022/AL/10	alienazione	GTT	-	Trasmessa all'ente committente
2022/RI/7	reimmatricolazione	B&B BRUNO DANILO	GRANDABUS	Trasmessa all'ente committente
2022/RI/6	reimmatricolazione	B&B BRUNO DANILO	GRANDABUS	Trasmessa all'ente committente

Figura 45 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Particolare della sezione relativa alle richieste di Nulla osta pervenute dalle aziende.

A seguito di importanti correzioni operate dal CSI sul proprio prodotto software, a partire dal gennaio 2022 la sezione della piattaforma relativa alle richieste di nulla osta è stata finalmente resa operativa e aperta all'utilizzo da parte di tutte le aziende TPL della Regione.

La procedura di richiesta dei nulla osta è strutturata come segue:

0) L'azienda che ha necessità di richiedere il nulla osta (per l'immatricolazione di uno o più autobus in potenziamento o in sostituzione di autobus usati, per la re-immatricolazione di autobus o per l'alienazione di autobus obsoleti), se questi non sono ancora presenti nell'anagrafica della piattaforma, innanzi tutto provvedere a caricare nella stessa i dati relativi alle loro principali caratteristiche. È prevista la possibilità di caricare anche i dati relativi ad autobus nuovi di fabbrica per i quali, evidentemente i campi "targa" e "data di prima immatricolazione" non possono essere compilati.

1) L'azienda accede alla sezione "Richieste" del Database, seleziona la tipologia di richiesta (prima immatricolazione, sostituzione, re-immatricolazione, alienazione) e provvede a selezionare l'autobus o gli autobus oggetto della richiesta dall'elenco di quelli già presenti in "anagrafica" e a compilare i campi obbligatori, ad esempio, a selezionare l'ufficio della Motorizzazione Civile al quale intende presentare la richiesta e il contratto di servizio nell'ambito del quale il mezzo o i mezzi verranno principalmente impiegati (o erano impiegati in caso di richiesta d'alienazione). Quando tutti campi sono compilati, la richiesta può essere trasmessa, diversamente tramite messaggi scritti in corsivo e in colore rosso il software segnala i campi che non sono stati compilati correttamente.

2) Nel caso in cui l'azienda non sia direttamente titolare del contratto di servizio, ma sia una subaffidataria, o una consorziata della Società Consortile affidataria del Contratto di servizio, o sia

mandataria nell'ambito di un Raggruppamento Temporaneo d'Imprese, la sua richiesta viene inoltrata al titolare del contratto, il quale può operare come illustrato al successivo punto 3. Se invece l'azienda è direttamente titolare del contratto opera direttamente come indicato al punto 3.

3) Il titolare di contratto, dopo avere eventualmente esaminato (o ri-esaminato) la richiesta, può validarla o respingerla. Dopo la validazione la richiesta diventa visibile sulla piattaforma ai dipendenti dell'Agenzia che vi accedono, e inoltre viene generato il documento di nulla osta in formato PDF, già indirizzato alle aziende e agli uffici MCTC interessati, che contiene le principali informazioni inserite dall'Azienda richiedente. Tale documento, eventualmente munito di firma manuale o digitale dell'Amministratore dell'Azienda o di un suo delegato, può essere inoltrato all'indirizzo PEC dell'Agenzia per essere registrato al protocollo dell'Ente.

4) L'Agenzia riceve la richiesta di nulla osta via PEC, accede alla stessa dalla piattaforma e può respingerla nel caso di errori di compilazione o di esito negativo dell'istruttoria (ad esempio, per richieste relative a nuove immatricolazioni di autobus troppo vecchi, o di tipologia inadeguata rispetto al servizio indicato nella domanda) oppure può emettere il nulla osta. La generazione del nulla osta è semi-automatica, i dati del veicolo, l'ufficio della motorizzazione e la motivazione vengono inseriti in automatico dal software, mentre l'Agenzia inserisce le premesse e eventuali note e prescrizioni. È anche possibile, tramite selezione a spunta allegare l'elenco, estratto dal DB Transit Cafè, delle linee relative al contratto di servizio su cui verrà impiegato il veicolo (o i veicoli). L'Agenzia provvede poi a mettere il nulla osta così generato alla firma (elettronica) del dirigente. Una volta approvato, il nulla osta viene inviato via PEC ai destinatari indicati sul Nulla Osta (ufficio della motorizzazione, titolare del contratto e, azienda richiedente qualora questa non sia diretta titolare del contratto).

Nell'immagine sottostante è riportata una richiesta di immatricolazione di un autobus nuovo di fabbrica acquistato dalla Società Miccolis, subaffidataria di GTT per i servizi urbani/suburbani di Torino. Alla richiesta è allegato in automatico anche il Certificato di Conformità del costruttore.



Num. 2023/PI/40-R del 21/09/2023

Prot. num.
del

Spett.le **Agenzia della Mobilità Piemontese**
Corso Marconi 10
10125 TORINO (TO)
mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it

e p.c. **MICCOLIS SPA**
VIA DELLE MAMMOLE 26
70026 MODUGNO (BA)

Oggetto: Autobus in uso pubblico di linea - Richiesta di nulla osta alla prima immatricolazione
Con la presente si richiede nulla osta alla prima immatricolazione di num. 1 autobus dell'azienda MICCOLIS SPA:

Num.	Num. Telaio	Matr. Az.	Marca e Modello	Alimentazione	Classe	Allestimento	Lung. (mt.)
1	WF0EXXTTRBPD82742	21	FORD, FDD	Elettrico	Elettrico	Urbano	000

per la seguente motivazione: potenziamento della flotta aziendale (INCREMENTO SERVIZIO).

Una volta immatricolato, l'autobus verrà impiegato principalmente sul seguente contratto:

Descrizione	Bacino	Ente Committente	Esecutore titolare
URBANO SUBURBANO TORINO	Metropolitano	Agenzia della Mobilità Piemontese	GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

L'azienda MICCOLIS SPA è subaffidataria dell'esecutore titolare nel contratto su indicato.

Le pratiche di prima immatricolazione verranno svolte presso gli uffici della motorizzazione di Torino, Via Agostino Bertani 41, Torino, 10137, PEC: umc-torino@pec.mit.gov.it

Cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti

Direttore di Esercizio TPL
Rabino Giovanni Battista

ALLEGATI

- Certificato di conformità del costruttore (Telaio: WF0EXXTTRBPD82742)

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA - CORSO TURATI FILIPPO 19/6 - 10128 TORINO (TO) - Capitale sociale € 760.006.054,00 i.v.
Tel.: 0115764285 - Fax: 0115764380 - email: SEGRETERIA@GTT.TO.IT - R.L. di TORINO - Codice Fiscale 08555280018 - P.IVA 08550640018

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ CE PER I VEICOLI COMPLETI			
Il sottoscritto Josef Bayer, certifica che il veicolo:			
0.1. Marca:	FORD		
0.2. Tipo:	VDD		
- Variante:	C2R2ADXX		
- Versione:	33XYAHAA4ZAB		
0.2.1. Nome commerciale:	TRANSIT		
0.2.2.1. Valori consentiti dei parametri per l'omologazione in più fasi per utilizzare i valori delle emissioni del veicolo di base:			
Massa effettiva del veicolo finale:	2408-2087	kg	
Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico per il veicolo finale:	4250	kg	
Zona anteriore per il veicolo finale:	40300-51500	cm	
Resistenza al rotolamento:	4,90-7,40	kg/t	
Sezione trasversale della presa d'aria della calandra anteriore:	1447-1778	cm ²	
0.2.3. Identificatori:			
0.2.3.1. Identificatore della famiglia di interpolazione:	IP-V363_2021_00000-WF0-1		
0.2.3.2. Identificatore della famiglia ATCT:	-		
0.2.3.3. Identificatore della famiglia FEAID:	-		
0.2.3.4. Identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento:	-		
0.2.3.5. Identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento (se del caso):	RM-V363_2022_00001-WF0-1		
0.2.3.6. Identificatore della famiglia di rigenerazione periodica:	-		
0.2.3.7. Identificatore della famiglia di prova delle emissioni per evaporazione:	-		
0.4. Categoria di appartenenza del veicolo:	N2		
0.5. Nome e indirizzo del costruttore:	Ford-Werke GmbH Henry-Ford-Strasse 1 50735 Köln Germany		
0.6. Collocazione e metodo di applicazione delle targhe regolamentari:	MONTANTE B LATO DESTRO		
Collocazione del numero di identificazione del veicolo:			
0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore:	GREMBIALINA ANT-ARCO PASSARUOTA		
0.10. Numero di identificazione del veicolo:	WF0EXXTTRBFD82742		
0.11. Data di costruzione del veicolo:	02.03.2023		
a conforme sotto tutti i profili al tipo descritto nell'omologazione rilasciata il:	e12007/4641008-12		
16.12.2022	destra		
può essere immatricolato in modo permanente negli Stati membri aventi circolazione a	destra		
e che usano unità	metrico		
per il tachimetro e il sistema	metrico		
per il contachilometri (se applicabile)			
KOEHLN Product Development Executive Director Ford of Europe (Firma): (Luogo) (Posizione) (Data): 02.03.2023			
HCDN2013 IT 20400 00283 1			
Valido soltanto se cura diligente			

Figura 46 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte – Richiesta di Nulla Osta generato in automatico, trasmesso dalla Società GTT all'Agenzia per conto della sua subaffidataria Miccolis.

L'avvio dell'impiego del nuovo strumento ha richiesto un significativo lavoro da parte della Regione e dell'Agenzia, per spingere le aziende ad utilizzarlo nella formulazione delle richieste e da parte di queste ultime per adattarsi alla nuova modalità di gestione delle procedure. In numerosi casi, si è anche dovuto richiedere l'intervento del CSI per la risoluzione di alcune inesattezze sui documenti generati.

La fase di avvio di questa nuova modalità operativa per la gestione dei nulla osta è ancora in corso ma, alla fine del 2022, le richieste pervenute dalle aziende tramite piattaforma erano **169**, delle quali 77 richieste di sostituzione di uno più veicoli, 24 di re-immatricolazione, 54 di alienazione e 14 di prima immatricolazione, e per la maggior parte di esse l'Agenzia ha utilizzato la piattaforma anche per generare in formato PDF il nulla osta. Negli altri casi si è ancora proceduto con le modalità tradizionali per problematiche legate alla profilazione delle aziende, a piccoli difetti nel testo (non modificabile) del PDF generato, per errori compiuti dalle aziende nel caricare i dati o, semplicemente, per abbreviare l'iter autorizzativo, ad esempio nei casi in cui le aziende, nel richiedere nulla osta per più veicoli, non avevano utilizzato la possibilità offerta dal modulo rilascio nulla osta di accorpare più veicoli in una domanda unica.

Anche a seguito di un notevole lavoro di segnalazione delle problematiche al CSI ogni volta che si presentavano, si è riusciti nel corso del 2022 a portare l'utilizzo del database da parte delle aziende quasi a regime. Salvo casi eccezionali, alla fine del 2022 le richieste di nulla osta pervengono in Agenzia nel formato generato dalla Piattaforma Regionale.

Da parte delle aziende, dopo la prima fase di adattamento al nuovo strumento l'innovazione è stata tutto sommato accolta in modo abbastanza positivo e apprezzata.



Num. 2022/AL42-A del 22/09/2022

Spett.le **Motorizzazione di Torino**
Via Agostino Bertani 41, Torino, 10137
umc-torino@pec.mt.gov.it

Spett.le **GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA**
CORSO TURATI FILIPPO 19/6
10128 TORINO (TO)

e p.c. **Regione Piemonte - Direzione A18**
Monitoraggio e controllo sul trasporto e sull'attuazione
delle programmazioni in materia
controllo.trasporti@cert.regione.piemonte.it

Oggetto: Società GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA - Nulla Osta all'alienazione di num. 2 autobus
immatricolati in uso pubblico di linea.

Premesso che:

- l'Agenzia della Mobilità Piemontese gestisce le funzioni trasferite o delegate in materia di Trasporto Pubblico Locale degli Enti aderenti in ambito Metropolitano e Regionale (L.R. 1/2000 - art. 8, come modificata dalle Leggi Regionali nn. 1/2015 e 9/2015 che hanno esteso a tutto il territorio regionale la competenza della "Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale", ridenominata "Agenzia della Mobilità Piemontese");
- la Società GTT è risultata aggiudicataria della procedura di gara per l'affidamento in concessione dei servizi di Mobilità urbana e metropolitana di Torino (CIG 0538603BA), ed esercita pertanto in concessione i Servizi di TPL urbani e suburbani nell'Area Metropolitana di Torino fino al 30 giugno 2027;
- la Società GTT esercita anche numerosi servizi interurbani in territorio Piemontese, in quanto componente del Consorzio Extra.TO, affidatario dei contratti di servizio dell'Area metropolitana di Torino e della Città metropolitana di Torino, del Consorzio GrandaBus, affidatario del contratto relativo ai servizi della provincia di Cuneo, del Consorzio SCAT, che esercisce i servizi della provincia di Alessandria e del Consorzio COAS, che gestisce il trasporto pubblico locale della provincia di Asti. Tali servizi, inizialmente gestiti a seguito di aggiudicazione tramite gara, a parte quello relativo al Consorzio GrandaBus, che è stato oggetto di proroga, sono oggi eserciti dai rispettivi consorzi nelle more della conclusione delle procedure di affidamento, sospese in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, in virtù dell'imposizione degli obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 per. 5 del Reg. CE 1370/2007, già previsti dal Contratto che regolava la concessione dei servizi;

Visto quanto disposto dal III comma dell'art. 87 del D.Lgs. 285/1992 (Codice della strada) e dal D.M. 23 dicembre 2003 "Uso, destinazione e distrazione degli autobus";

Vista l'istanza dell'azienda in oggetto, presentata tramite piattaforma regionale in data 20/09/2022;

con la presente si rilascia

NULLA OSTA

all'alienazione di num. 2 autobus:

Num.	Targa	Matr. Az.	Marca e Modello	Num. Telaio	Classe	Allestimento	Lung. (mt.)	Data prima imm.
1	AN926HB	2625	EVOBUS GMBH SETRA S8 321	WKK32100001010096	Euro 2	Interurbano	18	07/04/1997
2	C2963AL	2717	IVECO, 491 E 12.27 CITY CLASS	ZGA482M1008005877	Metano	Urbano	12	01/02/2006

per la seguente motivazione: ROTTAMAZIONE.

Gli autobus erano impiegati sul seguente contratto:

Descrizione	Busino	Ente Committente	Esecutore titolare
URBANO SUBURBANO TORINO	Metropolitano	Agenzia della Mobilità Piemontese	GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA

Il Direttore
Cesare Paonessa

Agenzia della Mobilità Piemontese - Corso Marconi 10 - 10126 TORINO (TO)
Tel.: 011335211 - email: info@amp.piemonte.it - Codice Fiscale 97038620013 - P.IVA 11746030010

1/2

Documento esente dall'imposta di bollo ai sensi del DPR 26 ottobre 1972, n. 642 e allegato B comma 16

2/2

Figura 47 – Esempio di Nulla Osta all'alienazione di un autobus generato in modo semi-automatico dal modulo "richieste nulla osta" della piattaforma "Parco autobus TPL Piemonte"

Nel corso del 2022, con una marginale collaborazione da parte dell'Agenzia ma principalmente ad opera della Regione Piemonte, è stato inoltre progettato, predisposto e implementato un ulteriore modulo della piattaforma denominato "rendicontazione", destinato alla gestione dei documenti relativi al nuovo piano autobus regionale definito dalle D.G.R. n. 5-2912/2021 e n. 78-4445 del 22/12/2021. Tale modulo è stato reso operativo, a partire dal novembre 2022.

Entro fine anno gli autobus oggetto di richiesta di contribuzione, seppur con dati caricati solo parzialmente, erano poco meno di quaranta. Al dicembre 2022, se pure risulta possibile per le aziende caricare almeno parzialmente i dati, non risulta invece ancora attiva l'interfaccia che consente all'Agenzia di verificare quanto inserito e di compilare a sua volta i campi assegnati dalla Regione, relativi, ad esempio, agli estremi dell'atti di liquidazione.

Occorre inoltre evidenziare che il modulo è stato realizzato senza l'avvallo dell'Agenzia e ignorandone le osservazioni e, per come è stato concepito, lascia insoddisfatti per la scarsa utilità e per i meccanismi gravosi e spesso malfunzionanti di caricamento dei dati.

In particolare, le richieste di contribuzione devono essere presentate per singolo veicolo, ed è possibile incominciare a caricare i documenti solo dopo che si conosce il telaio dell'autobus. Inoltre la Regione si è impegnata a predisporre a parte un fac-simile di domanda di contribuzione, che dovrà essere inoltrato all'Agenzia tramite PEC solo dopo che tutti i documenti relativi al singolo autobus sono stati caricati sul sistema.

Tutte le fonti di finanziamento, di cui si parla diffusamente nel paragrafo 5.10 del presente documento, prevedono che la procedura di contribuzione abbia avvio non dal telaio del singolo veicolo, ma dai contratti di acquisto, in genere relativi a più veicoli della medesima tipologia. Pertanto la procedura introdotta con l'adozione di questo modulo di rendicontazione non è compatibile con le richieste ministeriali, che prevedono siano comunicati in anticipo i dati relativi ai contratti d'acquisto, né permette di prevedere il numero di autobus per i quali nei prossimi mesi potrebbe essere richiesta la

contribuzione. Inoltre, un contratto relativo ad esempio all'acquisto di 40 autobus dev'essere caricato 40 volte sul database, e così per altri documenti cumulativi, come le ipoteche, gli atti d'obbligo, le fatture relative ad accessori acquistati a parte, con enorme aggravio di lavoro per le imprese e per l'Agenzia che deve porre in atto le verifiche. L'Aggravio di lavoro vanifica i vantaggi che pure ci sono, come la possibilità di scaricare, in un foglio di calcolo, tutti i dati caricati dalle aziende o la praticità di avere caricati in un database accessibile da remoto tutti i documenti presentati dalle aziende.

Figura 48 – Parziale schermata del modulo “Rendicontazione” della piattaforma “Parco autobus TPL Piemonte” relativa ad un autobus della Società Bus Company.

5.9.3. Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità

L'Agenzia, da fine 2017, collabora con 5T (su mandato della Regione Piemonte) allo sviluppo e al consolidamento del nuovo strumento regionale per la programmazione e gestione dei PEA, denominato Transit Cafè (che va a sostituire Omnibus), fornendo specifiche e supporto allo sviluppo.

L'attività ha portato, nel 2019, ad una prima definizione dello strumento che è stato oggetto di collaudo e presentazione ai potenziali utenti degli Enti interessati, con relativo corso di formazione.

Durante il 2020 è proseguita l'attività di supporto di AMP per la messa in esercizio di Transit Cafè, con la relativa migrazione dei DB Omnibus degli Enti verso il nuovo tool, processo che è stato rallentato dall'emergenza Covid ma che si è compiuto entro la fine dell'anno.

Contestualmente, AMP ha concluso a novembre 2020 il processo per lo sviluppo della nuova interfaccia che va ad alimentare OTX con i dati esposti da Transit Cafè.

Con l'arrivo del 2021 5T ha provveduto, in sinergia con AMP, al cosiddetto “ribaltamento” al nuovo anno degli ultimi dati, importati in Transit Cafè, presenti nelle basi dati Omnibus dei vari Enti. Transit Cafè ha così ufficialmente sostituito Omnibus, con riferimento ai dati sui servizi TPL della Regione Piemonte, dal 1 gennaio 2021.

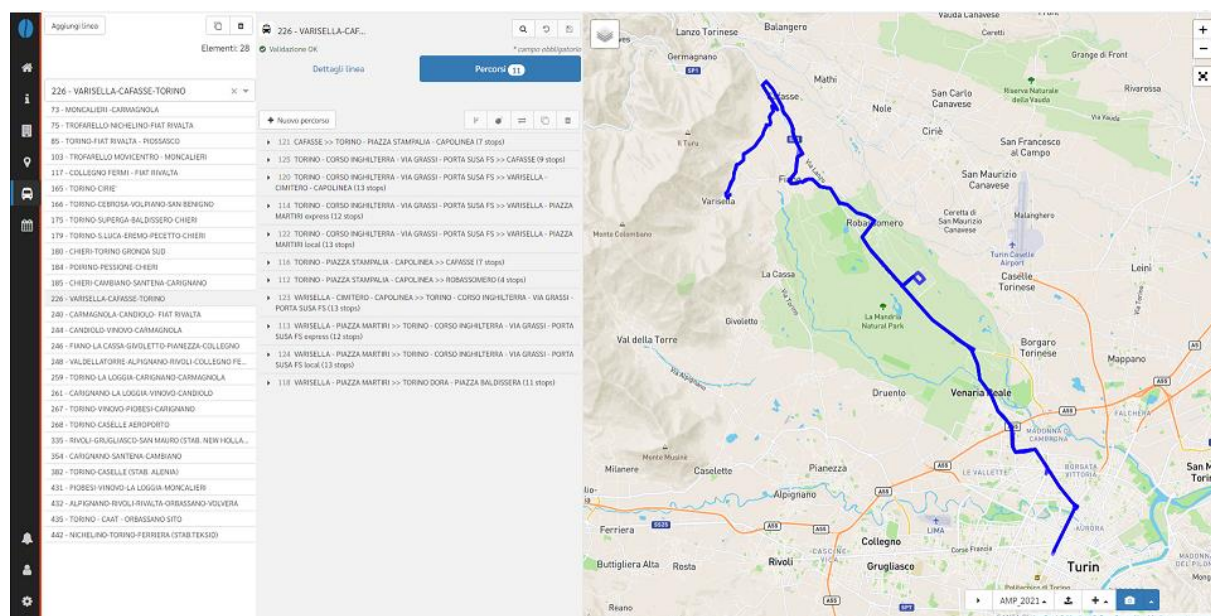


Figura 49 - Interfaccia utente dell'applicativo Transit Cafè

Transit Cafè viene quindi ora utilizzato nell'attività ordinaria di programmazione e gestione dei PEA dei contratti di servizio caricati, andando man mano a perfezionare (date alcune differenze strutturali rispetto ad Omnibus) la descrizione del servizio sia dal punto di vista dei dati alfanumerici che di quelli "geografici" (geometrie, percorsi, shape...), grazie alle nuove potenzialità dello strumento.

Agenzia, inoltre, continua a seguire le implementazioni/calibrazioni delle funzionalità previste post-collaudi, emerse dai test e dall'uso di Transit Cafè:

- completamento delle funzionalità necessarie/previste
- calibrazione dei report web, PDF e dell'esportazione in CSV e GTFS
- attività di test e debug, suggerimenti di correttivi
- condivisione con Regione e 5T dei futuri sviluppi e delle relative priorità.

Successivamente non vi sono stati particolari sviluppi "strutturali", ma con l'entrata in esercizio dello strumento Agenzia segnala le problematiche nell'utilizzo e le necessità di affinamento e calibrazione a 5T, a cui spetta la manutenzione tecnica dello strumento.

Si continuerà quindi a collaborare allo sviluppo del tool e a suggerirne miglioramenti sia di tipo "strutturale" (dato il suo ruolo nel SIRT, es. allineamento con le Anagrafiche, evolutive nel sistema BIP, ecc.) che di tipo più puntuale per assicurarne un corretto utilizzo nell'attività ordinaria.

Nel 2022, infatti, si è provveduto ad una revisione e riordino degli export in GTFS e CSV, di cui Agenzia ha dato le specifiche, concordate con Regione e 5T in numerosi incontri dedicati, implementate poi da 5T.

Questa revisione è stata stimolata dalla necessità di fornire in formato opportuno i set di dati necessari ad alimentare altri progetti regionali, in particolare la Codifica univoca del servizio (BIPEX) e gli Open data regionali (archivi gestiti da CSI). Si è colta l'occasione per riordinare tali export recependo anche alcune variazioni utili suggerite dall'ordinaria attività di gestione dei contratti.

Soprattutto in occasione di avanzamenti del progetto o di particolari step vengono organizzati degli incontri da Regione Piemonte e/o 5T con AMP per allineare le parti e condividere la prosecuzione dei lavori.

5.9.4. CSR-BIP e cruscotti BIPEX

L'Agenzia è stata coinvolta, dal 2016 in maniera più sistematica, da Regione Piemonte nei tavoli tecnici per lo sviluppo del sistema BIP, per il suo ruolo nel sistema di governance del TPL piemontese e come supporto alle attività tecniche affidate al gestore tecnologico del progetto 5T.

L'Agenzia, per quanto di competenza, collabora all'evoluzione del sistema BIP nell'ottica, da un lato, di contribuire a creare le condizioni perché il sistema soddisfi i requisiti di funzionalità ed efficienza desiderati, dall'altro per costruire gli strumenti di elaborazione e gestione dei dati disponibili utili per le attività di programmazione, gestione, controllo e monitoraggio del servizio di TPL.

L'architettura del sistema prevede un "collettore" dei dati inviati dalle Aziende (in formato BIPEX, secondo gli obblighi previsti da Regione con il DIT) denominato CSR-BIP, che è il centro deputato a implementare i servizi, i cruscotti e i report per gli Enti per le attività descritte in precedenza. Regione, servendosi del supporto di 5T e talvolta della partecipazione di AMP, periodicamente verifica lo stato di attuazione e completamento di tali flussi BIPEX, concedendo alle Aziende eventuali proroghe giustificate.

Dal 2020, in particolare, l'Agenzia è stata coinvolta da Regione Piemonte e 5T nelle seguenti attività:

- partecipare a svariati incontri sui temi che riguardano il SIRT e il sistema BIP, con condivisione delle osservazioni/proposte, in quanto gli aspetti di base di questi sistemi sono tra loro interconnessi e, oltre ad essere propedeutici agli sviluppi futuri dei progetti regionali (SmartBIP, BIPforMaaS e Pay-per-use), hanno anche impatto sugli strumenti attuali (e futuri) utili alle attività di programmazione, gestione, monitoraggio e controllo del servizio di TPL.

Si sono affrontati temi relativi al consolidamento/evoluzione del sistema, tra i quali (per citarne alcuni proposti e/o di specifico interesse per l'Agenzia) la Codifica univoca regionale dei servizi di TPL, l'invio dei dati dei contapasseggeri installati sui mezzi al CSR-BIP, l'aggiornamento delle Anagrafiche regionali (ad esempio delle fermate, con relativi scenari di passaggio delle descrizioni da nodi Omnibus a fermate regionali, anche in Transit Cafè), la predisposizione di strumenti automatici di "valutazione" dei flussi BIPEX, la trasmissione di alcuni set di dati in tempo reale che (oltre a completare i flussi BIPEX abilitando gli sviluppi per i progetti futuri) se storicizzati permetterebbero di ottenere dati utili per le attività di monitoraggio e controllo.

- partecipare ad una serie di riunioni con i CCA/Aziende di TPL per risolvere specifiche esigenze relative agli aspetti sopracitati e/o come aggiornamento sullo stato dell'arte dei flussi BIPEX, conoscenza propedeutica anche allo sviluppo dei progetti di Pay-per-use, SmartBIP e BIPforMaaS e necessaria a Regione per pianificare eventuali proroghe.

- collaborare alla stesura di evoluzioni DIT e BIPEX (versione 2.x), in cui sono stati inclusi contributi e proposte di Agenzia, ritenuti importanti non solo, ovviamente, per il buon funzionamento del sistema BIP stesso, ma anche per l'integrazione dei dati utili all'attività di AMP (specifiche, regole e dati per servizio programmato / esercito / validazioni, codifica univoca del servizio, dati da contapasseggeri, ecc.).

Per citare alcune delle più significative attività legate a questi temi, iniziando da fine 2020, si è collaborato alla elaborazione del documento di "Specifiche tecniche per la temporanea alimentazione del SIRT alternativa al protocollo BIPEX".

Nel corso del 2021 si è giunti ad una stesura definitiva del documento di Specifiche tecniche "Codifiche regionali univoche delle entità chiave nella definizione del servizio di Trasporto Pubblico Locale", che è stato approvato e formalizzato da parte di Regione nell'aggiornamento della Documentazione

Tecnica del Sistema Informativo Regionale Trasporti (SIRT) con la Determinazione Dirigenziale 2779/A1800A/2021.

Questo documento congiunto riprende la proposta di Agenzia (condivisa da Regione e 5T) per una codifica univoca regionale del servizio, che ha l'obiettivo di permettere l'associazione, e quindi la comprensione, tra i dati dei PEA (su Transit Cafè) e i corrispettivi dati aziendali inviati in BIPEX (ricevuti dal CSR-BIP).

Per alcuni degli altri temi trattati si sono condivisi ulteriori documenti tecnici, in particolare relativamente all' "Evoluzione del protocollo BIPEX alla versione BIPEX 2.0" e all' "Utilizzo del protocollo SIRI per trasmissione di dati del servizio TPL in tempo reale" (anch'essi finalizzati come allegati della sopracitata DD regionale), e poi alla "Trasmissione dei dati dei contapasseggeri al CSR" (nel transitorio in attesa della trasmissione in BIPEX).

Questi documenti, e i relativi obblighi/indicazioni/sperimentazioni, sono stati comunicati alle aziende in appositi incontri organizzati da Regione.

Specifiche Tecniche

Codifiche regionali univoche delle entità chiave nella definizione del servizio di Trasporto Pubblico Locale



Nell'autunno del 2022 molti dei contenuti sopra esposti sono confluiti nella DGR n. 17-5754 del 7/10/2022 che aggiorna e sostituisce l'Allegato 1 della DGR n. 7-4621 del 6/2/2017 che aveva istituito SIRT e DIT.

Nel documento, sono identificate le Anagrafiche e le Banche Dati che costituiscono il SIRT unitamente alle relative tempistiche e modalità di trasmissione, identificando i soggetti che presiedono alla produzione del dato, al suo conferimento al SIRT ed alla gestione dei sistemi.

- è stata poi avviata, nel corso del 2022, la realizzazione di quanto contenuto nel documento relativo alla Codifica univoca del servizio, sia dal punto di vista procedurale/organizzativo (con comunicazione ai Consorzi/Aziende della procedura da seguire per popolare correttamente il BIPEX con la corrispondente codifica PEA esportata da Transit Cafè), sia dal punto di vista tecnico, che ha portato anche ad una revisione e riordino degli export GTFS e CSV di Transit Cafè (di cui Agenzia ha dato le specifiche), così da essere adeguati alla trasmissione verso i Consorzi/Aziende che dovranno procedere all'operazione di transcodifica.

Parallelamente si è collaborato per garantire la copertura e compatibilità con gli altri progetti regionali in corso, tra cui in particolare quello relativo alla storicizzazione/archiviazione e pubblicazione come

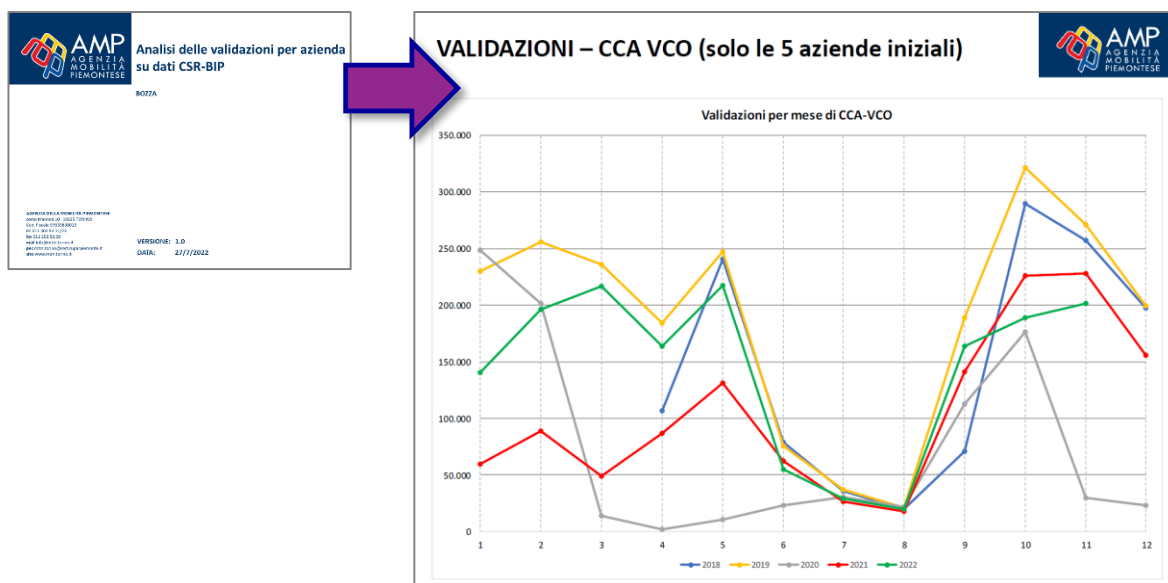
Open data (da parte di CSI per conto di Regione) dei dati relativi al TPL. Queste attività hanno comportato svariati incontri di coordinamento tra le parti coinvolte.

- è stata attivata un'utenza AMP per accedere al CSR-BIP, con cui si è potuto iniziare il lavoro di esplorazione dei report esistenti e del loro potenziale utilizzo per le necessità di Agenzia. L'attività è proseguita analizzando quindi tali report sui dati presenti nel CSR, inizialmente provenienti soprattutto dai CCA di GTT, Grandabus e di alcune aziende del bacino nord-est. Tali analisi hanno permesso di evidenziare alcune criticità che sono state segnalate a 5T (e quindi condivise con Regione), la cui risoluzione permetterà un utilizzo dei dati presenti (al momento poco attendibili).

- proseguire l'attività legata ai report proposti da Agenzia a 5T a fine 2019 con il documento "Cruscotto BIPEX report AMP" (e successive interlocuzioni e integrazioni). Dopo la condivisione con Regione Piemonte è stata iniziata una implementazione di una parte dei report proposti, ma ulteriori sviluppi sono da concordare con Regione e 5T e seguiranno le attività di manutenzione ed evoluzione di cui sopra.

- data la situazione, precedentemente descritta, dei cruscotti/report del CSR-BIP, si è proceduto ad esplorare una via alternativa per poter avere a disposizione dati relativi al servizio e alle validazioni da poter valutare e analizzare, in primis per capire quanto possano essere utilizzabili per le attività di Agenzia. Con la collaborazione di 5T si è quindi concordato un insieme di interrogazioni "manuali" per andare a estrarre alcuni set di dati, in particolare si è partiti dalle validazioni (legate al servizio svolto, a partire dal 2019, a diversi livelli di dettaglio) delle aziende che inviano dati per i contratti del bacino nord-est.

È stata poi avviata una ulteriore linea di analisi sui dati delle validazioni per azienda/CCA, su tutto il Piemonte, per costruire serie storiche (a partire dal 2018) di dati, ad esempio mensili, generando un report dedicato e periodicamente aggiornato.



Secondo necessità vengono inoltre svolte anche indagini più mirate, ad esempio estrazioni di informazioni sul servizio e sulle validazioni fino al dettaglio di specifiche corse di specifiche Aziende, ovviamente quando disponibili i dati nel CSR-BIP.

Sempre a titolo di esempio, a fine 2022 si è tentato di ricostruire la velocità commerciale del servizio di un dato operatore di TPL a partire dai report CSR e dai dati aziendali estratti relativi al servizio programmato e consuntivo.

Con successive iterazioni e analisi dei dati ricevuti, confrontandosi con 5T, sono emerse alcune problematiche che saranno utili per il lavoro di miglioramento della completezza e qualità dei flussi BIPEX.

Grazie a queste analisi la qualità dei set di dati ricevuti è in corso di miglioramento, ma non potrà comunque superare i limiti posti dalla completezza e qualità dei dati originali inviati dalle aziende (che ancora scontano problemi), e questi dati dovranno essere utilizzati con la consapevolezza acquisita.

Come si può quindi desumere dai punti precedenti, il sistema nel suo insieme non è ancora arrivato a livelli tali da consentire analisi dei dati sostanzialmente esaustive ed affidabili ("certificabili"), sia per quanto riguarda la completezza del dato, sia per quanto riguarda la qualità del dato e la sua leggibilità e comprensione, per le parti relative al servizio programmato ed esercito (corse, percorrenze, puntualità, ecc.) e al suo utilizzo (frequentazioni, validazioni da bigliettazione elettronica, ecc.).

5.9.5. Cabina di regia dell'infomobilità regionale

La Regione Piemonte con la DD 879/A18000 del 22/03/2019 ha rinnovato la Composizione della Cabina di Regia dell'infomobilità regionale, coinvolgendo anche AMP, e sono stati individuati membri effettivi o supplenti per le rispettive rappresentanze.

Lo scopo della Cabina di Regia è essenzialmente quello di tenersi reciprocamente informati, in qualità di soggetti che a vario titolo lavorano sul tema dell'infomobilità e degli Intelligent Transport System, sulle rispettive azioni in corso al fine di sviluppare sinergie ed occasioni di riuso. La Cabina ha anche lo scopo di orientare la programmazione generale sulla materia, monitorando quanto sviluppato complessivamente e proponendo azioni correttive per le programmazioni successive.

Il giorno 17/4/2020, dopo aver ricevuto il giorno precedente il documento 5T di "Rendicontazione delle attività e dei costi di Gestione dei Servizi della Centrale Regionale della Mobilità", AMP ha inviato, come richiesto, il proprio parere a Regione Piemonte.

Nel 2022 non si sono presentate attività legate a questo tema.

5.9.5.1. Cabina di regia TPL (ex Cabina di regia emergenza Covid-19)

L'Agenzia partecipa attivamente da maggio 2020 alla cabina di regia regionale sulla gestione delle esigenze di mobilità nell'emergenza COVID, con auspicata evoluzione a una più "ordinaria" Cabina di regia TPL che agevoli una maggiore condivisione e coordinamento dei temi e dei progetti del settore.

Alla cabina partecipano, oltre alla Regione e all'Agenzia, le società 5T e talvolta Links, e a seconda delle tematiche affrontate la Città Metropolitana di Torino e la Città di Torino. Le tematiche principali affrontate inizialmente sono state il trasporto scolastico e il trasporto pendolare (mobility management), nonché i progetti innovativi e in particolare il Mobility as a service. Dalla cabina di regia sono scaturiti numerosi incontri tematici con le scuole e con le aziende. Grazie al lavoro interno alla cabina sono stati progettati questionari online per la raccolta delle esigenze di mobilità, realizzati strumenti informatici per la raccolta, selezione e rappresentazione dei dati sulla numerosità e la distribuzione territoriale della popolazione scolastica, nonché sulla distribuzione oraria degli ingressi e delle uscite degli studenti dai diversi plessi scolastici. Tali informazioni sono utilizzate per una più efficace programmazione del servizio. Queste brevi riunioni settimanali sono spesso occasione di

condivisione, allineamento e coordinamento anche sui temi dei progetti regionali di innovazione (in particolare SmartBIP, BIPforMaaS e Pay-per-use) che, soprattutto a partire dai primi mesi del 2021, hanno avuto un incremento nelle attività, anche dovuto alla serie di riunioni organizzate da Regione e ST (con la partecipazione di AMP) con le Aziende di TPL per condividere tali progetti.

Negli ultimi mesi del 2021 si è aggiunto anche il tema della presentazione, da parte della Città di Torino con il supporto del gruppo di lavoro sopracitato, della Manifestazione di interesse al progetto MaaS for Italy (bando nazionale ministeriale). Nella graduatoria finale Torino non si è classificata nei primi 3 posti per far parte dei cosiddetti “progetti pilot”, ma poi nei primi mesi del 2022 ha partecipato all’ulteriore bando istituito dai Ministeri, che ha vinto sia come “pilot MaaS” che come “Living Lab CCAM” (Cooperative, connected and automated Mobility).

Nei mesi estivi del 2022 è stata anche avviata una prima sperimentazione legata al BIPforMaaS regionale, nei mesi successivi il gruppo di lavoro ha condiviso la predisposizione della documentazione necessaria ad avviare la convenzione con il Ministero per il pilot MaaS for Italy, piano operativo compreso.

5.10. Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019

La Regione Piemonte con D.G.R. n. 40-5004 dell’8 maggio 2017 ha destinato al programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019 (di seguito, Piano autobus regionale) **Euro 45.250.017,40**, facendo ricorso in parte a risorse proprie, in parte a risorse statali.

In particolare, la Regione ha stanziato per l’attuazione del Piano autobus **Euro 9.000.000** di risorse proprie, mentre le risorse messe a disposizione dallo Stato sono le seguenti:

1. **Euro 20.633.817** assegnate alla regione Piemonte con il Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016;
2. **Euro 10.452.200,40** di risorse assegnate con D.M. 25/2017 derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);
3. **Euro 5.164.000** derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016;

Ulteriori **Euro 10.286.318,98**, assegnati alla Regione Piemonte con il D.M. n. 223 del 29/05/2020 per le annualità 2018-2019-2020 e 2021 sono stati destinati al rinnovo del materiale rotabile con la D.G.R. 18-2067 del 9 ottobre 2020, per cui le risorse effettivamente disponibili per l’attuazione del Piano autobus 2017-2019 corrispondono ad **Euro 55.536.336,38**.

Con la sopra citata D.G.R. n. 40-5004/2017 la Regione Piemonte ha inoltre demandato all’Agenzia l’attuazione del Piano autobus regionale e, in particolare:

- l’elaborazione e l’approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell’orario di massima esposizione di un giorno ferialo scolastico, all’effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;
- la ripartizione delle risorse assegnate fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i bacini di trasporto oggetto dei Contratti di servizio, e l’assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni bacino di limiti di spesa per la contribuzione del piano autobus 2017-2019;
- Nel caso in cui i titolari dei contratti di servizio siano consorzi o raggruppamenti di imprese, in via transitoria l’ulteriore riparto delle risorse nell’ambito di ciascun bacino fra le aziende del consorzio o del raggruppamento d’imprese, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- l’acquisizione dalle imprese beneficiarie, per ciascun autobus, di uno specifico atto d’obbligo, redatto secondo lo schema approvato dalla Regione Piemonte con D.D.R. n. 198/A1811A del 25/01/2018;

- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Tali risorse sono state ad oggi impegnate in favore dell'Agenzia da parte della Regione, con la D.D. n. 2942/A1811A del 19/09/2017, per **Euro 20.633.817,00**, con la D.D. n. 2943/A1811A del 20/09/2017, per **Euro 9.000.000,00**; con la D.D. n. 4327/A1811A del 18/12/2019 sono state impegnate le risorse di cui al D.M. 25/2017 (per acquisti da effettuarsi tramite convenzioni CONSIP), per **Euro 10.452.200,00**, con la D.D. 4368/A1811A del 11/12/2019 le risorse statali derivanti dal fondo FSC, per **Euro 5.164.000**, con la D.D. n. 3410/A1811B/2020 è stata invece impegnata in favore dell'Agenzia la somma di **Euro 10.286.318.98**, assegnata alla Regione Piemonte con il D.M. n. 223 del 29/05/2020.

Per l'attuazione del Piano autobus la Regione Piemonte - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, Montagne, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e l'Agenzia hanno stipulato una apposita convenzione (Convenzione Regione-Agenzia), operativa dal gennaio 2018, il cui testo è consultabile al seguente indirizzo:

https://www.mtm.torino.it/wp-content/uploads/attachments/convenzione-amp-versione-finale_.pdf

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

https://www.mtm.torino.it/wp-content/uploads/agenzia/convenzioni/add-convenzione-rp-amp_02.pdf

5.10.1. Massimo Impegno Veicoli (MIV)

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

La D.G.R. 5-2912 del 26/02/2021 ha approvato, tra l'altro, il documento "*Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma - Massimo impegno veicoli, scorte e parco ottimale*", allegato B" che prevede la ridefinizione del MIV con periodicità quinquennale. Non è stato però possibile ridefinire il MIV nel 2021, in occasione dell'avvio del nuovo Piano autobus 2019-2023 per le criticità legate in particolare alla migrazione dei dati relativi al servizio regionale dal Database Omnibus a quello con differenti caratteristiche Transit Cafè e, soprattutto, per il persistere dell'emergenza epidemiologia da Covid-19, che ha costretto le aziende a stravolgere i programmi d'esercizio, con la soppressione di molti servizi non più necessari e il radicale ridisegno delle corse utilizzate dagli studenti, finalizzato a garantire l'occupazione a bordo di non più del 50% dei posti effettivamente disponibili. Per le medesime ragioni, anche le problematiche richiamate erano in via di risoluzione, il valore del MIV non è stato ridefinito nel 2022, mentre è previsione dell'Ente ridefinirlo entro il 2023.

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

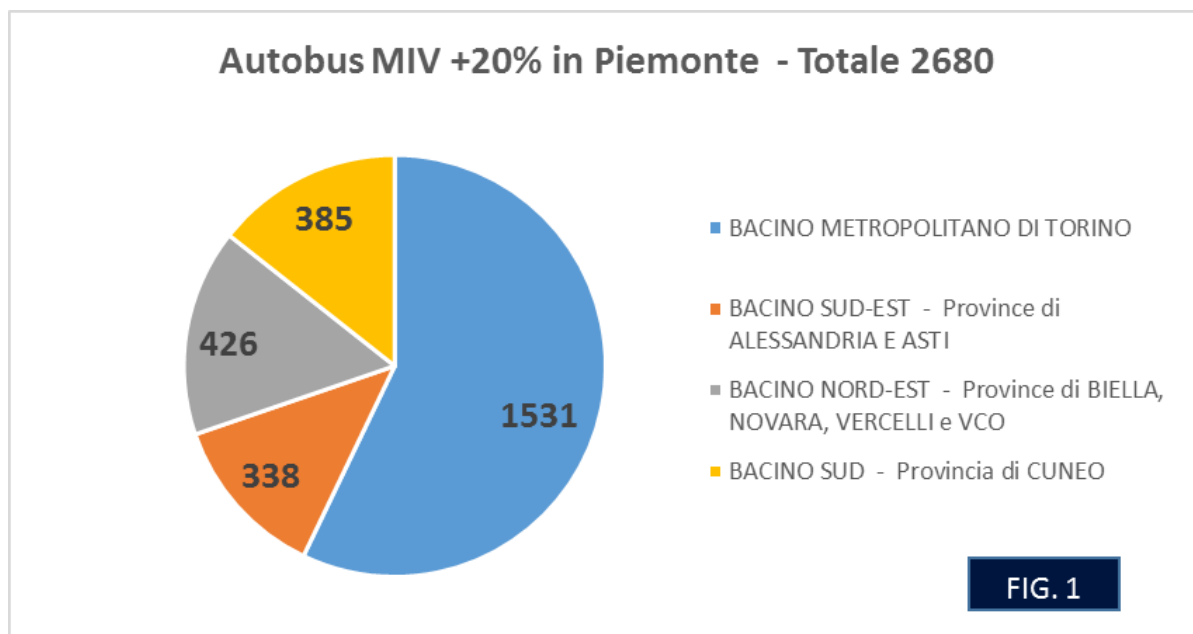


Figura 50 - Autobus MIV + 20% in Piemonte

Tenuto conto del massimo impegno di veicoli in ora di punta, i principali operatori nel settore del trasporto pubblico locale in Piemonte, con un impegno in ora di punta di almeno 100 veicoli ($\approx 4\%$ del valore MIV regionale), risultano nell'ordine GTT, Bus Company, ATAP, Arriva Italia e Cavourese, come evidenziato in Figura.

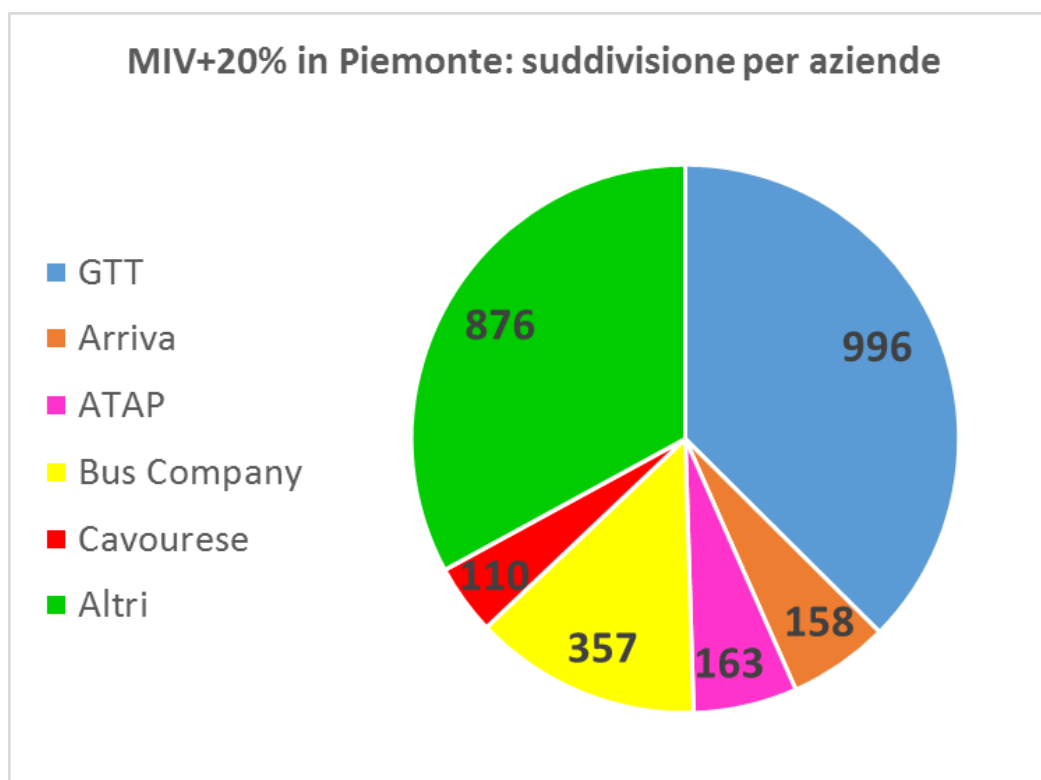


Figura 51 - Autobus MIV + 20% per azienda

Emerge come una consistente quantità dei servizi di TPL della regione, pari al 34%, siano effettuati di imprese di medie o piccole dimensioni.

Tale percentuale era in ogni caso più elevata (38%) solo un paio di anni fa, ma sono sopravvenute alcune fusioni tra aziende, in particolare delle Società STP e CIT in Bus Company, e alcune aziende si sono ritirate o si stanno ritirando dal TPL come Gunetto e STAAV.

Gli autobus MIV di tipologia urbana o suburbana sono 1270, gli altri sono di tipo interurbano. Per l'effettuazione dei servizi extraurbani vengono adoperati anche alcuni noleggi, come raffigurato nelle figure seguenti nelle quali è riportato il numero di autobus di tipologia urbano/suburbano o interurbano suddivisi sui 4 ambiti ottimali.

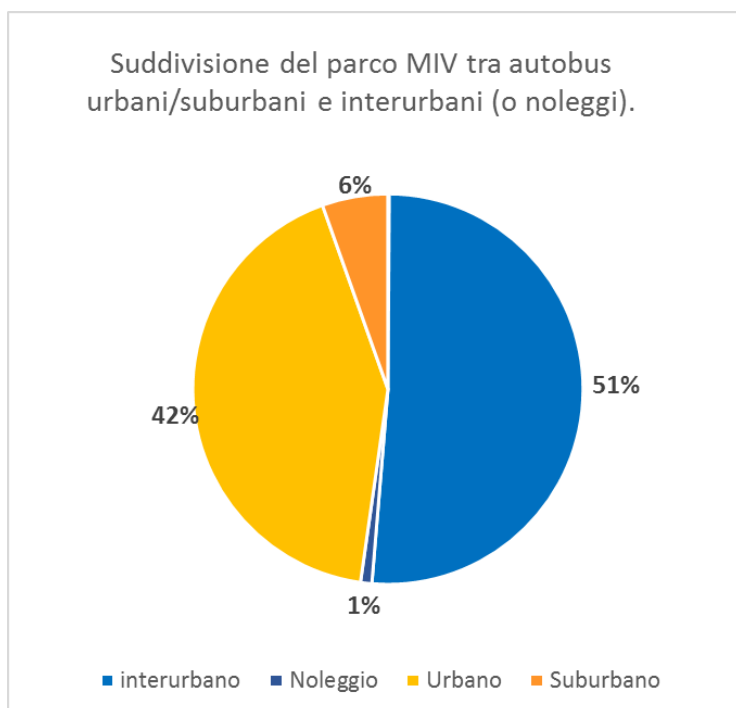


Figura 52 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani e noleggi

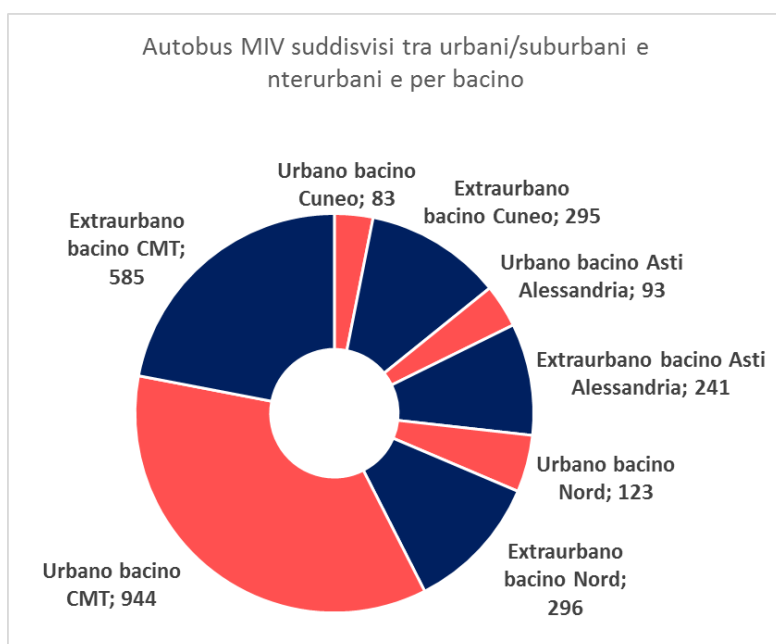


Figura 53 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino

Nella tabella seguente è invece riportato il numero di autobus MIV suddivisi per bacino di servizio:

Tabella 47 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio

Servizio	Autobus urbani/suburbani	Autobus interurbani/noleggi	Totale	Totale Bacino
Città e conurbazione di Cuneo	45	1	46	
Urbano Alba	10		10	
Urbano Bra	6		6	
Urbano Mondovì (con servizi scuola)	13	3	16	
Urbano Fossano	2		2	
Urbano Saluzzo		1	1	
Urbano Savigliano	2		2	83
Extraurbano Cuneo	16	279	295	295
Urbano Alessandria e Valenza Po	44	4	48	
Urbano Asti	32		32	
Urbano Casale Monferrato	7		7	
Urbano Novi Ligure	6		6	93
Extraurbano Alessandria	9	132	141	
Extraurbano Asti		100	100	241
Urbano Novara	72	1	73	
Urbano Biella	20		20	
Urbano Vercelli	7	1	8	
Urbano Verbania	22		22	123
Extraurbano Biella		60	60	
Extraurbano Novara		105	105	
Extraurbano Vercelli	3	85	88	
Extraurbano VCO	43		43	296
Urbano Bardonecchia	6		6	
Urbano di Carmagnola	6		6	
Urbano di Giaveno		1	1	
Urbano Ivrea	23	4	27	
Urbano Pinerolo	2	2	4	
Urbano Settimo	3	2	5	
Urbano Torino con subaffidamenti	890	5	895	944
Extraurbano AMP	16	100	116	
Extraurbano CMT	10	459	469	585
Altri servizi comunali o di Comunità montana			20	20
Totale	1315	1345	2680	2680

Il valore del MIV nel corso degli anni è stato mantenuto sostanzialmente stabile: nel corso del 2021 e del 2022 è stato incrementato di n. 2 unità il valore MIV della Società STN e di n. 3 unità il valore della Società VCO Trasporti, a seguito di intervenuti aggiornamenti dei programmi di esercizio aziendali.

Anche le flotte aziendali “MIV+20%”, che sono quelle degli autobus la cui sostituzione può essere oggetto di contribuzione, hanno subito negli anni una progressiva evoluzione, tenendo sempre però conto del fatto che gli autobus di nuovo inserimento devono sempre sostituire veicoli di maggiore anzianità.

5.10.2. Ripartizione delle risorse

Dopo aver effettuato il calcolo del MIV l’Agenzia ha proceduto al riparto delle risorse del piano autobus regionale 2017-2019 le quali, si richiama, ammontano ad **€ 45.250.017,40**, successivamente incrementati ad **€ 55.536.336,381** con le risorse assegnate alla Regione con il D.M. n. 223 del 29/05/2020 per le annualità 2018-2019-2020 e 2021, destinati al rinnovo del materiale rotabile con la D.G.R. 18-2067 del 9/10/2020, per cui le risorse effettivamente disponibili per l’attuazione del Piano autobus 2017-2019 corrispondono ad **Euro 55.536.336,38**.

Le quote e gli importi risultanti da tale riparto, suddivisi per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda, sono stati pubblicati nella D.D. n. 642 del 19/12/2017 e nei relativi allegati. Nel provvedimento è anche illustrata nel dettaglio la metodologia adottata per operare il riparto che, come previsto dalla D.G.R. 40-5004/2017, è stato effettuato, per

ogni bacino oggetto di contratto di servizio per il 50% secondo il criterio della vetustà del parco autobus MIV e per il 50% in misura proporzionale alla produzione di servizi.

La suddivisione delle risorse sui differenti contratti di servizio è illustrata in Figura

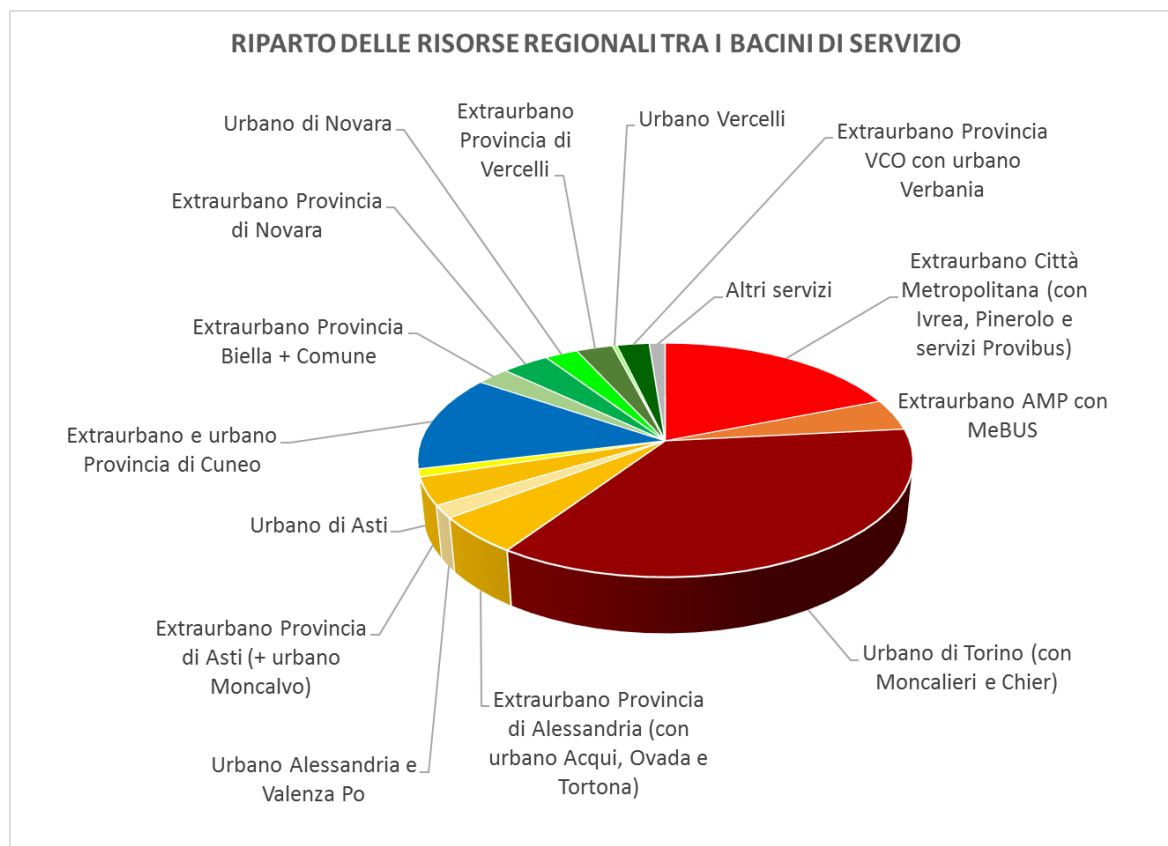


Figura 54 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio

A partire dal settembre 2018 la Regione ha incominciato a liquidare all'Agenzia le risorse destinate all'attuazione del piano autobus e questa ha progressivamente provveduto ad erogarle alle aziende richiedenti entro i limiti del riparto definito in precedenza e dopo aver verificato, per ognuno dei nuovi autobus acquistati, che fossero soddisfatti tutti requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d'immagine previsti dalla D.G.R. 40-5004/2017. Tra il dicembre 2018 e il dicembre 2019 sono state erogate alle aziende, a titolo di co-finanziamento nel limite del 50% dei costi effettivamente sostenuti risorse per complessivi **Euro 20.539.937,25**, per l'acquisto di n. 184 nuovi autobus.

Nel corso del 2020 si è provveduto alla liquidazione dei contributi di ulteriori n. 74 autobus, acquistati dalle Società GTT (56 bus), SUN (7), Autostradale (2), Autolinee Giachino (2), AMC di Casale (1), Arriva Italia (6), per complessivi **Euro 8.908.864,61**.

Nel corso del 2022, sempre nell'ambito del Piano bus 2017-2019 sono stati erogati, in n. 5 lotti, complessivamente **Euro 5.610.105,72** alle Società AMAG, Autostradale, Bus Company, Nuova Benese, Bellando, Cavourese, Gelosobus, Ghera, Giachino, SAF, SAV, STAC, STN, STP (ora Bus Company) a fronte dell'acquisto di n. 52 nuovi autobus.

Alla fine del 2022 nell'ambito del Piano bus 2017-2019 erano stati pertanto erogati **Euro 50.867.025,38**, a fronte dell'acquisto di n. 440 nuovi autobus.

Dal momento che le risorse complessivamente destinate al Piano autobus Regionale 2017-2019 ammontano ad **Euro 55.536.336,38** il piano autobus si avvia a conclusione mentre, come illustrato in seguito, è in fase di avvio il Piano di contribuzione regionale 2019-2023.

Le risorse già liquidate dalla Regione all'Agenzia sono pari a **€ 54.633.817,00**, di cui quelle non ancora erogate dall'Agenzia alle aziende sono pari a **Euro 3.766.791,63** e sono in parte destinate al co-finanziamento di autobus già acquistati per i quali si è in attesa che le aziende completino le domande di contribuzione con tutta la documentazione prevista dalla D.G.R. 40-5004/2017 e mettano a disposizione i veicoli per la verifica dei requisiti di allestimento, tecnici e d'immagine, in parte erano riservate ad aziende che non ne hanno fatto uso o che comunque ne hanno fatto uso in misura minore di quanto avrebbero potuto.

Le risorse destinate al rinnovo del parco autobus TPL del Piemonte 2017-2019, si richiama, ammontano ad **Euro 55.536.336,38**, mentre quelle ad oggi trasferite all'Agenzia dalla Regione ammontano ad Euro **54.633.817,00**, per cui le risorse che dovranno essere erogate per chiudere il Piano autobus 2017-2019 ammontano ad **Euro 902.519,38**.

A tale quota di risorse non ancora trasferite all'Ente da parte della Regione devono essere sottratti **€ 14.670,00**, in quanto delle risorse derivanti dal Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016, corrispondenti ad **€ 5.164.000,00**, sono stati erogati all'Agenzia **€ 5.149.330,00**, mentre le risorse residue, insufficienti per la contribuzione di un mezzo anche di piccole dimensioni, sono stati ridestinati sul nuovo Piano autobus regionale 2019-2023.

Le risorse che devono ancora essere trasferite all'Agenzia ammontano pertanto ad **€ 887.849,38**.

Gli atti di liquidazione adottati dall'Agenzia per l'attuazione del Piano autobus sono schematicamente richiamati nella tabella seguente e nel sottostante grafico:

Tabella 48 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019

Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Numero di autobus contribuiti	Contributi erogati alle aziende
Lotto I	D.D. 629 del 06/12/2018	41	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	€ 1.884.590,84
Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	€ 2.166.005,84
Lotto VII	D.D. 757 del 11/12/2019	38	€ 4.720.350,00
Lotto VIII	D.D. 789 del 20/12/2019	26	€ 3.997.850,00
Lotto IX	D.D. 92 del 27/02/2020	24	€ 2.968.326,11
Lotto X	D.D. 242 del 30/04/2020	2	€ 246.869,25
Lotto XI	D.D. 428 del 15/07/2020	8	€ 944.969,25
Lotto XII	D.D. 430 del 15/07/2020	33	€ 4.039.200,00
Lotto XIII	D.D. 745 del 22/12/2020	7	€ 709.500,00
Lotto XIV	D.D. 224 del 12/02/2021	10	€ 867.440,00
Lotto XV	D.D. 388 del 15/07/2021	23	€ 2.339.330,00
Lotto XVI	D.D. 400 del 19/07/2021	27	€ 3.548.205,00
Lotto XVII	D.D. 529 del 17/09/2021	59	€ 7.674.291,12
Lotto XVIII	D.D. 754 del 14/12/2021	11	€ 1.378.851,68
Lotto XIX	D.D. 352 del 27/05/2022	19	€ 2.077.379,00
Lotto XX	D.D. 489 del 15/07/2022	16	€ 1.766.445,92
Lotto XXI	D.D. 482 dell'11/07/2022	9	€ 941.400,00
Lotto XXII	D.D. 772 del 17/11/2022	5	€ 574.240,80
Lotto XXIII	D.D. 868 del 19/12/2022	3	€ 340.640,00
	TOTALE	440	€ 50.867.025,38

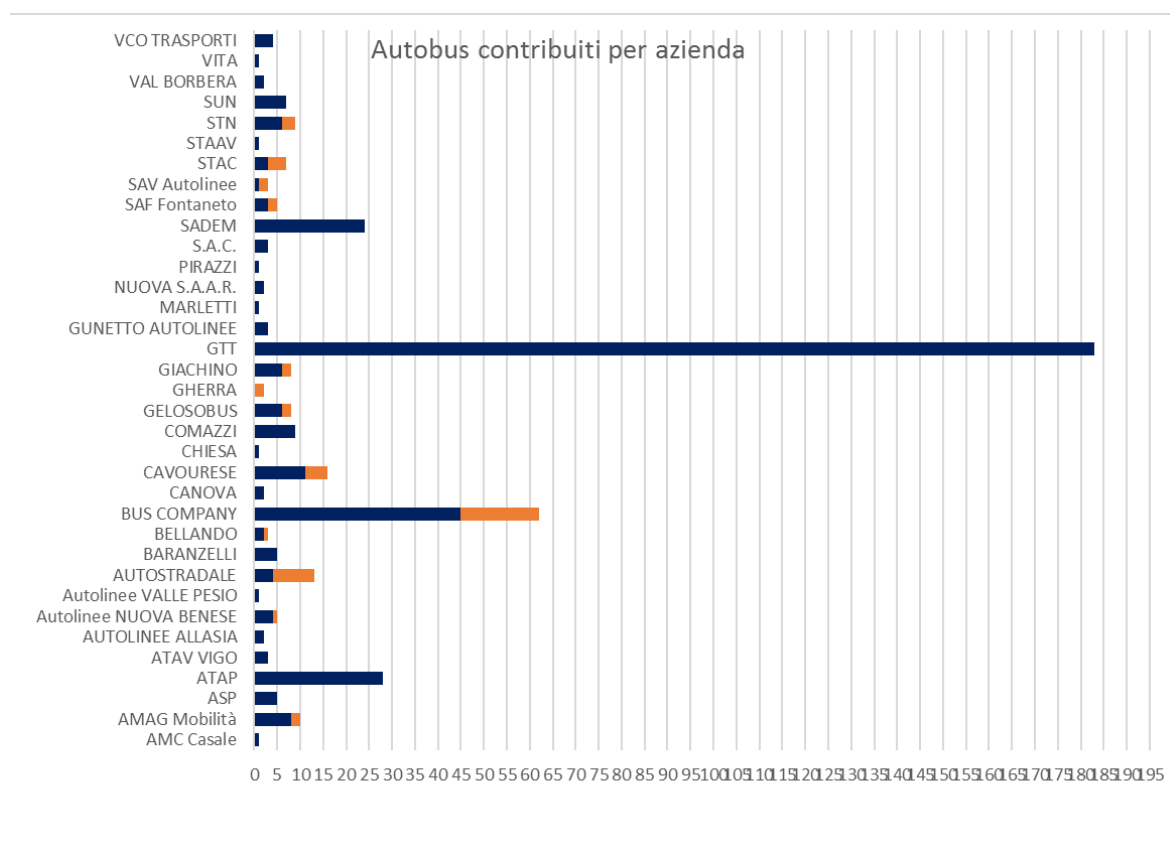


Figura 55 – Autobus contribuiti per azienda al 30 dicembre 2022. In arancione gli autobus che sono stati oggetto di contribuzione nel 2022

Le Società che hanno maggiormente beneficiato dei contributi sono anche quelle che effettuano le maggiori percorrenze, ossia GTT, Bus Company, Arriva (ex Sadem) e ATAP.

La Regione Piemonte, con D.G.R. 5-2912 del 26 febbraio 2021 ha approvato il nuovo programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma per gli anni 2019-2023, destinandovi preliminarmente, nel triennio 2021-2023, **Euro 111.909.965,03** derivanti per:

- **Euro 24.000.000,00** dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), periodo 2014-2020, per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;
- **Euro 36.000.000,00** dal Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del MATTM;
- **Euro 4.515.634,03** dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 - annualità 2022-2023;
- **Euro 47.394.331,00** dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360 - annualità 2019-2023.

Visti i contenuti del provvedimento, l'Agenzia ha predisposto i principali elementi per porre in atto la prevista ripartizione delle risorse tra le aziende, ma ha anche redatto un documento in cui ha elencato tutte le questioni lasciate aperte dalla Delibera ed evidenziato tutti i contenuti che presentano

equivocità o contraddizioni. Ha altresì elaborato un analogo documento in cui ha dato evidenza di tutte le problematiche presentate dalla bozza di convenzione proposita dalla Regione per regolare i rispettivi ambiti di competenza nella gestione e attuazione del piano.

Chiarita la propria posizione, su espressa richiesta proveniente dall'Assessorato, l'Agenzia ha pubblicato il riparto delle risorse del Piano Autobus Regionale 2019-2023, distintamente per ogni fonte di contribuzione, come segue:

- Con D.D. n. 491 del 03/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017 per complessivi **Euro 24.000.000,00**;
- Con D.D. n. 494 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione le risorse del Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al Decreto RINDEC-2019-207 del 27/12/2019 del MATTM, per complessivi **Euro 36.000.000,00**;
- Con D.D. n. 495 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione i fondi assegnati alla Regione Piemonte con Decreto Ministeriale MIT n. 223 del 29 maggio 2020\ annualità 2022-2023, per complessivi **Euro 4.515.634,03**;
- Con D.D. n. 496 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione i fondi del Decreto Interministeriale n. 81 del 14 febbraio 2020, di attuazione del piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) ex DPCM n. 1360 del 24 aprile 2019. Annualità 2019-2023, per complessivi **Euro 47.394.331,00**;

Con la D.G.R. 78-4445 del 22/12/2021 la Regione, preso atto che la gestione del nuovo Piano Autobus 2019-2023, così come delineata dalla D.G.R. 5-2912 del 26/02/2021 presentava alcuni aspetti di parziale incompatibilità con le regole di gestione e rendicontazione previste dalle varie fonti di finanziamento statali ed europee, ne ha parzialmente modificato e integrato il contenuto, elevando per altro l'ammontare delle risorse disponibili ad **Euro 114.002.031,15**.

Con D.D.R. 3945/A1811B/2021 la Regione ha poi preso atto dei riparti effettuati dall'Agenzia e ne ha pubblicato una versione aggiornata secondo quanto indicato dalla nuova D.G.R. 78-4445/2021, escludendo fin dall'origine dalla ripartizione le aziende subaffidatarie e tenendo conto dell'intera somma messa a disposizione delle aziende, elevata ad **Euro 114.002.031,15** in considerazione dell'indicazione recepita dal Ministero di gestire su base triennale (e non biennale) i fondi ex D.M. n. 223 del 29/05/2020 a valere sulle annualità successive al 2021.

Nella primavera 2022 la Regione ha dato mandato al CSI per realizzare un nuovo modulo del Database Parco autobus TPL per la rendicontazione delle risorse da erogare nell'ambito del nuovo Piano autobus 2019-2023.

Ulteriori **€ 29.213.637,00**, assegnati alla Regione Piemonte con il D.M. MIT n. 315 del 02/08/2021 per le annualità 2022-2023-2024-2025-2026 a valere sul Piano Nazionale Complementare (PNC) al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) sono stati destinati al rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del Piano autobus 2019-2023 ex D.G.R. 5-2912/2021 e D.G.R. 78-4445/2021 con la D.G.R. n. 9-5232 del 21 giugno 2022. In particolare, di tale somma **Euro 21.864.703,50** sono stati destinati alla contribuzione di nuovi autobus, mentre **Euro 7.348.933,50** sono stati destinati alla contribuzione di spese di investimento per la realizzazione di infrastrutture per l'alimentazione e la gestione dei nuovi autobus oggetto di contribuzione o, alternativamente, per la contribuzione dell'acquisto di ulteriore materiale rotabile.

L'ammontare della somma disponibile per l'attuazione del Piano autobus 2019-2023 risulta pertanto pari ad **€ 135.866.734,65**, dei quali **€ 121.350.964,65** disponibili entro il 2024.

A tale somma potrà inoltre aggiungersi una parte degli **€ 7.348.933,50** stanziati prioritariamente per la realizzazione delle infrastrutture necessarie all'alimentazione dei nuovi autobus, come ad esempio stazioni per la ricarica di veicoli elettrici, a metano o a idrogeno o infrastrutture di supporto.

Con D.D. n. 4368/A1811A/2019 del 18/12/2019 la Regione Piemonte ha accertato in entrata e impegnato in favore dell'Agenzia € 5.164.000,00 sul capitolo di spesa n. 216772 avente oggetto: "Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 - Asse tematico F - Piano nazionale per il rinnovo di autobus (D. CIPE 54/2016)". Tale somma concerne il Piano autobus 2019-2023 per la quota di impegno residua di **€ 14.670,00**, oggetto di riprogrammazione per investimenti nell'ambito del Programma Regionale 2019-2023 ex D.G.R. 5-2912/2021 e D.G.R. 78-4445/2021.

Le risorse sopra richiamate sono state erogate all'Agenzia già nel 2021.

Con le D.D. n. 3954/A1811B/2021 del 30/12/2021 e n. 283/A1602B/2022 del 15/06/2022 la Regione Piemonte ha accertato in entrata e impegnato in favore dell'Agenzia **€ 40.515.634,03** per il rinnovo del Parco Mezzi per il Trasporto Pubblico Locale;

Tale somma, impegnata dalla Regione in favore dell'Agenzia e relative alle fonti D.M. 223/2020, annualità 2022-2023 e Decreto MATTM-RINDEC 207/2019, è stata accertata dall'Agenzia con D.D. n. 617 del 06/09/2022.

Con D.D. n. 2686/A1800A/2022 del 31/08/2022, n. 2689/A1800A/2022 del 01/09/2022 e n. 2797/A1800A/2022 del 12/09/2022 la Regione Piemonte ha accertato in entrata e impegnato in favore dell'Agenzia complessivamente **Euro 73.471.727,12**.

Inoltre, con D.D. n. 2704/A1800A/2022 del 06/09/2022 la Regione Piemonte ha accertato in entrata e impegnato in favore dell'Agenzia i fondi del Piano Nazionale Complementare al PNRR (DM 315/2021) per le annualità 2022-2026 per **€ 14.697.867,00**.

Con la D.D. n. 2704/A1800A/2022 la Regione Piemonte ha anche provveduto ad annotazioni contabili per **€ 14.515.770,00** per le annualità 2025 e 2026, sempre sul capitolo 256860.

Pertanto tutte le risorse disponibili entro il 2024 del Piano autobus 2019-2023, ammontanti ad **€ 121.350.964,65** sono state accertate dalla Regione Piemonte e impegnate in favore dell'Agenzia e, inoltre, sono stati impegnati per l'acquisto di infrastrutture di ricarica o di supporto o materiale rotabile in favore dell'Ente ulteriori Euro 7.348.933,50, mentre per ulteriori Euro 14.515.770,00 a valere sul PNC al PNRR sono state effettuate annotazioni contabili per le annualità 2025 e 2026.

Per l'avvio del Piano autobus, l'Agenzia e le aziende attendono pertanto che la Regione metta a loro disposizione il nuovo modulo di rendicontazione della Piattaforma Parco autobus TPL Piemonte, nella forma definitiva e funzionante. Si attende inoltre che la Regione definisca il fac-simile dell'atto d'obbligo richiesto alle aziende, chiarisca quale dovrà essere la durata dell'ipoteca o della fidejussione previste ex art. 16 c. 6 L.R. 1/2000, fornisca il previsto modulo per la presentazione delle domande di rendicontazione e chiarisca il testo e le modalità di trascrizione dell'annotazione presso il PRA relativa al vincolo di destinazione d'uso e d'inalienabilità degli autobus oggetto di contribuzione.

5.10.3. *Impatto del Piano autobus regionale sulla qualità del parco autobus circolante in Piemonte*

La D.G.R. 40-5004/2017, al fine di non penalizzare quelle aziende che avevano provveduto al rinnovo del proprio materiale rotabile anche in assenza di un piano regionale dedicato, ha previsto la possibilità di cofinanziamento anche per le spese sostenute a fronte dei contratti d'acquisto di nuovi autobus stipulati a partire dal 1° gennaio 2015.

Parte delle richieste di contribuzione hanno pertanto riguardato autobus che erano già circolanti anche da 2-3 anni. L'anno di immatricolazione dei veicoli oggetto di co-finanziamento è riportato in Figura, nella quale si evidenzia anche se si tratta di autobus di tipologia "urbano/suburbano" o "interurbano".

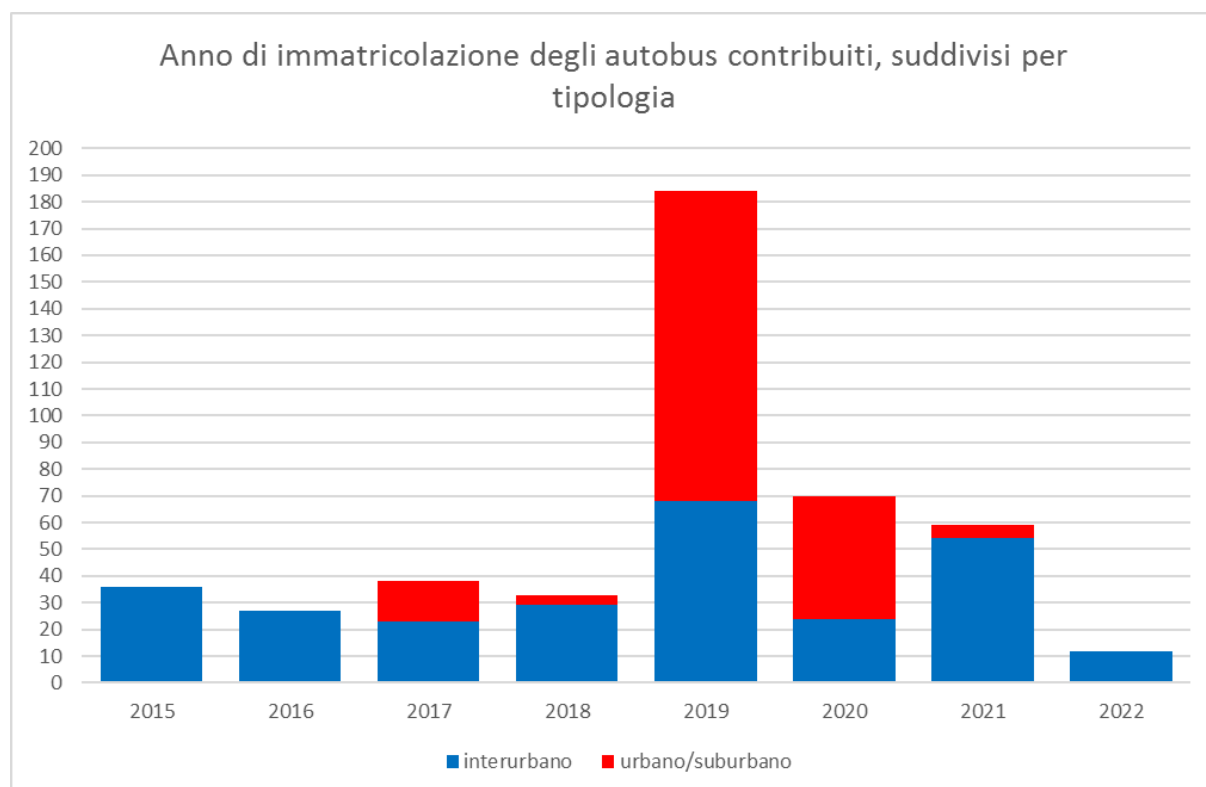


Figura 56 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia

In generale, anche le aziende che si sono fatte contribuire autobus già acquistati in precedenza hanno comunque utilizzato le risorse trasferite per procedere all'acquisto di ulteriori nuovi veicoli, per cui la scelta di estendere il piano autobus anche ai mezzi già circolanti non ha avuto effetti negativi sul rinnovo del materiale rotabile TPL della regione.

Occorre evidenziare inoltre che le aziende hanno effettuato, in molti casi, nell'ambito del piano autobus 2019-2023, investimenti in proprio anche in eccedenza rispetto alle risorse loro assegnate e, in particolare, le Società Bus Company e Arriva (ex Sadem) hanno acquistato rispettivamente n. 33 e n. 36 autobus in più rispetto a quelli già contribuiti o di prossima contribuzione.

Tali autobus sono stati inclusi tra quelli destinati a ricevere il contributo regionale nell'ambito del nuovo Piano autobus 2019-2023 il quale, pertanto, almeno con parte delle risorse stanziare concorrerà alla contribuzione di autobus immatricolati gli anni scorsi.

La fase di avvio del nuovo piano autobus 2019-2023, seguita al periodo dell'emergenza Covid-19 caratterizzato, anche in conseguenza delle misure di prevenzione adottate a livello governativo, da una significativa contrazione dell'uso dei mezzi pubblici, ha creato le condizioni per cui gli acquisti di materiale rotabile sono risultati ridotti rispetto alla media degli anni precedenti. Tuttavia, in considerazione del fatto che la D.G.R. 78-4445 del 22/12/2021 ha previsto per gli acquisti effettuati in "fase I", cioè entro il 31 agosto 2022, una percentuale maggiore di contribuzione, le aziende hanno stipulato un numero significativo di contratti, che porteranno un miglioramento della flotta TPL circolante in Piemonte per il 2023 quando, per lo più, verrà effettuata la consegna dei nuovi mezzi.

L'età media della flotta MIV, composta da 2660 autobus (esclusi quelli impiegati per l'effettuazione di alcuni servizi di singoli comuni o di comunità montane), è passata da **11,9 anni** al 31/12/2018 a **11,1 anni** al 31/12/2019. L'effetto del Piano autobus 2017-2019 sull'età del parco non può quindi che valutarsi positivamente, in quanto nell'arco di un anno l'età media della flotta è scesa di circa 9 mesi. Tuttavia occorre sottolineare che il valore di 11,9 anni risulta ancora molto elevato in quanto, tenuto

conto della vita utile dei mezzi TPL, e dei parametri previsti dai contratti di esercizio, l'età media del parco veicolare dovrebbe mantenersi non superiore ai 9 anni.

Nonostante il rallentamento nel rinnovo delle flotte dovute al periodo di emergenza Covid-19, l'età media è ritornata pari a circa 11,1 anni alla fine del 2021 anche grazie alla sostituzione di numerosi autobus obsoleti con veicoli usati, ma comunque significativamente più giovani.

La mancata riduzione dell'età media tra il 2019 e il 2021 può essere imputata principalmente a n. 4 fattori:

- 1) L'incertezza dovuta alla situazione emergenziale dovuta alla pandemia da Covid-19 ha ridotto drasticamente il numero di spostamenti individuali e, in particolare, gli utenti TPL, e ha spinto le aziende a rinviare gli investimenti non urgenti;
- 2) le aziende più grandi, non avendo più la possibilità di operare acquisti sul Piano autobus 2017-2019, hanno preferito attendere che fossero espressi i criteri per la contribuzione e gestione degli acquisti nell'ambito del nuovo piano autobus;
- 3) I ritardi nel versamento dei fondi del piano autobus 2017-2019 all'Agenzia hanno spinto molte aziende, ancora in attesa della contribuzione di autobus già acquistati, a differire l'acquisizione di ulteriori nuovi mezzi;
- 4) il regime di proroga degli affidamenti con imposizione degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007 in conseguenza dello stato di emergenza da Covid-19, esteso da ultimo alla fine del 2021 fino al 31/12/2023 per la maggior parte dei contratti di servizio, ha anche limitato la propensione delle aziende ad investire, dal momento che la scadenza ravvicinata della concessione profila tempi stretti per l'ammortamento degli investimenti.

Per quanto riguarda l'inizio del 2022, come già accennato, la sostituzione degli autobus obsoleti con autobus nuovi di fabbrica, o comunque di più recente immatricolazione, ha subito un lieve rallentamento, in quanto molte aziende si sono trovate nella situazione di aver terminato le risorse loro assegnate sul piano autobus 2017-2019, e di essere in attesa che fossero loro chiarite modalità di rendicontazione, le percentuali di contribuzione, i requisiti per le procedure di gara (inerenti, ad esempio, i CIG e i CUP da citare nei bandi e riportare in fattura) e le richieste in termini di allestimento e di alimentazione per i nuovi veicoli, senza considerare la necessità, per l'adozione di alimentazioni alternative al diesel, ampiamente prevista per i nuovi acquisti, di realizzare preventivamente le necessarie infrastrutture di rifornimento/ricarica.

Nella seconda parte dell'anno, con il progressivo definirsi del contesto operativo relativo al nuovo Piano autobus 2019-2023 che, occorre evidenziare, prevede investimenti più che raddoppiati rispetto al piano precedente, ha invece portato ad un significativo incremento di nuove immatricolazioni.

Infatti, su circa 194 autobus immatricolati nel 2022, bene 140 sono stati immatricolati nel II semestre.

Il 2022, che dal punto di vista del rinnovo delle flotte TPL era incominciato male, si è invece concluso positivamente, con un'età media a fine anno pari a circa **10,5** anni, rispetto agli **11,1** del 2021

L'evoluzione negli anni della flotta dal punto di vista della classe Euro di motorizzazione è raffigurata nella Figura seguente.

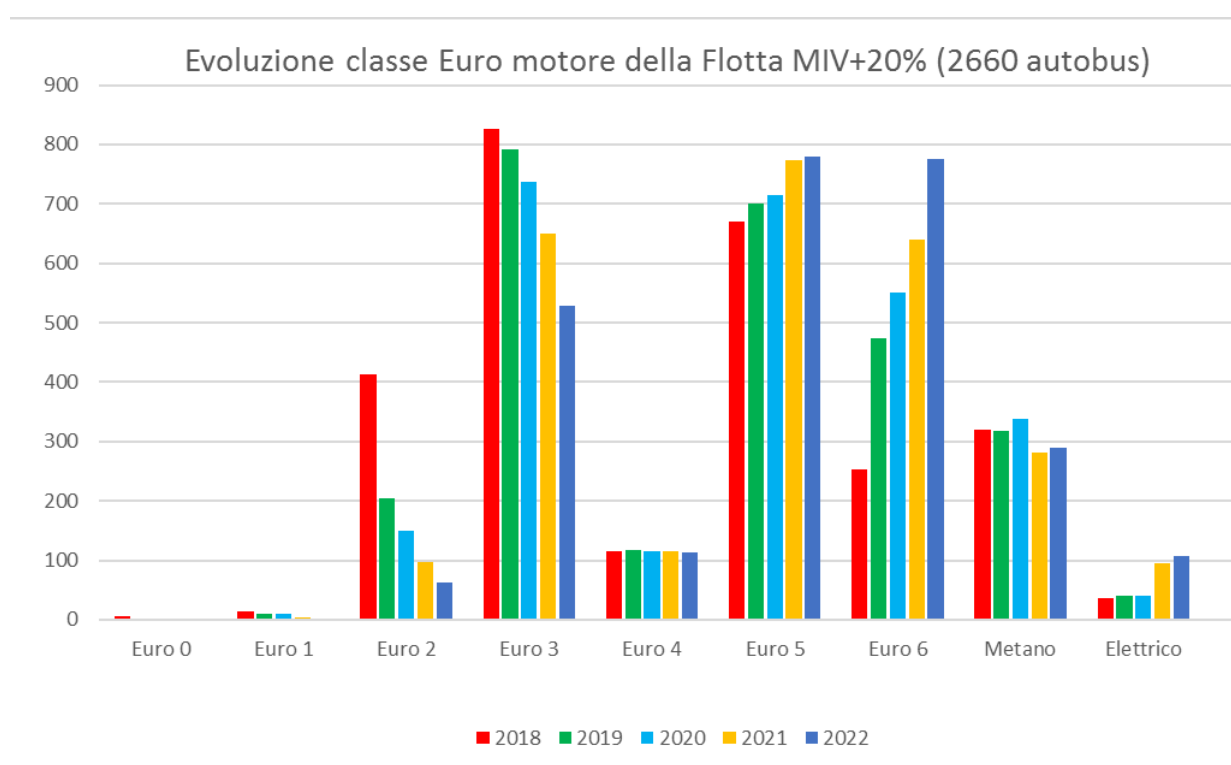


Figura 57 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2022

Si nota in particolare che il numero di autobus con motore diesel Euro 2 si è dimezzato tra il 2018 e il 2019 e si è ulteriormente dimezzato tra il 2019 e il 2021, ma nel 2022 ne abbiamo ancora oltre 60, senza contare quelli non presenti nel MIV ma comunque ancora occasionalmente impiegati come scorte aziendali, mentre gli autobus con motorizzazione Euro 6 sono più che triplicati, passando da 253 a 773.

Una parte dell'effetto di ringiovanimento della flotta registrato nel periodo 2019-2020, per quanto riguarda i servizi urbani, è dovuto al fatto che GTT ha proceduto al subaffidamento di alcune linee secondarie e le aziende che si sono aggiudicate la gara utilizzano oggi per la loro gestione autobus nuovi o comunque con motorizzazione non inferiore a Euro 5. Tale effetto oggi è però in parte ridotto a causa della difficoltà che le aziende incontrano ad assumere autisti, per cui la disponibilità ad assumersi l'onere di gestire servizi in subappalto negli ultimi anni si è ridotta.

In compenso, dopo i contratti di subappalto stipulati da GTT nel 2022, gli assegnatari degli affidamenti (ad esempio Cavourese, Giachino e Miccolis) hanno provveduto all'acquisto di numerosi autobus elettrici per lo svolgimento dei servizi.

La significativa riduzione del numero degli autobus a metano tra il 2018 e il 2021 è invece dovuta al fatto che la flotta metano GTT è ormai obsoleta, e nel 2019 comprendeva ancora oltre 130 autobus, di cui circa 40 snodati, immatricolati prima del 2004. Al riguardo, occorre anche tener conto del fatto che i motori adattati per funzionare a metano hanno una vita utile inferiore rispetto ai motori diesel tradizionali, a differenza dei veicoli elettrici che invece hanno una durata superiore, generalmente stimata di almeno 20 anni. La Società GTT ha in ogni caso acquistato 48 nuovi autobus a metano 12m tra la fine del 2019 e il 2020, mentre nel 2021 molti dei nuovi autobus elettrici sono stati inseriti nella flotta in sostituzione di quelli a metano.

Fortunatamente la Società GTT sta ovviando al problema, ha immatricolato n. 52 nuovi autobus a metano nel 2022 ed altri sono in consegna nel 2023.

Il problema persiste invece per quanto riguarda l'obsolescenza dei veicoli, sia a metano sia diesel, di 18 metri di lunghezza, per i quali non si è provveduto nel 2022 ad alcuna sostituzione.

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

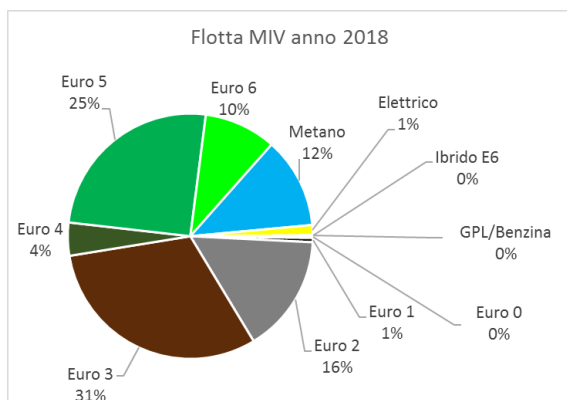


Figura 58 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018

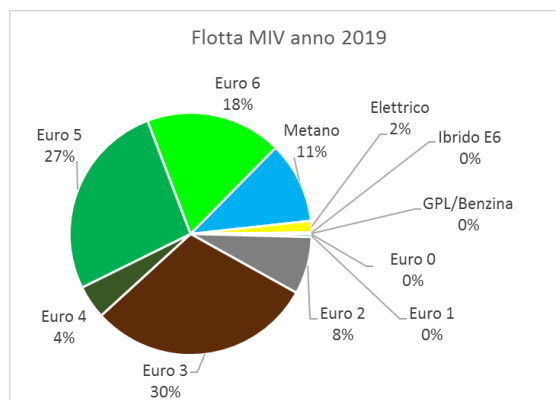


Figura 59 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019

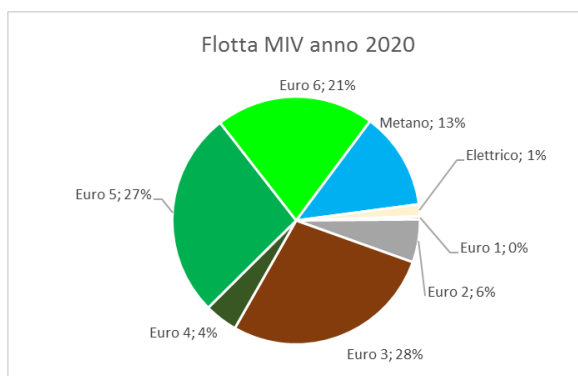


Figura 60 - Flotta MIV per classe Euro nel 2020

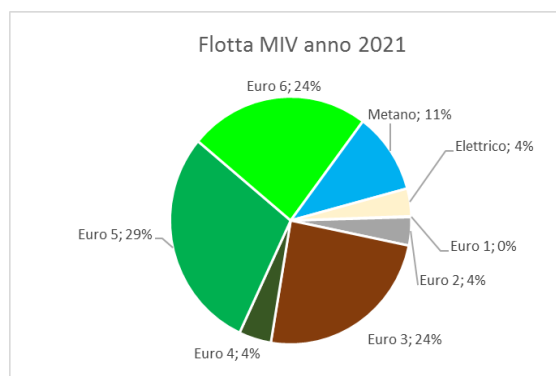


Figura 61 - Flotta MIV per classe Euro nel 2021

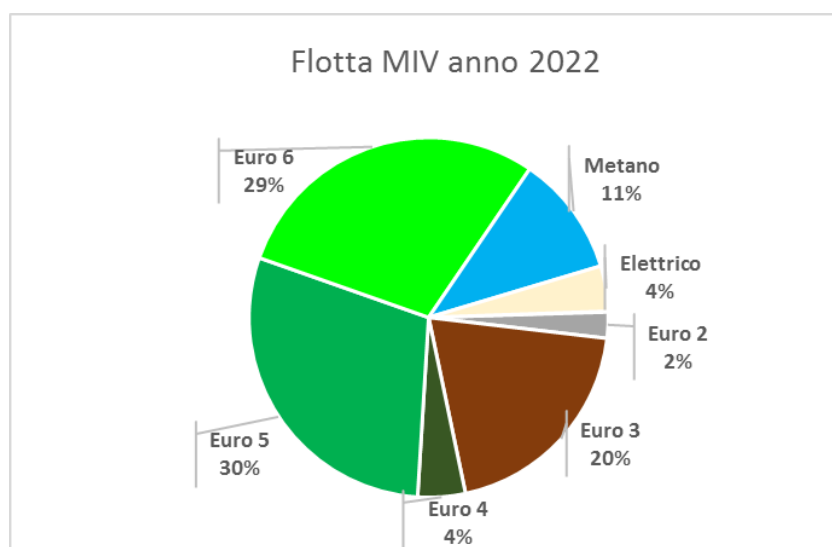


Figura 62 - Flotta MIV per classe Euro nel 2022

Nella figura seguente il parco autobus MIV al 31/12/2018 è confrontato con quelli al 31/12/2019, al 31/12/2020, al 31/12/2021 e al 31/12/2022 sulla base dell'età degli autobus: è evidente in particolare dal numero di veicoli di meno di un anno d'età, che tra il 2018 e il 2019 passa da un valore di poche decine a 221, quale sia stato l'effetto positivo sulla composizione della flotta del piano autobus regionale 2017-2019. Il numero di autobus che sono stati immatricolati nel 2018 è comunque basso in maniera anomala e può essere indicativo del fatto che le aziende hanno atteso di conoscere gli aspetti attuativi del piano, e in particolare il riparto delle risorse, pubblicato alla fine del 2017, ma le procedure di acquisto e successiva consegna e immatricolazione degli autobus hanno richiesto comunque all'incirca un anno di tempo. Nel 2020 i nuovi acquisti procedono a ritmo più lento, anche a causa dell'incertezza generata dall'emergenza sanitaria da Covid-10. In ogni caso, il numero di autobus con oltre 20 anni d'età risulta in progressivo aumento.

Nel 2021 gli autobus nuovi sono tornati a crescere rispetto al 2020. Gli autobus tra i 15 e i 20 anni sono diminuiti in modo significativo rispetto agli anni precedenti, mentre quelli con più di 20 anni sono significativamente aumentati. Questo dato segnala il disagio di alcune realtà più piccole, che non riescono a sostenere gli investimenti per il rinnovo del proprio parco rotabile.

Nel 2022 si nota un significativo incremento degli autobus nuovi, una importante riduzione del numero di autobus nella fascia tra gli 11 e i 19 anni ma un incremento del numero di veicoli obsoleti (di oltre 20 anni). Tale incremento è dovuto al fatto che alcune aziende, soprattutto di piccole e medie dimensioni o su realtà locali, non stanno provvedendo in modo adeguato al rinnovo della flotta e stanno rimanendo indietro ed è dovuto inoltre al fatto che GTT che dispone comunque di più di un terzo degli autobus regionali, è in grave ritardo nella sostituzione degli autobus snodati della propria flotta.

La riduzione del numero di autobus nella fascia 11-15 anni nel 2022 può essere dovuta anche al fatto che alcune aziende hanno parchi veicolari sovrabbondanti rispetto al valore del MIV+20% (Parco Autobus Ottimale: PAO) e nelle operazioni di sostituzione, nel caso in cui gli autobus sostituiti hanno un'età significativa erano spesso già esclusi dal MIV circolante, e quindi i nuovi autobus fanno retrocedere gli autobus di età inferiore ai 15 anni ma comunque superiore agli 11 nella flotta extra PAO. Per quanto il parco MIV+20% dichiarato dalle aziende nel 2017 nel contesto del piano autobus regionale per il rinnovo del materiale rotabile possa non coincidere sempre con il parco PAO più recente, che compone il MIV+20% circolante, l'incapacità di alcune aziende di razionalizzare la propria flotta e far convergere il numero dei propri autobus verso il PAO comporterà, a meno di modifiche delle regole vigenti, a scenari in cui le aziende dovranno sostituire alcuni dei veicoli del proprio parco mezzi in autofinanziamento, non essendo possibile usufruire dei contributi regionali per la sostituzione degli autobus extra PAO.

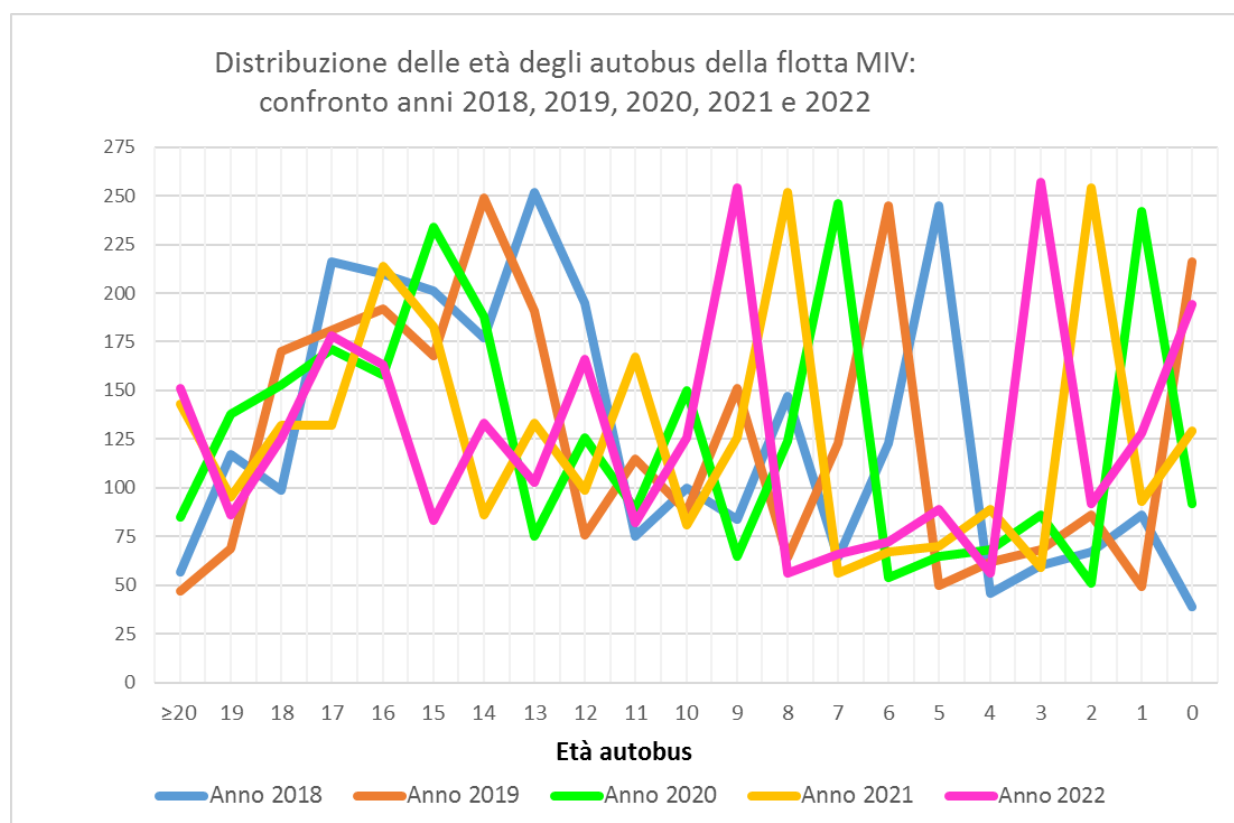


Figura 63 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 - 2022

Il fatto che almeno una parte delle realtà più piccole manifestano segni di crisi emerge anche dalla progressiva riduzione dei vettori TPL operanti in Piemonte, a seguito di procedure di fusioni e acquisizioni tra le aziende. Ciò vale in particolare per quelle aziende operanti su territori vasti e poco densamente popolati, che operano pertanto con bacini d'utenza ridotti.

Infine si riporta l'età media calcolata, per gli anni 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022 sui Bacini di servizio relativi ambiti territoriali. Per "Altri servizi urbani CMT" s'intendono i servizi urbani di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea, Pinerolo e Settimo Torinese; per "Urbani prov. Cuneo" i servizi urbani delle città di Cuneo, Alba, Bra, Fossano, Mondovì, Saluzzo, Savigliano; infine, nell'ambito del servizio di trasporto pubblico "Extraurbano Alessandria" sono compresi anche i servizi urbani di Acqui Terme, Ovada e Tortona.

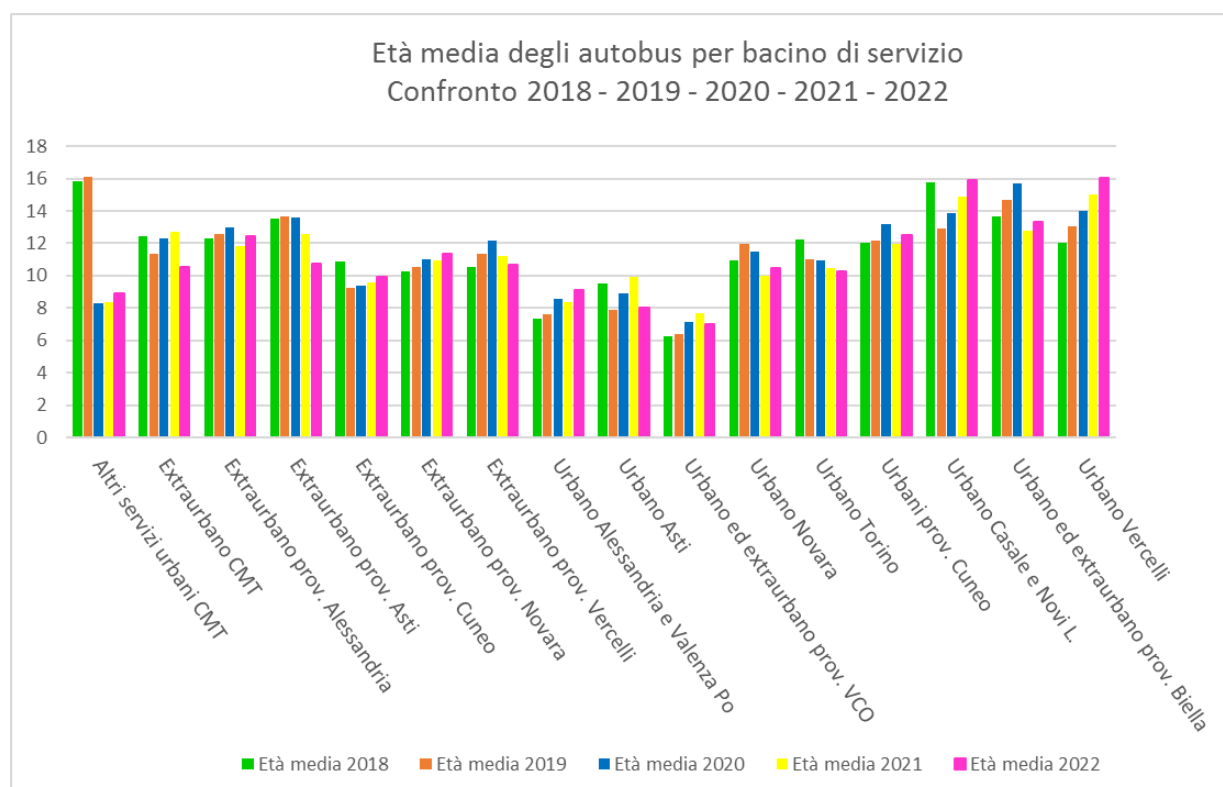


Figura 64 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022

Nel corso del 2020, a causa dell'emergenza sanitaria Covid-19 gli acquisti di nuovi veicoli da parte delle aziende TPL, com'era da attendersi, hanno subito un forte rallentamento. In ogni caso, gli autobus nuovi di fabbrica immatricolati in corso d'anno (quasi tutti a gennaio 2020) sono n. 48, di cui n. 26 della Società GTT e n. 16 della Società SADEM (oggi ARRIVA).

Gli acquisti sono comunque ripresi nel 2021 e, in particolare, a partire dal II semestre 2022, con l'avvio del Piano autobus 2019-2023. L'avvio del nuovo piano autobus, anche per via delle scadenze più stringenti e del fatto che gli acquisti conclusi nella prima fase (entro il 2022) erano soggetti a percentuali di contribuzione maggiori, ha avuto un avvio molto più incisivo del precedente.

In generale, si nota un miglioramento delle flotte per quanto riguarda l'età prevalentemente nei bacini extraurbani, mentre alcuni bacini urbani sembrano, almeno per il 2022, accumulare un qualche ritardo.

5.10.4. Verifica tecnica ammissibilità finanziamento autobus e liquidazione contributi

Il Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus) è previsto nel PEG 2022 all'obiettivo 1.IV - Programma degli investimenti e in particolare all'attività ID-SS 1.IV.1. A tale scopo, relativamente al Piano autobus 2017-2019, si precisa quanto segue.

Con sospesi di Tesoreria n. 301 e 302 del 26/04/2022 la Regione Piemonte ha provveduto a trasferire all'Agenzia una ulteriore quota di risorse per complessivi € 5.000.000,00, precedentemente impegnati in favore dell'Ente con le D.D.R. n. 4327/A1811A/2019 e n. 3410/A1811B/2020, attuative della D.G.R. 40-5004/2017.

Grazie a queste risorse, con D.D. 352 del 27/05/2022 (**Lotto XIX** di contribuzione) l'Agenzia ha potuto liquidare alle Società AMAG, Nuova Benese, Bellando, Cavourese, Gelosobus, Ghera, Giachino, SAV, STP la somma complessiva di **Euro 2.077.379,00**, a titolo di contribuzione per l'acquisto di n. 19 autobus.

con la Determinazione Dirigenziale n. 482 del 11/07/2022 (**Lotto XXI** di Contribuzione) è stata impegnata e liquidata in favore della Società Autostradale la somma complessiva di **Euro 941.400,00**, a titolo di contribuzione delle spese sostenute per l'acquisto di n. 9 autobus;

con la Determinazione Dirigenziale n. 489 del 15/07/2022 (**Lotto XX** di Contribuzione) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società Bus Company, Cavourese, Gherra, STP la somma complessiva di **Euro 1.676.445,92**, a titolo di contribuzione delle spese sostenute per l'acquisto di n. 16 autobus. Il Lotto XX era stato predisposto prima del Lotto XXI, ma è stato liquidato successivamente per la necessità di completare le verifiche dei requisiti tecnici dei veicoli;

nell'ottobre 2022 la Regione Piemonte, con atto di liquidazione n. 2022/9773/ALG V.0 ha provveduto a trasferire all'Agenzia una ulteriore quota di risorse per complessivi **€ 5.000.000,00**, precedentemente impegnati in favore dell'Ente con la D.D.R. n. 3410/A1811B/2020 attuativa della D.G.R. 40-5004/2017 e della DGR n. 18-2067 del 09/10/2020;

con la D.D. n. 713 del 19/10/2022 l'Agenzia ha riscosso dalla Regione Piemonte la somma di **€ 5.000.000,00** imputata al codice categoria 4031000 del Bilancio 2022-2023-2024, capitolo 9720/0 "Trasferimenti per il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali", piano finanziario E. 4.03.10.02.001 quali risorse destinate all'attuazione del programma regionale di rinnovo del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma anni 2017-2019 impegnate in favore dell'Agenzia con la D.D. regionale n. 3410/A1811B del 11/12/2020;

con la Determinazione Dirigenziale n. 772 del 17/11/2022 (**Lotto XXII** di Contribuzione) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società Gelosobus e STAC la somma complessiva di **Euro 574.240,80**, a titolo di contribuzione delle spese sostenute per l'acquisto di n. 5 autobus;

con la Determinazione Dirigenziale n. 868 del 21/12/2022 (**Lotto XXIII** di Contribuzione) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società SAF Fontaneto e SAV Autolinee la somma complessiva di **Euro 340.640,00** a titolo di contribuzione delle spese sostenute per l'acquisto di n. 3 autobus;

L'Agenzia ha pertanto finora incassato dalla Regione nell'ambito del Piano autobus 2017-2019 **Euro 54.633.817**, mentre ha erogato alle aziende **Euro 50.867.025,36**.

In conclusione, nel corso del 2022 la verifica dei requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d'immagine degli autobus destinati alla contribuzione si è sempre svolta nei tempi concordati con le aziende. Il maggiore contrattempo incontrato dalle aziende è stato che, in caso di non corretto funzionamento degli apparati di bordo e, in particolare, degli indicatori, si sono spesso rivelati lunghi i tempi d'intervento dei fornitori.

Per quanto riguarda invece la liquidazione dei contributi, è sempre avvenuta entro pochi giorni (2 settimane al massimo) dall'accertamento dei fondi regionali o dalla conclusione delle verifiche dei requisiti dei nuovi autobus.

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

Si sta procedendo alla progettazione a successivo acquisto di una nuova imbarcazione, tramite l'utilizzo di fondi ministeriali ex L. 232/2016 e dell'Agenzia. Tale investimento permetterà di avere un servizio più efficiente, sostenibile, veloce ed attrattivo per l'utenza.

Con i DM 52 del 22/02/2018 e con il DM 397 del 28/08/2019 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato alle regioni delle risorse per il rinnovo delle flotte da adibire al servizio di trasporto pubblico locale in ambito marittimo, lagunare, lacuale e fluviale. Alla Regione Piemonte sono state assegnati **493.998,01 €**.

Nel 2019 l'Agenzia ha sottoscritto con la Regione Piemonte una convenzione per il rinnovo della flotta navale adibita al servizio pubblico di linea sul lago d'Orta, in cui l'Agenzia è individuata come soggetto

attuatore per l'utilizzo delle risorse assegnate alla Regione, e ha disposto a bilancio una spesa di cofinanziamento di importo complessivo massimo di 84.366,00 €.

Nel mese di dicembre 2020 è stato affidato un primo studio di fattibilità relativo alla nuova imbarcazione. Tale studio, consegnato a febbraio 2021 (ns. prot. 1391) ha definito le caratteristiche tecnico – dimensionali, posto le basi per la definizione del capitolato necessario all'assegnazione della fornitura, nonché definito il budget di massima e il cronoprogramma per la costruzione del nuovo natante.

Per la predisposizione dello studio di fattibilità comprensivo della realizzazione del piano generale dell'imbarcazione sono stati spesi 6.331,31 €.

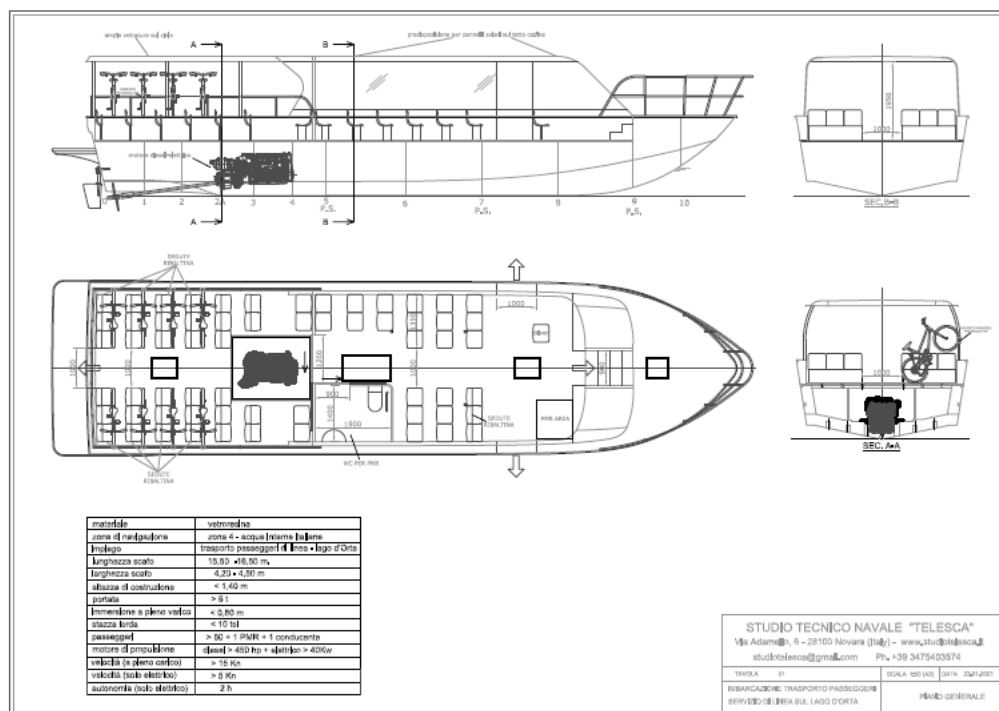


Figura 65 – Piano generale progetto nuova imbarcazione

Nel corso del 2021 l'Agenzia, in attesa della sottoscrizione della convenzione tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Piemonte per la corretta gestione delle risorse, ha proseguito la ricerca di soluzioni motoristiche il più ecologiche possibili in linea con gli indirizzi comunitari e ministeriali rispetto alle politiche di *green mobility*; in particolare sono stati avviati confronti con aziende produttrici di imbarcazioni *full electric* e fornitori di energia e sistemi di ricarica.

Nel 2022 sono state sospese le ulteriori attività di affidamento della progettazione e fornitura della nuova imbarcazione in attesa che la Regione Piemonte sottoscriva la convenzione con il Ministero dei Trasporti.

Tali attività sono previste nel PEG 2022 all'obiettivo **1.IV - Programma degli investimenti** e in particolare all'attività **ID-SS 1.IV.2 - Programma degli investimenti per imbarcazioni navigazione acque interne**.

6. Il sistema tariffario e la comunicazione ai cittadini

6.1. Adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata

La D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013 ha previsto che, a partire dal 2015, sia ristabilito l'adeguamento automatico delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale per il quale *“a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno, è autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente”*.

L'AMP ha verificato negli anni l'andamento del Tasso di inflazione Programmata (TIP) attraverso la consultazione delle pubblicazioni periodiche del Dipartimento del Tesoro.

Sono oggetto di monitoraggio ai fini dell'adeguamento, oltre al complesso delle tariffe regionali previste dalla D.G.R. 13-6608 del 4/11/2013 e suoi allegati:

- la tariffa ferroviaria urbana attualmente in vigore nel Nodo di Torino (Tariffa Trenitalia 14/TO);
- le tariffe nella tratta ferroviaria Settimo – Chieri, così come introdotte con D.G.R. 23 – 3968 del 26/09/2016, mantenute in vigore al fine di garantire i rapporti di proporzionalità con il Biglietto Integrato e che restano allineate alle corrispondenti tariffe di corsa semplice a zone GTT;
- l'abbonamento ferroviario Under 26 adeguato della medesima misura percentuale dell'abbonamento annuale ordinario;
- Il biglietto integrato metropolitano.

Il valore del TIP ha visto un modesto incremento tra il 2014 e il 2016 che, se applicato, avrebbe comportato un incremento solo nelle fasce tariffarie superiori e negli abbonamenti di lunga durata.

Nel 2017 e nel 2018, invece, l'incremento del TIP è stato invece più consistente e pertanto l'applicazione cumulata del TIP tra il 2015 e il 2019 ha prodotto un adeguamento del 2,82%. L'effetto di detta applicazione sull'intera gamma tariffaria, prevista dalla D.G.R. 13-6608, ha comportato un aumento medio delle tariffe del 2,86% con un minimo dello 0% e un massimo del 5,26% sui singoli importi per effetto degli arrotondamenti. Con Deliberazione n. 34 del 17/09/2019 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha proposto all'Assemblea consortile l'approvazione di questo primo adeguamento tariffario all'inflazione programmata. La proposta di adeguamento è stata approvata dall'Assemblea consortile con Deliberazione n. 6 del 23/10/2019 ed è entrata in vigore il 1 dicembre 2019.

Nel corso del 2020 e del 2021 AMP ha proseguito a monitorare l'andamento dell'inflazione programmata. Con Deliberazione n. 2 del 31 gennaio 2020, il Consiglio d'Amministrazione ha approvato la proposta all'Assemblea per l'applicazione dell'adeguamento automatico all'inflazione programmata ex D.G.R. 13-6608 del 04/11/2013 per l'anno 2020 nella misura dell'1,2%. Tale adeguamento non è stato portato all'approvazione dell'Assemblea, tenendo conto della fase pandemica allora in atto.

Nel corso del 2021 un nuovo adeguamento è stato proposto all'Assemblea dal CdA con Deliberazione n. 6 del 28/06/2021 e successivamente approvato con Deliberazione dell'Assemblea n. 6 del 20/07/2021 a far data dal 1 gennaio 2022. Esso ha comportato un aumento medio percentuale delle tariffe pari all'1,51% rispetto a quanto in vigore dal 1 dicembre 2019 con un minimo dello 0% e un massimo del 6,67%.

Nel primo semestre 2022 è stato predisposto un nuovo adeguamento tariffario sulla base del tasso di inflazione programmata 2022 (dapprima inserito con il NADEF 2021 nel mese di settembre 2021 all'1,5% e successivamente rivisto al 5,4% con il DEF 2022 nel mese di aprile 2022). Tale adeguamento è stato proposto dal Consiglio d'Amministrazione con Deliberazione n° 15 del 13/04/2022 e

successivamente approvato dall'Assemblea con Deliberazione n° 3 del 14/06/2022. L'aumento medio percentuale delle tariffe pentachilometriche per servizi automobilistici di linea extraurbani risulta pari al 5,45% rispetto a quanto in vigore dal 1 gennaio 2022 con un minimo del 4,35% e un massimo del 7,14% (quest'ultimo nel solo caso della corsa semplice extraurbana dello scaglione tariffario 15,1-20, che passa da € 2,80 a € 3,00 per effetto degli arrotondamenti.

Nel secondo semestre 2022 l'Agenzia ha continuato a monitorare l'andamento del TIP, rilevando che con la NADEF 2022 il tasso per l'anno 2022 è stato rivisto al rialzo, attestandosi al 7,1%. Tale valore aggiornato viene acquisito per aggiornare la base su cui calcolare il successivo adeguamento tariffario del 2023.

Tabella 49 – Adeguamenti tariffari al tasso di inflazione programmata

Indice di riferimento	adeguamento	revisioni in corso d'anno	Recepimento da parte AMP	adeguamento applicato
tasso di Inflazione programmata 2014	0,20%	rivisto dall'1,5% allo 0,2%		
tasso di Inflazione programmata 2015	0,20%	rivisto dallo 0,3% allo 0,2%		
tasso di Inflazione programmata 2016	0,20%	rivisto dall'1,0% allo 0,2%		
tasso di Inflazione programmata 2017	1,20%	ultima revisione DEF 2017 (aprile 2017)		
tasso di Inflazione programmata 2018	1,00%	ultima revisione DEF 2018 (aprile 2018)	D. Ass. 6/2019	2,86%
tasso di Inflazione programmata 2019	1,20%	ultima rev. NADEF 2018 (sett 2018)		
tasso di Inflazione programmata 2020	-0,20%	rivisto da 0,8% a -0,2% DEF 2020 (aprile 2020)		
tasso di Inflazione programmata 2021	0,50%	inserito con il NADEF 2020 (ott 2020)	D. Ass. 6/2021	1,51%
tasso di Inflazione programmata 2022	7,10%	inserito con il NADEF 2021 (sett 2021) all'1,5% e rivisto dapprima al 5,4% con il DEF 2022 (aprile 2022) e successivamente al 7,1% con la presentazione della NADEF 2022 (sett 2022)	D. Ass. 3/22 del giu/22 non tiene conto della Nadef	5,45%
Tasso di inflazione programmata 2023	4,30%	Inserito con il NADEF 2022 (settembre 2022)	D. Ass 2 del 30 marzo 2023	5,88%

6.2. Biglietto integrato metropolitano

6.2.1. Caratteristiche

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

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

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



Figura 66 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

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

6.2.2. Rendicontazione delle vendite

Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di dicembre 2021 sono stati venduti 2 milioni 977 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 8 milioni 11 mila IVA inclusa. La somma di € 528.308 IVA inclusa stanziata a ripiano per i minori ricavi conseguenti all'integrazione ha garantito una copertura finanziaria dell'iniziativa fino a tutto giugno 2015. Preso atto dell'aumento della domanda complessiva sui servizi ferroviari in ambito metropolitano superiore al 10%, il biglietto integrato è risultato essere in grado di auto-sostenersi senza ripiano da parte degli Enti a partire da luglio 2015.

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

Tabella 50 - Vendite Biglietto Integrato

Riepilogo per anno	Biglietti venduti per tipologia e per mese			TOTALE BIGLIETTI VENDUTI
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	
2013 (da ottobre)	1.712	20.806	18.369	40.887
2014	11.368	191.501	146.639	349.508
2015	16.639	244.529	171.989	433.157
2016	18.925	256.766	166.353	442.044
2017	20.096	270.655	170.736	461.487
2018	21.114	258.668	167.043	446.825
2019	20.861	243.488	170.992	435.341
2020	5.973	83.021	54.945	143.939
2021	14.652	134.883	74.478	224.013
2022	272	119.565	71.323	191.160

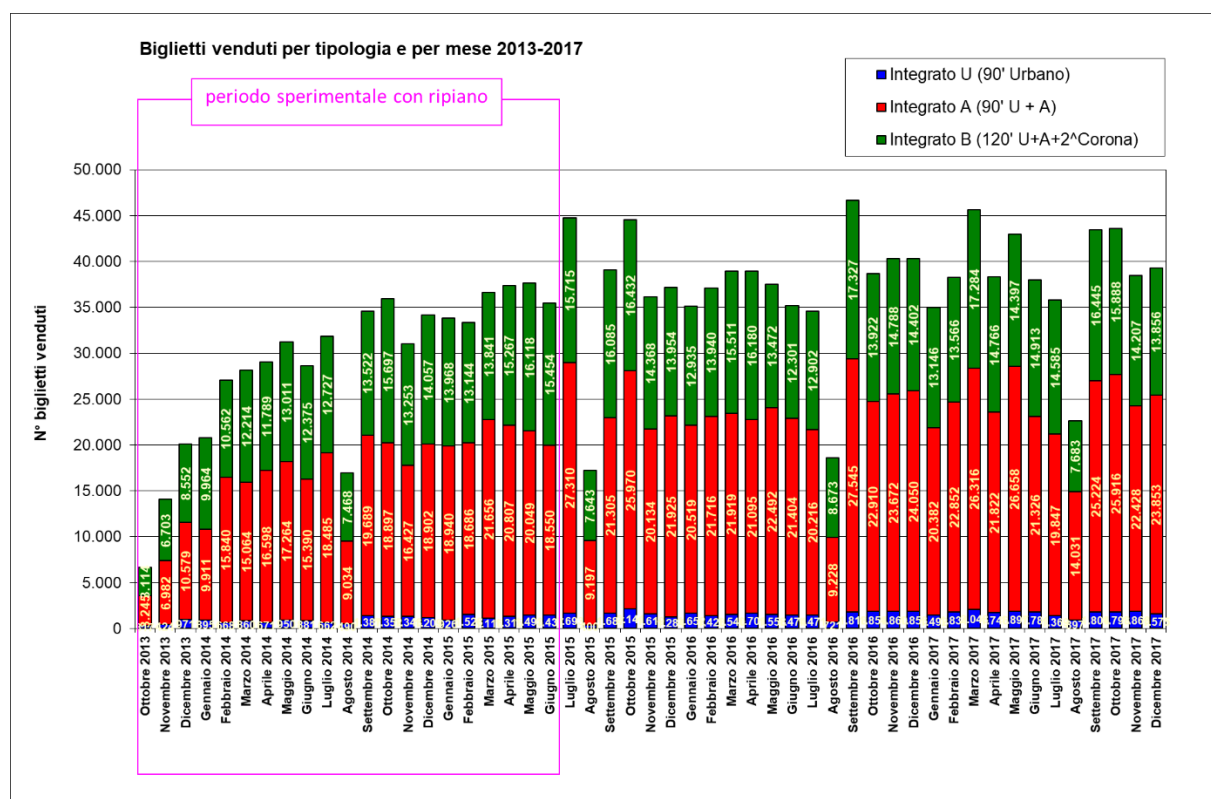


Figura 67 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2017

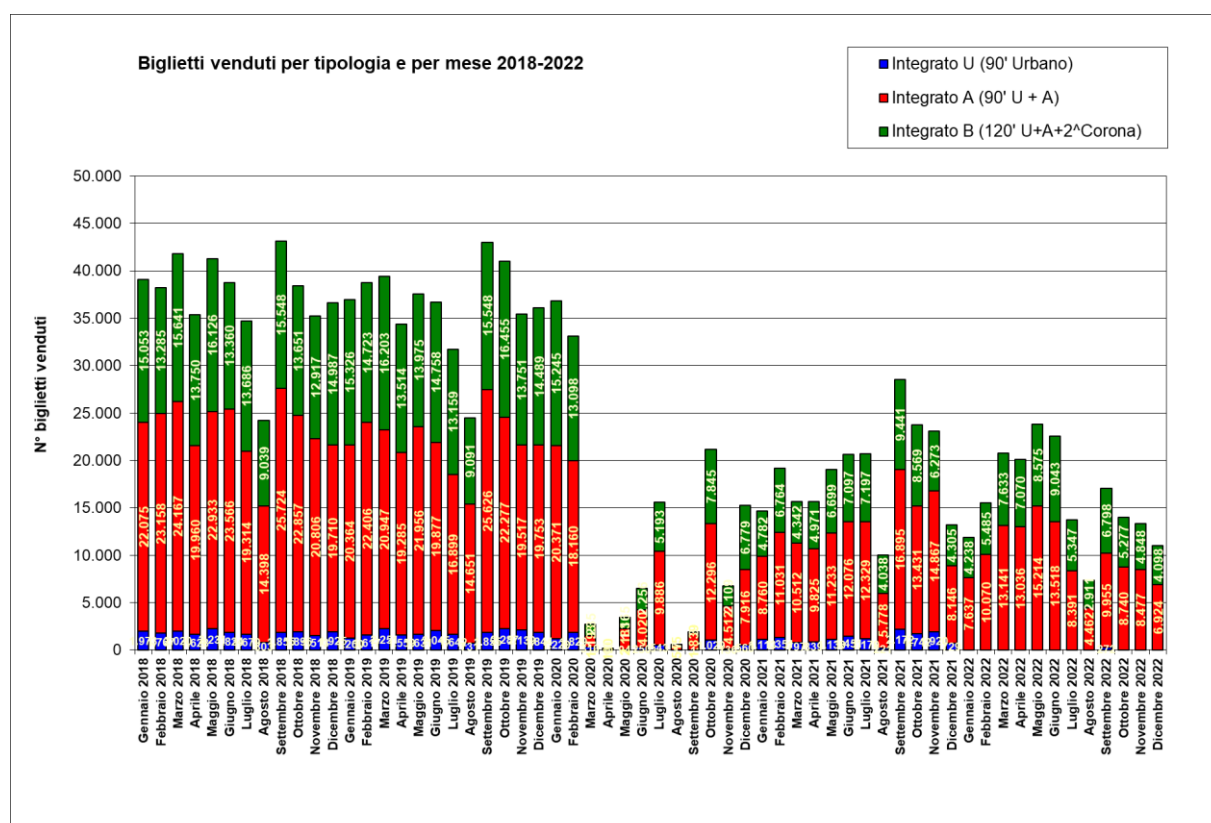


Figura 68 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2018-2022

I dati di vendita del 2020 riflettono la forte contrazione nell'uso del trasporto pubblico a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19. Tale riduzione ha portato ad un calo del 63% nei ricavi di vendita dei biglietti integrati rispetto al 2019. Il 2021 ha segnato una ripresa del 41% rispetto al 2020. I dati di vendita del 2021, confrontati alla media 2018-2019 segnano un calo del 48% mentre nel 2022

si è assistito ad una lieve ripresa delle vendite segnando tuttavia un calo del 41% rispetto al medesimo biennio pre-pandemico.

6.2.3. Passaggio al supporto elettronico

A seguito dell'entrata a regime del sistema di validazione elettronica sulla rete urbana e suburbana di GTT, si è reso necessario migrare il BIM dal supporto cartaceo con banda magnetica a quello elettronico.

Il percorso di aggiornamento tecnologico del supporto è iniziato nel 2018 con l'avvio di una fase di interlocuzione con 5T e le Aziende esercenti (GTT, Trenitalia, EXTRA.TO) per individuare la migliore tecnologia disponibile al fine di migrare su bigliettazione elettronica il biglietto integrato metropolitano.

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

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

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

Allegato alla Delibera n. 6 del 26/03/2019

BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

MODIFICA DELLA GAMMA E PASSAGGIO AL
SUPPORTO CHIP ON PAPER



Il biglietto integrato è stato trasferito su supporto *chip-on-paper* a partire dal 1 gennaio 2022, contestualmente all'applicazione dei sopra citati livelli tariffari per i biglietti singoli a tempo. Il biglietto multicorse non è stato introdotto.

6.2.4. Adeguamento tariffario

Il trasferimento a Trenitalia della titolarità della linea ferroviaria sfm1 a far data dal 1 gennaio 2021 ha comportato l'adozione, sull'intera tratta Chieri-Rivarolo, delle tariffe pentachilometriche, come previsto al punto 2. dell'allegato contrattuale n. 7 "Tariffe". Di conseguenza si è venuto a creare un disallineamento ulteriore tra le tariffe pentachilometriche di corsa semplice e quelle zonali del biglietto integrato, specificatamente nelle relazioni tra Torino e le stazioni di Volpiano e San Benigno C.se. Ad esso si sono aggiunti i disallineamenti esistenti per le relazioni tra Torino e le stazioni di Pessione, Cambiano e Brandizzo.

Tali discrepanze potevano indurre uno spostamento degli acquisti da parte della clientela dal biglietto di corsa semplice al biglietto integrato, compromettendo l'equilibrio economico del Contratto di servizio.

Al fine di superare tali disallineamenti, con Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n° 21 del 20/05/2022 è stato approvato uno specifico adeguamento con i seguenti livelli tariffari:

- Biglietto Integrato A - € 3,50 confermando la validità temporale a 100 minuti dalla prima validazione;
- Biglietto Integrato B - € 4,00 confermando la validità temporale a 120 minuti dalla prima validazione;

La succitata delibera ha previsto di coordinare il calendario di attivazione congiuntamente alle Concessionarie di trasporto GTT S.p.A., Trenitalia S.p.A. e EXTRA.TO s.c. a r.l. definendo i titoli di viaggio multicorsa, e una adeguata campagna di comunicazione.

6.3. Sperimentazioni tariffarie regionali

6.3.1. Progetto BIPforMaaS

Nel primo semestre 2020 l'Agenzia è stata chiamata a partecipare al tavolo di lavoro per la realizzazione del Progetto BIPforMaaS commissionato dalla Regione Piemonte alla propria Società "in house" 5T.

Nel documento "BIPforMaaS for Restart (Versione 1.0 del 14 maggio 2020)" predisposto dalla Società 5T si legge:

"BIPforMaaS è un progetto strategico di Regione Piemonte, coordinato da 5T, che intende creare le condizioni per la diffusione di servizi MaaS nell'area urbana e metropolitana di Torino e in tutto il territorio piemontese, a partire dal sistema di bigliettazione elettronica del trasporto pubblico locale BIP.

BIPforMaaS vuole stimolare e accompagnare la trasformazione digitale del nostro sistema di mobilità e definire l'insieme delle regole per il futuro mercato dei servizi MaaS, abilitato da una Piattaforma Regionale MaaS. Il progetto abbraccia tutti gli aspetti legati allo sviluppo dei servizi MaaS: le esigenze degli utenti in una mobilità sempre più digitale; il sistema di regole, le policy e il ruolo della governance pubblica; i modelli di business e gli accordi commerciali tra i diversi operatori di trasporto e i nuovi provider di servizi digitali di mobilità; le piattaforme tecnologiche, i dati e gli standard. BIPforMaaS intende coinvolgere tutti gli stakeholder in un percorso collaborativo per creare una visione comune e dare vita ad un ecosistema per il MaaS del Piemonte.

In questo contesto, la Regione Piemonte e il sistema delle amministrazioni locali si presentano come la prima amministrazione pubblica in Italia ad avere un progetto dedicato al MaaS già attivo, con una visione chiara di come la mobilità cambierà e di come poter governare questo cambiamento, generando benefici economici, ambientali e sociali."

Elemento fondamentale del Progetto BipforMaaS è l'introduzione di un titolo di viaggio "payperuse" e "post payment" che dovrà permettere, a tendere, l'uso di qualsiasi servizio di trasporto - pubblico collettivo, pubblico individuale, o condiviso (car/bike/scooter sharing) – esistente in Piemonte.

Si tratta di un titolo di viaggio con tariffa per viaggio-distanza decrescente all'aumentare del numero di viaggi effettuati e di distanza totale percorsa in uno stabilito periodo di tempo. La tracciatura dei viaggi avviene tramite il sistema BIP con validazioni con BIP Card o con l'equivalente applicazione SmartBIP per smartphone. L'importo viene determinato, e il pagamento viene effettuato, "a consuntivo" al termine del periodo stabilito.

Per l'attuazione di quanto sopra è indispensabile la presenza di una affidabile "Piattaforma Digitale SmartBIP & Payperuse per smartphone", che registri e mantenga traccia di tutte le transazioni operate e di tutti i dati necessari per il calcolo della tariffa.

Per sua natura il titolo di viaggio è sovra-aziendale e gli introiti derivanti dalla sua vendita vanno ripartiti tra i vari Operatori TPL in funzione dell'utilizzo dei servizi svolti da ciascun operatore.

In una situazione "a regime" gli introiti dovranno confluire in un conto corrente bancario dedicato intestato ad un organismo consortile formato da tutti gli Operatori TPL; tale organismo provvederà alla ripartizione degli introiti secondo regole condivise tra tutti gli Operatori.

Nel progetto BIPforMaaS si propone che alcune delle funzioni dell'Organismo Consortile vengano svolte, nella fase di avvio, dall'Agenzia.

In varie riunioni del tavolo di lavoro si è cercato di definire il ruolo che l'Agenzia può/deve assumere nel Progetto BIPforMaaS e quali funzioni svolgere nel novero degli attori interessati al Progetto. A seguito di queste riunioni è stata fatta circolare una bozza di Protocollo d'Intesa nella quale sono precisati gli impegni che si assumeranno i sottoscrittori (Comune di Torino e Città Metropolitana di Torino oltre a Regione Piemonte ed Agenzia)

L'Agenzia ha affermato la disponibilità a svolgere un ruolo di "facilitatore" del progetto operando, per quanto possibile, per una sua favorevole accettazione da parte degli Operatori.

In questa ottica l'Agenzia si è resa disponibile a:

- Indicare le interrogazioni da sviluppare sulla Piattaforma Digitale SmartBIP & Payperuse per smartphone e verificarne il funzionamento
- Adeguare i contratti di servizio con le aziende TPL per garantire le implementazioni di BIPforMaaS, SmartBIP, Payperuse ed infomobilità secondo le specifiche formalizzate dalla Regione Piemonte
- Erogare alle Aziende (operatori TPL) gli importi degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio BIPforMaaS, SmartBIP, Payperuse secondo la ripartizione estratta mediante l'accesso alla Piattaforma Digitale e l'utilizzo degli applicativi ivi presenti

mentre ha manifestato la propria contrarietà ad assumere ruoli e svolgere funzioni connesse alla gestione dei clienti, alla gestione finanziaria ed a sviluppi tecnologici, come inizialmente prese in considerazione nel progetto. Tra queste, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Titolarità dei dati dei clienti in fase di avvio.
- Gestione conto corrente per fase di avvio SmartBIP e Payperuse.
- Definizione regole flussi finanziari (incassi da utenti e trasferimenti verso operatori TPL).
- Gestione tecnica pagamento, fatturazione e clearing.

Nei primi mesi del 2021 Regione Piemonte, con il supporto di 5T e la partecipazione di AMP, ha avviato un percorso condiviso di presentazione di questo progetto alle aziende di TPL, auspicando una loro attiva partecipazione con proposte migliorative al progetto.

Questo percorso si è esplicitato in una lunga serie di incontri, con cadenza circa settimanale da gennaio ad inizio aprile, suddivisa in due tavoli tematici, uno Commerciale-Amministrativo e l'altro Tecnico-Organizzativo.

Questi incontri hanno portato ad una evoluzione del quadro precedentemente descritto, portando ad una serie di variazioni, tra le quali:

- gli importi degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli verrebbero direttamente erogati dalla piattaforma all'azienda o al raggruppamento di aziende a cui il titolo fa riferimento;
- il ruolo di Agenzia dunque si semplifica allineandosi maggiormente a quanto già proposto, cioè un ruolo di "facilitatore" del progetto, dando la propria disponibilità alla collaborazione ove richiesto e per quanto di competenza;
- è stato costruito e adeguato a queste novità un modello di business e sostenibilità del progetto, grazie anche al contributo reso a Regione e 5T dai consulenti incaricati di PwC;
- è stato riformulato il cronoprogramma relativo ai vari progetti, dando priorità allo SmartBIP (come attivazione di un canale digitale di pagamento) propedeutico al BIPforMaaS, con un successivo avvio del Pay-per-use.

Dal punto di vista più prettamente tecnico, gli incontri relativi hanno visto la presentazione alle aziende delle soluzioni concordate e proposte da Regione e 5T, da cui ha preso inizio il confronto e dibattito. Sono stati affrontati svariati temi, dalle modalità di vendita dei titoli e di gestione del cliente a quelle relative alla validazione e contolleria, con i relativi impatti sui sistemi esistenti e le necessità di scambio dati e integrazione della piattaforma SmartBIP con i CCA aziendali.

In particolare un punto dibattuto, dove si sono presentate visioni differenti, è l'utilizzo del QR code passivo per la validazione a bordo mezzo. A seconda della soluzione proposta si possono avere impatti diversi sul sistema, dall'esperienza utente fino all'implementazione tecnica della soluzione scelta.

Un altro punto dove si sono analizzati diversi scenari è quello legato alle modalità di vendita dei titoli, che possono essere più o meno "spostate" verso la piattaforma SmartBIP o verso i sistemi aziendali.

A fine percorso è stato previsto un documento, per ognuno dei due tavoli, conclusivo e riepilogativo del lavoro svolto.

Le aziende hanno richiesto, tramite le loro associazioni di categoria, la possibilità di poter eventualmente presentare una proposta di soluzione tecnica alternativa a quella discussa nei tavoli.

Alla luce di queste variazioni è stato quindi anche rivisto il protocollo d'intesa tra gli Enti.

Negli ultimi mesi del 2021 le stesse parti coinvolte in questi progetti hanno collaborato alla presentazione, da parte della Città di Torino, della Manifestazione di interesse a entrare a far parte dei primi tre progetti pilota di servizi MaaS for Italy.

Il MaaS rientra nella Misura 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nella cui attuazione sono impegnati il Ministero per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD) – Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS).

Anche l'Agenzia ha quindi partecipato a più incontri sul tema come possibile supporto, ma senza un significativo coinvolgimento in ulteriori attività rispetto a quanto già svolto in precedenza.

Nella graduatoria finale, pubblicata agli inizi del 2022, Torino non è risultata fra le 3 città individuate per i cosiddetti "progetti pilot", ma poi, perfezionando la precedente documentazione in collaborazione con il gruppo di lavoro sopracitato, ha partecipato all'ulteriore bando istituito dai Ministeri (nel maggio del 2022), che ha vinto sia come "pilot MaaS" che come "Living Lab CCAM" (Cooperative, connected and automated Mobility).

Nei mesi estivi del 2022 è stata inoltre avviata ed effettuata una prima sperimentazione legata al BIPforMaaS regionale, in sinergia con gli altri progetti nazionali, regionali e comunali (es. Buoni mobilità della Città di Torino) in corso.

Negli ultimi mesi del 2022 l'attività si è concentrata sulla predisposizione della documentazione necessaria ad avviare la convenzione con il Ministero per il pilot MaaS for Italy, piano operativo compreso.

6.4. Iniziative tariffarie specifiche

6.4.1. Abbonamento scontato Trenitalia under 26

Con D.G.R. n. 61-4534 del 29/12/2016 la Regione Piemonte ha deliberato di autorizzare la sperimentazione di nuove tariffe ferroviarie regionali a favore degli utenti under 26 residenti in regione, stanziando a favore dell'Agenzia risorse economiche pari a 350.000 euro a copertura dei mancati introiti per Trenitalia.

Lo sconto è applicato per abbonamenti annuali con relazioni esterne all'area FORMULA ed è stato autorizzato dalla Regione proprio perché nell'ambito della tariffa FORMULA è previsto il titolo di viaggio con validità annuale 10 mesi per studenti, viceversa non era prevista alcuna agevolazione per studenti sul territorio regionale esterno all'integrazione. L'inizio di validità coincide sempre con il primo giorno del mese. L'abbonamento consente, nel periodo di validità, la libera circolazione nella 2° classe dei treni regionali, sfm e regionali veloci.

Essendo ancora disponibile una frazione consistente delle risorse regionali Trenitalia ha applicato detta agevolazione anche nell'annualità 2022.

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente.

Tabella 51 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 al 2022

ABBONAMENTO 40/13 UNDER 26 SMARTCARD	QUANTITÀ	SCONTO DA COMPENSARE (IVA inclusa)
DA OTTOBRE A DICEMBRE 2017	40	€ 2.615,50
1° QUADRIMESTRE 2018	11	€ 546,50
2° QUADRIMESTRE 2018	22	€ 1.141,50
3° QUADRIMESTRE 2018	276	€ 14.618,00
TOTALE ANNO 2018	309	€ 16.306,00
1°,2°,3° QUADRIMESTRE 2019	369	€ 20.138,85
TOTALE DA OTT 2017 AL 2019	718	€ 39.060,35
TOTALE 1 GEN – 31 DIC 2020	46	€ 2.493,50
TOTALE DA OTT 2017 AL 2020	764	41.553,85
TOTALE 1 GEN – 31 DIC 2021	65	3.883,50
TOTALE DA OTT 2017 AL 2021	829	45.437,35
TOTALE 1 GEN – 31 DIC 2022	192	11.371,00
TOTALE DA OTT 2017 AL 2022	1.021	56.808,35

6.4.2. Carta Tutto Treno e estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca

Grazie al particolare finanziamento regionale anche nel 2022 è proseguita la vendita della Carta Tutto Treno e la relativa contribuzione economica da parte dell'Agenzia, nonché l'estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti Intercity e Frecciabianca.

La Carta Tutto Treno Piemonte è rilasciata esclusivamente ai residenti in Piemonte e in appoggio ad abbonamenti con validità mensile o plurimensile.

La Carta venduta al prezzo di 120 euro consente al suo titolare di effettuare un numero illimitato di viaggi sui treni del servizio nazionale (treni IC, ICN e FB, compresi i treni internazionali Italia/Svizzera in servizio interno) sulla relazione per cui è valido l'abbonamento di appoggio.

L'accordo fra Agenzia e Trenitalia S.p.A. prevede che detta agevolazione sia compensata con risorse regionali pari alla differenza tra l'importo dell'abbonamento FB /IC (a seconda dei casi) *11 + 5% e quello dell'abbonamento annuale a tariffa regionale o sovraregionale, incrementato di 120€.

I possessori di abbonamenti mensili FB ed IC possono viaggiare sui treni regionali nell'ambito dei confini tariffari (comprese le estensioni tariffarie) della regione Piemonte e da questa verso le regioni limitrofe, acquistando l'abbonamento mensile FB ed IC con "estensione regionale", previa corresponsione di un incremento di prezzo del 5% sul prezzo dell'abbonamento stesso.

Gli abbonamenti mensili FB ed IC con "estensione regionale" consentono di utilizzare i treni regionali solo per percorsi compresi nella tratta origine e destinazione dell'abbonamento.

Con determinazione n. 821 del 1/12/2022 l'Agenzia ha approvato lo schema del presente accordo per il mantenimento dell'agevolazione tariffaria cosiddetta Carta Tutto Treno Piemonte per l'anno 2022.

Nel 2022 è stato sottoscritto l'Accordo tra Agenzia della mobilità piemontese e Trenitalia S.p.A. per il mantenimento della Carta Tutto Treno Piemonte e per l'estensione ai treni regionali della validità degli abbonamenti IC e FB dal 01.01.2022 al 31.12.2022 (rep. contr. 303 del 02/12/2022).

I dati di vendita sono riportati nella tabella seguente:

Tabella 52 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2022

CARTA TUTTO TRENO	SOMMA CARTE VENDUTE	QUANTITÀ
2016	€ 1.064.149,55	1.980
2017	€ 430.881,40	877
2018	€ 407.480,54	763
2019	€ 451.403,65	816
2020	€ 214.401,25	387
2021	€ 145.642,50	268
2022	€ 144.022,95	300

6.4.3. Promozioni Grandabus Over 65 e No Limits Under 20

Nel bacino Sud il Consorzio Grandabus ha attivato da alcuni anni delle promozioni tariffarie senza oneri a carico degli Enti. In particolare sono state introdotte due iniziative promozionali, di seguito descritte.

Al momento della redazione del presente rapporto, il Consorzio non ha ancora trasmesso i dati a consuntivo 2022 per le suddette promozioni.

Promozione Over 65

L'abbonamento annuale Over 65 è stato introdotto nell'autunno 2016. Esso consente di viaggiare su tutti i servizi della Provincia di Cuneo. Ad oggi vengono proposte due tipologie di abbonamento: illimitato a € 80 e ridotto a € 55. Quest'ultimo consente di utilizzare i mezzi fuori dalla punta mattutina e precisamente a partire dalle ore 9.00.

Tabella 53 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Titoli annuali	1.605	2.469	2.718	2.542	1.377
Titoli trimestrali	585	--	--	-	
Passeggeri trasportati	255.559	334.712	375.506	212.733	190.817

Promozione Under 20

Consente agli studenti di viaggiare per tutto il periodo delle vacanze estive scolastiche (da inizio giugno a inizio settembre) con un unico abbonamento scontato. Nella sua prima edizione (validità dal 12 giugno al 4 settembre 2016) la tariffa era di € 9,90, mentre dal secondo anno (validità dal 12 giugno 2017 e fino al 3 settembre 2017) la validità dell'abbonamento è stata estesa anche al servizio urbano di Cuneo e il prezzo è stato portato a € 19,90.

Tabella 54 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Titoli	2.057	2.330	2.594	-	1.697
Passeggeri trasportati	60.978	68.457	73.050	-	46.279

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

Il Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34 all'art. 200 ha stabilito delle misure al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. A tale scopo è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Il Fondo è destinato, nei limiti delle risorse disponibili, anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 del medesimo decreto (Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL – prolungamento durata abbonamento o emissione di voucher).

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

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

Dette risorse sono state IMPEGNATE e contestualmente LIQUIDATE dall'Agenzia con l'emissione dei relativi mandati di pagamento con le Determinazioni Dirigenziali 599 del 21 ottobre 2020 e 617 del 03 novembre 2020.

L'articolo 44, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 incrementa di 400.000.000 di euro, per l'anno 2020, la dotazione del fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto legge n. 34 del 2020.

Esso prevede la possibilità di utilizzare dette risorse anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo ante Covid abbiano avuto un riempimento superiore all'80% della capacità.

Il relativo decreto interministeriale n. 541 del 03.12.2020 del MIT, di concerto con il MEF:

All'Art.1 ha determinato la quota per la compensazione dei "minori ricavi" in € 100.000.000 di cui 98.485.768,70 a favore delle Regioni e delle Province autonome e la quota restante di € 1.514.231,30 alle autolinee di competenza statale. La quota parte per compensazione dei minori ricavi della Regione Piemonte, secondo i medesimi criteri del precedente DM 340 (6,792%), è pari a € 6.689.659,79.

All'Art.2 ha determinato l'anticipazione della quota per i servizi aggiuntivi di € 150.000.000. La quota parte della Regione Piemonte, secondo i medesimi criteri del precedente D.I. 340 (6,792%), è pari a € 10.188.771,26. Di questi, AMP ha utilizzato per i servizi aggiuntivi € 3.544.066,06 (vedi nota Prot. 9878 a Regione Piemonte del 19/11/2020), pertanto la quota a compensazione dei mancati ricavi è di € 6.644.705,20.

Dette somme sono state liquidate con la Determinazione Dirigenziale 81 del 18 febbraio 2021.

Restavano da erogare le risorse residue della dotazione iniziale del "Fondo" per € 87.534.868,22 di cui € 86.209.387,84 per il TPL regionale e locale e il resto per le autolinee di competenza nazionale. La quota spettante al Piemonte è di € 5.855.784,88.

Il DL 104 ha rifinanziato la dotazione del "Fondo" per l'importo di € 400 milioni per l'anno 2020, prevedendo un limite di 300 milioni di euro per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale. Lo stesso prevede che ciascuna regione e provincia autonoma è autorizzata ad attivare servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa di 300 milioni di euro le stesse percentuali di ripartizione previste dal D.I. 340. Il D.I. 541 ha ripartito € 100 milioni per mancati ricavi (di cui € 1.514.231,30 per le autolinee di competenza statale) e € 150 milioni per servizi aggiuntivi. Dalla documentazione pervenuta al Ministero risultano attivati tra tutte le regioni servizi aggiuntivi fino al 31/12/2020 per € 62.826.818,76. Dei 300 milioni risultano pertanto destinabili ai mancati ricavi € 237.173.181,24.

La quota spettante alla Regione Piemonte per i mancati ricavi è di € 9.221.373,75 che sommata al residuo ex D.I. 340 porta il totale da accertare a titolo di copertura dei Mancati ricavi così come previsto dal D.I. n. 33 a € 15.077.158,67 (tabella 4 colonna C del Decreto).

Con il D.I. 61 vengono stanziati, per i mancati ricavi:

il 50% (100 milioni) delle risorse (200 milioni) stanziati dall'art. 22 – ter, comma 2, della Legge 18 dicembre 2020 n. 176. Di questi, € 98.485.766,15 vengono destinati al trasporto pubblico regionale e locale e € 1.514.233,85 vengono destinati alle autolinee di competenza statale. Al Piemonte spetta la percentuale di cui al D.I. 340 (6,792%) per un importo di € 6.689.659,62.

Tabella 55 - quadro risorse accertate negli anni 2020 e 2021 per mancati ricavi e per servizi aggiuntivi da emergenza Covid-19

Provvedimento	Data	Importo	Descrizione
---------------	------	---------	-------------

DT - 599 - 21/10/2020 - EE	21/10/2020	34.282.173,88	FINANZIAMENTO STATALE DESTINATO A COMPENSARE LA RIDUZIONE DEI RICAVI TARIFFARI DEL SETTORE TPL NEL PERIODO DELL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID 19 - ANNO 2020
DT - 784 - 31/12/2020 - EE	31/12/2020	6.644.705,20	FINANZIAMENTO STATALE DESTINATO A COMPENSARE LA RIDUZIONE DEI RICAVI TARIFFARI DEL SETTORE TPL AI SENSI DELL'ART.2 COMMA 2 D.M. 541/2020 - ANNO 2020
DT - 784 - 31/12/2020 - EE	31/12/2020	3.544.066,06	FINANZIAMENTO STATALE DESTINATO AI SERVIZI AGGIUNTIVI TPL AI SENSI DELL'ART.2 COMMA 1 D.M. 541/2020 - ANNO 2020
DT - 286 - 25/05/2021 - EE	26/05/2021	35.012.220,92	RISORSE STATALI DESTINATE A COMPENSARE LA RIDUZIONE DEI RICAVI TARIFFARI NEL SETTORE DEL TPL E I SERVIZI AGGIUNTIVI AUTORIZZATI NEL 2021 DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA DA COVID 19 (D.M. MIT-MEF N. 33/2021 E N. 61/2021)
DT - 804 - 28/12/2021 - EE	28/12/2021	11.456.225,92	RISORSE STATALI DESTINATE A FINANZIARE I SERVIZI AGGIUNTIVI DI TPL AUTORIZZATI NEL 2021 DURANTE IL PERIODO DELL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19EX D.I. MIMS-MEF N. 335/2021
TOTALE		90.939.391,98	

Tabella 56 - quadro anticipazioni risorse per mancati ricavi da emergenza Covid-19

Elenco provvedimenti e stanziamenti	Nazionale (servizi ferro e tpl)	Assegnazione a Regione Piemonte	Riferimenti normativi	Liquidato da Regione ad AMP e liquidato da AMP a Aziende	Estremi liquidazione AMP ad Aziende
DI 340 - 11/08/2020 anticipazione mancati ricavi	406.219.455,67 €	27.592.514,09 €	Articolo 2 tabella in colonna B	27.592.514,09 €	DD 599 DD 617 del 2020
DI 541 art .1 - mancati ricavi	98.485.768,70 €	6.689.659,79 €	Articolo 1 tabella in comma 2	6.689.659,79 €	DD 81/2021
DI 541 art .2	50.000.000,00 €	10.188.771,26 €	Articolo 2 tabella in comma 1		
-- DI 541 art. 2 mancati ricavi		6.644.705,20 €		6.644.705,20 €	DD 81/2021
-- DI 541 art. 2 servizi aggiuntivi		3.544.066,06 €	D.I. 33 art.1 tabella 1		nota Prot. 9878 a Regione Piemonte del 19/11/2020
DI 33 > residuo DI 340 - 11 agosto 2020	86.209.387,84 €	5.855.784,88 €	D.I. 33 art. 3 tabella 3	1.831.756,00 €	DD 424/2021 (liquidata a saldo di quanto dovuto ex DI 33 e già liquidato in parte con DD 302/2021)
DL 104 -> D.I. 33 mancati ricavi	142.449.857,22 €	9.221.373,75 €	D.I. 33 art. 3 tabella 4		
D.I. 61 servizi aggiuntivi	95.000.000,00 €	6.452.888,46 €	D.I. 61 art. 1 tabella 1	6.452.888,46 €	DD 302/2021 (liquidata ad Aziende come acconto mancati ricavi ex DI33)
D.I. 61 servizi aggiuntivi	100.000.000,00 €	6.792.514,17 €	D.I. 61 art. 1 tabella 2	6.792.514,17 €	DD 302/2021 (liquidata ad Aziende come

					acconto mancati ricavi ex DI33)
D.I. 61 mancati ricavi	98.485.766,15 €	6.689.659,62 €	D.I. 61 art. 3 tabella 3	6.689.659,62 €	DD 302/2021
D.I. 489	624.896.027,49	35.849.787,06 €		23.712.407,78 18.967.569,94 7.678,46	DD 108/2022 (gomma) DD 169/2022 (ferro) DD 481/2022 (Unione Montana)
D.I. 489 MANCATI RICAVI	75.103.972,51	4.770.297,11 € -26.508,35 € -391.256,72 € 4.352.532,04 €	Dd 814/2022	322.557,33 €	(GrandaBus, NLO, VCO Trasporti già erogate con DD 302/2021 a titolo acconto 2021
Di 546 MANCATI RICAVI	162.252.177,85 €	9.053.868,67 € 39.063.095,33 €	DD 907/2022	44.735.776,18	

L'articolo 29 del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69, ha incrementato la dotazione del fondo di cui al predetto articolo 200, comma 1, del decreto-legge n. 34/2020, destinando 800 milioni di euro a compensare la riduzione dei ricavi tariffari subita nel 2020 e 2021 con priorità per il periodo che va dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020.

Il decreto MIMS-MEF n. 489 del 2 dicembre 2021, visto il verbale del Comitato paritetico dell'Osservatorio per le politiche del trasporto pubblico locale n. 28 del 27 gennaio 2021, con il quale, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto MIMS-MEF 11 agosto 2020, n. 340, sono stati individuati in modo analitico i dati aziendali da utilizzare per l'istruttoria necessaria alla determinazione del contributo da riconoscere a ciascuna azienda, ripartisce i contributi assegnati alle singole Regioni, alle Province autonome ed alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale per la compensazione minori ricavi da traffico al 31 dicembre 2020.

Al Piemonte spetta l'importo di € 98.543.484,40 di mancati ricavi 2020 che, dedotte le anticipazioni già riconosciute per € 62.693.697,34 genera un saldo di € 35.849.787,06 a titolo di saldo mancati ricavi 2020 (art. 2 tabella 2 colonna d) mentre si registrano € 77.731,06 di "valori positivi" ovvero casi in cui dai dati rendicontati dall'Azienda titolare del contratto è emerso un saldo positivo (maggiori ricavi) per l'anno 2020.

Il decreto del MIMS-MEF n. 381 del 28 dicembre 2021 autorizza l'impegno ed il contemporaneo pagamento dei contributi che residuano in capo alla competenza statale per la compensazione minori ricavi da traffico al 31 dicembre 2020 nonché per l'anticipazione mancati ricavi 2021. Al Piemonte spetta l'importo di € 35.849.787,06 a titolo saldo compensazione 2020 e € 4.770.297,11 a titolo anticipazione compensazione mancati ricavi 2021. Dal momento che il termine per la trasmissione dei dati istruttori all'Osservatorio era stato fissato al 30 settembre 2021 ma che a quella data risultavano assenti i dati relativi ad alcune Aziende titolari di contratto, mentre altri dati necessitavano di correzioni, con successivo decreto MIMS-MEF, n.546 del 31 dicembre 2021 si è tenuto conto di queste integrazioni e correzioni. Per il Piemonte si sono aggiunti € 26.508,35 di minori ricavi (tabella 1 art. 1), mentre non si sono registrati né correzioni ai valori precedentemente dichiarati né ulteriori "valori positivi". Alla luce di queste integrazioni, al Piemonte spetta l'importo di € 98.569.992,75 di mancati ricavi 2020 che, dedotte le anticipazioni già riconosciute per € 62.693.697,34 genera un saldo di € 35.876.295,41 a titolo saldo compensazione 2020.

Dette somme sono state liquidate nel primo semestre 2022 con i seguenti provvedimenti:

- con Determinazione Dirigenziale n° 108 del 18 febbraio 2022 sono stati erogati € 23.712.407,78 a favore dei soggetti esercenti servizi "gomma" e navigazione lacustre;

- con Determinazione Dirigenziale n° 169 del 15 marzo 2022 sono stati erogati € 18.967.569,94 a favore dei soggetti esercenti servizi ferroviari;
- con Determinazione Dirigenziale n° 481 dell'8 luglio 2022 sono stati erogati € 7.678,46 a favore dei soggetti esercenti servizi in aree a domanda debole.

Nel secondo semestre del 2022 l'attività si è concentrata dapprima nella gestione dei correttivi segnalati dalle Imprese (Consorzio Granda Bus, VCO Trasporti srl e Navigazione Lago d'Orta srl). Le correzioni di cui al Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 289 del 20 settembre 2022 riguardano, nel dettaglio, le sopra citate concessioni. Con DD 814 del 30 novembre 2022 AMP ha erogato un importo complessivo di € 322.557,33 ai sopra citati soggetti.

L'11 ottobre 2022 il MIT ha trasmesso alle Regioni l'estrazione della base dati rilevazione "Mancati Ricavi 2021" compilata dai soggetti affidatari. Così come già avvenuto per il 2020, essa ha permesso di determinare l'entità dei mancati ricavi da traffico conseguenti alla pandemia da Covid-19 nel 2021 utilizzando, per ogni affidamento TPL presente in Banca dati Osservatorio Nazionale TPL, un algoritmo di stima dei mancati ricavi da traffico nel 2021 rispetto ad alcune voci di costo e ricavo storico del biennio 2018-2019. L'ammontare complessivo richiesto dai soggetti esercenti servizi TPL in Piemonte è risultato essere pari a € 108.454.885,29. Non tutte queste risorse sono state però stanziate dal MIT nel 2022. Solo 52,4 milioni sono stati resi disponibili. Di questi, 6,6 milioni erano stati già anticipati da AMP in conto 2021 con la DD 302/2021, la somma erogabile è stata quindi pari a 45,7 milioni. Inoltre si è proceduto a trattenere ad alcuni soggetti affidatari delle somme a compensazione dei "valori positivi 2020" che altrimenti sarebbero dovuti essere recuperati ovvero ad altro titolo. Con DD 907 del 23 dicembre 2022 sono stati impegnati e liquidati € 44.735.776,18 a titolo di acconto per l'anno 2021.

6.6. La comunicazione del trasporto pubblico

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

6.6.1. Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario

Regionale

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

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

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



Figura 69 - Home Page del sito SFM

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

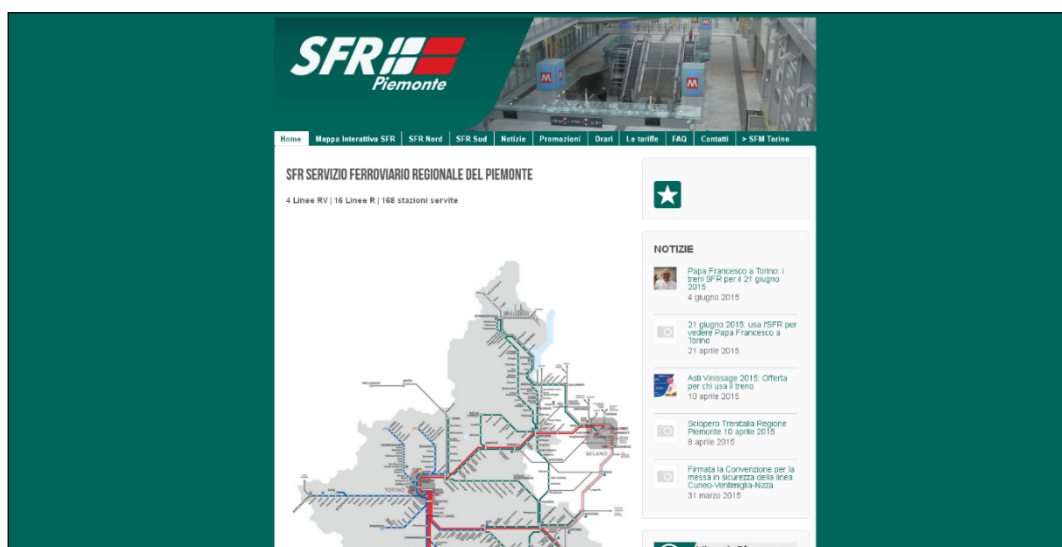


Figura 70 - Home Page del sito SFR

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

6.6.2. Social Network

L'Agenzia comunica con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio. L'attività normale prevede la pubblicazione di circa 2/3 post al giorno. Viene risposto praticamente a tutti i messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti commenti fatti ai post dagli utenti.

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

6.6.3. Sito istituzionale dell'Agenzia

Il sito istituzionale risulta confacente ai moderni standard di navigazione multi-dispositivo con particolare attenzione alla fruibilità dei contenuti attraverso gli schermi di ridotte dimensioni (smartphone e tablet). Esso è stato rinnovato integralmente nel corso del 2021 avvalendosi di tecnologie *open source*.

Il sito assolve agli obblighi di trasparenza della PA attraverso la Sezione *Amministrazione Trasparente*, permette l'accesso agli applicativi Albo pretorio e Atti Amministrativi, ai Bandi e agli Avvisi, fornisce aggiornamenti sulle tariffe regionali in vigore, consente di consultare i Contratti di Servizio di cui l'Ente è soggetto committente e, dal primo semestre 2022, comprende anche una Sezione *Notizie* che viene periodicamente aggiornata con gli eventi e i temi di maggiore interesse (modifiche ai servizi sul territorio, pubblicazione delle carte della mobilità, organizzazione di eventi connessi alla partecipazione ai progetti europei).



Figura 71 - Sito mtm.torino.it nella veste grafica aggiornata nel 2021

6.6.4. Quesiti formulati dai cittadini sulle tariffe

L'Agenzia riceve continuamente delle richieste via mail o via form di contatto sul sito dai cittadini inerenti il sistema tariffario. Si tratta prevalentemente di dubbi sul sistema tariffario (Formula in particolare) o sulle modalità di utilizzo e acquisto dei titoli di viaggio. A volte si tratta di utenti che non sono riusciti a risolvere i loro quesiti con le Aziende e pertanto si rivolgono all'Agenzia.

Nel 2022 il volume di comunicazioni (tra posta in arrivo e successive risposte) si è attestato sui 90 messaggi tracciati con il Protocollo. Salvo impedimenti la risposta viene data nell'arco di alcuni giorni, talora anche il giorno stesso.

7. Piano esecutivo di gestione 2022

Il Documento Unico di Programmazione (DUP) è lo strumento di programmazione strategica e operativa dell'ente locale, con cui si unificano le informazioni, le analisi, gli indirizzi della programmazione. A differenza della relazione previsionale e programmatica, il Dup non è un allegato al bilancio di previsione ma un atto a sé stante, approvato preventivamente rispetto al bilancio.

Il DUP si compone di sezione strategica e sezione operativa. Nella sezione strategica, il cui orizzonte di riferimento è pari a quello del mandato amministrativo, sono sviluppate le linee programmatiche dell'ente. Si ricorda che il D.lgs. 126/2014 ha abrogato il piano generale di sviluppo, per cui le linee programmatiche (articolo 46 del D.lgs. 267/2000) sono l'unico documento di indirizzo strategico su cui costruire il DUP.

Nella sezione strategica trovano definizione gli obiettivi declinati per missione. La definizione delle linee programmatiche non può prescindere da valutazioni economico-giuridiche riferite al contesto esterno (europeo, nazionale e regionale) e alle condizioni del territorio amministrato. In particolare, dovranno essere definiti gli indirizzi generali dei soggetti controllati e partecipati. Trovano inoltre collocazione in questa sede i programmi di spesa, la gestione del patrimonio, la definizione degli equilibri economico-finanziari e di cassa, e le valutazioni di coerenza e compatibilità con i vincoli di finanza pubblica. Deve poi essere posta attenzione all'assetto organizzativo e alla gestione del personale.

Nella sezione operativa (Seo) sono individuati per ogni missione i programmi che l'ente intende realizzare per conseguire gli obiettivi definiti nella sezione strategica.

Il Piano Esecutivo di Gestione individua gli obiettivi per l'anno in corso coerentemente con le indicazioni del sopra citato DUP e in continuità con quanto avviato nel corso dell'anno precedente.

La declinazione degli obiettivi strategici in obiettivi operativi è effettuata nel PEG 2022.

Nella parte 2 del PEG sono indicati gli obiettivi assegnati ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

La relazione PEG 2022 è suddivisa in tre parti:

- a) Parte 1. - Gestione ordinaria del progetto
- b) Parte 2. - Obiettivi specifici
- c) Parte 3. - Graduazione delle risorse finanziarie

Per una descrizione esaustiva e analitica si rimanda alle schede nelle quali vengono riportati gli obiettivi della gestione.

7.1. La struttura organizzativa

In relazione agli atti organizzativi già adottati ed alle necessità organizzative derivanti dal PEG è stata assegnata agli obiettivi generali dei tre progetti la dotazione organica, individuando inoltre le risorse umane coinvolte in più centri funzionali (di seguito indicate con *); si riporta l'organizzazione funzionale, prevista dal regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi, che potrà essere rivista nel corso dell'esercizio alla luce dei progetti obiettivo individuati e dagli approfondimenti che ne deriveranno; tale strutturazione non prescinde da una necessaria flessibilità operativa che vede coinvolta tutta la struttura nella gestione in condivisione dei programmi di attività specifica.

Personale		
Pianificazione e controllo	Istituzionale	Direzione generale
Pianificazione e marketing Bason Enzo Corrado Amerio Daniele Bracco Elisa Stanghellini Andrea Pace Eileen Strategia e qualità Miceli Gianni Servizi alla Mobilità Richiardi Giuseppe Solito Alessandro Borgna Stefania Maria Cavargna Bontosi Chiara Kopajtich Giuliano Pellegrino Flavio (*) Pepino Stefano Perricone Fabio	Segreteria Generale Borgarello Annalisa (*) Lombardi Erika Bilancio e Ragioneria Caglioti Stefania Garigliano Annamaria Moraca Laura (*) Giuridico, contratti e personale Camposeo Antonio Bellotto Silvia Moraca Laura (*) Mangano Giulia Bilancio e Ragioneria (personale comandato o distaccato) Chiesa Roberta (**) Tibaldi Valerio	Servizi Generali Borgarello Annalisa (*) Pellegrino Flavio (*) Sistema Informativo Pellegrino Flavio (*) Comunicazioni esterne Borgarello Annalisa (*)
Servizi alla Mobilità (personale comandato o distaccato) Banaudi Stefano Mosca Eugenia Vernaci Valentina Suter Sardo Antonio		

(*): Risorse umane coinvolte in più centri funzionali.

(**) n. 1 dipendente a tempo parziale della Città Metropolitana in comando percentuale 40%. presso l'Agenzia della mobilità piemontese a seguito della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23" sottoscritta da Agenzia e Città metropolitana approvata con DD 748/2018 del 31/12/2018.

7.2. Ciclo della performance

Nel corso del 2022 l'Agenzia ha continuato ad adottare gli atti di pianificazione strategica, programmazione gestionale e rendicontazione del raggiungimento obiettivi necessari alla realizzazione del ciclo della performance e al coordinamento tra questo e l'attività di programmazione economico-finanziaria.

L'Agenzia della mobilità piemontese adotta il Piano della performance ai sensi degli articoli 10 e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 al fine di assicurare la qualità, comprensibilità ed attendibilità dei documenti di rappresentazione della performance.

Il Piano della performance, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto 150/2009:

- è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi entro il 31 gennaio di ogni anno;
- è adottato in coerenza con i contenuti e il ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio;
- dà compimento alla fase programmatica del Ciclo di gestione della performance di cui all'articolo 4 del decreto.

Tenuto conto che ai sensi della Convenzione costitutiva e dello Statuto dell'Agenzia si applicano alla stessa le disposizioni di cui al D.Lgs. 267/2000 e s.m.i., i contenuti del Piano della performance sono raccordati ai documenti di programmazione previsti nel D.Lgs. 267/2000:

- Documento Unico di Programmazione (DUP);
- Piano Esecutivo di Gestione (PEG).

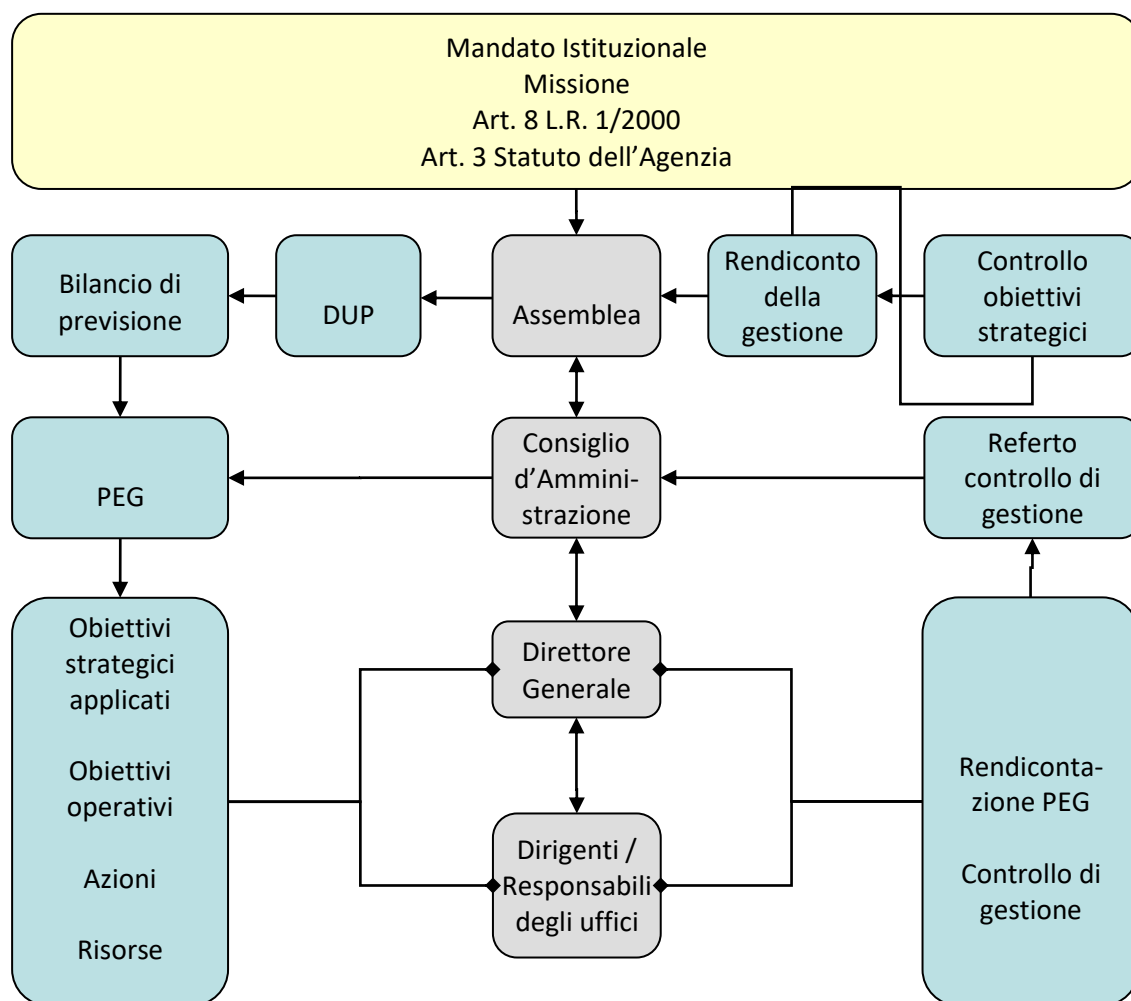
L'art. 151 del D.Lgs. n. 267/2000, così come modificato dall'art. 74 del D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i., stabilisce che gli enti locali ispirano la propria gestione al principio della programmazione e a tal fine presentano il Documento unico di programmazione (DUP).

Il DUP è composto dalla Sezione strategica, della durata pari a quelle del mandato amministrativo, e dalla Sezione operativa di durata pari a quella del bilancio di previsione finanziario. Nel DUP si definiscono sia a livello finanziario che a livello descrittivo, in termini di qualità e motivazione delle scelte, i programmi e gli eventuali progetti. Tale documento fornisce indirizzi che il Consiglio d'Amministrazione deve seguire in sede di programmazione gestionale, cioè di definizione degli obiettivi del PEG - Piano della performance.

Con deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 1 del 29/04/2021 è stato approvato il Documento unico di programmazione (DUP) 2021-2023.

Il Piano della performance e PEG, di cui all'art 169 del D.Lgs. 267/2000, rappresenta il naturale completamento annuale del sistema dei documenti di programmazione, in quanto permette di affiancare a strumenti di pianificazione strategica e di programmazione direzionale (DUP, bilancio pluriennale e bilancio preventivo annuale) un efficace strumento di programmazione operativa in cui vengono esplicitati gli obiettivi, le risorse e le responsabilità di gestione per ciascun centro di responsabilità.

Si riporta dal PEG 2022-2024 l'albero della performance che rappresenta, graficamente, i legami tra mandato istituzionale, missione, aree strategiche, obiettivi strategici e piani operativi.



Nella definizione delle aree strategiche degli obiettivi e dei piani operativi si evidenzia come questi siano strutturati mediante il DUP; il PEG costituisce l'atto fondamentale di raccordo tra le funzioni di indirizzo politico- amministrativo, espresse dagli organi di governo dell'Agenzia, e le funzioni di gestione rivolte a realizzare gli obiettivi stabiliti. Attraverso il PEG, sono posti in termini espliciti e diretti i legami tra obiettivi di gestione, dotazione di risorse e responsabilità gestionali correlate.

Il Piano della performance e PEG fornisce all'ente lo strumento per concretizzare il principio della separazione dei ruoli tra politici (indirizzo e controllo) e responsabili di area da definirsi anche centri di responsabilità (gestione), garantendo peraltro a questi ultimi l'autonomia di spesa nell'ambito di capitoli strutturati e negoziati in sede di programmazione. Il Piano della performance e PEG contiene gli obiettivi e gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance di ciascuna struttura amministrativa e della performance individuale, ai sensi dell'articolo 7 del decreto.

In riferimento all'art. 4 del D.Lgs. 150/2009 il ciclo di gestione della performance è sovrapponibile e ampiamente compatibile con le modalità di gestione degli obiettivi del Piano della performance e PEG.

La struttura del Piano è organizzata tenendo conto delle indicazioni contenute nelle "Linee guida per il Piano della performance" emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica nel giugno 2017, che hanno sostituito la Delibera n. 112/2010 "Struttura e modalità di redazione del Piano della performance" approvata dalla Commissione per la Valutazione, la Trasparenza e l'Integrità delle amministrazioni pubbliche il 28/10/2010.

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

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

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

Il quadro si completa con gli atti che, a seguito dell'esercizio del controllo di gestione e del controllo strategico, consentono di restituire agli organi di governo dell'Agenzia il necessario feedback in ordine al livello di conseguimento degli obiettivi.

Al termine dell'anno di riferimento, la valutazione dell'attività svolta dalla struttura dell'Agenzia nell'ambito degli obiettivi contenuti nel Piano delle Performance – Piano esecutivo di gestione viene conclusa e formalizzata in un Report predisposto nell'ambito del controllo di gestione sulla base dei dati forniti dai singoli Responsabili, in relazione alle disposizioni contenute nel Regolamento per il controllo di Gestione approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 29/09/2005

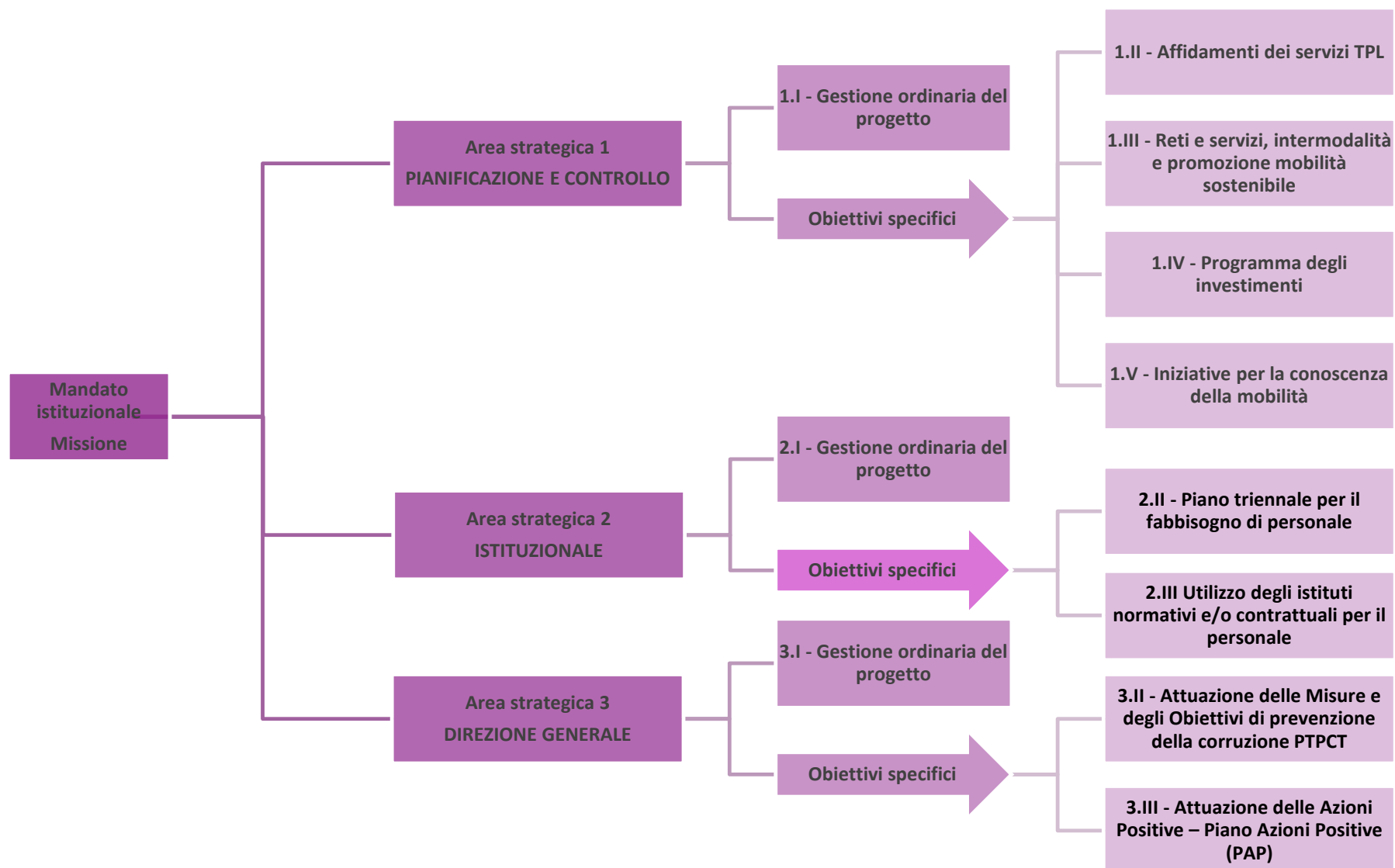
Il Consiglio di Amministrazione approva le risultanze emerse dal Report, relative alla "Relazione sul Piano Esecutivo di Gestione e Relazione sulla Performance; Attuazione degli obiettivi del piano esecutivo di gestione".

La Relazione sulla Performance (art. 10 c. 1 lett. b del d.lgs. 150/2009) è redatta dall'Agenzia sulla base dei principi identificati dal D.Lgs. 150/2009 ed in coerenza con gli indirizzi formulati nelle "Linee guida per la Relazione annuale sulla performance" emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica nel novembre 2018, che hanno sostituito le Delibere CIVIT/ANAC n. 5/2012 "Linee Guida relative alla struttura e alla modalità di redazione della Relazione sulla performance" e n. 6/2012 "Linee guida per la validazione da parte degli OIV della Relazione sulla performance (art. 14, comma 4, lettera c, del D.Lgs. n. 150/2009)".

La Relazione sulla Performance viene validata dall'OIV e pubblicata nell'apposita sezione del sito istituzionale dell'ente. Come stabilito dall'art. 14, c. 6 del D. Lgs. n. 150/2009 la validazione della Relazione sulla Performance è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito sia per i dipendenti che per i dirigenti.

Attraverso il PEG, sono posti in termini espliciti e diretti i legami tra obiettivi di gestione, dotazione di risorse e responsabilità gestionali correlate, determinando altresì gli obiettivi della gestione da affidare alla dirigenza secondo vincoli di coerenza che sono propri degli strumenti di programmazione.

Di seguito è riportata la rappresentazione grafica dell'assegnazione tra le aree dell'Agenzia degli obiettivi proposti nel Piano Esecutivo di gestione 2022.



7.3. PEG 2022 - Gestione ordinaria del progetto

AREA STRATEGICA 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

OBIETTIVO DI PEG	GESTIONE ORDINARIA DEL PROGETTO
ID:	1.I
FUNZIONE:	Pianificazione del sistema della mobilità, programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, monitoraggio della mobilità e controllo efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.
DESCRIZIONE:	Adempimento degli scopi statuari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno.

Le pagine della presente relazione riportano le attività di programma sviluppate dai servizi Strategia e qualità, Pianificazione e Marketing e Servizi alla Mobilità, individuando per ciascuna di esse il contenuto dell'attività, la descrizione di quanto sviluppato nel 2019, gli indicatori di risultato e gli sviluppi futuri.

Rientrano in questa descrizione la pianificazione del sistema della mobilità, la programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, il monitoraggio della mobilità e il controllo sull'efficienza e sull'efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.

Le attività descritte sono svolte per adempiere ai compiti statuari.

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing (SPM)
	Servizi alla Mobilità (SAM)
	Strategia e Qualità (SSQ)
RIFERIMENTO DI BILANCIO	PEG – PARTE III – Graduatorie delle risorse finanziarie – Riassunto previsione per programma – progetto.

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO			
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto			
ID	1.1.1				
SERVIZIO		SSQ Strategia e Qualità			
DESCRIZIONE		INDICATORE DI ATTIVITÀ		INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SSQ1 Contribuisce ad assicurare lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni sulla qualità del sistema dei trasporti e sulle attese dei cittadini e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini dell'impiego per progettazione, controllo e comunicazione.		Report IMQ (Elaborazione dei dati tratti dalla indagine campionaria IMQ); Ultimo disponibile IMQ 2013		Aggiornamento struttura dati	Vedi paragrafo 5.5.1 Indagini sulla mobilità
SSQ2 Supporta la Direzione nel formulare e riesaminare missione e politiche, e nel verificarne l'applicazione.		Report previsionali, programmatici e consuntivi;		Vedi anche SSQ9	Documenti pubblicati sul sito nella sezione "Atti Amministrativi"
SSQ3 Provvede a delineare lo scenario sociale, economico, territoriale e finanziario relativo all'area di governo dell'Agenzia, e a identificare i requisiti posti dai cittadini al sistema dei trasporti.		Descrizione del quadro socioeconomico a livello regionale		Vedi SPM 6-8	
SSQ4 Monitora le informazioni generate con cadenza almeno mensile dalle Aziende Concessionarie relative ai titoli di viaggio venduti, ai passeggeri trasportati e agli introiti conseguenti, e predispone, sulla base degli accordi esistenti, il calcolo della suddivisione dei ricavi integrati, ai fini		Report di analisi sui dati ricevuti		Pubblicazione dati su: Frequenzazioni servizi ferroviari Frequenzazioni servizi automobilistici	Vedi paragrafo 9.6 Frequenzazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

della valutazione dell'efficacia e dell'economicità dei servizi di competenza dell'Agenzia

Analisi su dati pervenuti da CSR – BIP e da altri flussi dati del Sistema informativo Regionale dei Trasporti (SIRT).

SSQ5 Acquisisce sistematicamente informazioni per il confronto con altre aree metropolitane nazionali e/o internazionali con riferimento agli elementi di valutazione dei sistemi di governo della mobilità.

Report su area metropolitana Torino ed aree metropolitane europee.

Contributo alla pubblicazione EMTA Barometer e

Prestata assistenza a EMTA in occasione del Barometer Working Group

SSQ6 Coopera con gli altri settori per la formulazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, in particolare con riferimento alle istanze di qualità del servizio e agli aspetti economico-finanziari.

Documenti di piano

Fornito supporto ove richiesto

Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL

Partecipa alla definizione del Programma Triennale regionale e definisce l'intesa, da esso nascono i programmi triennali di bacino

SSQ7 Definisce, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione gli standard di qualità da inserire nei Contratti di Servizio (metriche, livelli, modalità di controllo).

Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento

Fornito supporto nel quadro delle consultazioni per l'affidamento del SFM

Vedi paragrafo 3.1.5 Affidamento Servizi di TPL automobilistici

SSQ8 Supporto ai tavoli di confronto con le associazioni dei consumatori

Lavori tavoli con Ass. Consumatori presso Comune di Torino e Regione Piemonte. In via di attivazione negli stipulandi contratti di servizio nei bacini.

Partecipazione alle riunioni del tavolo Permanente di Consultazione sul trasporto pubblico regionale e locale ex DGR n. 8-4564 del 16/01/2017 convocate dal Settore Controllo sulla Gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture della Regione Piemonte con la partecipazione

Vedi paragrafo 5.4.3 Progettualità delle Associazioni dei Consumatori

I Contratti di servizio prevedono, a norma di legge, un finanziamento a favore delle Associazioni dei Consumatori per l'espletamento delle attività previste alle lettere

		delle Associazioni dei Consumatori	b), c), d) del comma 461 della L.244/2007, al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni
SSQ9 Supporta la formulazione della Relazione Previsionale e Programmatica del Bilancio di Previsione annuale e ne controlla l'applicazione. Coordinamento DUP, Rendiconto della gestione, PEG	Report previsionali, programmatici e consuntivi.		<ul style="list-style-type: none"> • RENDICONTO DELLA GESTIONE 2021 approvato dal Consiglio di Amministrazione con Deliberazione n. 20 del 20/05/2022 e approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 2 del 14/06/2022 • DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (DUP) 2021 – 2023 approvato dal Consiglio di Amministrazione con Deliberazione n. 5 del 02/04/2021 e approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 1 del 29/04/2021 • RELAZIONE SULLA PERFORMANCE E SUL RENDICONTO; RELAZIONE SUL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE E STATO DI ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2021 – 2023 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 23 del 06/07/2022 e integrato a seguito osservazioni OIV con Deliberazione n. 31 del 10/10/2022 • PIANO DELLA PERFORMANCE - PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2022 – 2024 approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 14 del 13/04/2022 • RICOGNIZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI approvato dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 39 del 02/12/2022
SSQ10 (progressivo non in uso)			
SSQ11 Provvede alle valutazioni di sviluppo del sistema tariffario, particolarmente in funzione dell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto.	Report approfondimento sul funzionamento del sistema Formula in ottica di gare e report su indagini.	Monitoraggio andamento vendite Biglietto Integrato Partecipazione agli incontri in Regione Piemonte sull'evoluzione	Vedi paragrafo 6.2 Biglietto integrato metropolitano e 6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali

Gestione problematiche, proposta di ridisegno nel programma triennale, verifica coerenza con BIP	del sistema di bigliettazione elettronica BIP.
--	--

AREA STRATEGICA

1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

OBIETTIVO

Gestione ordinaria del progetto

ID	1.1.2
----	-------

SERVIZIO

SPM Pianificazione e Marketing

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SPM1 Assicura lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni su mobilità, sistema dei trasporti e ambiente e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini del loro impiego per progettazione, controllo e comunicazione.	Archivi elettronici aggiornati (utilizzati nelle valutazioni analitiche e nei report)	Mantenimento aggiornate basi dati	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
SPM2 Progetta e cura la realizzazione di indagini, conteggi e rilevamenti sulla mobilità delle persone, sulla qualità dei trasporti, sull'uso dei modi (frequentazione delle linee di trasporto pubblico, flussi veicolari), sulla fruizione di biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico locale e dei parcheggi.	Documenti di progetto; Indagini IMQ: ultimo disponibile IMQ 2013	Mantenimento aggiornate basi dati	Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
<i>Valutazione nuove metodologie di raccolta dei dati</i>			

SPM3 Attività in comune con SSQ11

SPM4 Effettua analisi economiche e finanziarie (comprese le analisi benefici costi) di sistemi, progetti, investimenti, iniziative di sviluppo; nonché di costo di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Documenti di progetto e/o analisi

Attività svolta secondo necessità

SPM5 Sviluppa, applica ed aggiorna i metodi e gli strumenti di calcolo per la simulazione, proiezione, valutazione ed analisi dei sistemi di trasporto (trasporto pubblico e auto)

Modelli di calcolo aggiornati e calibrati; Documenti di valutazione ed analisi

Attività svolta secondo necessità

Vedi paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto

SPM6 (progressivo non in uso)

SPM7 Contribuisce, in collaborazione con gli Enti responsabili, alla pianificazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile, delle tecnologie telematiche di controllo e di governo della mobilità e degli investimenti necessari verificando la coerenza dell'avanzamento degli interventi su infrastrutture e tecnologie telematiche.

- Rete ferroviaria, tranviaria, di metropolitana
- Materiale rotabile
- Sistemi di priorità semaforica
- Sistemi di infomobilità aziendali
- Sistemi di monitoraggio e controllo delle flotte (OTX)
- Sistemi di bigliettazione elettronica (BIP) e controllo del servizio (tavoli BIP, CSR BIP, interfacce BIP di Agenzia con i CCA)

Documenti di progetto e/o analisi

Fornito supporto secondo necessità

Vedi paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale e 6.3 Sperimentazioni tariffarie regionali

SPM8 Predispone, in cooperazione con gli altri settori dell'Area, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale che definisce gli obiettivi, le linee di sviluppo del sistema di trasporto pubblico (in termini quantitativi, prestazionali e qualitativi) le risorse da destinare a esercizio e ad investimenti in infrastrutture, materiale rotabile, tecnologie di controllo.	Documenti di piano	Attività svolta secondo necessità	Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL
SPM9 Coordina le attività di raccolta dati ai fini del Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT) secondo la normativa regionale vigente Cura il monitoraggio della mobilità pubblica e privata finalizzato alle valutazioni dei sistemi di trasporto, di uso dei modi e di sviluppo della mobilità sostenibile.	Report periodici con indicatori del monitoraggio.	Fornito supporto in funzione delle scadenze di adempimento.	Vedi in generale il paragrafo 5.9 Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale e in particolare il paragrafo 9.3 Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT
SPM10 Identifica la configurazione del sistema di trasporto pubblico (reti e organizzazione dei servizi) e la sua evoluzione, specificando i tracciati, le fermate, la copertura oraria e calendariale, la quantità di servizio e gli standard di servizio di ogni linea da inserire nei Contratti di Servizio.	Attività svolta in sede di procedura di affidamento dei servizi e stesura dei contratti. Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornito supporto secondo necessità	Vedi il paragrafo 3.1 Affidamento dei servizi
SPM11 (progressivo non più in uso) vedi attività in SAM3BIS			

SPM12 Interagisce con gli enti territoriali e gli altri portatori istituzionali di interessi al fine di comprenderne le istanze di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.		Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti
SPM13 Effettua l'analisi delle richieste rilevanti di modifica del sistema di trasporto pubblico e della mobilità originate dal dialogo con i cittadini.	Partecipazioni ad incontri; Documenti di analisi e di progetto; determinazioni di variazione di esercizio.	Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti
SPM14 Acquisisce le istanze di miglioramento, e le richieste di varianti, istruisce il processo di valutazione tecnica ed economica, e formula le proposte di modifica alla configurazione del sistema coerenti con le risorse disponibili.	In collaborazione con SAM Servizi alla Mobilità	Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 4 Servizi e contratti
SPM15 Valutazioni analitiche quantitative ed analisi <i>what-if</i> su variazioni ai sistemi TPL e su scenari evolutivi (anche a supporto/su richiesta degli Enti Consorziati). Predisposizione di strumenti ad hoc - Supporto alle decisioni			
Anche con applicazione di strumenti di modellizzazione matematica (Viriato, ISTMO, ecc.) per reti complesse (ferrovie, rete dell'area metropolitana di Torino), studi euristici e più operativi per le altre reti minori	Documenti di studio e ricerca	Attività svolta secondo necessità	Vedi il paragrafo 5.5 Iniziative per la conoscenza della mobilità e per le valutazioni sui sistemi di trasporto
Supporto metodologico, elaborazione analisi e rappresentazione dati, studi in materia di mobilità e trasporti su richiesta di Enti Consorziati, Istituti accademici e Soggetti portatori di interesse - <i>Problem solving</i>			

SPM16	Predisporre risposte in merito a interpellanze, interrogazioni, <i>question time</i> da parte degli organi politici degli Enti	Corrispondenza con segreteria organi politici degli Enti	Attività svolta secondo necessità	
SPM17	Collaborazione a progetti di mobilità sostenibile in cooperazione con il TPL	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report	Vedi il paragrafo 3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile
SPM18	Collaborazione con Enti per la partecipazione a progetti europei	Documenti tecnici e di progetto	Partecipazione a riunioni e redazione documenti e report	Vedi il paragrafo 3.2.8 Cooperazione internazionale
SPM19	Partecipazione a tavoli istituzionali (es. Osservatorio Torino-Lione, EspertOver65, Osservatorio TPL del MIT, Gruppi di lavoro MIT, PCM ed EMTA) e predisposizione di documenti su richiesta	Documenti tecnici e di progetto	Attività svolta secondo necessità	
SPM20	Partecipazione a corsi accademici/di specializzazione e ad iniziative di aggiornamento (come discente)	Attestati di frequenza	Attività svolta secondo necessità	
SPM21	Docenza in corsi accademici/di specializzazione ed iniziative di aggiornamento	Dispense, attestati di partecipazione	Attività svolta secondo necessità	

AREA STRATEGICA		1 PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	
OBIETTIVO		Gestione ordinaria del progetto	
ID	1.1.3		
SERVIZIO		SAM Servizi alla mobilità	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
I Servizi alla Mobilità gestiscono in maniera integrata e coordinata le funzioni di seguito specificate relative ai servizi automobilistici e tranviari ed ai servizi ferroviari			
SAM1 Contribuisce, cooperando con le altre funzioni della Direzione di Pianificazione, alla definizione delle specifiche e alla predisposizione della documentazione e alle valutazioni concernenti l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia, con particolare riferimento alle modalità di gestione e controllo degli adempimenti contrattuali.	Capitolato dei servizi e indicazioni per l'aggiornamento	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.	Vedi paragrafo 3.2.1 Il Programma Triennale dei Servizi TPL
SAM2 Gestisce i Contratti di Servizio con le Aziende Concessionarie dei servizi alla mobilità, assicurando l'adempimento delle condizioni contrattuali.	Documentazione relativa alle istanze di variazione/miglioramento del Servizio di TPL pervenute in Agenzia.	Attività correntemente svolta	Vedi paragrafo 4 Servizi e contratti
SAM3 Quantifica, sulla base delle condizioni contrattuali, e autorizza l'erogazione dei contributi previsti dai Contratti di Servizio.	Verifica dei consuntivi trasmessi dalle aziende Determinazioni di liquidazione	Vedi BER6 e BER9 Atti amministrativi:	Vedi descrizione dettagliata dell'attività di gestione dei

		486 determinazioni di Registro Contratti nel paragrafo 4 Servizi e Generale relative a Servizi alla contratti Mobilità, tra cui: 88 atti di impegno risorse 301 atti di liquidazione 92 modifiche ai programmi di esercizio (totale degli atti relativi alle competenze SAM2, 3, 4, 5, 6 , 7, 8, 14, 15).
SAM4 Contribuisce alla programmazione per il rinnovo del parco veicolare, autorizza l'acquisizione e alienazione del materiale rotabile in coerenza con le indicazioni contenute nel Programma Triennale e nei Contratti di Servizio e gestisce l'istruttoria per la gestione dei contributi destinati al finanziamento del parco autobus.	Autorizzazioni all'alienazione - acquisizione - immissione in servizio dei veicoli destinati al TPL. Determinazioni di liquidazione dei contributi per l'acquisto di nuovi veicoli; report anzianità parco veicoli.	Vedi indicatore in SAM3
SAM5 Monitora - avvalendosi dei sistemi telematici disponibili e predisponendo specifiche attività integrative di ispezione sul territorio - il servizio erogato dalle Aziende Concessionarie ai fini del controllo almeno mensile del soddisfacimento degli impegni contrattuali di qualità e quantità di servizio, sovrintendendo alla disponibilità e alla correttezza dei relativi dati.	Report periodico sull'andamento dei principali indicatori di servizio.	Attività correntemente svolta Vedi indicatore in SAM3 Vedi paragrafo 5.7 Monitoraggio del servizio urbano e suburbano di Torino e 5.7.3 Monitoraggio dati di produzione, domanda ed economici
SAM6 Autorizza - previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli Enti territoriali competenti o, per quanto riguarda gli impianti tranviari, dall'U.S.T.I.F. - l'esercizio delle nuove linee di trasporto pubblico (istituzione di nuovi percorsi e nuove fermate e utilizzo del materiale rotabile) o delle maggiori modifiche di quelle esistenti;	Determinazioni di autorizzazione e/o verbali sicurezza e regolarità	Vedi indicatore in SAM3

approva inoltre, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dall'U.S.T.I.F., il regolamento di esercizio tranviario.

SAM7 Svolge, agli effetti della regolarità di servizio, le attività inerenti i compiti e le funzioni di cui al D.P.R. 753/1980 relativamente a scale mobili ed ascensori in servizio pubblico, compresi gli impianti fissi di trasporto che costituiscono punti di accesso alla metropolitana di Torino (partecipazione, quale organo competente agli effetti della regolarità di servizio, alle verifiche e prove funzionali eseguite dall'USTIF per il rilascio da parte del medesimo Ufficio del nulla-osta all'autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio dei nuovi impianti, rilascio delle predette autorizzazioni subordinatamente al favorevole esito delle verifiche e prove funzionali, visite ispettive periodiche sugli impianti).

Determinazioni di autorizzazione e/o verbali sicurezza e regolarità

Vedi indicatore in SAM3

SAM8 Autorizza i servizi di trasporto pubblico in regime di concorrenza esclusi dai contratti di servizio.

Determinazioni di autorizzazione

Vedi indicatore in SAM3

SAM9 Concorre alla valutazione programmata dei risultati e alla definizione delle azioni correttive occorrenti per il raggiungimento degli obiettivi di programma.

Report

Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.

SAM10 Esami di abilitazione alla guida dei tranvieri

N° esami svolti

Attività svolta secondo necessità

SAM11 Predisposizione del materiale da presentare in occasione di assemblee di bacino e/o

Documentazione tecnica per assemblee di bacino e commissioni tecniche

Attività svolta secondo necessità

commissioni tecniche di bacino e partecipazione alle stesse		
SAM12 Coordinamento gruppi di lavoro con Enti locali afferenti ai bacini	Corrispondenza, documentazione	Attività svolta secondo necessità
SAM13 Progetto allestimento fermate TPL	Documenti di progetto	Attività svolta secondo necessità
SAM14-(ex SPM11) Controlla la configurazione della rete di trasporto di competenza dell'Agenzia, verificandone la coerenza con le modifiche di percorso preventivamente autorizzate e gli scostamenti rispetto all'offerta pianificata.	Determinazioni esercizio	variazioni Attività svolta secondo necessità
SAM15 Autorizza i programmi di servizio e variazioni	n° determinazioni	Vedi indicatore in SAM3
SAM16 Sopralluoghi impianti fissi e fermate (transitabilità, viabilità) tram e bus	Verbali di sopralluogo	Attività svolta secondo necessità
SAM17 Inchieste per incidenti D.P.R. 753/1980	Verbali	Attività svolta secondo necessità

AREA STRATEGICA 2 – ISTITUZIONALE

OBIETTIVO	Gestione ordinaria del progetto
ID	2.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL, gestione delle risorse finanziarie
DESCRIZIONE	Ordinaria amministrazione per adempiere ai compiti statuari

Le attività ivi descritte sono quelle di ordinaria amministrazione svolte per adempiere ai compiti statuari e istituzionali.

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Area Istituzionale Finanze, giuridico e risorse
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Segreteria generale
SERVIZI COINVOLTI	Bilancio e Ragioneria
RIFERIMENTO BILANCIO	PARTE III – Graduatoria delle risorse finanziarie - Riassunto previsione per programma-progetto

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID		2.I.1	
SERVIZIO		SGE Segreteria Generale	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SGE1 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento del consiglio d'amministrazione ed in particolare le convocazioni, anche via posta elettronica, gli ordini del giorno e la redazione degli originali e degli estratti delle deliberazioni; cura altresì i procedimenti connessi all'approvazione, alla pubblicazione, all'eventuale controllo, all'esecutività e alla comunicazione interna, anche mediante intranet, delle deliberazioni.	n. deliberazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) <ul style="list-style-type: none"> • 41 CDA • 7 ASSEMBLEA GENERALE 	N. 48 deliberazioni pubblicate	
SGE2 Provvede alla raccolta, la pubblicazione ed il registro dei decreti del presidente dell'Agenzia, nonché delle determinazioni dei dirigenti, provvedendo altresì alla loro comunicazione interna, anche attraverso intranet.	n. 968 determinazioni pubblicate; (per TPL e per Gestionali) <ul style="list-style-type: none"> • 462 TPL • 460 GESTIONALI 	N. 967 determinazioni pubblicate	
<i>Dal 2016 comprende anche le deliberazioni delle Assemblee di Bacino</i>			

SGE3 Svolge l'attività di verifica della regolarità procedurale e della completezza delle proposte di deliberazione redatte dai vari servizi, nonché dei decreti del presidente dell'Agenzia e delle determinazioni dei dirigenti.	n. pareri determinazioni; n. 0 pareri deliberazioni; (per TPL e per Gestionali)	N. 49 pareri su fatture elettroniche	
SGE4 Svolge gli adempimenti amministrativi inerenti l'esecuzione delle sanzioni alle imprese affidatarie dei servizi di trasporto pubblico.	n. provvedimenti esecutivi	Attività svolta secondo necessità.	Vedi paragrafo 0 Contratti per il servizio tranviario, autobus e altri modi
SGE5 (progressivo non in uso) vedi GCP13			
SGE6 Si occupa della tenuta dell'agenda del Presidente e del Direttore Generale, programma impegni e appuntamenti	Agenda elettronica, comunicazioni	Attività correntemente svolta	
SGE7 Si occupa della documentazione in arrivo e in partenza attraverso il protocollo e la posta elettronica istituzionale - con verifica delle trasmissioni attraverso posta PEC -e la conservazione dei documenti	Protocollo, comunicazioni	N. 15.104 registrazioni di protocollo effettuate (partenza, arrivo, interno)	
SGE8 Effettua l'organizzazione dei viaggi - A conclusione ed alle verifiche dei servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture	Documentazione viaggi	Attività svolta secondo necessità	
SGE9 Effettua tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento degli organi dei bacini (Assemblee di Bacino, Commissioni tecniche)	Documentazione per gli organi istituzionali	n. 6 Assemblee generali n. 1 Tavolo tecnico Agenzia serv. ferro n. 8 Assemblee di bacino n. 0 Commissioni tecniche bacino	
SGE10 Gestione documentale (flussi documentali, conservazione)	Flussi, documenti dematerializzati	Trasmissione regolarmente effettuata	

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID		2.1.2	
SERVIZIO		BER Bilancio e Ragioneria	
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
BER1 Predispone i documenti previsionali, programmatici e gestionali, su indicazione del direttore generale e degli altri dirigenti, nelle forme previste dalla legislazione vigente.	Data presentazione documenti (bilancio preventivo, peg, referto controllo di gestione)	Vedi Strategia e Qualità SSQ9	
BER2 Formula e coordina le proposte dei servizi per le variazioni dei documenti previsionali.	n. provvedimenti variazione bilancio/peg	n. 3 delibera Assemblea di variazione di assestamento generale del bilancio di previsione finanziario 2022 + n. 2 delibere CdA n. 31 variazioni al PEG 2022	
BER3 Predispone il rendiconto della gestione	Data presentazione documenti (conto di bilancio e conto consuntivo)	N. 1 Rendiconto di Gestione per l'esercizio 2022 approvato con: Deliberazione Assemblea n. 2 del 14/06/2022	

BER4 Cura i sistemi di contabilità generale - finanziaria ed economico patrimoniale - collaborando alla predisposizione di applicativi informatici finalizzati alla tenuta dei sistemi di contabilità.

Verifica finale della regolarità della gestione

La gestione si è svolta regolarmente nel corso dell'intero esercizio

BER5 Cura i rapporti con gli organi istituzionali preposti al controllo dell'ente, con la predisposizione di certificazioni, statistiche, e documenti relativi all'attività economico - finanziaria.

data verbali revisori conti

n. 2 verbali del 11/02/2022
n. 2 verbali del 10/03/2022
n. 1 verbale del 14/04/2022
n. 3 verbali del 26/05/2022
n. 2 verbali il 15/07/2022
n. 1 verbale il 25/10/2022

BER6 Provvede alla gestione della contabilità finanziaria generale secondo i principi e le caratteristiche strutturali del bilancio corrente, per investimenti e conto terzi, nelle fasi delle entrate e delle spese, con verifica delle reciproche correlazioni e vincoli.

n. accertamenti / n. impegni (per TPL e per Gestionale)

n. 710 ACCERTAMENTI
n. 1057 IMPEGNI

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N. accertamenti	83	272	454	517	559	640	657	651	710
- di cui per TPL	33	32	312	455	502	566	440	435	458
N. impegni	217	469	863	880	723	838	956	914	1057
- di cui per TPL	37	62	357	634	456	502	536	611	621

Capitoli accertamento TPL: 9220, 9290, 9340, 9350, 9360, 9370, 9372, 9550, 9720, 9980/001
Capitoli impegno TPL: da 530/025 a 530/097 da 550/160 a 550/370, 2570/203, 4680/001

BER7 Gestisce la contabilità economico-patrimoniale generale prevista dal T.U.E.L. .

Registrazioni di contabilità economica

N. 7189 articoli in partita doppia al 31/12/2022

Andamento pluriennale

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
N. Articoli in partita doppia	1374	2097	4246	5232	5278	5943	5849	6428	7189

BER8 Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei pareri di regolarità contabile sulle proposte di deliberazione che comportino disposizioni di entrate e prenotazioni di spesa;

Provvede agli adempimenti connessi al rilascio dei visti di regolarità contabile sulle determinazioni che comportino accertamenti di entrate e impegni di spesa.

n. pareri (per TPL e per Gestionale)
n. visti (per TPL e per Gestionale)

Pareri su proposte di deliberazione: 18

Visti di regolarità contabile: apposti n. 768 visti

BER9 Provvede alla riscossione delle entrate ed alla liquidazione delle spese, con controlli amministrativi, contabili e fiscali.

n. determine incasso e liquidazione; n. pagamenti fatture fuori termine

N. 545 atti di tipo liquidazione/riscossione

La tempestività dei pagamenti può essere rappresentata mediante "l'indicatore di tempestività dei pagamenti", calcolato come la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi pagati nel periodo di riferimento (Art. 9, comma 3 del DPCM 22/09/2014).

Sono stati calcolati due tipi di indicatori:

1) indicatore generale dei pagamenti

l'indicatore è calcolato su tutte le fatture oggetto di pagamento comprese quelle emesse nell'ambito dei **contratti di concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale**; l'indicatore è condizionato dal tempo impiegato affinché le risorse regionali e i contributi statali destinati al finanziamento delle spese per il **TPL** siano effettivamente trasferiti all'Agenzia

Andamento pluriennale

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Indicatore generale pagamenti	254,09	141,60	10,94	28,29	47,65	89,55	35,86	50,84	31,04

2) indicatore specifico dei pagamenti

l'indicatore è calcolato sulle fatture emesse dai fornitori di beni e servizi strumentali all'attività dell'Agenzia (**al netto delle fatture relative ai servizi di TPL**); per il 2021 tale indicatore è pari a -11,8 giorni.

Sono stati effettuati n. 2 interventi sostitutivi nel 2022.

BER10 Cura la gestione di un servizio economato, cui viene preposto un responsabile, per la gestione di cassa delle spese d'ufficio di non rilevante ammontare	n. determine gestione economale; n. buoni pagamento emessi	N. 5 determine cassa N. 17 buoni
BER11 Tiene i rapporti con la tesoreria provinciale per la gestione delle liquidità - nei reciproci vincoli e correlazioni - ivi comprese quelle in contabilità speciale presso la Banca d'Italia, mediante:		

- emissione degli ordinativi di incasso e degli ordini di pagamento; n. reversali, n. mandati (per TPL e per Gestionale) Vedi tabella sottostante

Andamento pluriennale

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Reversali di incasso	225	538	736	806	937	1014	992	1094	1169
- di cui per TPL	113	73	309	696	803	886	544	569	563
Mandati di pagamento	932	1100	1521	1922	2159	2232	2134	2406	2629
- di cui per TPL	238	270	379	1096	1206	1300	1284	1398	1395

- verifiche quotidiane, trimestrali ed annuali del giornale di cassa; n. verifiche cassa n. 4 verifiche con revisori

- conciliazione delle verifiche di cassa ordinarie e straordinarie del collegio dei revisori. n. prospetti di conciliazione Nessuna occorrenza

- trasmissione dei bilanci di previsione e relative variazioni di bilancio e del rendiconto n. aggiornamenti base dati

BER12 Cura gli adempimenti concernenti la gestione dei trattamenti retributivi del segretario, del direttore generale e dei dipendenti con rapporto di lavoro a tempo indeterminato o determinato, dei collaboratori esterni ed alla conservazione della relativa documentazione.

n. listini

n. 296 listini paga

n. 8 determinazioni a copertura delle spese relative alla gestione del personale

n. 12 determinazioni corresponsione stipendi al personale

n. 12 determinazioni versamento ritenute e contributi su retribuzioni dei dipendenti, collaboratori occasionali e professionisti

n.22 determinazioni per gestione economica personale comandato in forza di Convenzioni attive con altri enti

n. 12 versamenti F24EP per versamento delle ritenute operate nel mese precedente sui redditi da lavoro di dipendenti, professionisti o collaboratori occasionali, nonché di oneri ed imposte a carico ente.

n. 1 determina e n. 1 F24 - Autoliquidazione INAIL

BER13 Cura gli adempimenti concernenti il trattamento pensionistico e previdenziale dei componenti gli organi di direzione politica e di tutti i dipendenti dell'ente.

n. dichiarazioni;
rispetto dei
termini per
pagamento
contributi
e
dichiarazioni

n. 0 comunicazioni all'INPS per pratiche pensionamento/cessazione rapporto di lavoro

n. 12 invii dichiarazioni individuali flusso UNIEMENS

BER14 Provvede alle dichiarazioni ed alle certificazioni di sostituto di imposta relativamente a dipendenti, amministratori e collaboratori esterni.	n. certificazioni; n. cud; n. dichiarazioni fiscali	n. 35 Certificazioni Uniche rilasciate a dipendenti in servizio e cessati, collaboratori e professionisti n. 3 dichiarazioni fiscali (mod. 770 , dichiarazione IRAP, dichiarazione salari autoliquidazione INAIL)	
BER15 Provvede alla gestione del sistema generale di rilevazione delle presenze/assenze dei dipendenti.	n. dipendenti gestiti	n. 26,75 in media	
BER16 Provvede alle liquidazioni delle indennità spettanti al presidente ed ai componenti degli organi di direzione politica.	n. listini	1 determinazioni a copertura delle spese legate allo svolgimento della funzione degli amministratori n. 12 determinazioni corresponsione indennità di funzione agli amministratori n. 20 listini.	
BER17 Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. determine; n. mandati e dichiarazioni Inail		
BER18 Comunicazioni periodiche alla Funzione Pubblica dei dati di assenteismo	n. comunicazioni	12 (Trasmissione con cadenza mensile)	Il numero di trasmissioni è prestabilito in una al mese
BER19 Recepimento della fatturazione passiva tramite la piattaforma crediti	n. fatture registrate e n. fatture rifiutate	N. fatture registrate 927 N. fatture rifiutate 66	
BER20 Trasmissione periodica delle contabilizzazioni delle fatture	Invio lotti di trasmissione	n. 0 lotti (*)	
BER21 Comunicazione mensile e settimanale dei flussi di cassa al MEF	n. comunicazioni	n. 12 comunicazioni mensili n. 52 comunicazioni settimanali	

BER22 Verifiche regolarità contributiva Aziende (DURC e Equitalia)	n. DURC richiesti, n. verifiche inadempimenti	DURC 311 EQUITALIA 722
BER23 Gestione della corresponsione alle Aziende dei contributi di legge per gli addetti CCNL	n. Liquidazioni	333

(*) = da quando è entrato in vigore il Siope+ non è più necessario fare l'invio telematico delle contabilizzazioni alla PCC

AREA STRATEGICA		2 ISTITUZIONALE		
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto		
ID		2.1.3		
SERVIZIO		GCP Giuridico, Contratti e Personale		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE	
GCP1 Attività di collaborazione e supporto al direttore generale, su specifica richiesta del medesimo, nella predisposizione di proposte di delibera o di informative agli organi di indirizzo dell'ente	Collaborazione e supporto prestatati	Attività svolta in maniera continuativa		
GCP2 Attività continua, per necessità collegate alle attività svolte, di ricerca e studio della normativa comunitaria, nazionale, regionale, le proposte di legge, gli atti amministrativi in genere di interesse per le funzioni dell'Agenzia	Ricerca e studio effettuati	Attività svolta in maniera continuativa		

<p>GCP3 Cura tutti i procedimenti per la scelta del contraente e per la proposta e/o la determinazione degli affidamenti di beni e servizi necessari al funzionamento dell'ente</p>	<p>n. procedimenti per tipo</p>	<p>n. Affidamento diretti: 60 n. affidamenti diretti in adesione ad accordo quadro/convenzione: 6; n. affidamenti diretti per lavori, servizi o forniture supplementari: 1; n. affidamenti in economia – cottimo fiduciario: 1; n. procedure aperte: 1 n. procedure negoziate senza previa pubblicazione del bando: 2</p>
<p>GCP4 Cura gli adempimenti relativi alla stipulazione di tutti i contratti dell'ente</p>	<p>n. contratti per modalità di stipula</p>	<p>n. contratti repertoriati: 29; n. ODA e ordinativi in convenzione: 24; n. Lettera d'ordine: 16</p>
<p>GCP5 Provvede agli adempimenti relativi alla legislazione antimafia. Cura gli accertamenti sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive rese dai contraenti e dai concorrenti ai fini della partecipazione alle gare e adotta le eventuali determinazioni conseguenti.</p>	<p>n. accertamenti</p>	<p>n. richieste casellario giudiziale: 47; n. richieste regolarità fiscale: 30; n. richieste certificati ottemperanza l. 68/99: 22</p>
<p>GCP6 Cura la raccolta, la classificazione, la collocazione e la conservazione, mediante la formazione di fascicoli, di tutti i documenti <i>relativi all'attività del Servizio Giuridico</i>.</p>	<p>relazione classificazione e/o aggiornamento</p>	<p>informativa Attività svolta in maniera continuativa</p>
<p>GCP7 Cura l'istruttoria, la predisposizione e la periodica revisione della pianta organica dell'ente e dei profili professionali, su indicazione del direttore generale</p>	<p>n. provvedimenti/report</p>	<p>n. delibere Cda: 1 (PIAO 2022-2024)</p>

GCP8 Provvede alla programmazione dell'acquisizione di risorse umane su indicazione del direttore generale, predisponendo le proposte inerenti i piani di assunzione.

n. provvedimenti

n. delibere Cda: 1 (PIAO 2022-2024)

GCP9 Cura i procedimenti di concorso e di selezione del personale preordinati alla costituzione di rapporti di lavoro subordinato, anche fornendo supporto alle commissioni esaminatrici.

n. procedimenti

n. 3 procedure volte ad acquisire personale in CFL, di cui:

- due relative alla Convenzione con il Comune di Torino, per il triennio 2022-2024, che prevede, tra l'altro, il reciproco utilizzo delle graduatorie di selezioni debitamente approvate per assunzioni con contratto a tempo determinato o indeterminato;
- una relativa all'Accordo con il Comune di Beinasco per l'utilizzo di graduatoria di concorso pubblico approvata dal comune di Beinasco.

GCP10 Cura i procedimenti preordinati all'assunzione in servizio e predispone i contratti individuali di lavoro.

n. procedimenti

n. 1 procedura volta ad acquisire personale mediante utilizzo di graduatorie del Comune di Rivoli;

n. 1 procedura di mobilità ai sensi dell'art. 30 della Convenzione con la Provincia Verbano Cusio Ossola;

n. contratti individuali di lavoro: 5

GCP11 Cura i procedimenti preordinati all'attribuzione degli incarichi professionali, di collaborazione, di consulenza nelle diverse forme, su richiesta dei dirigenti, e preventiva comunicazione al direttore generale per le valutazioni in ordine alla coerenza organizzativa nel complesso dell'ente	n. procedimenti	Gestione elenco Avvocati: n. 30 istanze di iscrizione/rinnovo; n. affidamenti di servizio di rappresentanza legale in giudizio: 3 n. contratti attribuzione incarichi: 1
GCP12 Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.	n. procedimenti	n. 1 infortunio
GCP13 Supporto alla predisposizione dei Regolamenti dell'Ente (ex SGE5)	n. regolamenti/aggiornamenti	n. Codice di comportamento: 1
GCP14 Gestisce il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso le fasi di presa in carico delle domande, verifica dei requisiti generali di ammissione, risposta ai quesiti degli operatori, gestione dell'esito del procedimento di qualificazione.	n. domande di ammissione; n. verifiche requisiti richieste; n. risposte quesiti	n. domande ammissione: 16 n. verifiche: 115
GCP15 Cura la gestione dei contratti per il funzionamento dell'ente laddove richiesto dall'oggetto del contratto	Gestione contratti	Attività svolta in maniera continuativa
GCP16 Convenzioni e accordi di programma con Enti	N. atti	n. 4 convenzioni;

GCP17 Cura su indicazione del direttore generale gli atti relativi alla gestione del rapporto di lavoro del personale dell'ente (procedimenti preordinati all'attribuzione di incarichi di posizione organizzativa e di altri incarichi o responsabilità previsti dalla contrattazione collettiva, progressioni di carriera, attuazione del sistema incentivante del personale, cessazione del rapporto di lavoro)

n. determinazioni del direttore generale relative ad assunzioni: 4
n. determinazioni del direttore generale relative ad incarichi di Alta professionalità o altri incarichi: 12;
n. determinazioni del direttore generale relative ad assegnazioni di personale ai servizi: 3
n. determinazioni del direttore generale relative a progressioni: 0;
n. determinazioni del direttore generale relative a cessazioni: 0;
n. determinazioni del direttore generale relative al sistema incentivante: 1;

GCP18 Cura su indicazione del direttore generale il monitoraggio delle esigenze formative del personale, gli affidamenti per i corsi di formazione e le procedure per l'adesione ai progetti formativi finanziati

n. corsi frequentati dal personale

n. 1 corso formazione generale sicurezza lavoratori
n. 1 corso formazione specifica sicurezza lavoratori;
n. 1 corso aggiornamento lavoratori sicurezza;
n. 1 corso aggiornamento addetto primo soccorso;
n.1 corso aggiornamento RSL
n.24 corsi di aggiornamento professionale comprensivi di quelli rientranti nella formazione effettuata a seguito dell'adesione al progetto "INPS Valore Pa";

GCP19 Cura gli adempimenti relativi alle comunicazioni da effettuare obbligatoriamente: es. perlapa (anagrafe prestazioni, Gedap, rilevazione 104-92, assenze), Aran (contratti collettivi, deleghe sindacali), collocamento obbligatorio, conto annuale del personale, GECO, comunicazioni INAIL, attivazione visite fiscali, anagrafe contratti	n. procedimenti attivati nell'anno per tipo	n. anagrafe prestazioni: 4; n. Gedap: 1 (adempimento annuale); n. Aran/Cnel contratti integrativi: 0 n. Conto annuale: 1 (adempimento annuale); n. Geco: 4; n. Denunce variazione INAIL: 0 n. richieste visite fiscali: 5 n. Anagrafe tributaria: adempimento soppresso; n. Rilevazione legge 104/92: 1
GCP20 Attività del Comitato unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (C.U.G.)	n. iniziative	n. 3 inerenti materie rientranti in ambito competenza del Comitato (proposta PAP 2021-2023; redazione relazione annuale sulla situazione del personale anno 2020; azioni di sensibilizzazione rivolte a tutto il personale dell'Agenzia a mezzo posta elettronica "CUG informa";
GCP21 Gestione dei contenziosi	n. comunicazioni per pratiche assicurative; n. di memorie interne in supporto dei patrocinatori in giudizio	n. comunicazioni per pratiche assicurative: 27; n. attività di supporto: 6 (motivazioni delibere autorizzazione a resistere)
GCP22 Presta attività a supporto delle funzioni svolte dall'OIV e dal responsabile della prevenzione della corruzione	Attività di supporto	Attività svolta in maniera continuativa

GCP23 Supporto nella gestione delle relazioni sindacali	Attività di supporto	n. contrattazione integrativa: 0 n. informazione per confronto: 1 n. informazione: 4
---	----------------------	--

AREA STRATEGICA 3 - DIREZIONE GENERALE

OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	Ordinaria amministrazione per adempiere ai compiti statutari

Le attività ivi descritte sono quelle di ordinaria amministrazione svolte per adempiere ai compiti statutari e istituzionali.

ATTIVITÀ 1	Attività definite in relazione alle competenze dei servizi e degli uffici (come da scheda allegata)
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Generale
SERVIZI COINVOLTI	Servizi generali e sistema informativo
SERVIZI COINVOLTI	Comunicazione e relazioni esterne
RIFERIMENTO BILANCIO	PARTE III - Graduatoria delle risorse finanziarie - Riassunto previsione per programma-progetto

AREA STRATEGICA		3 DIREZIONE GENERALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	3.I.1		
SERVIZIO	CRE Comunicazioni e relazioni esterne		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
CRE1 Garantisce l’esercizio dei diritti di informazione, di accesso agli atti ed ai procedimenti, di partecipazione in favore degli utenti singoli e associati, anche formulando proposte sugli aspetti organizzativi e logistici del rapporto con l’utenza.	n. 4 accessi atti; n. aggiornamenti siti web	N. 4 richieste di accesso agli atti N. 1042 atti pubblicati	
CRE2 Provvede, mediante l’ascolto dei cittadini e la comunicazione interna, all’attuazione dei processi di verifica della qualità dei servizi e di gradimento degli stessi da parte dell’utenza interna ed esterna, in collaborazione con gli Uffici Organizzazione e Qualità.	Tutte le richieste evase; n. comunicati pubblicati sul web	Ascolto di cittadini o altri enti per segnalazioni o richieste di interventi che si provvede ad indirizzare se di nostra competenza o di altro ente.	
CRE3 Gestisce la comunicazione e l’immagine con i media.	scambio di documentazione con i giornalisti	Collabora direttamente con il Presidente e il Direttore Generale dell’Agenzia per la riuscita dell’Ufficio Stampa, curando e provvedendo ad inoltrare alle varie testate giornalistiche i comunicati stampa, le informazioni ed ogni altro materiale atto alla comunicazione.	

CRE4 Si occupa del centro documentazione tecnica, rassegna stampa quotidiana, la rassegna dei quotidiani, periodici, web.		Attività correntemente svolta fornendo ai vari uffici informazione sulle varie testate giornalistiche.
CRE5 Organizza manifestazioni, convegni ed eventi, patrocini, predisponendo le relazioni istituzionali.	n. manifestazioni; n. 5 patrocini, n. partecipanti/manifestazione;	Sono state effettuate attività di supporto: stampa documentazione, predisposizione cartelle, contatti organizzativi; al fine di assicurare il regolare svolgimento di eventi organizzati dall'Agenzia stessa o di permettere la partecipazione dell'Agenzia ad eventi istituzionali tenutisi fuori sede
CRE6 Collabora con la direzione generale alla comunicazione delle direttive necessarie alla corretta attuazione degli indirizzi e dei principi in materia di organizzazione e di qualità emanati all'interno dell'ente.	n. atti organizzativi; n. relazioni informative/circolari n. 10 ordini di servizio n. 13 informative CUG n. 0 informative sicurezza sul lavoro ai sensi dell'art. 36 del DLGS 81/08 e s.m.i	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.
CRE7 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante l'implementazione dei servizi interattivi presenti sul portale WEB dell'Agenzia, in collaborazione con il Servizio Sviluppo sistema informativo e telecomunicazioni.	n. comunicati sul sito;	Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.
CRE8 Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante la realizzazione di supporti grafici (volantini, orari, mappe ecc.)	Elaborati grafici prodotti	Nessuna evenienza

<p>CRE9 Azioni di informazione all'utenza su canali web specifici e social network</p>	<p>Risposte fornite sui canali web</p>	<p>N. persone che seguono la pagina SFM Torino (follower) dicembre 2017: 6738 dicembre 2018: 7260 dicembre 2019: 8368 maggio 2022: 8943 ottobre 2023: 10116</p>	<p>Vedi paragrafo 6.6 La comunicazione del trasporto pubblico</p>
<p>CRE10 Partecipazione a eventi, conferenze, etc.</p>	<p>Atti degli eventi e delle conferenze</p>	<p>Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.</p>	

AREA STRATEGICA		3 DIREZIONE GENERALE	
OBIETTIVO DI PEG		Gestione ordinaria del progetto	
ID	3.1.2		
SERVIZIO	SIT Sistema Informativo e Telecomunicazione		
DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
SIT1 Realizza l’infrastruttura di rete, per dati e fonia, partendo dall’analisi degli uffici del consorzio per verificare le esigenze di ogni posizione lavorativa.	n. postazioni aggiornate; n. nuove postazioni;	26 postazioni aggiornate; n. 12 nuove postazioni; Tutte le postazioni esistenti + 12	
SIT2 <i>Supporta le problematiche dell'acquisto degli apparati necessari a svolgere le attività lavorative dell'agenzia di hardware e software, con ricerca dei fornitori di componentistica hardware e dei programmi necessari all'utilizzo delle infrastrutture di rete. A conclusione degli acquisti ed alle verifiche dei beni e sevizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture di acquisto dei beni stessi</i>	n. interventi effettuati; n. pareri espressi	n. 45 interventi effettuati; n. 45 pareri espressi	
SIT3 Assicura le verifiche post-installazione del corretto utilizzo degli apparati, dopo una valutazione in fase di acquisto degli stessi.	n. verifiche periodiche; n. aggiornamenti software;	n. n. 26 verifiche periodiche; n. 12 aggiornamenti software;	
SIT4 Effettua un'attività di help desk.	n. richieste;	n. richieste 162;	
SIT5 <i>Gestisce l'infrastruttura di rete: server - pc – stampanti -antivirus – firewall – rilevamento presenze - accessi alla sede - cablaggio - dominio</i>	n. richieste; n. interventi	n. 52 richieste; n. 54 interventi	

*mtm – centralino fonia fissa - apparati fonia mobili
- apparati dati mobile.*

SIT6 Analizza le problematiche per la gestione del sito web *mtm.torino.it* , crea pagine, tabelle, tiene aggiornati i contenuti nelle sezioni monitoraggio, convocazioni assemblee , monitora le visualizzazioni del sito stesso da parte del pubblico - Aggiorna i contenuti del sito *indicepa.gov.it* - Gestisce la posta elettronica dell'Agenzia.

n. interventi effettuati

n. 50 interventi effettuati

SIT7 Acquisisce sistematicamente le informazioni generate dai sistemi di monitoraggio del trasporto pubblico ai fini di aggiornare le banche dati dell'agenzia per l'osservazione della produzione e delle prestazioni dei sistemi di trasporto pubblici in contratto con l'Agenzia, elabora report con grafici e liste dei treni - bus per puntualità ed affidabilità del servizio di trasporto pubblico

n. interventi effettuati

n. 35 interventi effettuati

SIT8 Mantiene aggiornato sul server interno e sul cloud il Database SQLserver SIPAL contenente i dati di Bilancio Contabilità e Protocollo dell'Agenzia

n. controlli
installati

aggiornamenti

n. 14 controlli di aggiornamenti
installati

SIT9 controlla l'Invio delle fatture passive al servizio di conservazione esterno in qualità di Responsabile della conservazione dei documenti informatici di cui all'art. 44 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 ed aggiorna il backup interno di tutti i documenti dell'Agenzia

n. invii effettuati; numero di
backup interni effettuati

n. 12 invii effettuati; numero 48 di
backup interni effettuati;

AREA STRATEGICA	3 DIREZIONE GENERALE
OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.1.3
SERVIZIO	Servizi Generali

LOG Logistica

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
LOG1 Coordina tutte le attività logistiche inerenti il funzionamento della "struttura fisica" attraverso cui l'ente opera con propri uffici.	n. segnalazioni irregolarità;	Attività correntemente svolta.	
LOG2 Garantisce il presidio della sede così da assicurare l'ottimale funzionamento delle medesime, anche gestendo direttamente o indirettamente le richieste di manutenzione di locali, di arredi e di attrezzature.	n. adeguamenti;	Attività correntemente svolta segnalando ogni qualvolta si renda necessario le inosservanze ai contratti di servizio o problematiche inerenti l'immobile alla ditta incaricata per conto della proprietà e quando si rende opportuno con richieste di preventivi per interventi e affidamento lavori.	
LOG3 Provvede, avvalendosi della collaborazione degli altri servizi interessati, alla definizione delle norme e regole necessarie alla corretta gestione degli spazi e dei locali componenti la sede, coordinandone e controllandone la corretta applicazione.	n. atti organizzativi;	Attività correntemente svolta.	

LOG4 Assicura direttamente o tramite consulenze specialistiche l'individuazione dei fattori di rischio e delle misure per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, nel rispetto della normativa vigente, avvalendosi della collaborazione dei dirigenti dell'ente per l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie.	n. atti organizzativi/provvedimenti;	Attività correntemente svolta.
LOG5 Elabora le procedure di sicurezza a livello generale e, per quanto di competenza, le misure preventive e protettive.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG6 Provvede ai sistemi di sicurezza interni all'ente con la collaborazione dei servizi generali	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG7 Cura i necessari programmi di informazione e formazione dei lavoratori sull'antinfortunistica.	n. rapporti/sedute informativi	Attività svolta secondo necessità
LOG8 Collabora con il medico competente e partecipa alle consultazioni in materia di tutela della salute e sicurezza.	n. visite mediche;	Attività svolta secondo necessità
LOG9 Collabora con i servizi competenti per l'attuazione delle norme in tema di sicurezza negli edifici forniti a servizi diversi.	n. adeguamenti procedure;	Attività svolta secondo necessità
LOG10 Individua l'ottimale distribuzione, secondo gli indirizzi ricevuti dagli amministratori e dalla direzione, dei posti di lavoro negli spazi disponibili.	n. atti organizzativi;	Attività svolta secondo necessità
LOG11 Collabora al costante contenimento ed alla ottimizzazione dei costi inerenti il funzionamento della "struttura fisica" dell'ente (quali ad esempio: utenze, servizi interni specifici ecc.).	n. adeguamenti procedure;	Attività correntemente svolta
LOG12 Verifica il corretto svolgimento del servizio di riscaldamento e condizionamento.	n. 4 segnalazioni irregolarità; n. report verifica;	Attività svolta secondo necessità.

LOG13 Provvede alla gestione dei contratti relativi ai servizi di pulizia delle aree interne/esterne e di trasloco per tutti gli uffici. Inoltre, provvede ai servizi generali a supporto di tutte le attività dell'ente.

In particolare:

- alla gestione del parco autovetture dell'ente per quanto riguarda la manutenzione, la fornitura di carburante e la gestione delle spese di mantenimento, provvedendo altresì al controllo dell'uso e alla razionalizzazione dell'uso delle autovetture;
- ai servizi di spedizione e recapito della posta esterna ed interna;
- all'utilizzo delle sale riunioni e delle aree pertinenziali degli edifici sedi d'ufficio;
- ai servizi riproduzione di documentazione cartacea a uso interno ed esterno;
- ai servizi di assistenza agli organi istituzionali;
- ai servizi di custodia dei locali;
- ai servizi ausiliari di trasporto con autovettura;
- ai servizi ausiliari di accoglienza anche a supporto dell'ufficio relazioni con il pubblico

A conclusione ed alle verifiche dei servizi acquistati rilascia parere per il pagamento ed alla liquidazione delle fatture

Viene predisposta la segnalazione alla ditta di inosservanze rilevante dalla pulizia dei locali come da contratto o l'indicazione di servizi aggiuntivi.

PRV Provveditorato

DESCRIZIONE	INDICATORE DI ATTIVITÀ	INDICATORE DI RISULTATO 2022	RIFERIMENTI RENDICONTO DELLA GESTIONE
PRV1 Si occupa dell'acquisizione dei beni, delle risorse strumentali e dei servizi impiegati da parte di una pluralità di uffici, assicurando di norma l'esecuzione e il controllo sui relativi contratti.	n. provvedimenti acquisizione;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV2 Si occupa dei provvedimenti finalizzati all'acquisizione di beni e servizi in economia destinati al funzionamento della pluralità dei servizi con le modalità espresse nei provvedimenti regolamentari e di indirizzo dell'ente.	n. procedure verificate;	Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.	
PRV3 Si occupa del monitoraggio dei consumi di fornitura e servizi in relazione ai diversi centri di costo.	report;	Attività correntemente svolta	
PRV4 Si occupa dei procedimenti di inventariazione dei beni mobili e di assegnazione ai dirigenti competenti, ovvero agli enti destinatari, anche in esecuzione di provvedimenti di concessione.	report consuntivo annuale;	Effettuato aggiornamento dell'inventario	
PRV5 Si occupa della gestione dell'archivio e provvede alle concessioni ed alle cessioni ad ogni titolo dei beni mobili, nonché alle dichiarazioni di fuori uso dei beni mobili.	report consuntivo;	Attività svolta correttamente per la gestione dell'archivio. Effettuato scarico del materiale (prevalentemente informatico) divenuto obsoleto e pertanto non più funzionale.	

7.4. Obiettivi operativi assegnati al personale dirigenziale e indicatori collegati

Nella presente sezione sono indicati gli obiettivi assegnati, per il Piano Esecutivo di Gestione, ai dirigenti e al personale responsabile di unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità.

Ogni obiettivo è rappresentato con una scheda riassuntiva ed è articolato in *attività* da porre in essere con la relativa tempistica. Per ogni obiettivo vengono riportate la quantificazione delle risorse economiche, umane e strumentali e le responsabilità organizzative, identificando un solo servizio responsabile per ciascun obiettivo operativo e i servizi che vi collaborano.

In particolare, per ogni obiettivo rappresentato con una scheda riassuntiva viene approfondita la parte denominata *Risultati* fornendo una descrizione più puntuale circa le attività che hanno portato al raggiungimento (ovvero al parziale o mancato raggiungimento) dell'obiettivo stesso.

Resta inteso che per una descrizione dettagliata delle attività si rimanda alle rispettive parti della Relazione utilizzando i riferimenti ai corrispondenti paragrafi e titoli che sono riportati nella riga RIFERIMENTI RELAZIONE di ciascuna scheda.

7.4.1. Area strategica 1 - Pianificazione e Controllo

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Affidamenti dei servizi TPL
OBIETTIVO PEG	Procedure per l'affidamento dei servizi automobilistici e ferroviari
ID -SP	1.II
BENEFICI ATTESI	Definire le più idonee modalità per l'affidamento dei servizi a seconda della modalità di trasporto Sviluppare le attività procedurali necessarie Stipulare contratti di servizio

ID-SS	1.II.1
ATTIVITÀ 1	Relazione di affidamento
DESCRIZIONE	In attuazione del Regolamento CE 1370/2007, della normativa nazionale e delle Deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti si predispone e si rende pubblica una Relazione di affidamento finalizzata a comunicare le modalità di affidamento e i contenuti minimi dei Contratti di servizio. Nel corso del 2021 si è proceduto alla pubblicazione della prima relazione per il 2021.
INDICATORE DI ATTIVITÀ (PERFORMANCE)	Il risultato dell'attività consiste nell'aggiornamento della documentazione redazione della documentazione necessaria, il confronto con l'ART e la definizione dei documenti per la pubblicazione.
TARGET	Relazione di affidamento (aggiornamento e pubblicazione)
RISULTATO ATTESO	Aggiornare le informazioni già prodotte nella Relazione 2021
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	30/09/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI Aggiornamento Relazione affidamento

RISULTATO	Pubblicazione sul sito istituzionale AMP della RELAZIONE SULLA DEFINIZIONE DEI LOTTI DEI SERVIZI FERROVIARI Ai sensi della Delibera ART n. 48/2017 – Maggio 2022
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto con la redazione e successiva pubblicazione della suddetta relazione
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.1.1 Relazione sugli Affidamenti

ID-SS	1.II.2
ATTIVITÀ 2	Contrattazione per l'affidamento dei servizi di tpl regionali SFR
DESCRIZIONE	Affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. del sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci dei Servizi RV e R d SFR, con un contratto di lunga durata pari a 10 anni, con validità dal 01/01/2021 al 31/12/2030.
INDICATORE DI RISULTATO	I risultati sono misurati in termini di definizione di obblighi di servizio e relative compensazioni economiche, definizione programma degli investimenti e rinnovo materiale rotabile, obiettivi di qualità. In sede di contrattazione con Trenitalia si definirà la documentazione contrattuale partendo dal contratto di servizio già stipulato per SFM e attraverso il confronto con l'ART previsto dalle vigenti deliberazioni.
TARGET	Relazione di affidamento e Piano degli Obiettivi Regolatori entro il 30/05/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla mobilità
SCADENZA	31/05/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	Pubblicazione sul sito istituzionale AMP della RELAZIONE DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE Ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 – Luglio 2022
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto al 90% in quanto la redazione e successiva pubblicazione della suddetta relazione si è conclusa nel mese di luglio anziché entro maggio come preventivato.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.1.1 Relazione sugli Affidamenti

ID-SS	1.II.3
ATTIVITÀ 3	Procedure di affidamento dei servizi di tpl regionali SFR
DESCRIZIONE	Affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. del sistema dei servizi dei treni regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci dei Servizi RV e R d SFR, con un contratto di lunga durata pari a 10 anni, con validità dal 01/07/2022 al 30/06/2032.
INDICATORE DI RISULTATO	I risultati sono misurati con l'adozione degli atti di affidamento previsti dalla normativa vigente come risultanti dell'Attività 1.
TARGET	Approvazione del contratto di servizio entro il 30/06/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	Con determinazione Reg. Gen N. 625 dell'8 settembre 2022 è stato approvato il testo definitivo del Contratto che regola la concessione del servizio ferroviario regionali veloci e regionali - SFR - periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto con la pubblicazione dell'atto amministrativo sopra citato e con la firma del Contratto
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.1.4 Servizio Ferroviario Regionale

ID-SS	1.II.4
ATTIVITÀ 4	Rinnovo / proroga / imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'art. 5 p. 5 Reg (CE) 1370/2007 di contratti di servizio in scadenza o scaduti ai fini di garantire la continuità dei servizi
DESCRIZIONE	I contratti di servizio per il TPL sono per la maggior parte giunti a scadenza. Nelle more dell'affidamento attraverso le procedure ad evidenza pubblica

	previste dalla normativa vigente è necessario disporre specifici atti di affidamento.
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato consiste nell'adozione di atti di affidamento coerenti con la normativa vigente e, ove necessario, adattati alle specificità del singolo contratto e dei relativi obblighi di servizio.
TARGET	Determinazioni dirigenziali di rinnovo/proroga entro il 31/12/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e Personale
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	Atti di imposizione obblighi di servizio: DD 198 del 22 marzo 2022 - servizio di tpl urbano di Alessandria DD 924 del 28 dicembre 2022 – servizio ferroviario Domodossola-Iselle
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto con la pubblicazione degli atti amministrativi sopra citati
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.1.5 Affidamento Servizi di TPL automobilistici

ID-SS	1.II.5
ATTIVITÀ 5	Procedure per l'affidamento dei servizi di tpl gomma
DESCRIZIONE	In attuazione della normativa di riferimento nonché del Programma Triennale Regionale 2019-2021 è necessario definire le procedure di affidamento per i servizi automobilistici sui quattro bacini della Regione. Le procedure dovranno essere coerenti con i contenuti previsti dalla "Relazione di affidamento".
INDICATORE DI RISULTATO	Il risultato consiste nella predisposizione di atti descrittivi delle procedure di affidamento e dei contenuti delle stesse.
TARGET	Determinazioni Dirigenziali di approvazione documentazione tecnica ai sensi della Relazione di affidamento di cui all'Attività 1
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2022

OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	<p>In data 4/1/2022 sono stati pubblicati sul Supplemento alla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea gli avvisi di preinformazione delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di trasporto pubblico terrestre</p> <p>Bacino metropolitano: n° 2022/S 002-004177</p> <p>Bacino Sud: n° 2022/S 002-004179</p> <p>Bacino Sud – Est: n° 2022/S 002-004175</p> <p>Bacino Nord – Est: n° 2022/S 002-004176</p>
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto con la pubblicazione degli avvisi sopra citati
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.1.5 Affidamento Servizi di TPL automobilistici

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	148
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Reti e servizi, intermodalità e promozione mobilità sostenibile
ID-SP	1.III
DESCRIZIONE	Attraverso la realizzazione di attività puntuali l'Agenzia si pone l'obiettivo di favorire la mobilità delle persone diversificando e integrando i modi e i mezzi di trasporto, puntando alla sostenibilità e alla sicurezza dell'intera catena di viaggio. Per tale ragione partecipa alla stesura e alla realizzazione di progetti con altri soggetti del territorio e/o internazionali, sia in autofinanziamento sia in cofinanziamento (bandi europei, ministeriali, ecc.).
BENEFICI ATTESI	Incremento dell'uso del trasporto. Maggiore rispondenza dei servizi rispetto alle reali esigenze di mobilità. Maggiore consapevolezza dell'offerta di trasporto. Maggiore conoscenza della domanda di mobilità.

ID-SS	1.III.1
ATTIVITÀ 1	Progetto TVA – Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola e il Vallese
DESCRIZIONE	Attivato con fondi europei del programma di finanziamento INTERREG V Italia – Svizzera 2014-2020 ha l'obiettivo di migliorare i servizi di mobilità per facilitare la fruizione del territorio da parte dei pendolari transfrontalieri e dei turisti. Nell'ambito del progetto l'Agenzia: <ul style="list-style-type: none"> - provvede al miglioramento delle coincidenze treno / bus, - collabora ad un piano di comunicazione sulla mobilità semplice ed efficace. Il progetto si è concluso ad ottobre 2022.
INDICATORE DI RISULTATO	Verifica permanenza delle coincidenze di orario. Attivazione tavolo di confronto con le Aziende di trasporto del territorio.
TARGET	Predisposizione di documentazione tecnica sul lavoro del tavolo.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/10/2022

OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	Nel corso del 2022 è proseguita la produzione e diffusione sui territori interessati di materiali di promozione del TPL
COMMENTO	L'obiettivo, consistente in un'attività di coordinamento e confronto, è stato raggiunto. La relazione annuale è stata completata il 3 ottobre 2022.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione internazionale

ID-SS	1.III.2
ATTIVITÀ 2	Progetto MOBILAB
DESCRIZIONE	<p>Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori montani e rurali delle Valli di Lanzo e del Canavese incidendo sull'offerta e sui comportamenti.</p> <p>Nell'ambito del progetto l'Agenzia è impegnata nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; - analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; - analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; - verificare e sperimentare, in coordinamento con i progetti sociali del PITER, soluzioni di modalità diversificate per il raggiungimento dei luoghi dove i servizi sociali sono erogati (mense, RSA, ecc.); - coordinare la realizzazione, in accordo con i comuni interessati, degli interventi di microinfrastrutturazione per favorire l'intermodalità; - partecipare a laboratori di Co-progettazione; - supportare il coinvolgimento degli attori che localmente si occupano di mobilità; - contribuire alla produzione dei contenuti del sito di progetto e alla stesura della sintesi non tecnica. <p>Il progetto si è concluso ad ottobre 2022.</p>

INDICATORE DI RISULTATO	<ul style="list-style-type: none"> - Estensione oraria servizio Provibus (Caluso) nel periodo di sperimentazione - Sperimentazione nuovi servizi Rivarolo-Valchiusella - Coordinamento interventi di mobilità sostenibile e co-progettazione - Contributo contenuti sito e sintesi non tecnica
TARGET	<p>Fase di sperimentazione soluzioni di modalità diversificate entro il 31/10/2022</p> <p>Relazione su co-progettazione interventi di mobilità entro il 31/10/2022</p> <p>Aggiornamento dei contenuti del sito e sintesi non tecnica forniti entro il 31/10/2022</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/10/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	L'Agenzia nel 2022 ha svolto la sperimentazione dell'estensione oraria del servizio a chiamata Provibus Caluso progettato in collaborazione con la Città Metropolitana di Torino. Al tempo stesso ha avviato un confronto con gli Enti locali e con gli operatori di TPL per promuovere soluzioni di servizio migliorative rispetto all'interconnessione bus – treno presso le stazioni principali, messe in campo nel periodo estivo. Tali iniziative sono state affiancate da una campagna di comunicazione e informazione specifica.
COMMENTO	L'obiettivo, consistente in un'attività di coordinamento, confronto e comunicazione è stato raggiunto. La relazione annuale è stata completata il 1 ottobre 2022.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione internazionale

ID-SS	1.III.3
ATTIVITÀ 3	Progetto CUORE DINAMICO
DESCRIZIONE	Attivato con fondi europei del programma di finanziamento Alcotra ha l'obiettivo di rendere efficace la mobilità nei territori

	<p>montani e rurali delle valli comprese tra il pinerolese e la Val di Susa incidendo sull'offerta e sui comportamenti.</p> <p>Nell'ambito del progetto l'Agenzia è impegnata nel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • redigere una mappatura della domanda e dei bisogni di mobilità nei territori coinvolti nel progetto; • analizzare i servizi di TPL esistenti e studiare una riorganizzazione degli orari mirata a favorire l'intermodalità dove necessario; • analizzare gli attuali servizi a chiamata Provibus e studiare un'eventuale riprogrammazione e potenziamento; • nel realizzare delle linee guida per la mobilità sostenibile durante gli eventi di richiamo. <p>Il progetto si è concluso a ottobre 2022.</p>
INDICATORE DI RISULTATO	<ul style="list-style-type: none"> • Verifica trasferibilità servizio ad altri contesti territoriali • Sperimentazione servizi di mobilità nell'area di progetto • Realizzazione Linee guida
TARGET	<ul style="list-style-type: none"> • Relazione tecnica trasferibilità servizio ad altri contesti territoriali entro il 31/10/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/10/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	<p>L'Agenzia, nel periodo d'interesse, ha avviato un confronto con gli Enti locali e con gli operatori di TPL per promuovere soluzioni di servizio migliorative rispetto all'interconnessione bus – treno presso le stazioni principali. Ha riorganizzato i servizi di tpl nell'area di sperimentazione e predisposto le linee guida per la gestione della mobilità durante gli eventi, mettendo in pratica il suo contenuto durante la fiera di Pinerolo.</p> <p>Tali iniziative sono state affiancate da una campagna di comunicazione e informazione specifica.</p>
COMMENTO	<p>L'obiettivo, consistente in un'attività di coordinamento, confronto e comunicazione è stato raggiunto. La relazione annuale è stata completata il 1 ottobre 2022.</p>
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.8 Cooperazione internazionale

ID-SS	1.III.4
ATTIVITÀ 4	Pianificazione servizi di trasporto nelle Aree a Domanda Debole, istituzione servizi a chiamata e partecipazione a tavoli territoriali
DESCRIZIONE	<p>Partecipazione a tavoli tecnici specifici con gli Enti territoriali e i gestori di trasporto per l'individuazione di soluzioni di trasporto più efficaci ed efficienti, incluso l'istituzione di servizi flessibili e a chiamata.</p> <p>In particolare per il 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il tavolo su cui si lavorerà riguarda il bacino sud-est mediante la individuazione delle fasi operative di attuazione del progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata. • accompagnamento nella revisione dei sistemi di gestione di alcuni servizi a chiamata nelle aree decentrate dei comuni alla periferia di Torino (Settimo Torinese, Moncalieri). • accompagnamento e supporto nella definizione e nell'attuazione delle azioni di mobilità previste all'interno della Strategia Nazionali Aree Interne definite per la val Maira, le Vali dell'Ossola, le Valli di Lanzo e la Valle Bormida. Nonché il supporto nella predisposizione di future candidature al programma SNAI, come nel caso dell'ovadese.
INDICATORE DI RISULTATO	<ul style="list-style-type: none"> • Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est. • Contributo alla revisione dei sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese • Supporto alle azioni di mobilità e candidature al programma SNAI
TARGET	<ul style="list-style-type: none"> • Redazione del Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est entro il 31/12/2022 • Relazione/rapporto sul Contributo alla revisione dei sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese entro il 31/12/2022 • Relazione/rapporto sul Supporto azioni di mobilità e candidature al programma SNAI entro il 31/12/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	<p>Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est. Si veda il risultato dell'attività 7.</p> <p>Progettazione di nuovi servizi a chiamata nel bacino metropolitano di Torino con particolare riferimento al Comune di Settimo Torinese Il 1° dicembre 2022 è stato firmato l'accordo ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii. per l'attivazione del servizio a chiamata nell'area urbana di Settimo Torinese (ns. prot. 13838/2022)</p> <p>Strategia Nazionale Aree Interne. I territori piemontesi individuati dalla strategia sono Val Maira, Valli dell'Alta Ossola, Valli di Lanzo, Valle Bormida. L'Agenzia propone al loro interno soluzioni di mobilità e revisione delle reti di TPL.</p> <p>SNAI- Verifica dello stato di avanzamento attuazione Scheda 10 della strategia area interna delle Valli dell'Ossola (ns. prot. 13948 del 2/12/2022). Programmazione per il mese di dicembre di incontro per nuovi territori assegnatari dei fondi SNAI della Val Sesia e delle terre del Giarolo (ns. prot. 14072/2022).</p>
COMMENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Progetto di revisione della rete e dei servizi a chiamata nel bacino sud-est l'obiettivo è raggiunto al 25% come riportato all'attività 7 • Il rapporto sul Contributo alla revisione dei sistemi di gestione servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese è stato elaborato e pertanto l'obiettivo è da intendersi raggiunto • Il supporto alle azioni di mobilità e candidature al programma SNAI è stato fornito, anche attraverso la fornitura di dati di mobilità ai territori interessati e pertanto l'obiettivo è da intendersi raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

ID-SS	1.III.5
ATTIVITÀ 5	Movicentri ed autostazioni
DESCRIZIONE	<p>Nel corso del 2022 l'Agenzia partecipa ai tavoli tecnici con Regione Piemonte e Comuni per la realizzazione di movicentri ed autostazioni.</p> <p>I tecnici dell'Agenzia supportano Regione Piemonte e i Comuni nella progettazione.</p> <p>Attività di verifica e monitoraggio dello stato dell'arte dei movicentri piemontesi.</p>
INDICATORE DI RISULTATO	<ul style="list-style-type: none"> • Documentazione contributo ai tavoli tecnici • Documentazione supporto alla progettazione • Schede di monitoraggio

TARGET	<ul style="list-style-type: none"> Redazione documentazione attestante gli sviluppi operativi prodotti dai tavoli tecnici presieduti dagli Enti territoriali entro il 31/12/2022 Redazione documentazione supporto alla progettazione entro il 31/12/2022 Compilazione schede di monitoraggio entro il 31/12/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	<p>Report raccolta dati sopralluoghi Movicentro del Piemonte: nel 2022 sono stati verificati quelli di Domodossola, Verbania, Biella, Cossato, Cuneo, Mondovì, Alba, Bra, Avigliana (area condivisa su spazio cloud interno dedicato:</p> <p>\\srv-mtm2\open mtmCloud\2022_03_MOVICENTRO</p>
COMMENTO	L'obiettivo, consistente in un'attività di raccolta documentazione, monitoraggio e supporto alla progettazione è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

ID-SS	1.III.6
ATTIVITÀ 6	Sharing mobility
DESCRIZIONE	<p>La Città metropolitana di Torino supportata dall'Agenzia ha predisposto e pubblicato nel 2020 un avviso per la diffusione dei servizi in sharing quali monopattini, biciclette e scooter elettrici, le cui condizioni di partecipazione hanno una durata quinquennale. L'Agenzia monitora l'attivazione di nuovi servizi e ne verifica la distribuzione complessiva sul territorio.</p> <p>Con l'individuazione dei fondi nazionali (DL 68/2022) per la promozione di azioni di sharing mobility sull'intero territorio nazionale come servizi complementari ai servizi di TPL, l'Agenzia è chiamata ad attivarsi per individuare e promuovere tali servizi in stretta collaborazione con la Regione Piemonte assegnataria diretta dei fondi.</p>
INDICATORE DI RISULTATO	Documentazione tavoli di lavoro e progettazione.

TARGET	Convocazione riunioni di lavoro entro il 31/12/2022.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	Definizione dei processi da mettere in campo per la concreta attuazione dei progetti di sharing mobility nel 2023.
COMMENTO	<ul style="list-style-type: none"> Per quanto riguarda il bando di sharing mobility della Città Metropolitana non si è potuto dare seguito alle attività di monitoraggio in quanto è intervenuta una procedura di ricorso da parte di un'azienda fornitrice di servizi in sharing verso la Città Metropolitana che ha reso inopportuna la convocazione del tavolo. Dal momento che lo stanziamento dei fondi nazionali è avvenuto solo a fine dicembre 2022, l'Agenzia ha preso atto della disponibilità finanziaria e delle modalità di gestione ed erogazione dei fondi solo a fine anno. Non è stato pertanto possibile convocare le riunioni di lavoro nel 200 come atteso. <p>A causa della rimodulazione dei tempi attuativi rispetto alle previsioni per entrambi i target si ritiene di non poter includere gli stessi nell'insieme degli obiettivi valutabili per il 2022.</p>
RIFERIMENTI RELAZIONE	3.2.7 Sistemi di intermodalità e promozione della mobilità sostenibile

ID-SS	1.III.7
ATTIVITÀ 7	Riorganizzazione della rete nella Provincia di Asti
DESCRIZIONE	Attivazione di un piano di riorganizzazione complessiva dei Servizi sulla base delle proposte presentate ad AMP.
INDICATORE DI RISULTATO	Nel corso del 2022 l'Agenzia avvierà le fasi di riorganizzazione della rete di Asti con il coinvolgimento degli Enti territoriali anche attraverso la sperimentazione di progetti di servizi a chiamata e servizi flessibili.
TARGET	Determinazioni Dirigenziali di modifica dei programmi di esercizio dei servizi interessati dalla riorganizzazione della rete.

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	<p>Con Nota. Prot. 0014190 del 07/12/2022 è stata convocata una riunione con i soggetti interessati (Provincia di Asti, Consorzio COAS e operatori) per trattare, a partire dagli studi già condotti dal Consorzio lo sviluppo di nuovi servizi a chiamata per i comuni a domanda debole della Provincia.</p> <p>Attivazione di un tavolo di confronto con l'operatore.</p>
COMMENTO	L'attività è solo all'inizio, pertanto i risultati saranno visibili solo dopo la piena attivazione del tavolo di confronto con l'operatore e dopo che le proposte operative si saranno concretizzate. Si ritiene di considerare l'obiettivo raggiunto al 25%.
RIFERIMENTI RELAZIONE	Per le motivazioni sopra espresse per la tematica non vi è ancora una trattazione dettagliata.

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	130
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel bilancio di previsione 2022-2024

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Programma degli investimenti
ID-SP	1.IV
DESCRIZIONE	Definizione del programma per gli investimenti in materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte e di navigazione lacustre.
BENEFICI ATTESI	Elaborare lo strumento di programmazione previsto dalla LR 1/2000 e dallo Statuto dell'Agenzia

ID-SS	1.IV.1
ATTIVITÀ 1	Programma degli investimenti in materiale rotabile (Piano autobus)
DESCRIZIONE	<p>Nel 2022 è previsto che venga portato verso la conclusione il Piano autobus regionale 2017-2019. Le risorse che non sono state ancora erogate alle aziende ammontano ad € 10.279.416,75, e sono destinate alla contribuzione all'acquisto di poco meno di un centinaio di autobus.</p> <p>Il principale ostacolo alla chiusura del piano è rappresentato dai ritardi con cui la regione effettua i trasferimenti delle risorse all'Agenzia, problematica aggravata dal fatto che molte aziende, nel momento in cui devono attendere la liquidazione dei contributi relativi agli autobus già acquistati, ritardano di concerto con il fornitore l'acquisizione dei nuovi veicoli, e ciò dilata i tempi talvolta già lunghi tra l'ordine del nuovo materiale rotabile e la sua consegna.</p> <p>La contribuzione di n. 10 autobus, per complessivi € 1.118.469,00, per i quali sono già state effettuate con esito positivo tutte le verifiche dei requisiti amministrativi, tecnici, di allestimento e d'immagine, verrà completata non appena la Regione trasferirà all'Agenzia le risorse necessarie. Ulteriori n. 30 autobus, per i quali il contributo dovuto ammonta ad € 3.256.140,00, sono già stati immatricolati e circolanti e verranno contribuiti, fermo restando la necessità che siano erogati i fondi previsti dalla Convenzione appositamente stipulata tra la Regione e l'Agenzia, non appena le aziende avranno completato la trasmissione di tutta la documentazione prevista dalla D.G.R. 40-5004/2017 e avranno messo a disposizione dell'Ente gli autobus per la verifica, con esito positivo, dei requisiti.</p> <p>Per ulteriori n. 21 autobus, per complessivi € 2.496.344,72 le aziende hanno provveduto a chiudere gli ordini, e si attende pertanto che siano consegnati e circolanti per poter porre in atto tutte le necessarie verifiche amministrative, di allestimento, tecniche e di immagine.</p>

	<p>Infine, con le risorse residue, pari a circa € 3,4 milioni, potranno essere acquistati indicativamente ulteriori n. 35 autobus.</p> <p>Per quanto riguarda l'attuazione del nuovo Piano autobus regionale per il rinnovo del materiale rotabile 2019-2023 i cui criteri generali, le modalità e le entità delle contribuzioni sono stati definiti con la D.G.R. 5-2912/2021 l'Agenzia ha provveduto, come da previsione regionale, ad effettuare il riparto delle risorse disponibili, pari complessivamente ad € 111.909.963,03, singolarmente per ogni fonte di finanziamento, per bacino di ambito ottimale, per contratto di servizio e, nei casi in cui i contratti siano in concessione a Consorzi o raggruppamenti d'impresa, in via transitoria, per singola azienda, con le D.D. n. 491 del 03/09/2021 e n. 494,495 e 496 del 06/09/2021.</p> <p>La Regione Piemonte è poi intervenuta, con la D.G.R. 78-4445/2021, modificando e integrando i criteri precedentemente enunciati, integrando le risorse disponibili elevandole fino ad € 114.002.031,15 e rivedendo marginalmente il riparto operato dall'Agenzia secondo i nuovi criteri.</p> <p>Ai sensi della D.G.R. 78-4445/2021 la Regione predisporrà il disciplinare di definizione delle modalità con cui l'Agenzia gestirà i piani attuativi di investimento del nuovo Piano autobus 2019-2023, con particolare riguardo alle eventuali rimodulazioni, alle verifiche dei requisiti dei nuovi mezzi, all'erogazione dei contributi spettanti alle aziende beneficiarie e alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specificamente previste da ogni fonte di finanziamento.</p>
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Verifica tecnica ammissibilità finanziamento autobus</p> <p>Liquidazione contributi autobus</p>
TARGET	<p>Completamento delle verifiche della documentazione presentata dalle aziende entro 30 gg dall'invio. Verifica dei requisiti di ogni nuovo autobus entro 30 gg. da quanto viene messo a disposizione dall'acquirente. A conclusione delle verifiche previste dai provvedimenti regionali, liquidazione delle risorse entro 30 gg. dal loro accertamento a seguito del trasferimento regionale.</p> <p>Per quanto riguarda il nuovo Piano autobus 2019-2023, nei limiti delle risorse messe a disposizione dalla Regione, erogazione dell'80% dei contributi destinate alle aziende per l'acquisto del nuovo materiale rotabile entro 30 gg. dal completamento delle previste verifiche tecniche e amministrative, anche in assenza delle quietanze di pagamento degli autobus e degli accessori, e saldo del restante 20% entro 45 giorni dalla trasmissione delle fatture quietanzate.</p>
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/08/2022 - Conclusione, per quanto riguarda la trasmissione degli ordini d'acquisto, della prima fase del nuovo piano autobus 2019-2023, caratterizzata da una quota maggiore di contribuzione del costo d'acquisto dei nuovi autobus.

	<p>31/12/2022 - Raccolta di tutti gli ordinativi effettuati dalle aziende relativi ad autobus destinati alla contribuzione nell'ambito del Piano autobus regionale 2017-2019.</p> <p>31/12/2022 - Ad avvenuto trasferimento delle risorse regionali, contribuzione dell'acquisto di almeno n. 40 autobus di nuova acquisizione sui fondi FSC e sui fondi CONSIP.</p> <p>31/12/2023 - Ad avvenuto trasferimento delle risorse regionali, completamento e chiusura del piano autobus 2017-2019</p>
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	<p>Atti di liquidazione del Piano Autobus 2017 - 2019</p> <p>Lotto XIX D.D. 352 del 27/05/2022 N° veicoli 19 Importo € 2.077.379,00</p> <p>Lotto XX D.D. 489 del 15/07/2022 N° veicoli 16 Importo € 1.766.445,92</p> <p>Lotto XXI D.D. 482 dell'11/07/2022 N° veicoli 9 Importo € 941.400,00</p> <p>Lotto XXII D.D. 772 del 17/11/2022 N° veicoli 5 Importo € 574.240,80</p> <p>Lotto XXIII D.D. 868 del 19/12/2022 N° veicoli 3 Importo € 340.640,00</p>
COMMENTO	<p>Per quanto riguarda il primo target (verifiche) l'obiettivo è stato raggiunto in termini di rispetto delle tempistiche prestabilite.</p> <p>Pr quanto riguarda il secondo target (nuovo Piano autobus 2019-2023) le questioni che alla fine del 2022 ne hanno impedito l'avvio sono le seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La D.G.R. 78-4445/2021 ha previsto che la Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica predisponga e proponga all'Agenzia un apposito disciplinare per la definizione dei piani attuativi d'investimento, documento che non è stato redatto nella sua forma definitiva né accettato dall'Agenzia; 2) La Regione ha previsto la realizzazione di un nuovo modulo della Piattaforma Parco autobus TPL Piemonte, per la rendicontazione degli acquisti di autobus oggetto di co-finanziamento, ma si è ancora in attesa che tale modulo, nella sua forma definitiva e funzionante, venga messo a disposizione dell'Agenzia; 3) Si attende che la Regione definisca il fac-simile dell'atto d'obbligo richiesto alle aziende; 4) Si aspetta che la Regione chiarisca quale dovrà essere la durata dell'ipoteca o della fidejussione previste ex art. 16 c. 6 L.R. 1/2000; 5) Si attende inoltre che la regione fornisca il previsto modulo per la presentazione delle domande di rendicontazione; 6) inoltre, le DGR 5-2912/2021 e 78-4445/2021 prevedono che le aziende provvedano a trascrivere presso il Pubblico Registro Automobilistico (PRA), unitamente all'ammontare dei contributi

	<p>ricevuti, una formale annotazione che rilevi il Vincolo di destinazione d'uso e inalienabilità degli autobus oggetto della contribuzione pubblica per l'intera vita tecnica del mezzo, Si attende che la Regione comunichi il testo e le modalità di trascrizione dell'annotazione presso il PRA relativa al vincolo.</p> <p>Per tali ragioni, non dipendenti dall'operato dell'Agenzia, alla fine del 2022 il nuovo Piano autobus non era ancora entrato nella sua fase operativa.</p> <p>Per quanto concerne l'Agenzia l'obiettivo si intende raggiunto.</p>
RIFERIMENTI RELAZIONE	5.10 Programma di contribuzione del Piano Autobus Regionale 2017-2019

ID-SS	1.IV.2
ATTIVITÀ 2	Programma degli investimenti per imbarcazioni navigazione acque interne
DESCRIZIONE	<p>A seguito dell'assegnazione delle risorse da parte della Regione Piemonte, a valere sul fondo ministeriale espressamente definito con D.M. n. 52/2018 e D.M. n. 397/2019, l'Agenzia è coinvolta nell'acquisizione di un nuovo natante da destinare alla navigazione pubblica di linea sul Lago d'Orta, con l'obiettivo di rinnovare e rimodernare la flotta attualmente in esercizio.</p> <p>Il nuovo natante dovrà rispondere ai più elevati standard ambientali e essere accessibile alle persone con ridotta mobilità.</p>
INDICATORE DI RISULTATO	Le procedure di affidamento della progettazione saranno avviate nel 2022 con previsione di fornitura dell'imbarcazione nel primo semestre 2024.
TARGET	Verifica manifestazione di interesse fornitura nuova imbarcazione entro il 31/12/2022.
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2024
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATO	Nel 2022 sono state sospese le ulteriori attività di affidamento della progettazione e fornitura della nuova imbarcazione in attesa che la Regione Piemonte sottoscriva la convenzione con il Ministero dei Trasporti, con nota prot. 13225 del 17/11/2022 è stato chiesto a Regione Piemonte un aggiornamento sullo stato dell'arte e un cronoprogramma per la formalizzazione delle disponibilità finanziarie.
COMMENTO	In mancanza del ricevimento delle informazioni di cui sopra, si ritiene di non poter includere il presente target nell'insieme degli obiettivi valutabili per il 2022.
RIFERIMENTI RELAZIONE	

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità
	Giuridico, contratti e personale
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	130
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel Bilancio di Previsione 2022-2024 per quanto riguarda le risorse dei piani di investimento.

Area strategica	Pianificazione e controllo
OBIETTIVO	Iniziative per la conoscenza della mobilità
ID-SP	1.V
DESCRIZIONE	<p>Nel 2022 l'Agenzia completerà le fasi di esecuzione del seguente servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indagine IMQ sulla mobilità e qualità dei trasporti nella Regione Piemonte <p>Nel 2022 l'Agenzia avvierà la procedura per l'affidamento del seguente servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servizio di monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari in Regione Piemonte (IQF) <p>Inoltre verranno effettuate analisi sui dati di presenza attraverso gli spostamenti delle SIM nelle celle telefoniche sul territorio.</p>
BENEFICI ATTESI	<p>Aggiornamento serie storiche sulla mobilità dei residenti in Regione Piemonte.</p> <p>Elementi per la verifica di piani e programmi e per la riprogrammazione dei servizi.</p> <p>Verifica del rispetto degli standard contrattuali da parte delle Aziende esercenti il servizio di trasporto ferroviario e monitoraggio della qualità erogata.</p>

ID-SS	1.V.1
ATTIVITÀ 1	Completamento indagine IMQ
DESCRIZIONE	<p>Indagine mediante interviste telefoniche eseguite con tecnica CATI, anche presso recapiti di telefonia mobile, per rilevare gli stili di mobilità dei cittadini presenti nella Regione Piemonte e la loro percezione della "qualità del viaggio" nell'uso dei vari modi di trasporto. Controllo dell'esecuzione delle attività di intervista, elaborazione dei dati raccolti, analisi dei risultati ottenuti, pubblicazione del Rapporto sulla Regione Piemonte e dei Rapporti sui singoli Bacini</p>
INDICATORI DI RISULTATO	<p>Acquisizione dagli Affidatari degli archivi digitali contenenti la registrazione di tutte le informazioni raccolte con le interviste</p> <p>Pubblicazione del Rapporto sul Piemonte e dei Rapporti sui singoli Bacini</p>
TARGET	Base dati e rapporti di indagine

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	30/09/2022 Recepimento dei risultati dagli Affidatari 31/12/2022 Pubblicazione di Rapporti di sintesi con i principali indicatori
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	<p>Recepimento dei risultati dagli Affidatari</p> <p>lotto 3: archivi consegnati con Prot. 5022 del 04/05/2022; verifica di completezza e correttezza completata con esito positivo;</p> <p>lotto 2: archivi consegnati con Prot. 6483 del 09/06/2022</p> <p>lotto 1: archivi consegnati con Prot 7443 del 04/07/2022</p> <p>lotto 4: archivi consegnati con Prot 7808 del 12/07/2022</p> <p>Tutti i controlli di correttezza e completezza sono stati effettuati ed è stato dato riscontro ai fornitori. Laddove necessario il fornitore ha inviato una successiva versione rivista e corretta degli archivi</p> <p>Pubblicazione di Rapporti di sintesi con i principali indicatori: si veda il report Indagine 2021-2022 sulla mobilità delle persone nella Regione Piemonte – Primi risultati provvisori - 29/11/2022</p>
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	Paragrafo 5.5.1.1 Indagine IMQ 2021

ID-SS	1.V.2
ATTIVITÀ 2	Analisi dei BIG DATA tratti dalle celle telefoniche TIM
DESCRIZIONE	Analisi dei dati ottenuti tramite accesso alla piattaforma TIM-Olivetti e scarico dei dati di presenza, provenienza e destinazione.
INDICATORI DI RISULTATO	<p>Rapporti tecnici periodici contenenti l'osservazione giornaliera delle presenze (Province, Città Metropolitana, Comune di Torino) nel periodo</p> <p>Rapporti tecnici periodici contenenti l'analisi del periodo di punta del giorno feriale tipo (Regione Piemonte e Comune di Torino) del periodo.</p> <p>Rapporti tecnici periodici contenenti l'analisi delle prevalenti relazioni di mobilità interprovinciale e delle prevalenti relazioni Capoluogo-Provincia del giorno feriale tipo del periodo.</p>

TARGET	N° 2 Relazioni / Rapporti tecnici
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Pianificazione e Marketing
SCADENZA	28/02/2022 Rapporti sull'osservazione dell'anno 2021 (da 01/12/2020 al 31/01/2022)
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	Si veda la descrizione dei rapporti prodotti e delle elaborazioni effettuate.
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	Paragrafo 5.5.2.2

ID-SS	1.V.3
ATTIVITÀ 3	Affidamento dell'indagine di monitoraggio dei servizi ferroviari IQF
DESCRIZIONE	<p>La qualità del servizio ferroviario è monitorata anche attraverso indagini specifiche svolte da personale incaricato con rilevazioni a bordo dei treni e nelle stazioni. In particolare è misurata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La qualità della rete di vendita a terra dei titoli di viaggio; - la tipologia del materiale rotabile e la capacità offerta della singola corsa; - la qualità delle informazioni a terra ed a bordo dei treni; - il comfort di bordo durante il viaggio; - la pulizia e lo stato fisico degli ambienti e degli arredi per i viaggiatori; - l'efficacia degli impianti di bordo (illuminazione, riscaldamento/raffrescamento, monitor informativi, dispositivi di ricarica elettrica, ...). <p>I risultati ottenuti saranno confrontati con i risultati minimi attesi previsti dai Contratti di servizio.</p>
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Pubblicazione Bando</p> <p>Conclusione procedura di selezione degli Affidatari</p> <p>Sottoscrizione Contratti con gli Affidatari e calendario avvio attività</p>
TARGET	<p>Pubblicazione bando entro il 30/09/2022</p> <p>Determinazioni Dirigenziali di affidamento entro il 31/12/2022</p>

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Servizi alla Mobilità
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	L'Agenzia ha elaborato il capitolato rev. 3.0 Non è stato pubblicato il bando entro il 30/09/2022 Non vi sono Determinazioni Dirigenziali di affidamento entro il 31/12/2022
COMMENTO	L'obiettivo non è stato raggiunto.
RIFERIMENTI RELAZIONE	

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e Controllo
SERVIZI COINVOLTI	Servizi alla Mobilità
	Giuridico Contratti e Personale
	Strategia e Qualità
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	148
RISORSE STIMATE	Si fa riferimento a quanto previsto nel Bilancio di Previsione 2022-2024 per il Programma Biennale degli Acquisti di Beni e Servizi

7.4.2. Area strategica 2 - Istituzionale

Area strategica	Istituzionale
OBIETTIVO	Piano triennale per il fabbisogno del personale
ID-SP	2.II
DESCRIZIONE	La programmazione del fabbisogno di personale deve ispirarsi a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, indispensabili per una corretta programmazione delle politiche di reclutamento e sviluppo delle risorse umane.
BENEFICI ATTESI	Copertura della dotazione organica ottimale come definita nel piano del fabbisogno di personale

ID-SS	2.II.1
ATTIVITÀ 1	Attuazione del Programma Triennale di fabbisogno 2021-23
DESCRIZIONE	<p>Il Piano triennale dei fabbisogni di personale è lo strumento attraverso il quale l'organo di vertice dell'Amministrazione assicura le esigenze di funzionalità e di ottimizzazione delle risorse umane necessarie per il miglior funzionamento dei servizi, compatibilmente con le disponibilità finanziarie e con i vincoli normativi alle assunzioni di personale e di finanza pubblica.</p> <p>Per effetto delle modifiche intervenute con D.L. n. 80/2021 convertito con modificazioni in legge n. 113/2021, il "Piano del fabbisogno del personale" costituisce una specifica sezione del PIAO (Piano Integrato di Attività e Organizzazione).</p>
INDICATORE DI RISULTATO	L'Agenzia sviluppa gli atti amministrativi necessari ad attuare il PIAO per il periodo 2022-2024.
TARGET	Proposta di Deliberazione di aggiornamento del Programma entro il 31/07/2022 e 31/07/2023
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	<p>Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 41/2022 del 30/12/2022, è stato approvato il "Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024 ai sensi dell'art. 6 del D.L. n. 80/2021, convertito con modificazioni in legge n. 113/2021" (di seguito PIAO 2022-2024).</p> <p>Nella Sezione 3 del PIAO 2022-2024 "Organizzazione e capitale umano – Sottosezione 3.3 - Piano triennale dei fabbisogni di personale", ai sensi dell'art. 6 del d.lgs. 165/2001 è stato rilevato il nuovo Fabbisogno di personale per il triennio 2022-2024 con il quale è stata definita la Dotazione Ottimale dell'Agenzia della mobilità piemontese.</p>
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.2 Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	11
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

<i>Area strategica</i>	<i>Istituzionale</i>
OBIETTIVO	Utilizzo degli istituti normativi e/o contrattuali per il personale
ID	2.III
FUNZIONE	
DESCRIZIONE	La contrattazione collettiva e la normativa individuano istituti utilizzabili dal personale per superare specifiche situazioni di disagio e garantire la conciliazione vita-lavoro.
BENEFICI ATTESI	Garantire l'utilizzo di istituti contrattuali e normativi a favore del personale

ID-SS	2.III.1
ATTIVITÀ 1	Attuazione dell'istituto delle "ferie e permessi solidali"
DESCRIZIONE	Definizione della procedura interna per l'attuazione dell'istituto delle "ferie e permessi solidali" di cui all'art. 30 del contratto collettivo nazionale di lavoro relativo al personale del comparto Funzioni locali – triennio 2016-2018
INDICATORE DI RISULTATO	Elaborazione di una proposta di procedura al direttore generale.
TARGET	Trasmissione di una proposta di procedura al direttore generale entro 31/12/2022
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Giuridico, Contratti e personale
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	SI

RISULTATO	Con delibera del Consiglio d'amministrazione n. 13/2022 del 13/04/2022 è stato adottato il Piano triennale di Azioni Positive (PAP) 2022-2024. All'interno dell'Ambito d'Azione 4 dal titolo "PROMOZIONE DELLA CONCILIAZIONE DEI TEMPI DI VITA E LAVORO", si prevede l'Azione "CONCILIAZIONE E FLESSIBILITA' ORARIA". In adempimento della predetta Azione, al punto 4.1 si è previsto di definire la procedura interna per l'attuazione dell'istituto delle "Ferie e permessi solidali" di cui all'art. 30 del contratto collettivo nazionale di lavoro relativo al
------------------	--

	<p>personale del comparto Funzioni locali – triennio 2016-2018. Pertanto, con il successivo Ordine di servizio n. 2 del 09/03/2023 è stata prevista la procedura di fruizione delle Ferie Solidali. L’istituto delle Ferie Solidali è volto a consentire ai dipendenti che abbiano esigenza di prestare assistenza ai figli minori i quali necessitino di cure costanti per particolari condizioni di salute, e che abbiano completamente fruito di tutte le giornate di ferie o festività spettanti nonché dei permessi orari retribuiti (18 ore), di richiedere la cessione di giorni di ferie da parte di altri dipendenti i quali possono volontariamente aderire alla richiesta acconsentendo alla cessione delle giornate di ferie maturate in eccesso rispetto alle quattro settimane annuali obbligatorie ai sensi del D. Lgs. 66/2003, nonché rispetto alle quattro giornate di riposo per le festività sopresse di cui alla L. 937/1977. Ulteriori indicazioni in merito alla modalità di fruizione delle ferie solidali sono contenute all’interno dell’ordine di servizio citato, all’art. 7. Per l’accesso alla procedura è previsto che la richiesta e la corrispondente cessione vengano inoltrate all’amministrazione tramite i moduli appositamente predisposti.</p>
COMMENTO	L’obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	L’argomento non è stato trattato nella Relazione

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	3
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

7.4.3. Area strategica 3 - Direzione Generale

Area strategica	Direzione Generale
OBIETTIVO	Attuazione delle Misure e degli Obiettivi di prevenzione della corruzione PTPCT
ID-SP	3.II
DESCRIZIONE	L'attuazione e il monitoraggio delle azioni e delle misure previste nel PTPCT consentono di verificare il grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza indicati nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione (PTPCT) vigente.
BENEFICI ATTESI	Verifica del grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione della corruzione e di attuazione della trasparenza.

ID-SS	3.II.1
ATTIVITÀ 1	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPCT
DESCRIZIONE	Il PTPCT prevede specifiche attività da realizzare o per le quali è prevista la verifica sulle modalità di attuazione.
INDICATORE DI RISULTATO	Rendicontazione delle misure generali e delle misure specifiche attraverso la redazione della Relazione annuale del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.
TARGET	Verifica a consuntivo dei dati del 2021 entro il 31/01/2022 o diversa data prevista dall'ANAC
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SCADENZA	31/01/2023 o diversa data prevista dall'ANAC
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATI	Il Report annuale di monitoraggio dell'attuazione delle azioni e delle misure di prevenzione della corruzione previste nel PTPCT consiste nella
------------------	---

	<p>Relazione anticorruzione predisposta dal Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza relativa all'anno 2022.</p> <p>Il Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) dell'Agenzia ha compilato e sottoscritto la Relazione alla data del 18/01/2023 utilizzando la Piattaforma telematica per l'acquisizione dei dati sui Piani triennali per la prevenzione della corruzione e la trasparenza. La relazione è stata pubblicata sul sito istituzionale.</p> <p>La Relazione illustra l'andamento relativo all'attuazione per l'anno di riferimento delle misure generali e delle misure specifiche del PTPCT o della sezione Anticorruzione e Trasparenza del PIAO.</p> <p>In particolare la relazione contiene sia tabelle di sintesi dello stato di programmazione e attuazione, nel corso dell'annualità di riferimento, delle misure generali e specifiche, sia la descrizione più dettagliata dell'andamento relativo all'attuazione delle singole misure programmate.</p> <p>Il RPCT ha provveduto a monitorare lo stato di attuazione degli obblighi di trasparenza relativamente all'anno 2022 (monitoraggio riferito al 31/08/2022 trasmesso all'OIV con prot. Ag. 9430 del 01/09/2022).</p>
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

ID-SS	3.II.2
ATTIVITÀ 2	Formazione di base per i dipendenti dell'Agenzia
DESCRIZIONE	<p>Attivazione di interventi di formazione generale e specifica del personale dipendente sui temi dell'etica, della legalità e della trasparenza, ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - formazione generale, rivolta ai nuovi assunti nell'anno 2022, in materia codice di comportamento dell'Agenzia, Whistleblowing e argomenti correlati; - formazione specifica in materia di anticorruzione rivolta a personale che svolge attività in ambito di contratti e appalti.
INDICATORE DI RISULTATO	<p>Partecipazione ad evento formativo interno da parte dei neo assunti con attestazione di presenza.</p> <p>Partecipazione a corso di formazione sulla tematica di anticorruzione da parte di personale che svolge attività in ambito di contratti e appalti.</p>
TARGET	<p>Partecipazione di almeno l'80% dei dipendenti neoassunti alla formazione generale.</p> <p>Partecipazione di almeno una unità di dipendente alla formazione specifica.</p>

RESPONSABILE ATTIVITÀ	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
SERVIZI COINVOLTI	Servizio giuridico, contratti e personale
SCADENZA	31/12/2022
OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATI	<p>Nel 2022 sono state assunte 5 unità di personale di cui n. 1 unità è stata assunta a tempo indeterminato mediante utilizzo graduatorie del comune di Rivoli, n. 1 unità, già attiva in comando presso l'Agenzia ai sensi di specifica convenzione con la Provincia di Verbano Cusio Ossola a decorrere dal 01/12/2020, è stata successivamente trasferita in Agenzia per mobilità, n. 1 unità assunta con contratto di formazione e lavoro mediante utilizzo di graduatoria del comune di Beinasco e n. 2 unità assunte con contratto di formazione e lavoro mediante utilizzo di graduatoria del comune di Torino.</p> <p>Con riferimento alla formazione in oggetto si rileva quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'unità già attiva presso l'Agenzia in comando e successivamente assunta per mobilità, ha partecipato al corso di formazione interna "codice di comportamento, whistleblowing e argomenti correlati" tenutosi per tutti i lavoratori dell'ente il giorno 23/12/2021 attestato mediante foglio firme; – 1 unità assunta con contratto di formazione e lavoro dalle graduatorie del Comune di Torino ha seguito in data 26/04/2022, nell'ambito della formazione offerta dal Comune l'incontro formativo "Trasparenza, Accesso, Anticorruzione"; – 1 unità assunta con contratto di formazione e lavoro dalle graduatorie del Comune di Beinasco ha seguito il corso on line "Semplificazione del procedimento, trasparenza e modelli alternativi di esercizio dell'azione amministrativa - mod 2", con attestato di partecipazione, tenutosi dal 24/08/2022 al 29/08/2022 che tra l'altro trattava l'argomento "trasparenza e accesso ai documenti (L. 241/90 e accesso civico), ricorso alla telematica da parte della PA"; – tutte le unità di personale neo assunte nel 2022 hanno ricevuto specifica informazione sul codice di comportamento e sul Piano triennale di prevenzione della corruzione, compresa la misura generale del whistleblowing, al momento dell'assunzione; le nozioni già fornite in occasione dell'assunzione hanno trovato organica sistematizzazione nei corsi di formazione interna aventi ad oggetto "codice di comportamento, whistleblowing e argomenti correlati" tenutisi in data 21/03/2023, cui ha partecipato n. 1 unità di
------------------	--

	personale assunto con contratto di formazione e lavoro e in data 14/09/2023, cui hanno partecipato le ulteriori n. 2 unità di personale assunto con contratto di formazione e lavoro e la n. 1 unità di personale assunta a tempo indeterminato da graduatoria del Comune di Rivoli;
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.4. Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPCT)

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Ai fini del monitoraggio i responsabili di unità operative e i titolari di posizione organizzativa sono tenuti a collaborare con il RPCT e forniscono ogni informazione che lo stesso ritenga utile
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	11
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

Area strategica	Direzione Generale
OBIETTIVO	Attuazione delle Azioni Positive – Piano Azioni Positive (PAP)
ID	3.III
FUNZIONE	Trasversale – Contrasto alle discriminazioni, promozione delle pari opportunità e della conciliazione vita-lavoro
DESCRIZIONE	L'attuazione e il monitoraggio delle azioni positive previste nel PAP consentono di verificare e promuovere il grado di perseguimento degli obiettivi di prevenzione e rimozione delle discriminazioni, di formazione e diffusione di un modello culturale improntato alle pari opportunità e di conciliazione vita-lavoro indicati nel Piano Azioni Positive (PAP) vigente.
BENEFICI ATTESI	Verifica e promozione del raggiungimento degli obiettivi di contrasto alla discriminazione, di pari opportunità e di conciliazione vita-lavoro.

ID-SS	3.III.1
ATTIVITÀ 1	Monitoraggio dell'attuazione delle azioni positive previste nel PAP
DESCRIZIONE	Elaborare i dati e le informazioni sul personale che l'Agenzia deve fornire al Comitato Unico di Garanzia (CUG) per la redazione della Relazione da parte del Comitato stesso.
INDICATORE RISULTATO	DI Compilazione del Format 1 allegato alla direttiva 2/2019 del Ministro della Pubblica Amministrazione (recante "Modalità di trasmissione delle informazioni da parte dell'amministrazione ai CUG") che descrive, tra l'altro, le iniziative di promozione, sensibilizzazione e diffusione della cultura della pari opportunità, valorizzazione delle differenze e sulla conciliazione vita lavoro realizzate nell'anno precedente e quelle da realizzare nell'anno in corso o nei successivi.
TARGET	Fornire i dati al CUG mediante compilazione (on line o cartacea) del Format 1 entro il 01/03/2022 o diversa data prevista dal Dipartimento della Funzione Pubblica
RESPONSABILE ATTIVITÀ	Direttore generale
SERVIZI COINVOLTI	Servizio giuridico, contratti e personale
SCADENZA	01/03/2022 o diversa data prevista dal Dipartimento della Funzione Pubblica

OBIETTIVO DI PERFORMANCE	SI
OBIETTIVO INDIVIDUALE	NO

RISULTATI	In data 7 marzo 2022 l'Agenzia ha caricato sul portale CUG la Relazione dell'Amministrazione redatta secondo il Format 1 della direttiva n. 2/2019 e in data 14/04/2022 il CUG ha caricato sul medesimo portale la Relazione CUG redatta secondo il Format 2. Il CUG in data 22/04/2022 (prot. 4638/2022) ha trasmesso la predetta Relazione ai vertici e all'OIV dell'Agenzia, nonché alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento della Funzione Pubblica - Dipartimento delle Pari Opportunità
COMMENTO	L'obiettivo è stato raggiunto
RIFERIMENTI RELAZIONE	2.4.1 Piano delle azioni positive e Comitato unico di garanzia dell'Agenzia

RIFERIMENTI PEG	
REFERENTE GESTIONALE	Giuridico, Contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	
TEMPO STIMATO (ore-risorsa umana/mese)	4
RISORSE STIMATE	Non sono richieste risorse specifiche

RENDICONTO ATTIVITÀ APPENDICE

8. APPENDICE - AMP BAROMETER 2012-2021

Questo documento contiene le serie di dati di maggiore interesse raccolte dall'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) ogni anno in occasione della pubblicazione del rapporto "EMTA Barometer" e riferite all'area di competenza dell'Agenzia.

Le serie storiche sono riferite al periodo 2012 -2021.

Alcuni dati sono stati calcolati anche per l'area di competenza in vigore prima dell'approvazione del nuovo Statuto (Torino e 31 comuni della cintura). La nuova area di competenza comprende l'intero territorio della Regione Piemonte.

Dal 2023 il gruppo di lavoro EMTA Barometer ha selezionato un set più ridotto di *key indicators*. Pertanto in questo paragrafo, rispetto agli anni passati, non vengono più calcolati i km di rete di trasporto, dati che EMTA intende acquisire dai *feed* dei sistemi di infomobilità redatti secondo standard internazionali (es. GTFS).

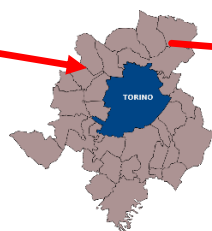
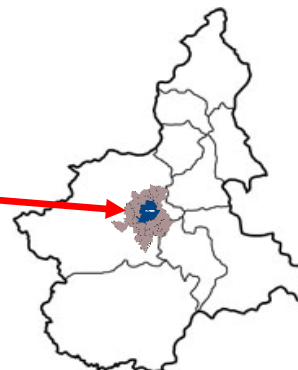
Dove siamo

La nostra area



2003: istituita come AMM "Agenzia per la Mobilità Metropolitana"

2015: evoluzione verso l'Agenzia della mobilità piemontese



**AREA METROPOLITANA
(Torino + 31 comuni)**

REGIONE PIEMONTE

8.1. Popolazione e territorio

8.1.1. Popolazione

La tabella seguente mostra l'evoluzione della popolazione nella Regione Piemonte.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Area										
Torino	872.091	902.137	898.714	890.529	886.837	884.733	875.698	857.910	858.205	848.478
area metropolitana	1.515.786	1.553.232	1.550.216	1.541.780	1.538.196	1.534.542	1.524.849	1.502.660	1.497.717	1.487.411
Regione	4.413.784	4.439.675	4.426.408	4.404.246	4.392.526	4.378.075	4.356.406	4.311.217	4.274.945	4.256.350

8.1.2. Territorio

Questa tabella espone alcune caratteristiche geografiche dell'area di competenza di AMP.

Territorio		(2012-13)
Misura	Area	
Superficie totale (km ²)	Torino	130
	Area metropolitana	838
	Regione	25.387
Urbanizzato (superficie edificata) (km ²)	Torino	77
	Regione	1.771

8.2. Mobilità

I dati si basano sulle due indagini campionarie IMQ condotte rispettivamente nel 2004, nel 2013 e nel 2021-22. La tecnica di rilevazione utilizzata è CATI (Computer aided telephone interview) e il campione è stato, nel 2021-22, di 41933 persone di età maggiore o uguale a 11 anni e minore di 85 anni.

Mobilità		2004	2013	2022
Misura	Area			
Spostamenti giorno medio (tutti i modi – tutti gli scopi)	Torino	1.929.400	1.657.877	1.716.837
	Regione	9.737.332	8.226.991	8.116.206
Quota modale del trasporto pubblico (viaggi con uso del TP)	Torino	22,44%	24,34%	11,4%
	Regione	10,11%	10,25%	5,7%
Quota modale dei mezzi motorizzati individuali	Torino	38,93%	38,58%	46,9%
	Regione	63,38%	62,37%	61,4%
Quota modale degli spostamenti a piedi	Torino	36,97%	33,58%	37,0%
	Regione	23,19%	22,80%	28,4%
Quota modale della bicicletta	Torino	1,46%	3,23%	3,0%
	Regione	3,26%	4,51%	3,3%
Quota modale del taxi	Torino	0,20%	0,27%	0,4%
	Regione	0,06%	0,07%	0,3%

8.3. Tasso di Motorizzazione

Il tasso di motorizzazione è fornito dall'ACI e aggiornato annualmente.

Tasso di motorizzazione	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Area										
Torino	594	614	617	618	639	675	658	646	617	587
Area metropolitana	622	614	617	619	633	657	649	647	631	613
Regione	637	636	640	646	656	671	675	681	682	676

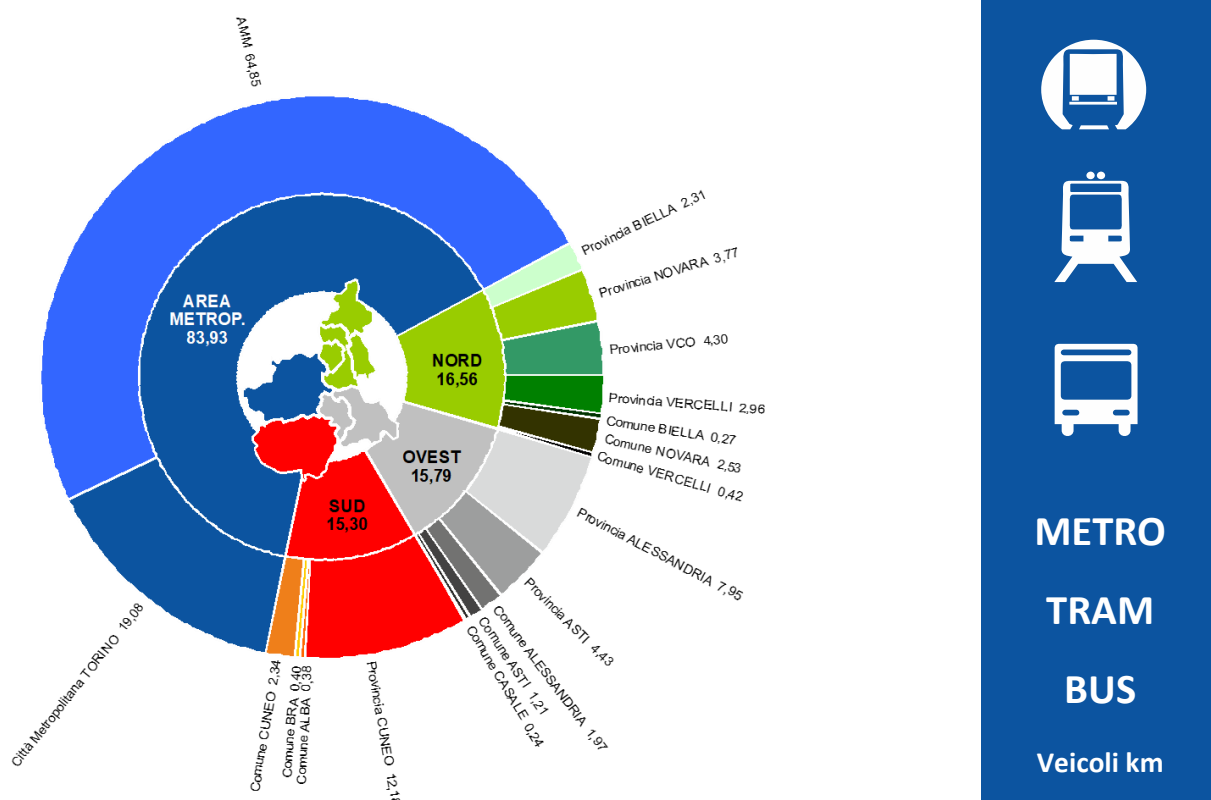
8.4. Offerta

La tabella sottostante riporta l'ammontare di servizio offerto annualmente ed espresso in unità km.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Area										
Tutti i servizi nella Regione	157,19	149,64	144,30	134,42	133,07	131,85	130,60	131,91	112,09	125,79
- ferrovie	19,98	19,42	19,16	19,00	18,83	19,08	19,39	19,85	15,79	17,97
- bus, tram, metro, altri modi	137,21	130,21	125,14	115,42	114,24	112,76	111,21	112,06	96,31	107,82
- Torino e Area metropolitana	60,14	56,18	55,12	46,34	45,22	44,09	42,59	42,45	38,29	40,17
- resto della Regione	77,07	74,04	70,02	69,08	69,03	68,67	67,98	69,61	58,02	67,65

8.5. Servizio offerto nei Bacini

L'area di competenza dell'Agenzia è suddivisa in 4 bacini: il grafico sottostante mostra l'ammontare del servizio non ferroviario offerto in ciascun bacino. Almeno due terzi dell'offerta sono concentrati nell'area metropolitana di Torino.



8.6. Domanda di Trasporto

La tabella sottostante evidenzia la domanda annua rendicontata dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT. Domanda annua espressa in passeggeri saliti (milioni)¹⁵.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Area										
Tutti i servizi nella Regione	350,08	352,28	356,75	380,04	389,60	394,76	401,64	409,76	255,36	236,08
- ferrovie	46,43	46,94	47,75	49,23	49,92	51,44	51,23	52,87	23,73	28,49
- bus, tram, metro, altri modi	303,65	305,34	309,00	330,81	339,64	343,32	350,41	356,90	231,63	207,59
- Torino e Area metropolitana	228,45	235,69	243,73	261,23	270,69	275,38	280,87	287,07	194,58	163,49
- resto della Regione	75,20	69,65	65,27	69,58	68,98	67,93	69,54	69,82	37,05	44,10

¹⁵ Passeggeri saliti su ogni singolo modo di trasporto

8.7. Aspetti Economici

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ricavi										
(Milioni €)										
Tutti i servizi nella Regione	251,02	246,27	253,77	255,96	261,83	266,68	292,26	281,47	143,30	169,63
- ferrovie	89,57	86,21	93,13	94,87	98,30	104,87	105,97	111,85	50,31	67,54
- bus, tram, metro, altri modi	161,45	160,06	160,64	161,08	163,52	161,81	186,29	169,62	92,98	102,10
- Torino e Area metropolitana	99,22	94,47	95,41	97,08	100,19	98,21	122,63	104,45	58,95	59,88
- resto della Regione	62,23	65,59	65,23	64,00	63,34	63,60	63,65	65,17	34,03	42,22
Compensazioni economiche										
(Milioni €)										
Tutti i servizi nella Regione	527,64	496,30	497,12	494,44	486,73	483,74	485,34	485,58	503,59	466,81
- ferrovie	225,63	216,77	212,30	216,70	217,36	221,49	221,48	220,39	238,66	201,11
- bus, tram, metro, altri modi	302,00	279,53	284,83	277,74	269,37	262,25	263,85	265,19	264,94	265,69
- Torino e Area metropolitana	175,89	158,23	167,41	164,86	159,92	152,71	153,57	153,11	154,50	154,80
- resto della Regione	126,11	121,30	117,42	112,87	109,46	109,54	110,28	112,08	110,44	110,89

8.8. Materiale Rotabile

Numero di autobus autorizzati nel database regionale.

Autobus					
2021					
Sistema di propulsione	Descrizione	Bus urbani		Bus extraurbani	
		Numero di veicoli	Percentuale sul totale	Numero di veicoli	Percentuale sul totale
Diesel	Euro III - V (inclusa EEV)	734	55,0%	1343	73,9%
Diesel	Euro VI	196	14,7%	473	26,0%
Ibrido (non plug-in)		15	1,1%		0,0%
Elettrico carica in deposito		69	5,2%	1	0,1%
Elettrico carica in linea		18	1,3%		0,0%

Gas naturale	LPG e CNG	303	22,7%	1	0,1%
TOTALE		1290	100,0%	1733	100,0%

8.9. Personale

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

Personale delle Aziende di trasporto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Area										
Tutti i servizi nella Regione	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.357	8.311	7.974	7.802
- Ferrovie	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988	1.955	1.848	1.789
- bus, tram, metro, altri modi	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.369	6.356	6.126	6.013
- <i>Torino e Area metropolitana</i>	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3.560	3.488	3.394
- <i>resto della Regione</i>	2.851	2.895	2.734	2.774	2.709	2.709	2.718	2.796	2.638	2.619

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

Ad integrazione dei dati già presentati nell'AMP Barometer, nei paragrafi che seguono vengono esposti ulteriori dati e indicatori ritenuti significativi per la comprensione del funzionamento del sistema di mobilità a livello metropolitano e regionale.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 (vedi successivo punto 2.2.9) il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- Bacino metropolitano, comprendente il territorio della Città metropolitana di Torino;
- Bacino Nord-Est, comprendente il territorio delle Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli;
- Bacino Sud-Est, comprendente il territorio delle Province di Alessandria ed Asti;
- Bacino Sud, comprendente il territorio della Provincia di Cuneo.

Tale suddivisione è stata recepita sia dal punto di vista istituzionale sia dal punto di vista funzionale dallo statuto dell'Agenzia che prevede la costituzione delle Assemblee e delle Commissioni Tecniche di Bacino.

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

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

Le tabelle che seguono riportano la quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata rispetto alla mobilità motorizzata. Nel caso della Regione Piemonte nel suo complesso i dati sono disponibili 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 57 - Quota modale - Regione Piemonte

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2013	Proiezione 2018	2022
Trasporto pubblico	14,0%	14,6%	16,0%	8,6%
Auto privata	86,0%	85,4%	84,0%	91,4%

Fonte: Indagini IMQ 2004, 2013 e 2022, proiezione 2018 su base ISFORT AUDIMOB 2018 e Osservatorio MIT 2012-2018

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

Tabella 58 - Quota modale per provincia.

	2004		2013		2022	
IMQ 2004	% 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 59 - 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 si è dimezzata nel 2022.

Tabella 60 – 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%) per dimezzarsi nel 2022.

Tabella 61 - 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.

9.2. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (33 comuni)

Nelle tabelle che seguono vengono riportate le serie storiche 2008-2016 che hanno costituito il lavoro di monitoraggio dei contratti di competenza dell'Agenzia prima dell'ampliamento dell'Ente all'intero territorio regionale. All'epoca, i contratti di servizio di competenza erano i seguenti:

- Contratto per i servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino - Gruppo Torinese Trasporti (repertorio 686) nel quale sono confluiti, in diversi momenti, i precedenti contratti urbani di Chieri e Moncalieri
- Contratto per i servizi urbani di Settimo Torinese - in corso valutazione per far confluire il servizio nel Contratto Rep. 686
- Concessione dei Servizi per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino - concessionaria EXTRA.TO dal 2012 (repertorio 174)
- Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale 01.01.2011 - 31.12.2016 - Concessionaria Trenitalia S.p.A. (repertorio 165)
- Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario – concessionaria Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. – (repertorio 79)

I dati sono tratti dai consuntivi contrattuali e dalla banca dati dell'Osservatorio MIT. A partire dal 2016, il monitoraggio si è ampliato agli affidamenti presenti nelle altre province piemontesi man mano che venivano stipulate le convenzioni per il trasferimento dei contratti. Il monitoraggio è proseguito pertanto, dal lato dei servizi di mobilità urbana e suburbana di Torino, mediante l'elaborazione dei dati di reportistica aziendale a livello più analitico consultabili nel paragrafo 5.7.3 Monitoraggio dati di produzione, domanda ed economici. D'altro canto, l'ampliamento al territorio regionale e il successivo consolidamento dell'Osservatorio Nazionale TPL, hanno fatto sì che lo strumento principale per l'acquisizione di dati sintetici a consuntivo diventasse l'Osservatorio, i cui dati sono consultabili al paragrafo 9.3 Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio MIT. Restano qui riportati, per comodità di lettura, i dati che mantengono un'omogeneità territoriale e di ambito di servizio con quelli storici, mentre per i dati a livello regionale si rimanda al paragrafo successivo.

9.2.1. Dati di produzione

Tabella 62 – Dati di produzione relativi all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15
Metropolitana ¹⁶	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,44
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,96	4,44	4,63	4,51
Sostitutivi ferroviari ¹⁷	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42	0,40	0,35

¹⁶ Valore espresso in treni*km (per ottenere i "Km Convenzionali" secondo la terminologia adottata da GTT occorre moltiplicare il dato per 4. Vale la seguente catena di uguaglianze: 1 treno*km = 2 veicoli*km = 4 vetture*km [casse*km] = 4 Km convenzionali).

¹⁷ La voce "sostitutivi ferroviari" dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di

TOTALE CONTRATTI AMM	67,19	66,54	66,42	66,90	62,69	58,29	56,20
----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Vetture*Km erogate (milioni)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	4,20	4,12	4,14	4,16	4,30	3,85	4,16
Metropolitana ¹⁸	2,67	2,51	2,51	2,46	2,45	2,09	2,57
Contratti Bus e Tram Urbani	43,87	42,89	41,76	40,13	41,17	31,01	37,6
Contratti ferroviari	4,54	4,53					
Sostitutivi ferroviari	0,19	0,05					
TOTALE CONTRATTI AMM	55,47	54,10					

9.2.2. Passeggeri trasportati

Nella tabella che segue sono riportati i dati di frequentazione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino.

Tabella 63 - Passeggeri trasportati

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77	4,02
Contratti Bus, Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	211,51	199,51	204,74
Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75	39,82
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	12,02	12,48	13,30	14,59
TOTALE CONTRATTI AMM	186,45	189,67	193,52	209,12	228,01	216,58	223,35

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

Passeggeri trasportati (milioni)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	3,85	3,87	4,03	4,36	4,16	2,00	3,05
Contratti Bus, Tram Urbani	205,48	270,69	275,56	280,87	287,07	194,58	163,49
Metropolitana	41,12						
Contratti ferroviari	15,62	17,99					

adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L'insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus*Km.

¹⁸ Vedi sopra, nota relativa alla voce Metropolitana.

TOTALE CONTRATTI AMM	224,94	292,56					
----------------------	--------	--------	--	--	--	--	--

9.2.3. Dati economici

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati economici dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. Le compensazioni economiche possono essere suscettibili di variazioni a seguito delle verifiche dei consuntivi di ciascun specifico contratto di servizio.

Tabella 64 - Compensazioni

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana ¹⁹	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94	14,71
Contratti Bus e Tram Urbani	170,94	173,85	174,36	173,15	165,19	148,71	142,99
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,74	55,82	70,74	64,12
TOTALE CONTRATTI AMM	241,91	245,57	246,13	254,42	249,42	240,93	227,13

Compensazioni (milioni)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	5,24	5,10	5,22	5,17	5,28	5,10	5,09
Metropolitana ²⁰	14,77	14,77	16,85	19,40	153,11	154,50	154,80
Contratti Bus e Tram Urbani	138,34	139,36	137,72	133,56			
Contratti ferroviari	64,88	66,70					
TOTALE CONTRATTI AMM	223,23	225,93					

Tabella 65 - Compensazioni al netto infrastruttura

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ²¹	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31

¹⁹ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

²⁰ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

²¹ Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio. Le compensazioni al netto infrastruttura per i contratti urbano e suburbano Torino e metropolitana nel 2016 sono calcolate adeguando il dato dell'anno precedente in base al 50% del TIP pubblicato dal Dipartimento del Tesoro (0,2% per il 2016). L'incidenza infrastruttura dei contratti ferroviari è quella dichiarata dalle Aziende sulla piattaforma MIT alle voci Corrispettivo gestione infrastruttura e Canone accesso

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ²¹	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	6,84	5,60
Contratti Bus e Tram Urbani	160,26	163,13	163,56	162,35	154,39	137,83	132,10
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,18	35,38	46,13	39,85
TOTALE CONTRATTI AMM	206,09	210,41	210,84	216,03	209,15	196,34	182,86

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ²²	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	5,24	5,10	5,22	5,17	5,28	5,10	5,09
Metropolitana	5,66	5,65	131,60	132,02	131,17	132,23	131,46
Contratti Bus e Tram Urbani	127,43	128,44					
Contratti ferroviari	39,71	44,23					
TOTALE CONTRATTI AMM	178,04	183,42					

Tabella 66 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47	1,32
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,18	0,14
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,94	0,92	0,84	0,73	0,69	0,65
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	2,83	3,47	2,73
TOTALE CONTRATTI AMM	1,03	1,04	1,02	0,98	0,86	0,87	0,79

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	1,36	1,32	1,29	1,19	1,33	2,40	1,67
Metropolitana	0,14	0,47	0,47	0,47	0,46	0,79	0,80
Contratti Bus e Tram Urbani	0,62						
Contratti ferroviari	2,54	2,46					
TOTALE CONTRATTI AMM	0,77	0,61					

infrastruttura. Dal 2017 l'incidenza dell'infrastruttura è quella dichiarata sulla piattaforma MIT anche per i contratti urbani.

²² Vedi nota precedente.

Tabella 67 - Ricavi da traffico

Ricavi da traffico (milioni €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07	5,67
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64	12,92
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60	81,46
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	14,18	14,40	15,47
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	92,35	94,99	102,91	118,54	113,71	115,51

Ricavi da traffico (milioni €)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	6,29	6,24	6,53	6,53	6,60	2,78	3,95
Metropolitana	13,69	97,10	98,21	122,64	104,45	58,96	59,88
Contratti Bus e Tram Urbani	83,30						
Contratti ferroviari	16,51	17,50					
TOTALE CONTRATTI AMM	119,79	120,84					

Tabella 68 - Rapporto Ricavi/Costi

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura) ²³	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%	51,6%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	64,9%	69,7%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,7%	30,0%	30,5%	32,4%	36,5%	37,8%	38,7%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	28,6%	23,8%	28,0%
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	30,5%	31,1%	32,3%	36,2%	36,7%	38,7%

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura) ²⁴	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratto extraurbano AMM	54,5%	55,0%	55,0%	55,8%	54,4%	54,5%	52,7%
Metropolitana	70,8%	43,1%	42,7%	48,2%	44,32%	30,8%	31,3%
Contratti Bus e Tram Urbani	39,7%						

²³ Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

²⁴ Vedi nota precedente.

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura) ²⁴	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contratti ferroviari	29,4%	28,4%					
TOTALE CONTRATTI AMM	40,2%	39,7%					

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

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.

Tabella 69 - 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 70 – 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 viaggio</i>		<i>14.753.267</i>	<i>15.454.772</i>	<i>16.095.397</i>	<i>14.997.760</i>	<i>14.875.484</i>	<i>14.918.767</i>	<i>15.273.219</i>	<i>15.861.182</i>	<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 dell'infrastruttura	CI = C - I	30.833.159	28.894.373	27.629.279	25.581.826	26.131.278	25.986.568	26.072.105	27.092.946	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/AD D	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 CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	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 71 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Sud Est

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 viaggio</i>		<i>8.324.884</i>	<i>8.722.560</i>	<i>8.933.509</i>	<i>8.703.134</i>	<i>7.905.396</i>	<i>8.326.292</i>	<i>8.300.411</i>	<i>8.346.002</i>	<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 dell'infrastruttura	CI = C - I	26.810.275	26.243.643	26.108.742	24.897.865	21.419.609	23.046.189	23.105.852	23.081.434	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 CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	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 72 - 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 viaggio</i>		<i>9.356.920</i>	<i>10.326.813</i>	<i>11.565.252</i>	<i>12.368.946</i>	<i>12.115.748</i>	<i>12.222.919</i>	<i>12.507.501</i>	<i>12.483.832</i>	<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 dell'infrastruttura	CI = C - I	22.682.810	22.591.683	22.586.347	22.233.498	22.363.901	22.261.303	22.466.377	22.737.769	22.642.826	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 CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	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

Tabella 73 - 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 metropolitana		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	100.186.718	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	159.916.292	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	136.807.153	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	270.694.729	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

**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 extraurbani)		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 74 - 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

Tabella 75 - 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>		217.273.833	213.984.053	219.122.498	241.662.740	245.405.388	252.897.171	259.681.487	269.590.957	134.382.921	160.283.513
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

Tabella 76 - 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/AD D	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

9.4. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL

Nell'ambito della responsabilità gestionale che la Regione ha assegnato a AMP, la Giunta regionale, con DGR n. 37 – 4121 del 24 ottobre 2016, ha identificato l'Agenzia "quale soggetto erogatore delle risorse regionali per il pagamento dei contributi CCNL autoferrotranvieri (...) destinate alle aziende TPL aventi diritto".

Al fine di semplificare gli adempimenti richiesti alle Aziende TPL e considerato che la base dati necessaria per la verifica della congruenza dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende è la stessa della dotazione organica prevista dal SIRT, si è deciso di richiedere in un'unica soluzione alle Aziende la fornitura dei dati sul personale per l'assolvimento del DIT (debito informativo trasporti) e la quantificazione dei contributi CCNL spettanti in funzione del n° di addetti nell'anno (consistenza media) e del parametro medio aziendale.

Dal 2019 la rendicontazione degli addetti avviene attraverso la piattaforma "Dotazione organica delle Aziende TPL - DOATPL" attraverso la quale la Regione provvede alla validazione degli addetti ai fini dell'assolvimento del DIT e AMP alla validazione dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende.

Grazie a tale organizzazione nella raccolta dati, Regione e Agenzia possiedono entrambe la medesima base dati del personale delle Aziende di TPL (sia quello con contratto Autoferrotranvieri, sia quello inquadrato con altre tipologie contrattuali) da utilizzare per le rispettive finalità di elaborazione e monitoraggio.

Si riporta di seguito una tabella di riepilogo degli addetti tra il 2010 e il 2021. I dati fino al 2015 si riferiscono alle elaborazioni per l'erogazione dei Contributi CCNL fornite dalla Regione Piemonte. I dati dal 2016 in poi sono stati elaborati dall'Agenzia sulla base degli elenchi del personale trasmessi dalle Aziende ad AMP quale soggetto incaricato dell'erogazione dei contributi stessi.

Tabella 77 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri

ANNI DI RIFERIMENTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015
nr.Aziende	63	59	60	60	59	60
totale addetti CCNL	7.925,61	7.834,70	7.693,24	7.499,98	7.364,24	7.207,23
totale contributo CCNL	€44.470.512,02	€43.822.651,93	€42.973.873,78	€41.964.199,89	€41.334.451,89	€40.785.009,05
PARAMETRI						
valore medio addetti/aziende	125,80	132,79	128,22	125,00	124,82	120,12
parametro medio ponderato	162,45	162,16	161,95	163,87	165,47	166,00
valore medio contributo/addetto	€5.610,99	€5.593,41	€5.585,93	€5.595,24	€5.612,86	€5.658,90
valore medio contributo/aziende	€ 705.881,14	€ 742.756,81	€ 716.231,23	€ 699.403,33	€ 700.583,93	€ 679.750,15

ANNI DI RIFERIMENTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021
nr.Aziende	57	55	54	55	50	51
totale addetti CCNL	7.121,58	7.072,49	6.939,52	6.910,50	6.685,82	6.485,73
totale contributo CCNL	€40.489.983,06	€40.095.510,33	€39.277.378,87	€39.059.899,93	€36.937.376,94	€36.550.444,41
PARAMETRI						
valore medio addetti/aziende	124,94	128,59	128,51	125,65	133,72	127,17
parametro medio ponderato	166,12	166,38	159,04	158,62	158,82	155,85
valore medio contributo/addetto	€5.685,53	€5.669,22	€5.659,96	€5.652,25	€5.524,73	€5.635,52
valore medio contributo/aziende	€ 710.350,58	€ 729.009,28	€ 727.358,87	€ 710.180,00	€ 738.747,54	€ 716.675,38

Tra il 2010 e il 2021, a fronte di una diminuzione del 18,2% degli addetti e del 17,8% dei contributi erogati si è avuto un aumento del contributo unitario per addetto dello 0,4%.

9.5. Le esigenze di mobilità dei cittadini

La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali, costituisce inoltre uno strumento per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati.

9.5.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte

I dati che verranno di seguito esposti sono un quadro di sintesi della mobilità delle persone residenti in Piemonte e della qualità percepita dai cittadini con riferimento ai mezzi di trasporto (trasporto pubblico, auto, bicicletta) raccolti attraverso le indagini IMQ del 2004, del 2013 e del 2021-22.

Le indagini IMQ sono indagini campionarie telefoniche condotte presso i residenti su campioni rappresentativi della popolazione maggiore di 10 anni stratificati per classi di sesso e per età.

Per quanto riguarda l'ultima edizione (IMQ2022) la distribuzione del campione di intervistati e della corrispondente popolazione tra 11 e 85 anni è riportata in Tabella - Campione e Popolazione

Tabella 78 – IMQ 2022 - Campione e Popolazione

Macroarea	Campione	Popolazione (Universo)	Tasso di campionamento
Torino	8403	750797	1,12%
Cintura di Torino[*]	6758	560201	1,21%
Resto Città Metropolitana	6717	631690	1,06%
Provincia di Vercelli	1823	134935	1,35%
Provincia del Verbano-Cusio-Ossola	1518	123521	1,23%
Provincia di Novara	3346	295913	1,13%
Provincia di Biella	1777	139154	1,28%
Provincia di Asti	2092	163234	1,28%
Provincia di Alessandria	4129	325229	1,27%
Provincia di Cuneo	5370	504721	1,06%
TOTALE	41933	3629394	1,16%

[*] Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro Torinese, Cambiano, Candiolo, Carignano, Caselle Torinese, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leini, Mappano, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Torinese, Pianezza, Pino Torinese, Piobesi Torinese, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro Torinese, Santena, Settimo Torinese, Trofarello, Venaria Reale, Vinovo, Volpiano.

Il campione, è stato stratificato su 2 classi di sesso, 8 classi di età e 335 zone geografiche; il dimensionamento del campione corrisponde all'1,16% della popolazione residente di età compresa tra 11 e 85 anni nelle zone geografiche (con densificazione del campione in alcune zone con scarsa popolazione residente).

I dati qui presentati sono una selezione delle elaborazioni che vengono effettuate dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese con riferimento all'intera popolazione della Regione nell'ambito delle sue competenze istituzionali.

Dal confronto tra le indagini IMQ2004, IMQ2013 e IMQ2022 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nella Regione.

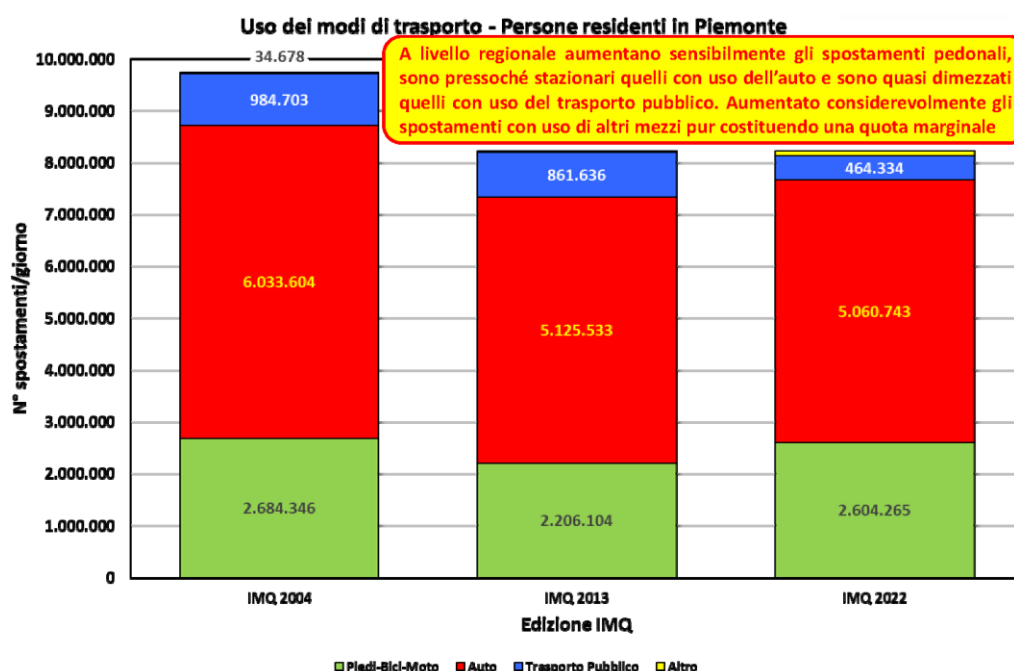
A livello regionale il numero complessivo di spostamenti rimane pressoché costante tra il 2013 e il 2022 (8,2 milioni di spostamenti nel giorno feriale medio di intervista). Nel 2004 gli spostamenti erano 9,7 milioni.

A livello complessivo piemontese, nella IMQ 2022 rispetto alla IMQ 2013,

- sono diminuiti gli spostamenti effettuati con mezzi meccanizzati (- 501 mila) e sono aumenti quelli esclusivamente pedonali (+492 mila);
- tra gli spostamenti effettuati con mezzi meccanizzati sono diminuiti quelli effettuati con uso del mezzo pubblico (- 397 mila, -46%), con uso dell'auto personale (-124 mila, -2,5%) e con l'uso della bicicletta (-94 mila, -26%) bike sharing compreso, mentre aumentano con percentuali di incremento sensibili, pur rappresentando sempre una quota largamente minoritaria (3% del totale), gli spostamenti effettuati con uso della moto personale, del taxi e di «altri mezzi» tra i quali sono stati rilevati distintamente nella IMQ 2022 quelli dei sistemi in condivisione (car sharing, motor-scooter elettrici e monopattini elettrici).

Con riferimento al luogo di residenza, nella IMQ 2022 rispetto alla IMQ 2013,

- l'aumento degli spostamenti esclusivamente pedonali, come pure quello dell'uso del taxi si verifica in tutte le macro-aree;
- l'aumento dell'uso della moto personale si verifica in tutte le macro-aree esclusa la Città di Torino; l'aumento dell'uso degli «altri mezzi» meccanizzati complessivamente considerati si verifica in tutte le macro-aree escluse le province di Cuneo e di Vercelli;
- la diminuzione degli spostamenti con uso del mezzo pubblico si verifica essenzialmente nella Città Metropolitana di Torino e in provincia di Cuneo;
- la variazione degli spostamenti con uso dell'auto personale è differente tra le varie macroaree: aumenta nella Cintura di Torino e nelle province di Alessandria, Asti e Vercelli e diminuisce nelle altre macro-aree.



50

Figura 72 – IMQ 2004 e 2013: uso dei modi di trasporto - Regione Piemonte

9.5.2. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, (vedi Tabella 79, Tabella 80e Tabella 81) i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso sono passati dal 6,47 del 2004 al 6,65 del 2013 e al 6,49 nel 2022. Il giudizio più elevato nel 2022 è raggiunto nella Provincia di Torino (6,58²⁵) mentre i residenti nella Provincia di Biella hanno espresso in media i giudizi più bassi (5,94). Tra i mezzi pubblici il servizio ferroviario di Trenitalia fa registrare a livello regionale un giudizio medio di 6,45 nel 2022 migliorando, rispetto alle precedenti indagini, in tutti gli ambiti territoriali; il giudizio più elevato si registra nella provincia del VCO (6,64) mentre a Torino si registra un 6,6.

L'auto privata fa registrare giudizi in lieve flessione passando dal 7,82 del 2004 al 7,86 del 2013 e al 7,80 del 2022. La provincia con il miglior giudizio nel 2022 è Vercelli con 8,19. Il giudizio più basso si registra nella Città metropolitana di Torino (7,56) seguita dal VCO (7,91).

Nel 2022 diminuisce il giudizio a livello regionale per la bicicletta: il giudizio medio regionale è 7,50 contro l'8,04 del 2013 con un massimo in provincia di Novara (7,96) e un minimo in provincia di Biella (6,98).

²⁵ I giudizi sono espressi con un voto di tipo scolastico su una scala da 1 a 10 dove 1 indica il voto (il livello di soddisfazione) minimo e 10 indica il voto (il livello di soddisfazione) massimo.

Tabella 79 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici, auto e bicicletta

IMQ2004 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	6,79	6,68	7,63	7,35	6,72	6,36	6,60	6,88	6,45
TP extraurbano	7,48	7,27	7,37	7,13	6,67	6,74	7,03	6,47	6,95
Ferrovia Trenitalia	5,63	6,03	5,96	6,05	5,96	6,02	6,19	5,80	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	7,41	*	6,09	*	*	6,17
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	6,91	7,85	8,65	7,97	7,57	7,50	7,56	7,63	7,76
Totale mezzi pubblici	6,42	6,51	7,00	6,84	6,45	6,38	6,70	6,20	6,47
Auto privata	8,11	8,12	8,18	8,32	7,86	7,52	8,22	8,13	7,82

*(dati assenti o statisticamente non significativi)

Tabella 80 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici, auto e bicicletta

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

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

Tabella 81 – IMQ 2022 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici, auto e bicicletta

IMQ2022 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	5,99	6,20	5,41	6,11	6,74	6,66	5,94	6,00	6,54
TP extraurbano	6,30	6,84	6,83	6,68	6,34	6,36	5,79	6,01	6,41
Ferrovia Trenitalia	6,09	6,55	6,35	6,39	6,43	6,60	6,64	6,42	6,45
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	7,05	7,69	*	6,37	5,65	6,20	5,97	5,85	6,18
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	6,38	6,75	6,41	7,71	6,92	6,64	*	6,07	6,73
Totale mezzi pubblici	6,14	6,49	5,94	6,43	6,45	6,58	6,12	6,16	6,49
Auto privata	7,97	7,99	8,10	8,03	8,03	7,56	7,91	8,19	7,80
Bicicletta	7,92	7,42	6,98	7,78	7,96	7,24	7,79	7,88	7,50

9.5.3. Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (33 comuni)

Dalle indagini IMQ è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana di Torino (vedi figure seguenti).

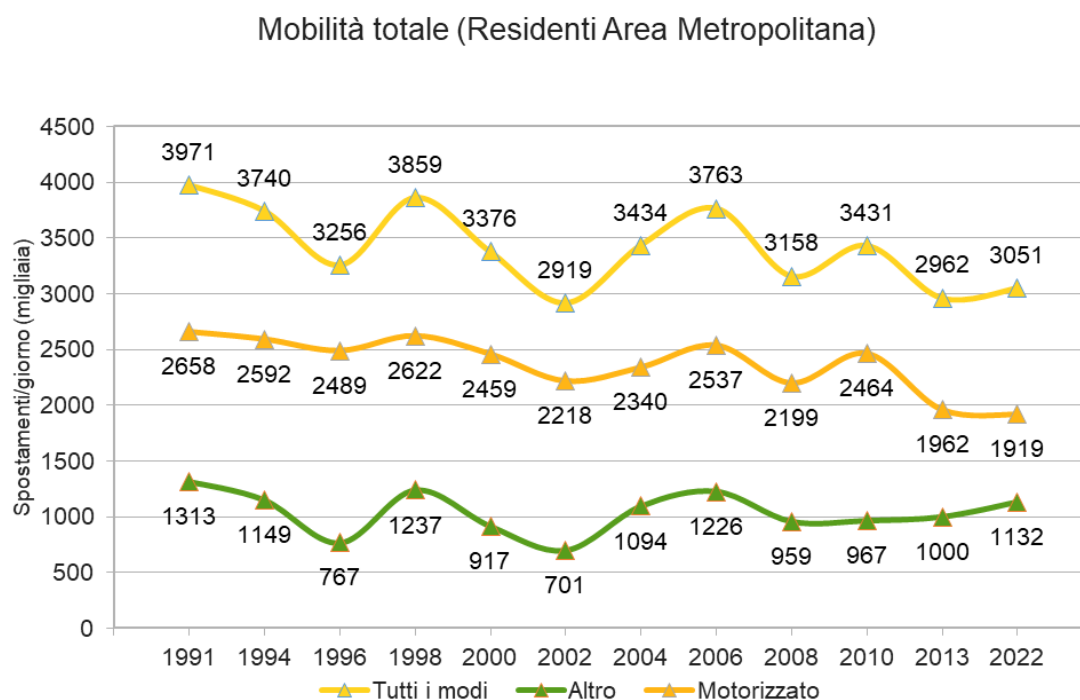


Figura 73 – IMQ 1991-2022: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (33 comuni)

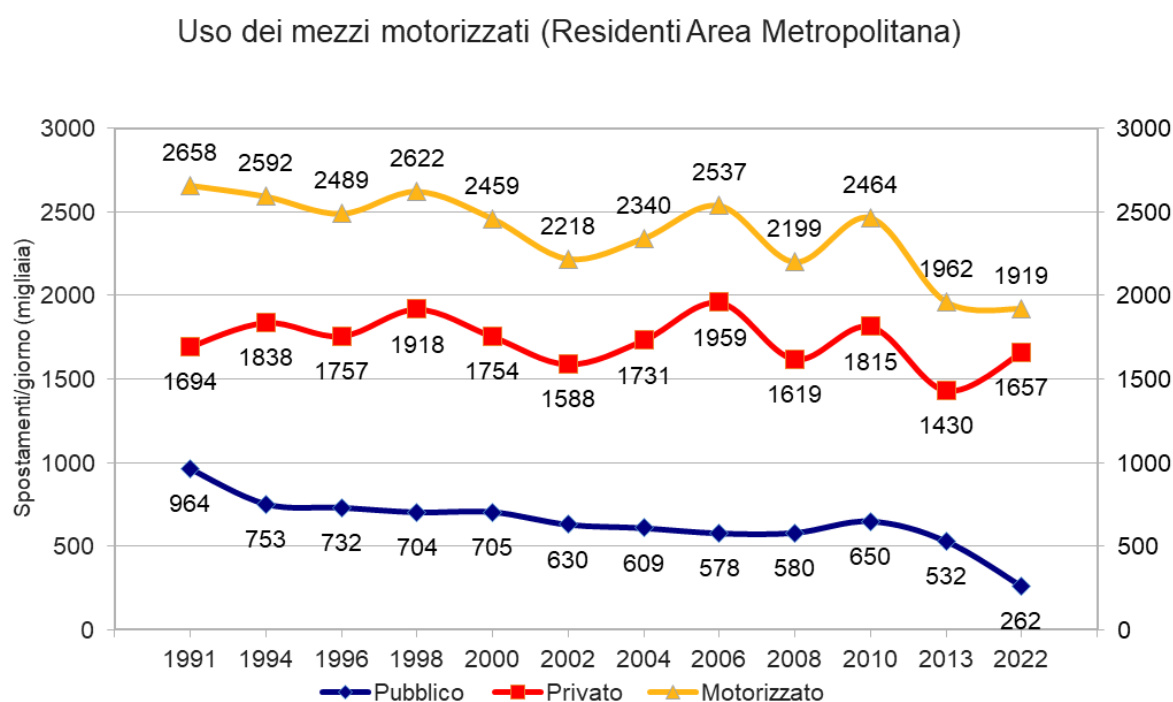


Figura 74 – IMQ 1991-2022: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (33 comuni)

La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare aumentare nel 2022: da 2 milioni 962 mila spostamenti / giorno nel 2013 si passa a 3 milioni e 51 mila nel 2022 con un aumento

del 3% rispetto alla precedente indagine (Figura 73). La mobilità motorizzata appare invece diminuire: da 1 milione 962 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 919 mila con una diminuzione del 2,2%. Gli altri modi (piedi, bici, moto, taxi, micromobilità, altro) aumentano del 13% passando da 1 milione a 1 milione 132 mila spostamenti.

Focalizzando l'attenzione sulla mobilità motorizzata (Figura 74), l'auto privata registra un aumento del 15% passando da 1 milione 430 mila spostamenti a 1 milione 657 mila. Una diminuzione in volume riguarda invece il trasporto pubblico che passa da 532 mila spostamenti a 262 mila dimezzandosi.

9.5.4. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)

Per quanto riguarda invece la qualità percepita (Figura 75), i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 e nel 2022 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso. A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell'auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6) che però diminuisce nel 2022 attestandosi a 7,35.

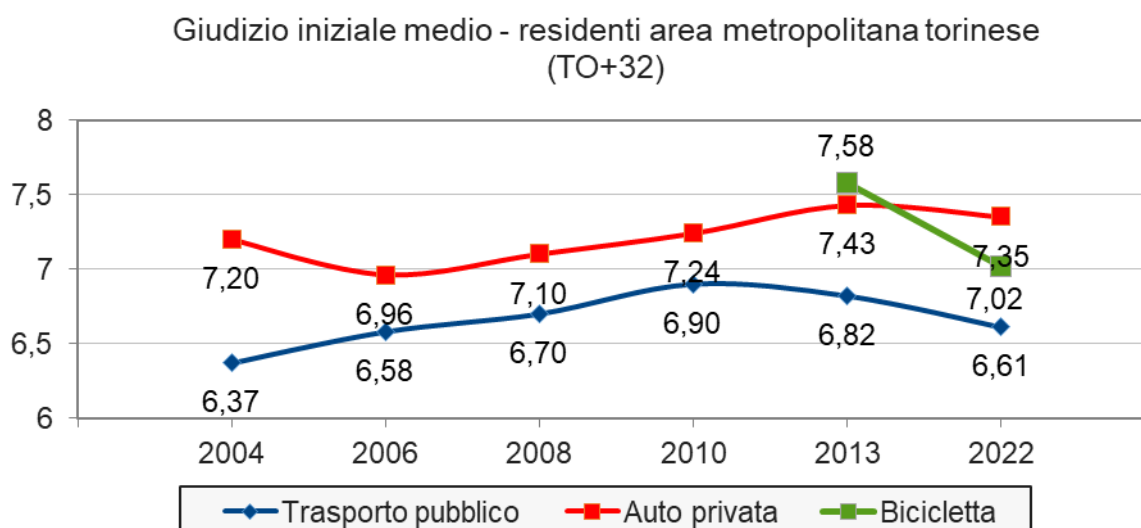


Figura 75 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (33 comuni)

La Figura 76 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia il maggiore gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 e nel 2022 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- e nel 2022, malgrado una contrazione, si attesta a 6,48. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

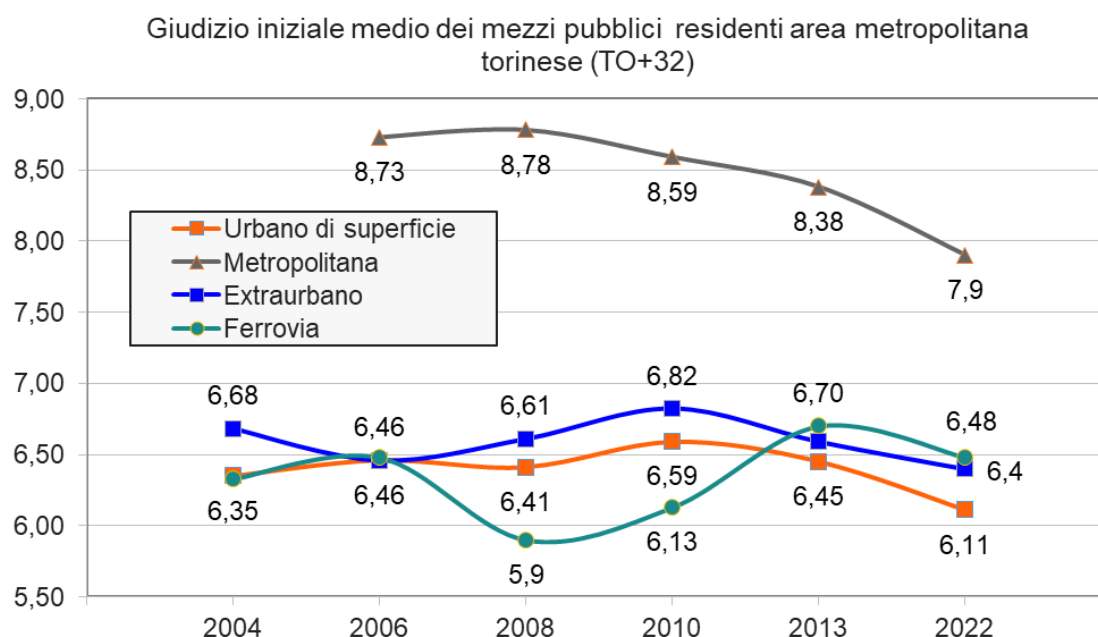


Figura 76 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

9.5.5. La comunicazione dei risultati IMQ

Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti due rapporti dell'indagine: il primo riguarda le elaborazioni sulla mobilità: Popolazione, popolazione mobile e tasso di mobilità, Mobilità complessiva e mobilità individuale, Scopi degli spostamenti, Uso dei modi di trasporto, Distribuzione spaziale della mobilità sulla Regione Piemonte.

IMQ 2022

Primi risultati sulla mobilità

Luglio 2023

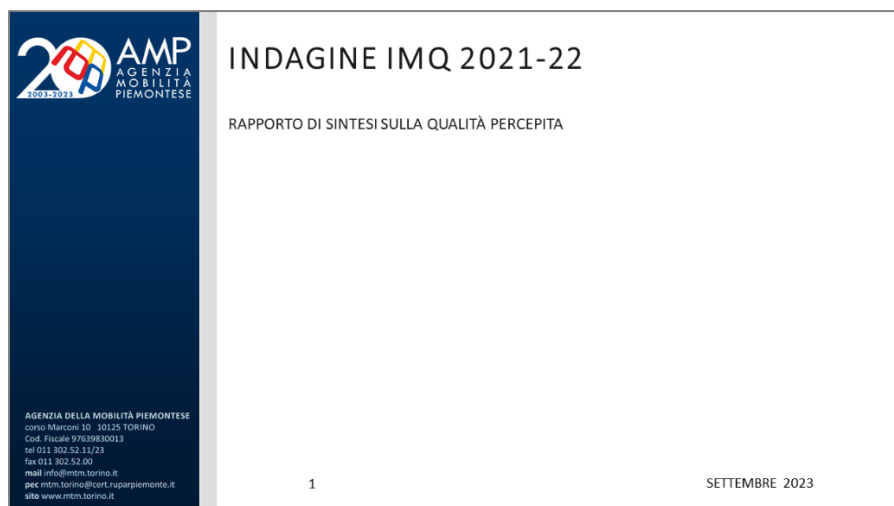


Il secondo rapporto presenta le elaborazioni sulla qualità percepita, nell'area metropolitana torinese e nell'intera Regione, evidenziando i giudizi medi globali e quelli sui singoli fattori della qualità per il trasporto pubblico (articolato tra urbano, extraurbano e ferrovia), per l'auto privata e per la bicicletta. Viene inoltre presentato il "Focus sull'importanza dei fattori della qualità" nel quale si mostra la correlazione tra l'importanza e la soddisfazione evidenziando i fattori della qualità che meglio spiegano il giudizio globale.

IMQ 2022

Rapporto di sintesi
sulla qualità
percepita

Settembre 2023



9.6. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati) quelle sotto esposte.

- Servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: saliti per treno, giorno medio e stazione per singolo treno rilevati tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre) e forniti su supporto digitale. Nel 2021 e nel primo semestre 2022 Trenitalia ha fornito ad AMP esclusivamente i dati relativi al SFM.
- Servizi ferroviari gestiti da GTT: dal 2011 a settembre 2018 l'Azienda ha fornito i fogli corsa giornalieri digitalizzati con il totale saliti e discesi per singolo giorno, treno e stazione. Da settembre 2018 a partire dai fogli corsa GTT digitalizza, per ogni mese dell'anno, il totale saliti per singolo giorno e treno, mentre il dettaglio per stazione viene digitalizzato solo relativamente a tre giorni tipo (feriale lunedì-venerdì, sabato, festivo) rappresentativi del periodo, evitando giornate con criticità come scioperi o forti perturbazioni all'esercizio. Con l'inizio del 2021, a seguito del subentro di Trenitalia nella gestione della linea sfm1 Rivarolo-Chieri, GTT fornisce unicamente i dati di frequentazione della linea sfmA Torino-Germagnano-Ceres.
- Servizi extraurbani ed urbani gestiti in Omnibus e con flusso validazioni BIP non ancora disponibile: saliti e discesi per fermata rilevati due volte all'anno (luglio e novembre) su schede cartacee e digitalizzati sulla Piattaforma Saliti/Discesi sviluppata da CSI Piemonte. Nell'anno 2020 e nel periodo estivo 2021, a causa della pandemia, le rilevazioni non sono state svolte. Per quanto riguarda la rilevazione di novembre 2021, essendo stato dismesso il sistema Omnibus e la relativa piattaforma saliti/discesi, sono state trasmesse alle Aziende le schede di rilievo generate a partire dal nuovo sistema gestionale Transit Cafè ed è in corso l'implementazione del modulo di restituzione a digitalizzazione dei dati sulla medesima piattaforma.
- Servizi extraurbani ed urbani con flusso validazioni BIP a disposizione dell'Agenzia (ad oggi Bacino Sud, parte del Bacino Sud Est e parte del Bacino Nord-Est).

- Nel caso del Bacino Sud i dati disponibili sono i saliti per linea, corsa, giorno e fermata suddivisi in *Abbonati*, *Credito trasporti* e *Venduto a bordo*. Non sono disponibili ad oggi i discesi per la generalità dei passeggeri, non essendo a regime l'algoritmo di *check-out virtuale* che stima i discesi in funzione della tipologia di titolo di viaggio utilizzato. L'unica categoria per la quale vengono registrati sia il check-in che il check-out è quella dei possessori di "credito trasporti".
- Nel Bacino Nord-Est, invece, è stata disposta l'obbligatorietà del checkout anche per gli abbonati, pertanto è possibile risalire anche ai discesi e ottenere il profilo di carico della corsa. Ad oggi sul set di dati prelevabile dal CSR BIP l'Agenzia sta effettuando verifiche di completezza e correttezza.
- Restanti servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

9.6.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

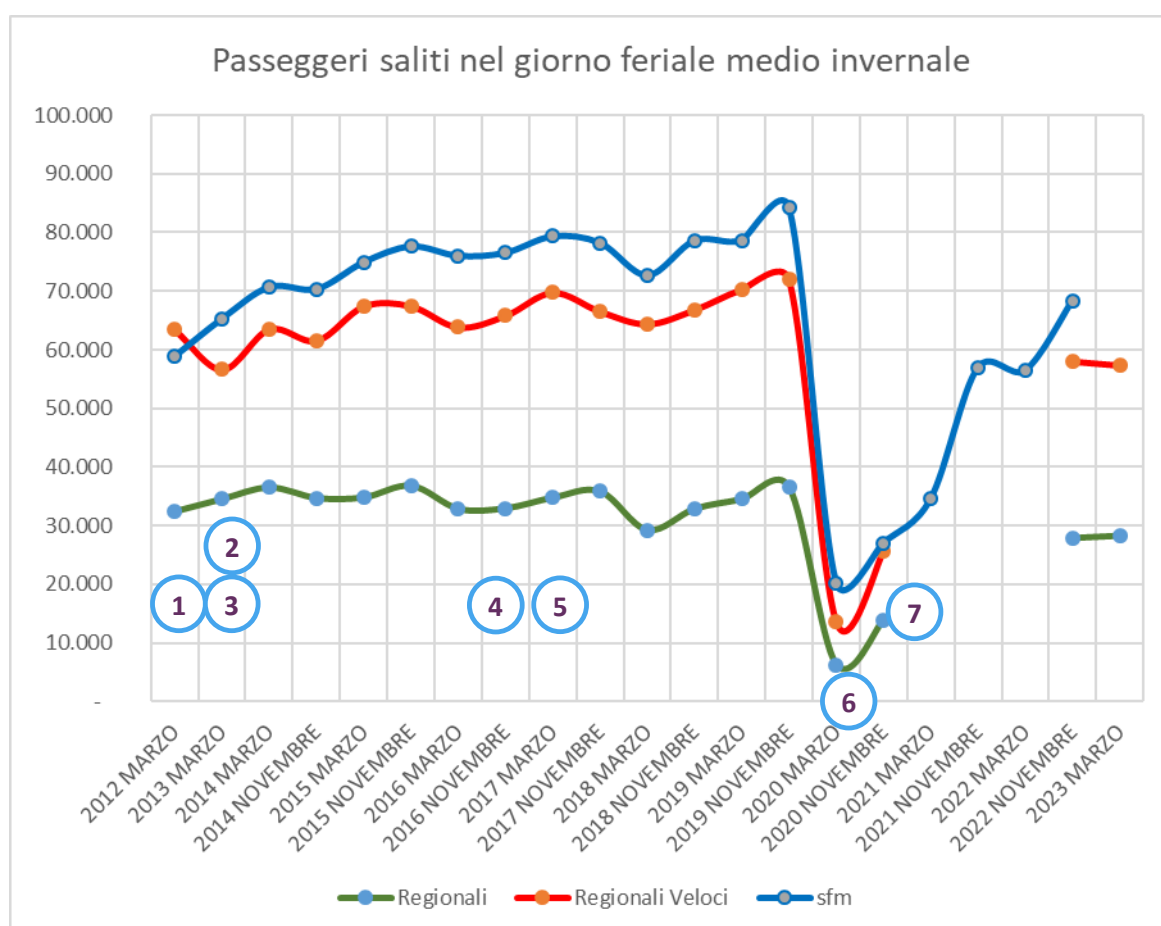


Figura 77 - Andamento dei passeggeri sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale

La Figura 77 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale invernale (rilevato a marzo e a novembre) per tipo di servizio:

- [R] regionali
- [RV] Regionali veloci
- [SFM] servizio ferroviario metropolitano.

Si ricordano gli interventi di riorganizzazione avvenuti negli anni con riferimento all'assetto dei servizi. In particolare si sottolineano:

1. dicembre 2012: nascita del SFM con l'istituzione delle linee sfm1, 2, 3, 4, A

2. giugno 2013: istituzione delle linee sfm7 e sfmB
3. dicembre 2013: istituzione della linea sfm6, nascita SFR con la riprogrammazione dei servizi sulla direttrice Torino – Alessandria – Genova.
4. dicembre 2016: elettrificazione Bra-Alba con attestazione della linea sfm4 ad Alba.
5. Primo trimestre 2017: potenziamento della direttrice Torino – Milano con istituzione dei treni RV fast.
6. Inizio pandemia da Covid-19.
7. Passaggio della linea sfm1 a Trenitalia e avvio del nuovo Contratto di Servizio sfm 2021-2035.

La Figura 78 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale estivo (rilevato a luglio) per i medesimi tipi di servizio.

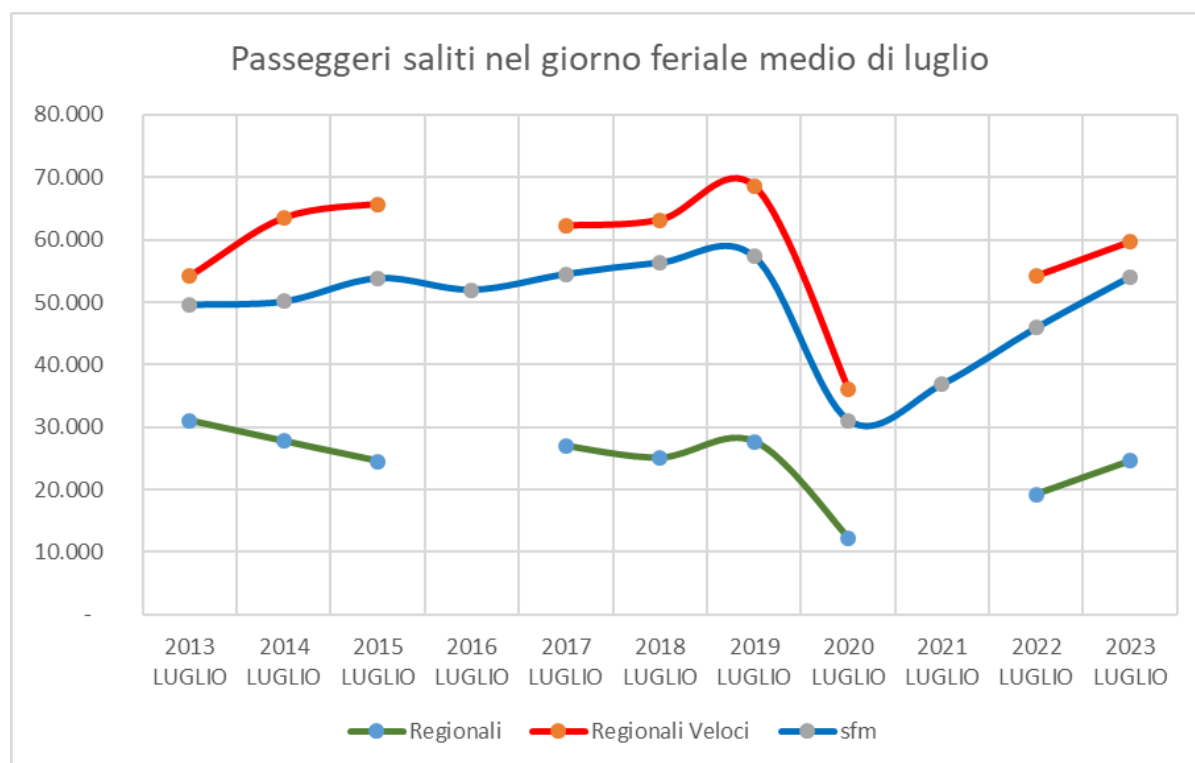


Figura 78 - Andamento dei passeggeri sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

Si segnala che per i mesi di luglio 2016 e 2021 AMP non è in possesso dei dati per le linee SFR.

Le figure che seguono riportano l'andamento storico dei passeggeri*Km sulle linee ferroviarie. Per quanto riguarda i servizi Trenitalia i passeggeri*Km sono calcolati come prodotto dei presenti a bordo per tratta per la reale distanza chilometrica tra stazione e stazione, mentre per quanto riguarda i servizi GTT sulle linee sfm1 (gestita da GTT fino al 2020) e sfmA la struttura dei dati forniti non permette un calcolo altrettanto puntuale, pertanto si recepisce la convenzione adottata dal vettore che prevede di calcolare i passeggeri*km come prodotto dei passeggeri saliti per una percorrenza media di 24 km.

Si segnala che nel mese di luglio 2023 non è stata monitorata la direttrice sfmA Torino-Germagnano-Ceres in quanto il servizio è stato effettuato con autobus sostitutivi per consentire i lavori di interconnessione della linea con il nodo a Torino Rebaudengo-Fossata.

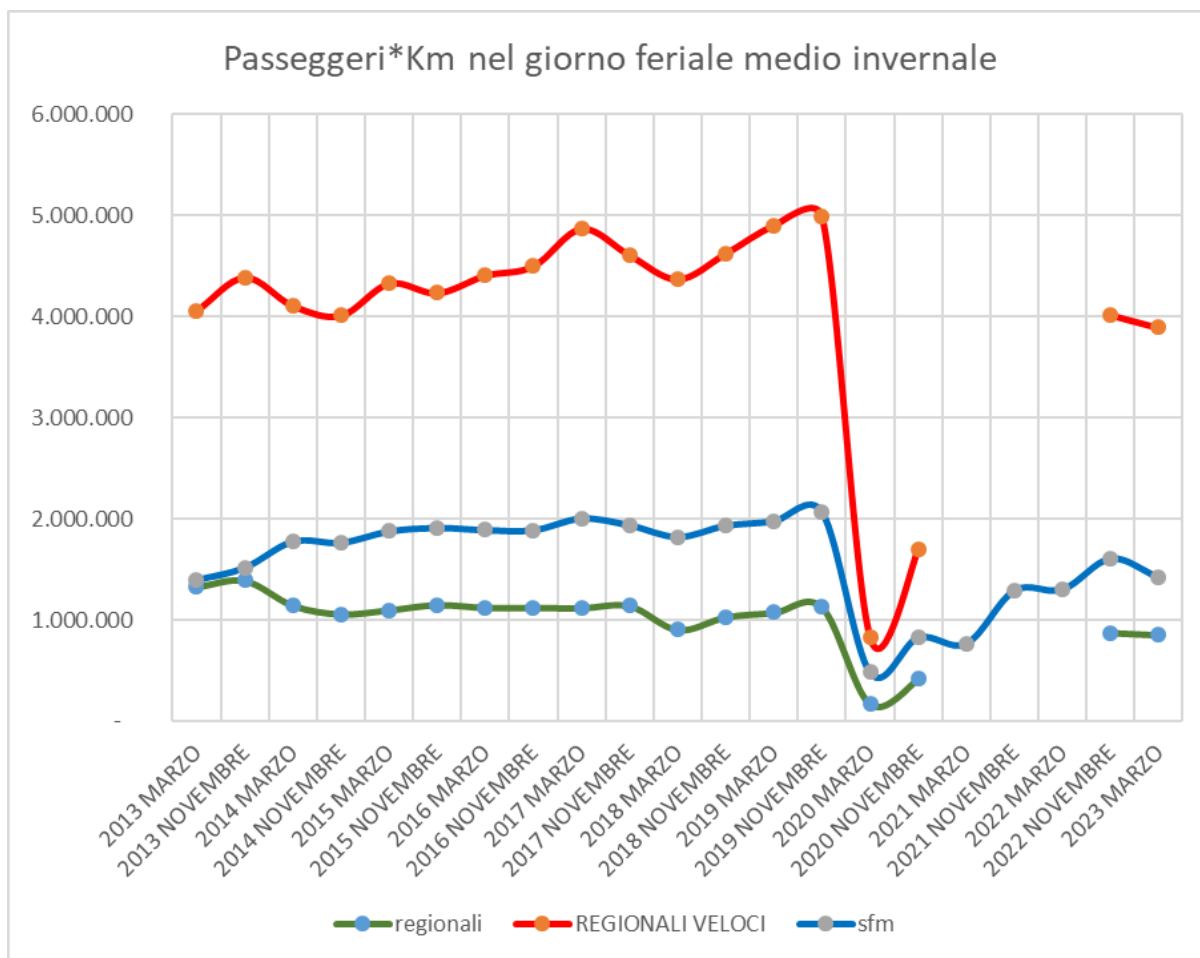


Figura 79 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale

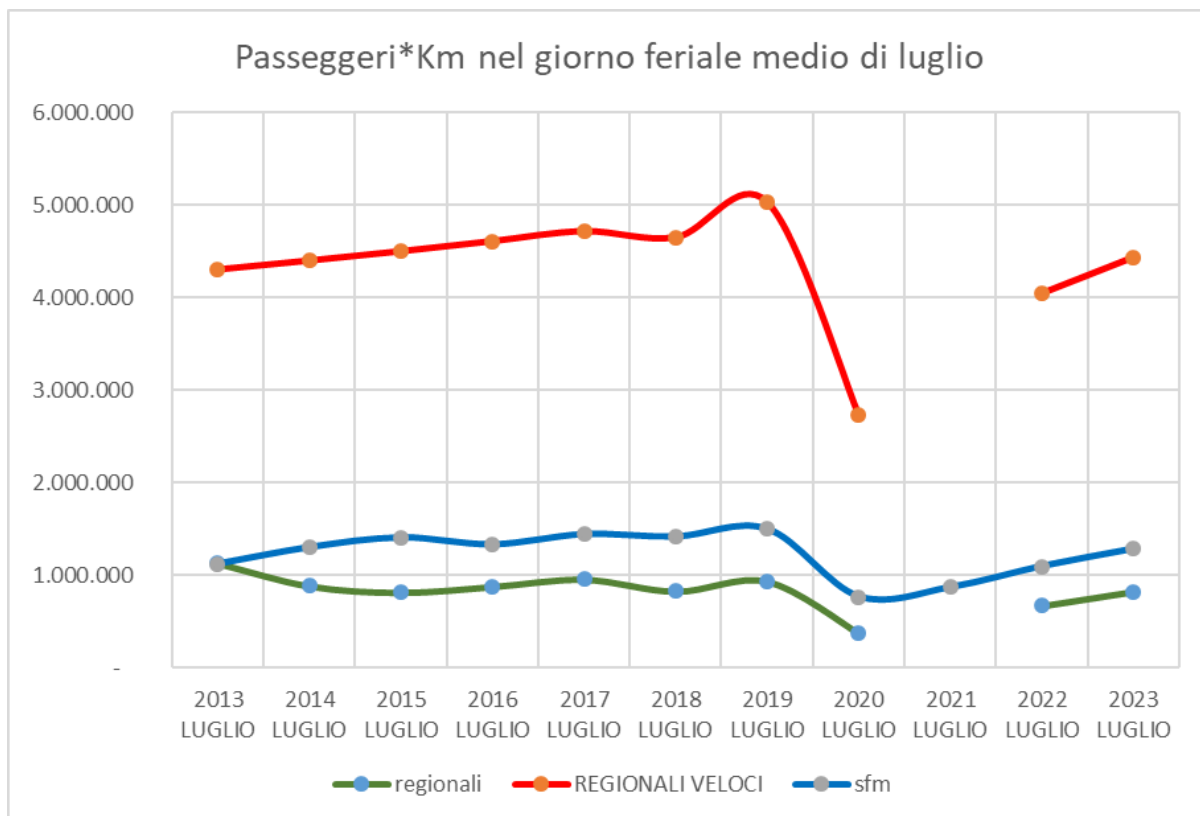


Figura 80 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

9.6.2. Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino

La Figura 81 mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani storicamente di competenza dell'Agenzia (afferenti al contratto di servizio Rep. 174 tra l'Agenzia e il Consorzio EXTRA.TO) per il periodo 2010-2019. A partire dal 2020 le rilevazioni non sono state svolte.

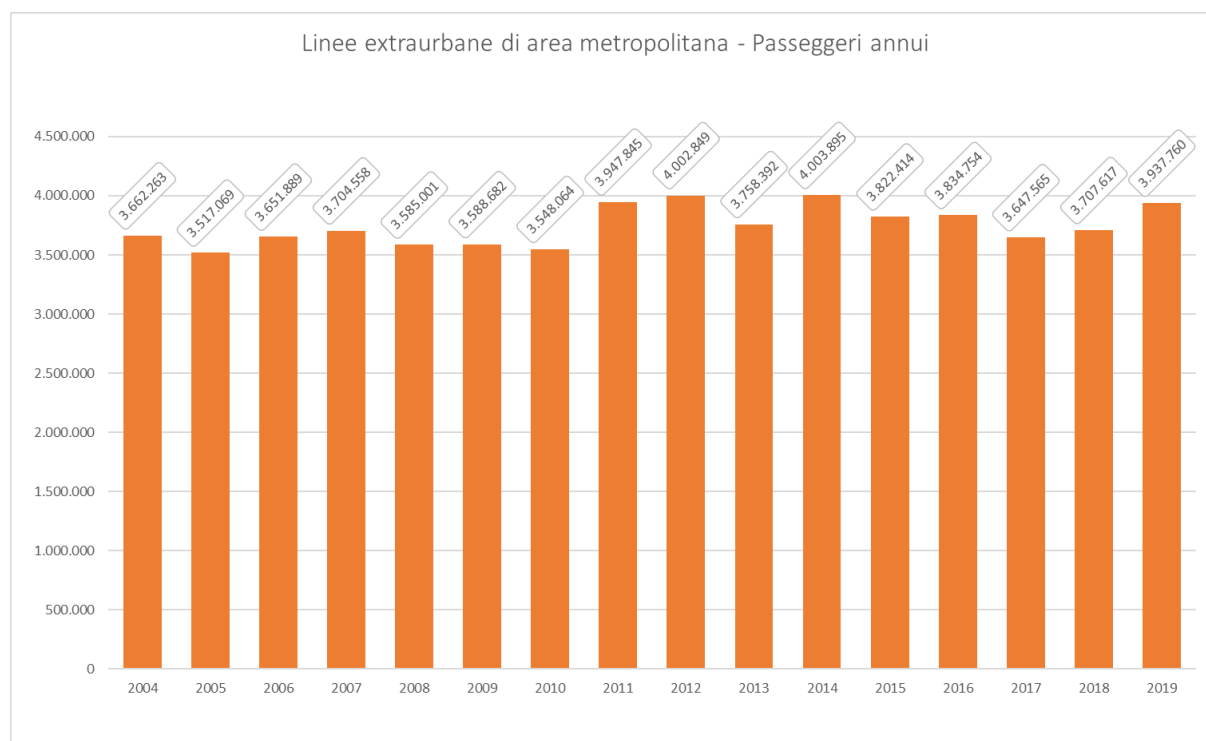


Figura 81 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)

9.6.1. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino metropolitano di Torino

Per quanto concerne i servizi urbani (escluso Torino) ed extraurbani nel Bacino Metropolitano, le elaborazioni ad oggi sono state effettuate a partire dal 2018. Sono in corso le elaborazioni delle due annualità precedenti precedentemente in carico alla CMT.

Il rapporto sotto indicato comprende tutte le serie storiche per le linee del contratto di area metropolitana e i dati delle annualità 2018 e 2019 per i servizi ex CMT (extraurbani, urbani di Carmagnola, Ivrea e Pinerolo).

SERVIZIO DI BUS EXTRAURBANI ED URBANI DI COMPETENZA DELL'AGENZIA

Analisi rilievi 2018-2019 per il resto del Bacino Metropolitano e per i servizi urbani di Carmagnola, Ivrea, Pinerolo

Luglio 2020



SERVIZIO DI BUS EXTRAURBANI ED URBANI NEL BACINO METROPOLITANO DI TORINO

Analisi andamento storico frequentazioni 2004 - 2018 per il servizio extraurbano dell'area metropolitana torinese
Analisi rilievi 2018 per il resto del Bacino Metropolitano e per i servizi urbani di Carmagnola, Ivrea, Pinerolo

La Tabella 54 mostra la sintesi delle elaborazioni per gli anni 2018 e 2019. Nell'anno 2020 e nel periodo estivo 2021, a causa della pandemia, le rilevazioni non sono state svolte.

Tabella 82 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano

EXTRA.TO Bacino Metropolitano - Passeggeri da rilevazioni luglio e novembre						
Ambito	2018		TOTALE ANNO	2019		TOTALE ANNO
	Periodo estivo	Periodo invernale		Periodo estivo	Periodo invernale	
AMP	591.985	3.463.850	4.055.835	602.195	3.557.019	4.159.214
Extraurbano	559.075	3.148.542	3.707.617	586.417	3.351.343	3.937.760
U-Carmagnola	32.910	315.309	348.218	15.778	205.676	221.453
CMT	1.802.808	12.494.060	14.296.868	1.852.486	12.129.000	13.981.485
Extraurbano	1.466.995	10.789.774	12.256.769	1.471.445	10.504.207	11.975.652
U-Ivrea	247.093	1.414.960	1.662.053	290.667	1.332.852	1.623.519
U-Pinerolo	88.720	289.327	378.047	90.373	291.941	382.314
Totale complessivo	2.394.793	15.957.910	18.352.703	2.454.680	15.686.019	18.140.699

Maggiori informazioni si potranno avere con l'adozione di sistemi conta-passeggeri automatici e grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliterate del sistema BIP.

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

Tra i servizi extraurbani amministrati dall'Agenzia nell'ambito del territorio della Città Metropolitana di Torino, rientrano anche numerosi servizi a chiamata, progettati per rispondere al meglio alle richieste di mobilità delle comunità locali, in particolare per garantire i collegamenti tra le frazioni e i capoluoghi di riferimento, o con i servizi, come ad esempio quelli sanitari o scolastici, che possono essere goduti solo recandosi in comuni vicini. Tali servizi, destinati principalmente a soddisfare una domanda "debole" di mobilità, ma fondamentali in un'ottica di politica di coesione territoriale, inclusione, e fruibilità dei servizi pubblici, sono denominati "Provibus" e "MeBUS".

Questi ultimi operano su n. 4 quadranti:

- 1) MeBUS Nord-Est: È attivo sul territorio dei comuni di Borgaro, Brandizzo, Caselle T., Castiglione T., Chivasso, Leini. San Benigno, San Mauro, Settimo, Volpiano.
- 2) MeBUS Sud-Ovest: È attivo sul territorio dei comuni di Beinasco, Bruino, Candiolo, Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Piobesi, Piossasco, Rivalta, Rivoli, Sangano, Vinovo.
- 3) MeBUS Nord-Ovest: È attivo sul territorio dei comuni di Alpignano, Caselette, Collegno, Druento, Givoletto, La Cassa, Pianezza, Rivoli, San Gillio, Valdellatorre, Venaria Reale.
- 4) MeBUS Collina Chierese: È attivo sul territorio dei comuni di Andezeno, Arignano, Baldissero, Chieri, Marentino, Montaldo, Mombello, Pavarolo, Pecetto, Pino, Riva di Chieri.

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese denominati "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire nel grafico seguente il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2021.

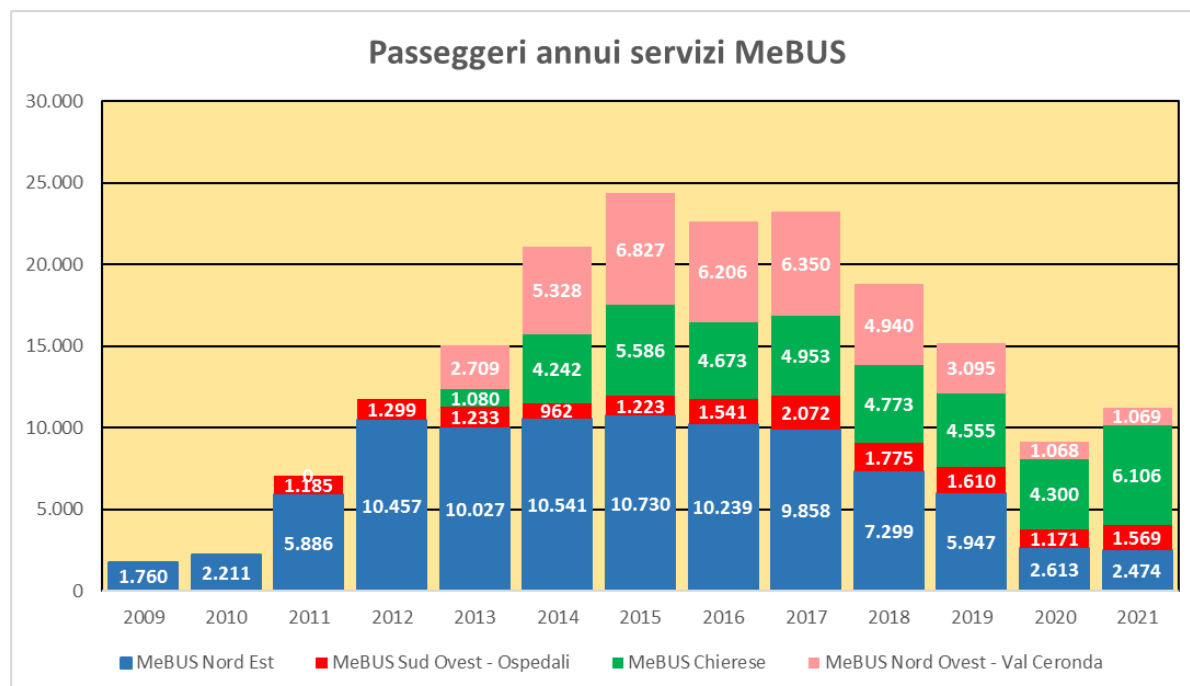


Figura 82 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese

I dati di frequentazione e gli indicatori di offerta sono stati elaborati in un apposito documento di sintesi, pubblicato anche sul sito www.mebus.it nella sezione "Il Progetto".

Nel sito www.mebus.it sono descritti nel dettaglio anche tutte le caratteristiche dei servizi, le tariffe, le modalità di fruizione e sono riportati orari e numeri telefonici dei call-center per le prenotazioni.

Come emerge dai dati riportati nel grafico in figura, l'utenza di questi servizi a chiamata si è progressivamente ridotta negli ultimi anni, naturalmente in occasione del tracollo della mobilità pubblica avvenuto a causa della pandemia da Covid-19 (soprattutto anni 2020-2021), ma si tratta di una tendenza che era già in atto in precedenza.

Il progressivo calo dell'utenza è probabilmente conseguente al fatto che un gran numero di persone non conosce i servizi a chiamata e, quando si trova nella necessità di pianificare uno spostamento, non li prende neanche in considerazione. Sarebbe necessario pertanto pubblicizzarli maggiormente, come per altro era stato fatto almeno in parte in occasione della loro attivazione, e potrebbe anche essere utile adottare una piattaforma software più evoluta per la gestione delle prenotazioni, in modo da rendere l'esercizio più flessibile e prenotabile con minore anticipo, e anche più attrattivo per un'utenza giovane.

Si nota anche che il servizio MeBUS Collina Chierese sia in controtendenza rispetto agli altri: l'utenza persa durante il periodo di maggiori restrizioni imposte per il contenimento della pandemia da Covid-19 è stata recuperata e superata nel 2021, grazie alla dinamicità mostrata dal servizio dopo che la Società Cavourese ha acquisito ed è subentrata alla Società Autoindustriale Vigo. Si evidenzia pertanto come l'impegno profuso dal vettore per offrire un servizio di qualità e attento alle esigenze dell'utenza sia una chiave fondamentale per il successo del trasporto pubblico a chiamata.

9.6.3. Servizio notturno nell'area metropolitana torinese

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. Nel periodo da marzo 2020 a giugno 2022 il servizio notturno è stato interrotto a seguito delle misure di contenimento dell'epidemia da Sars-Cov-2.

La tabella seguente riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2008 al 2023.

Tabella 83 – Frequentazioni Night Buster

dal	al	n° notti di servizio	NightBuster		StarN/Spec. S. Salvario		Totale	
			pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	132.293	1.192	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	183.322	1.697	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	234.835	2.174	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	287.675	2.615	3.780	34	291.455	2.650
24-giu-12	16-giu-13	110	297.863	2.708	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	372.378	3.210			372.378	3.210
23-giu-14	21-giu-15	112	361.292	3.226	2.423	90	363.715	3.247
22-giu-15	19-giu-16	111	351.701	3.168			351.701	3.168
24-giu-16	18-giu-17	112	375.396	3.352			375.396	3.352
24-giu-17	24-giu-18	113	352.550	3.120			352.550	3.120
30-giu-18	24-giu-19	111	355.733	3.205			355.733	3.205
29-giu-19	08-mar-20	78	273.701	3.509			273.701	3.509
24-giu-22	04-mar-23	79	244.843	3.099			244.843	3.099
	delta 2022/23-2019/20	1	-28.858	-410			-28.858	-410
	delta% 2022/23-2019/21	1,3%	-10,5%	-11,7%			-10,5%	-11,7%
	delta 2018/19-2008/09	-32	112.550	1.907			102.420	1.816
	delta% 2018/19-2008/09	-28,8%	85,1%	160,0%			71,9%	141,5%

La Figura 83 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar) riporta l'andamento del valore medio dell'utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

Si osserva che si sono costantemente registrati aumenti per l'utenza media per notte dei periodi estivi fino all'estate 2014 quando ha raggiunto 3.481 passeggeri/notte; nelle quattro estati successive si sono alternati valori inferiori a valori simili a quelli del 2014.

Nell'estate 2019, ultima prima dell'interruzione per l'emergenza epidemiologica, l'utenza media per notte ha raggiunto il valore massimo assoluto di 3.826 passeggeri/notte; nell'estate 2022, prima dopo la ripresa, l'utenza media per notte è stata pari a 3.069 passeggeri/notte.

Anche l'utenza media per notte nei periodi «invernali» (da settembre a giugno) è quasi costantemente aumentata fino alla stagione 2013-2014 (3.321 passeggeri/notte) per poi mantenersi, fino alla stagione invernale 2018-2019 entro una fascia compresa tra 3.080 e 3.310 passeggeri/notte. Nella stagione invernale 2019-2020 (da settembre a febbraio) si è raggiunto il valore massimo assoluto di 3.377 passeggeri/notte; nella stagione invernale 2022-2023 (da settembre ad aprile) il valore è pari a 3.158 passeggeri/notte.

Si osserva che fino all'estate 2012 i valori medi estivi erano sempre inferiori ai valori medi della stagione invernale precedente mentre, a partire dall'estate 2013, i valori medi estivi risultano in prevalenza superiori a quelli della stagione invernale precedente.

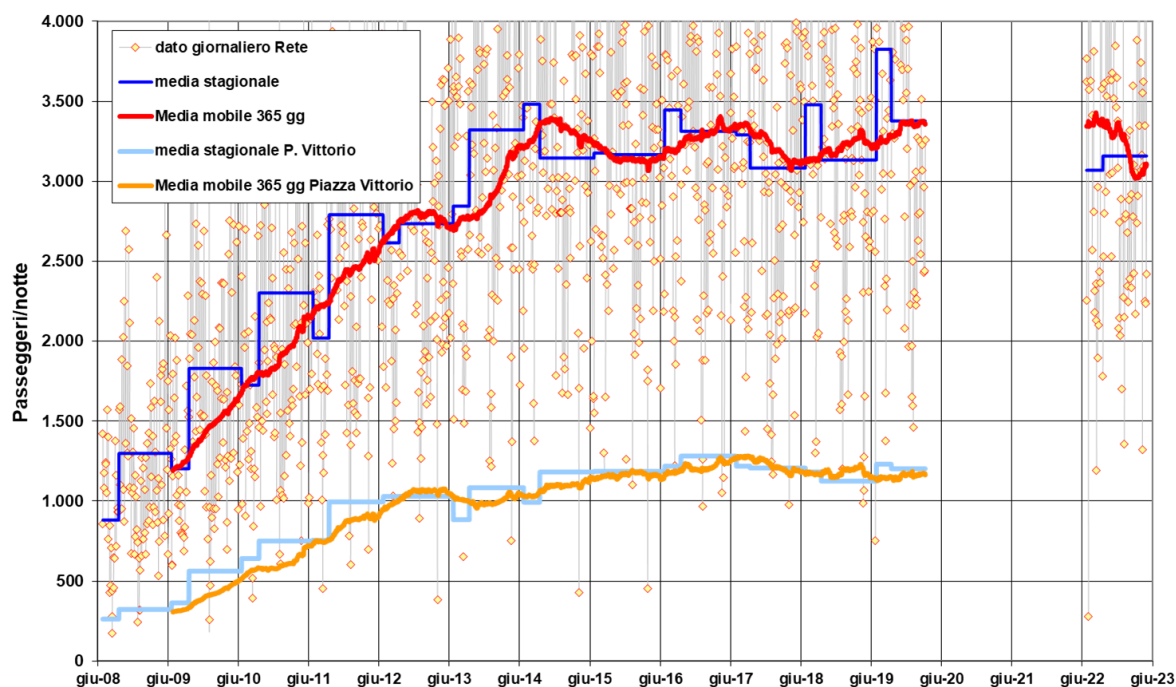


Figura 83 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

9.6.4. Servizi automobilistici su gomma e navigazione nel Bacino Nord-Est

L'Agenzia ha iniziato a monitorare l'andamento delle frequentazioni nella piattaforma saliti/discesi per i contratti ad essa trasferiti nel Bacino Nord-Est e per le aree a domanda debole (ADD) laddove presenti in Omnibus e rilevate in piattaforma. Ad oggi risultano elaborati il triennio 2017-2019 per le province di Biella e Vercelli e l'annualità 2018 per le province di Novara e VCO. La Regione, con nota del 08/11/2019, ha esentato a partire dalla rilevazione autunnale 2019 dalla rilevazione cartacea dei saliti e discesi le Aziende afferenti al CCA composto da Autoservizi Comazzi srl, Baranzelli Natur srl, Società Trasporti Novaresi srl, S.a.f srl, Pirazzi Autoservizi srl (Integrazione per l'Impresa srl) e sono in corso le procedure di estrazione dati dal CSR Regionale per acquisire i dati delle validazioni. Per quanto concerne Baranzelli Natur s.r.l. tale esenzione impatta anche sulle frequentazioni delle 5 linee da essa esercite in provincia di Vercelli che non risultano pertanto più effettuate sulla piattaforma saliti/discesi. Dall'anno 2020 le rilevazioni manuali saliti/discesi non sono state più svolte.

Tabella 84 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Biella e Vercelli

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre)									
	2017 Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	2018 Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO	2019 Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
PROVINCIA DI BIELLA	212.381	2.147.124	2.359.505	160.820	2.050.396	2.211.216	173.221	2.104.869	2.278.090
ATAP extraurbano	191.477	2.096.903	2.288.379	144.924	1.989.694	2.134.617	154.797	2.034.039	2.188.836
ATAP anello urbano	20.904	50.221	71.125	15.897	60.702	76.599	18.424	70.830	89.254
PROVINCIA DI VERCELLI	67.724	1.530.408	1.598.131	84.635	1.502.867	1.587.503	91.412	1.296.367	1.370.589
ATAP	50.559	1.061.680	1.112.239	45.241	1.062.807	1.108.048	51.486	1.051.741	1.103.227

BARANZELLI	17.165	207.651	224.815	17.264	183.931	201.195	17.190	NON RILEVATA	-
STAC	NON RILEVATA	261.077	261.077	22.130	256.129	278.260	22.736	244.626	267.361
Totale complessivo	280.105	3.677.531	3.957.636	245.456	3.553.263	3.798.719	264.633	3.401.236	3.648.679

Tabella 85 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Novara e VCO

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre)			
2018			
	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
PROVINCIA DI NOVARA	227.185	2.527.043	2.754.228
AUTOSERVIZI COMAZZI S.r.l.	24.556	449.524	474.080
BARANZELLI N.A.TUR S.r.l.	58.759	695.003	753.762
PIRAZZI AUTOSERVIZI S.r.l.	8.198	47.218	55.416
S.A.F. - SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO S.r.l.	41.231	395.262	436.493
S.T.N. - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI S.r.l.	94.441	940.037	1.034.477
PROVINCIA DEL VCO - EXTRAURBANI	339.276	1.673.998	2.013.274
AUTOSERVIZI COMAZZI S.r.l.	97.590	489.400	586.990
S.A.F. - SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO S.r.l.	15.220	144.675	159.895
V.C.O. TRASPORTI	226.466	1.039.923	1.266.389
PROVINCIA DEL VCO - ADD	11.099	59.355	70.453
COMUNE DI CRODO	-	12.450	12.450
COMUNE DI DRUOGNO	3.345	36.110	39.454
COMUNE DI MONTESCHENO	912	3.366	4.278
UNIONE MONTANA ALTA OSSOLA	6.842	7.429	14.272
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	58.752	-	58.752
Totale complessivo	636.312	4.260.396	4.896.708

9.6.5. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud

Per quanto concerne il Bacino Sud, sin dal 2016 è attivo e consolidato il sistema BIP e le rilevazioni di norma avvengono mediante il conteggio dei saliti (check-in) tramite la bigliettazione elettronica. Permangono ad oggi quattro linee extraurbane (9 ALBA - GALLO - SINIO VALLE TALLORIA, 14 TORINO - POIRINO - ALBA, 16 CANALE - RACCONIGI e 172 DELLE LANGHE: ALBA-MONFORTE-DOGLIANI) gestite da GTT che non afferiscono al CCA di Grandabus e i cui rilievi di frequentazione avvenivano ancora, fino al 2019, con la modalità tradizionale del conteggio saliti e discesi in due periodi campione e con il successivo caricamento sulla ormai dismessa Piattaforma saliti/discesi.

La tabella che segue riporta un dato di passeggeri annuo così calcolato:

- le risultanze dei conteggi dei saliti giorno per giorno tramite validazione per la maggior parte del bacino;
- l'espansione all'anno dei due rilievi di luglio e novembre per le quattro linee non comprese nel CCA.

I dati di seguito esposti costituiscono una prima estrazione dalla Business Intelligence del Consorzio e devono ancora essere consolidati.

Tabella 86 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo

DATI DA CCA GRANDABUS+SD	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EXTRAURBANO CUNEO DA BIP	5.734.388	5.754.586	5.705.290	5.844.933	2.776.939	3.685.571	4.904.937
EXTRAURBANO DA SALITI/DISCESI*	814.577	792.990	800.813	809.995	384.830	510.749	679.730
URBANO CUNEO	469.117	764.762	1.532.025	1.445.951	686.201	794.559	994.091
TOTALE U+E CUNEO	7.018.082	7.312.338	8.038.128	8.100.879	3.847.970	4.990.879	6.578.758
URBANO ALBA	394.886	386.427	385.239	440.816	237.868	323.468	383.269
URBANO BRA	173.207	177.958	183.944	192.008	95.738	131.862	167.955
URBANO FOSSANO	65.403	77.034	73.870	63.387	27.256	51.517	69.919
URBANO MONDOVÌ	463.557	551.353	548.733	528.339	225.290	339.468	577.629
URBANO SALUZZO	16.187	17.065	18.288	26.532	14.530	17.394	21.739
URBANO SAVIGLIANO			16.740	26.948	11.280	9.566	11.088
NON IDENTIFICATA	213.502	174.887	191.479	208.533	160.067	169.014	191.030
TOTALE URBANI ECCETTO CUNEO	1.113.240	1.209.837	1.226.814	1.278.030	611.962	873.275	1.231.599
TOTALE BACINO SUD	8.344.824	8.697.062	9.456.421	9.587.442	4.619.999	6.033.168	8.001.387

(*) i dati di frequentazione da saliti/discesi dal 2020 in poi non sono disponibili. Il valore è stimato in proporzione a quello registrato sulle altre linee extraurbane del Bacino Sud.

Dall'analisi dei dati di validazione che sono prelevati mese per mese dall'Ente è possibile effettuare una valutazione sull'impatto della pandemia da Covid-19 sulla frequentazione dei servizi di TPL. Nell'intera annualità 2020 la domanda è diminuita del 52% nel bacino rispetto all'anno precedente, sebbene nei primi due mesi del 2020 la domanda non fosse stata ancora influenzata dalle restrizioni alla circolazione degli individui. Se si effettua un raffronto tra il periodo marzo-dicembre del 2020 (interamente interessato dalla pandemia) e l'analogo periodo del 2019, si osserva che la riduzione di domanda, sui soli servizi extraurbani, è stata del 66%.

Tra il 2020 e il 2021 si osserva una ripresa mediamente del 31% sull'insieme dei servizi monitorati e tra il 2021 e il 2022 un ulteriore 33% di incremento.

Nel 2022, rispetto alla media del periodo pre-pandemico 2018-2019, la domanda risulta ancora inferiore del 16%.

La Figura seguente mostra l'andamento già rappresentato in tabella. In essa è evidente la contrazione di domanda registrata nel 2020 e la ripresa negli anni 2021 e 2022.

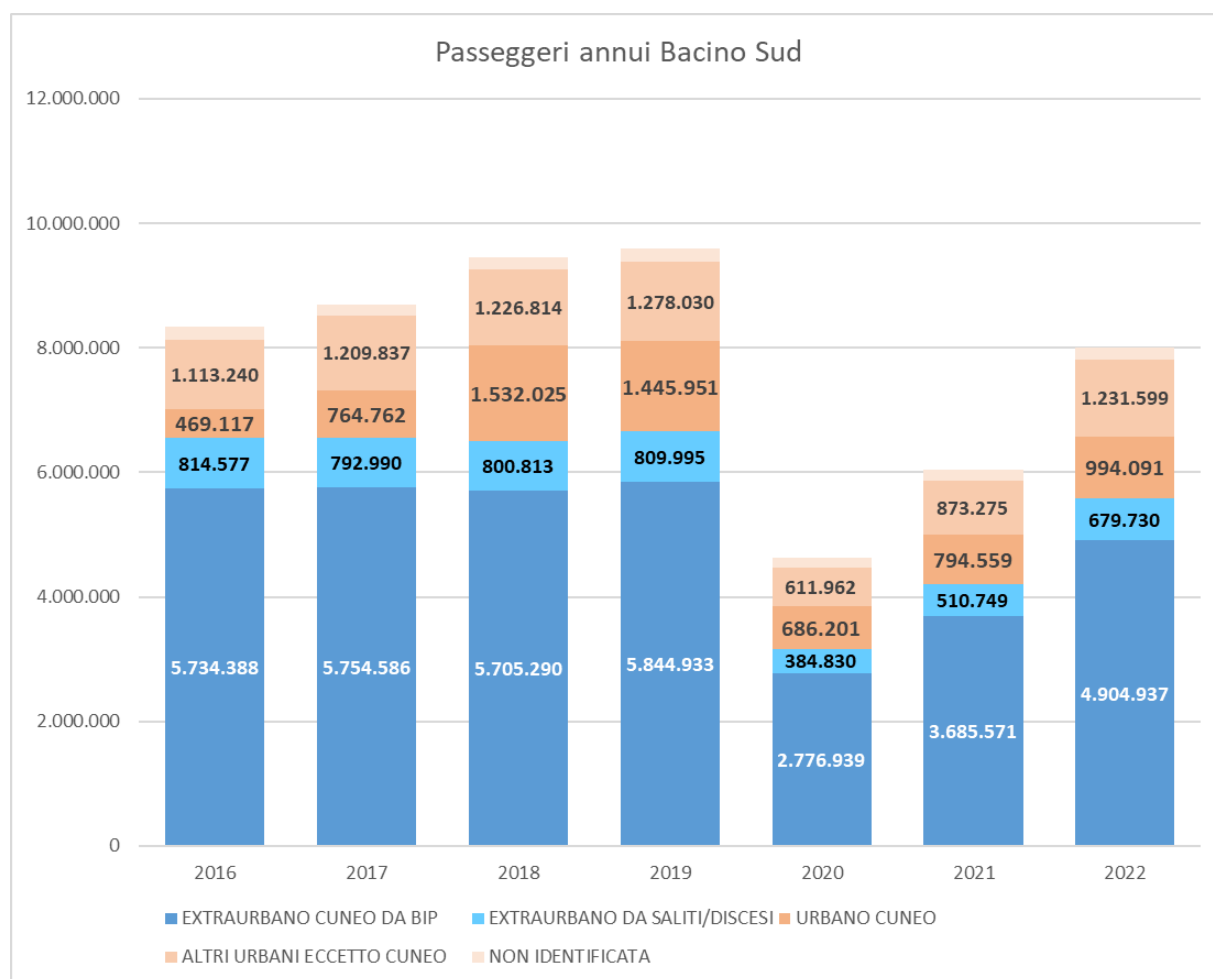


Figura 84 - Passeggeri annui Bacino Sud

Di seguito si espone l'andamento mensile delle validazioni sulle linee gestite nel CCA Grandabus, suddivise in grafici biennali.

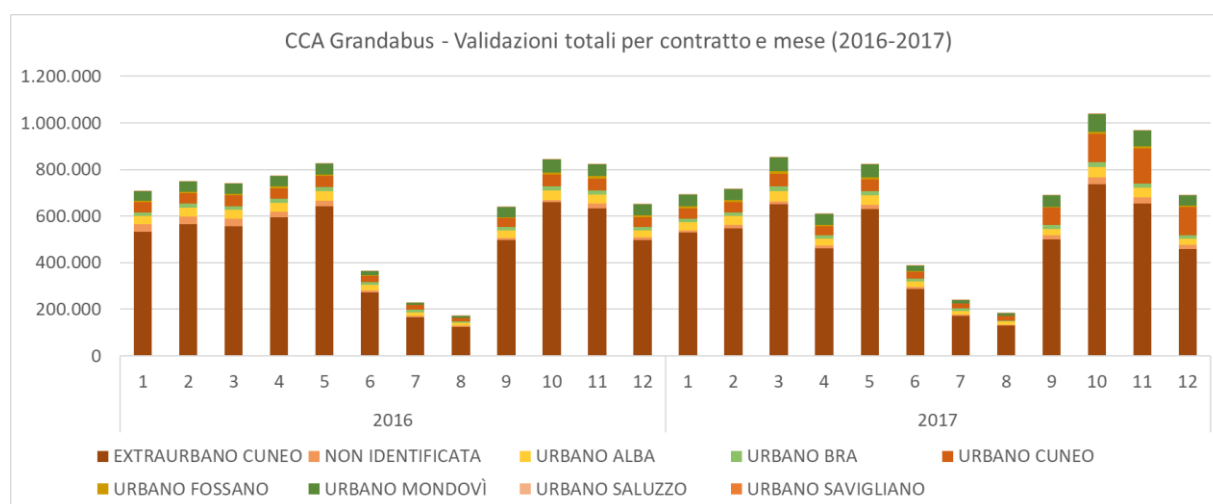


Figura 85 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017

Si osserva la ciclicità della domanda nel corso dell'anno, con una contrazione significativa nei mesi estivi e nei mesi interessati dalle festività per la chiusura delle scuole.

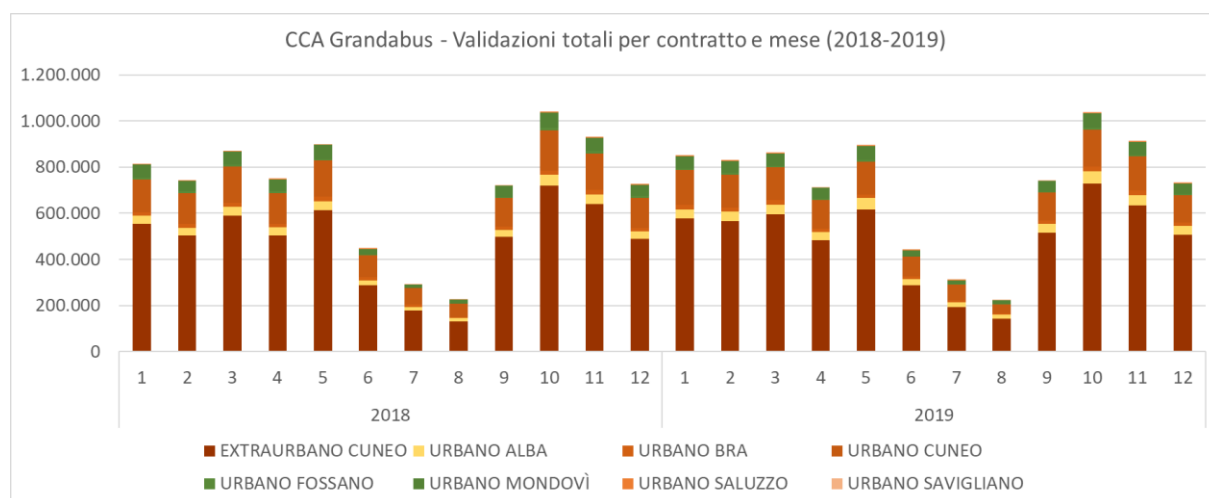


Figura 86 - CCA Grandabus - validazioni 2018-2019

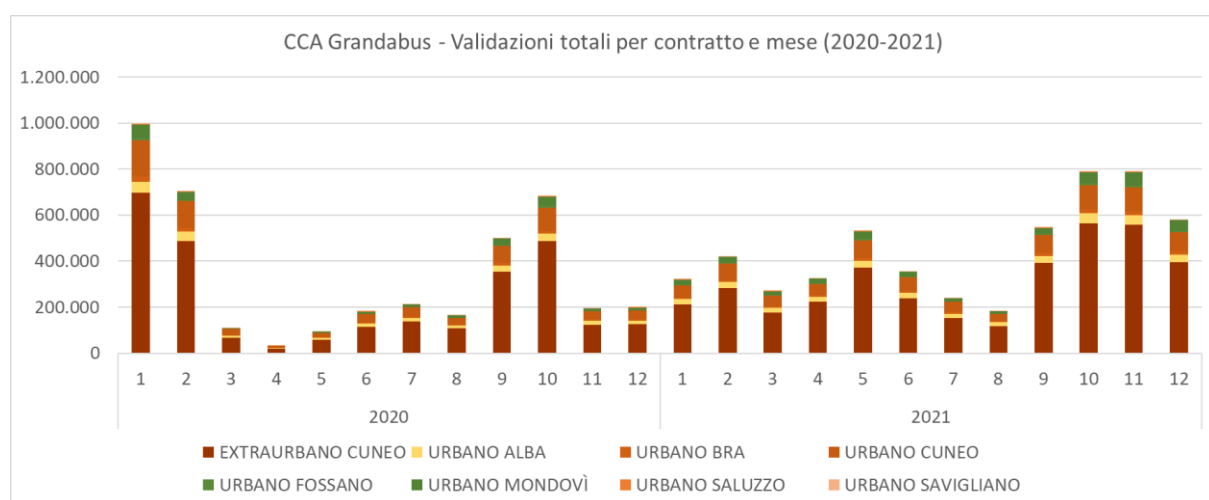


Figura 87 - CCA Grandabus - validazioni 2020-2021

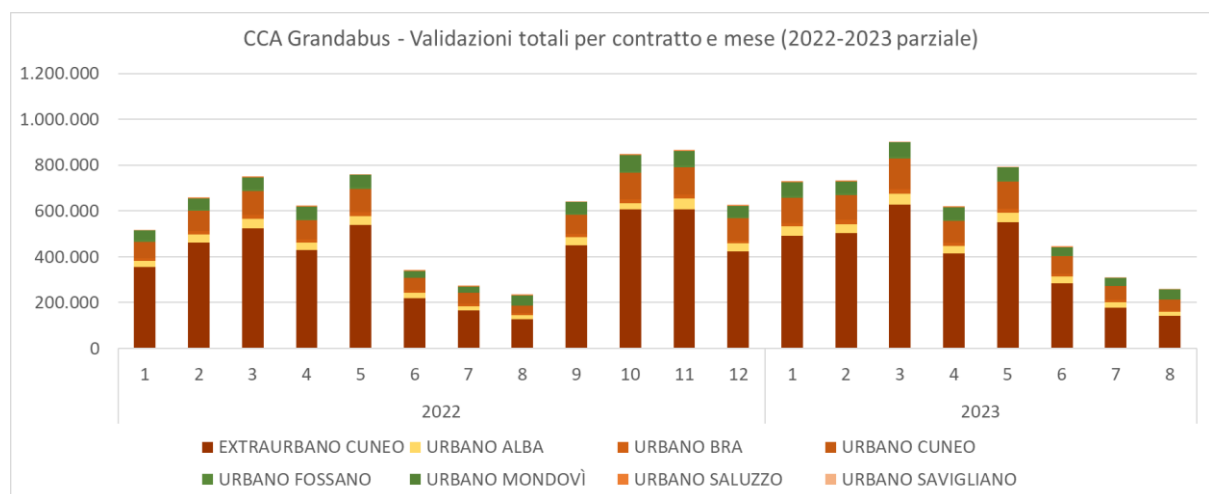


Figura 88 - CCA Grandabus - validazioni 2022 - 2023

Come si può vedere nella Figura 89, per effetto della pandemia da Covid-19 la domanda ha subito una forte contrazione dalla fine di febbraio 2020 (chiusura scuole), contrazione ancora più evidente dal mese di marzo in poi.

Di seguito si evidenzia la ripresa della domanda a seguito del progressivo allentamento delle restrizioni da Covid-19 negli anni 2021, 2022 e 2023 (per quest'ultimo si riportano i primi 8 mesi dell'anno).

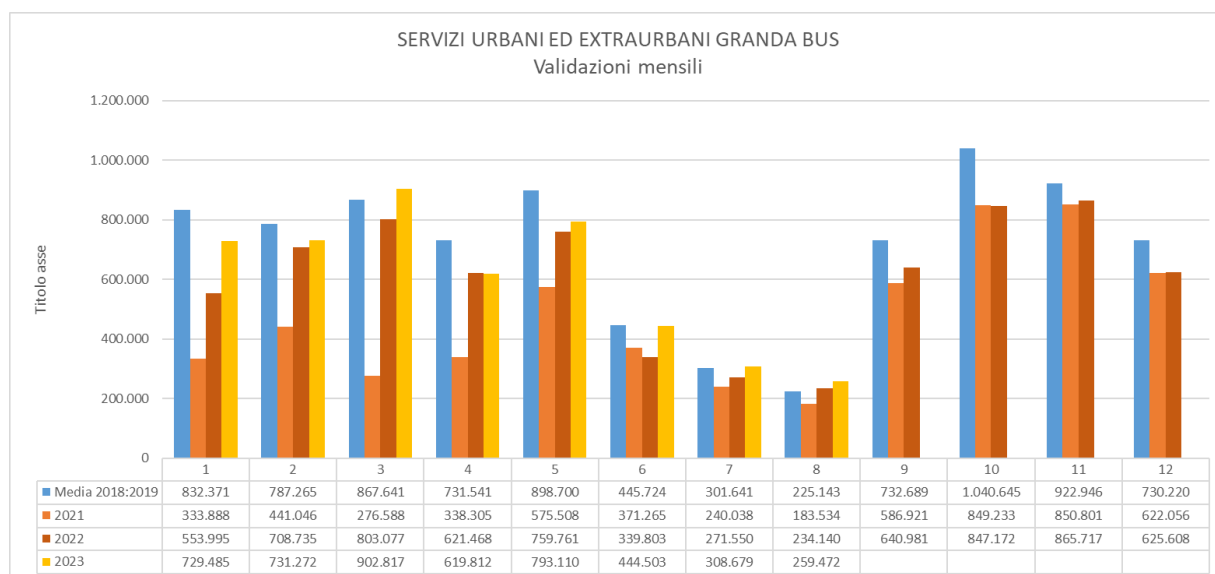


Figura 89 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021, 2022 e primi otto mesi del 2023

Si evidenzia una ripresa più marcata nel 2023, seppure non ancora ai livelli pre-pandemia.

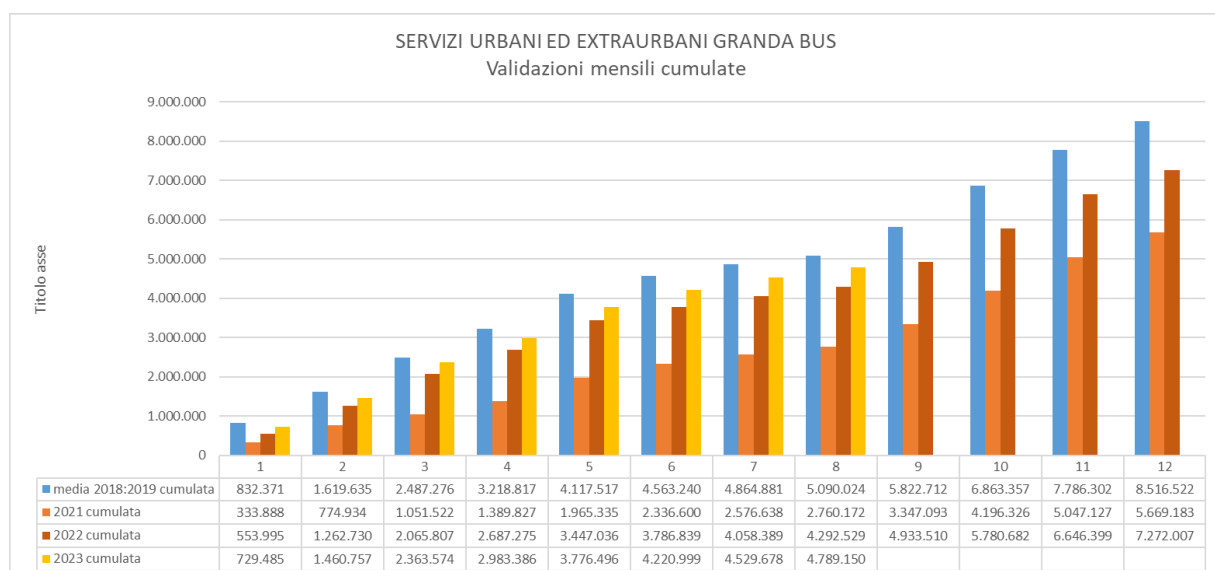


Figura 90 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021, 2022 e primi otto mesi del 2023 (dati cumulati)

9.6.6. Servizi automobilistici su gomma nel Bacino Sud-Est

Per quanto concerne il bacino Sud-Est, l'Agenzia è titolare di tutti i contratti di servizio; non è stata ancora completato il trasferimento dei contratti relativi ai servizi urbani di Asti e Casale Monferrato.

L'Agenzia ha iniziato a monitorare l'andamento delle frequentazioni nella piattaforma saliti/discesi per i contratti ad essa trasferiti nel Bacino Sud-Est laddove presenti in Omnibus e rilevate in piattaforma. Ad oggi risulta elaborato l'anno 2019 per le province di Alessandria e Asti.

Nella Provincia di Alessandria la base dati Omnibus/Transit Cafè alla quale si appoggiano le frequentazioni comprende l'insieme delle linee extraurbane afferenti il Consorzio SCAT e le linee urbane di Acqui Terme, Novi Ligure, Ovada e Tortona. Non vengono rilevati tramite la piattaforma Saliti-Discesi i servizi urbani di Alessandria.

Nella Provincia di Asti la base dati Omnibus/Transit Cafè alla quale si appoggiano le frequentazioni comprende l'insieme delle linee extraurbane afferenti il Consorzio COAS compreso l'urbano di Moncalvo ed escluse le linee gestite dalle Aziende Gelosobus e Giachino che rilevano i passeggeri attraverso le validazioni BIP nel CCA del Consorzio Grandabus (BIP CCA CN).

Di seguito si forniscono i dati da fonte piattaforma saliti/discesi integrati, per una parte dell'extraurbano di Asti, con quelli forniti da BIP CCA CN.

Tabella 87 – Passeggeri annui sui servizi automobilistici del Bacino Sud-Est

Passeggeri saliti (da rilevazioni di luglio e novembre o da BIP)			
2019			
	Periodo estivo	Periodo invernale	TOTALE ANNO
Provincia di Alessandria	283.307	1.831.058	2.114.365
Extraurbano Alessandria	243.673	1.615.989	1.859.662
Urbano Acqui Terme	3.909	23.861	27.770
Urbano Novi Ligure	19.554	124.837	144.391
Urbano Ovada	15.323	60.684	76.007
Urbano Tortona	849	5.687	6.535
Provincia di Asti	96.892	1.070.604	1.167.496
Extraurbano Asti	43.042	485.058	528.100
Urbano Moncalvo	-	2.220	2.220
Linee BIP CCA CN	53.850	583.326	637.176
Totale complessivo	380.199	2.901.662	3.281.860

10.APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP

Tabelle aggiornate al 30/09/2023

10.1. Ferrovie

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
208	BLS AG	FERROVIARIO DOMODOSSOLA-ISELLE	11/12/2016	11/12/2022			mediante gara
	BLS AG	Appendice contrattuale DD 379/2020	11/12/2016	11/12/2022			c.s.
79	GTT	FERROVIARIO SFM LINEE 1 E A	01/01/2016	31/12/2016	31/12/2020	PROROGA TACITA - DD IMPEGNO RISORSE 2020 N. 828 DEL 30/12/2019	affidamento diretto
DD796	GTT	FERROVIARIO SFMA Metropolitane – Ferrovie	01/01/2021	31/12/2021		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto
DD866	GTT	FERROVIARIO SFMA Metropolitane – Ferrovie	01/01/2022	31/12/2022		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto
206	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO METROPOLITANO E REGIONALE 2017- 2020	01/01/2017	31/12/2020 rescissione contratto al 31/12/2019			affidamento diretto
DD854	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO METROPOLITANO Regionali - Ferrovie	01/01/2020	31/12/2020		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto
DD848	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO REGIONALE	01/01/2020	30/06/2022	Fino a Stipula CdS	DD 371/2020 fino al 31/12/2020 DD 811/2020 fino al 30/06/2021 DD 367/2021 fino a stipula CdS DD 876/2021 fino al 30/06/2022 provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	affidamento diretto

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto servizio TPL	Ambito - Tipo	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
236	TRENITALIA	FERROVIARIO METROPOLITANO Metropolitane - Ferrovie	AMBITO 2021-2035	01/01/2021	31/12/2035			affidamento diretto

10.2. Bacino metropolitano

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
686	GTT	URBANO SUBURBANO TORINO Autolinee TPL - Metropolitane - Tranvie	01/07/2012	30/06/2027			mediante gara
190	CA.NOVA	SERVIZIO URBANO DI SETTIMO T.SE (GTT- ex CA.NOVA-DEMARCHI)	01/01/2004	31/12/2017	31/12/2022	Fino a subentro nuovo gestore - DD 288/2012 e 448/2013 in corso valutazione per far confluire il servizio nel Contratto Rep. 686	mediante gara
174	EXTRA.TO	AMBITO METROPOLITANO TORINO EXTRA.TO Extraurbano	01/08/2012	31/07/2018	30/09/2023	DD 456 del 21/08/2018 - Data Fine Proroga: 31/07/2019 DD 466 del 31/07/2019 - Data Fine Proroga: 31/12/2019 Nota prot. 12938/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 668 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022 DD 863 del 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023 DD 238/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023	mediante gara

								DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	
13689	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO METROPOLITANA DI TORINO	AMBITO Extraurbano	CITTA	01/01/2011	31/12/2016	30/09/2023	Atto di proroga del 23/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2019	mediante gara
								NOTA 12939/2019 imposizione OdS anno 2020	
								DD 669 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022	
								DD 857 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	
								DD 239/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023	
								DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	
8875	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO IVREA	AMBITO URBANO DI		01/01/2011	31/12/2016	30/09/2023	Atto di proroga del 23/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2019	mediante gara
								Nota 12940/2019 imposizione OdS anno 2020	
								DD 670 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022	
								DD 858 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	
								DD 240/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023	
								DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	
902	EXTRA.TO	AUTOMOBILISTICO PINEROLO	AMBITO URBANO DI		01/01/2011	31/12/2016	30/09/2023	Atto di proroga del 23/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2019	mediante gara
								Nota 12941/2019 imposizione OdS anno 2020	
								DD 671 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022	
								DD 859 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023	
								DD 241/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023	
								DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	

7447	EXTRA.TO	SERVIZIO CARMAGNOLA	URBANO	COMUNE	DI	01/01/2011	31/12/2016	30/09/2023	<p>Convenzione per il trasferimento del contatto ad AMP dal 01/01/2018</p> <p>mediante gara</p> <p>Nota 12942/2019 imposizione OdS anno 2020</p> <p>DD 679 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/01/2022</p> <p>DD 856 DEL 30/12/2021 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023</p> <p>DD 242/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023</p> <p>DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023</p>
-------------	----------	------------------------	--------	--------	----	------------	------------	------------	--

10.3. Bacino Sud-Est

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito –Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atti di Proroga	Modalità Affidamento
35034	AMAG MOBILITA	URBANO DI ALESSANDRIA DEL 30/05/2016 - ATTO RICOGNITORIO CONTRATTO 3558 DEL 01/01/2007	01/01/2007	31/12/2009	30/09/2023	deliberazione Consiglio Comunale n. 91 del 30.09.2016 - Data Fine Proroga: 30/06/2020 DD 354 DEL 25/06/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 30/06/2022 DD 198 del 22/03/2022 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 fino al 31/03/2023 DD 224/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto
	BUS COMPANY S.R.L. [avendo acquisito dal fallimento la società Concessionaria CIT CONSORZIO INTERCOMUNALE TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO NOVI LIGURE	01/01/2002	31/12/2017	30/09/2023	delibera della Giunta del Comune di Novi Ligure, n. 274 del 27/12/2018 Data fine proroga 30/06/2019 DD 417 DEL 15/07/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – Data fine proroga 12/06/2021 DD 258 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 862 del 30/12/2021 imposizione OdS fino al 31/03/2023 DD 225/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto
10509	COAS CONSORZIO ASTIGIANO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ASTI	22/05/2010	21/05/2016	30/09/2023	Provincia di Asti atto N. 15790 Progr. N. 10823 di Rep del 17/06/2016 la proroga dal 22/05/2016 al 21/05/2019	mediante gara

							DD 306 del 21/05/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 Data fine proroga 21/05/2021	
							DD 257 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022	
							DD 860 del 30/12/2021 imposizione OdS fino al 31/03/2023	
							DD 226/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023	
							DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	
2625	SOCIETÀ CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI	SERVIZIO PROVINCIA (SCAT) - 401/2017	EXTRAURBANO DI ALESSANDRIA - DD397/2016 - DD	13/09/2010	12/09/2016	30/09/2023	DD 397/2016 Periodo di ultrattività ex art. 4.2 contratto di servizio al 31/05/2017 DD 401 del 12/09/2017 affidamento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 Data fine proroga 15/06/2019 DD 494 DEL 09/08/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 Data fine proroga 30/06/2021 DD 260 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 1 del 03/01/2022 imposizione OdS fino al 31/03/2023 DD 223/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	mediante gara
2930	AZIENDA MULTISERVIZI CASALESE	URBANO MONFERRATO	DI CASALE	01/01/2018	fino a espletamento procedura di gara Bacino Sud-Est	30/09/2023	Trasferito ad AMP a far data dal 01/01/2022 mediante sottoscrizione di Convenzione con il Comune di Casale Monferrato DD 367/2023 definizione del termine finale del contratto al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	

314	A.S.P. – ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	URBANO DI ASTI	15/09/2021	31/12/2027	Trasferito ad AMP a far data dal 01/01/2022 mediante sottoscrizione di Convenzione con il Comune di Asti
------------	--	----------------	------------	------------	--

10.4. Bacino Nord-Est

Contratto Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Modalità Affidamento
908	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO ED EXTRAURBANO PROVINCIA DI BIELLA	01/01/2016	31/12/2016	30/09/2023	DD 682 del 30/12/2016 – Data fine proroga 31/12/2017 DD 633 del 31/10/2019 – Data fine proroga 31/12/2019 Nota 12944+12945/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 681 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022 DD 864 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/03/2023 DD 228/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto (**)
181	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO COMUNE DI VERCELLI	01/01/2017	31/12/2017	30/09/2023	DD 680 del 19/11/2019 – Data fine proroga al 31/12/2019 Nota 12947/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 680 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022 DD 849 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/03/2023 DD 229/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto (**)

	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI (ATAP)	01/12/2015	09/06/2016	30/09/2023	DD 444 del 29/09/2017 estensione durata precedente accordo sottoscritto da Provincia di Vercelli fino al 15/06/2019 DD 699 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12946/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 675 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/01/2022 DD 848 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – data fine proroga 31/03/2023 DD 230/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto (**)
	BARANZELLI NATUR	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV DI VERCELLI - FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 268/2016 - DD 445/2017)	01/12/2015	09/06/2016	30/09/2023	DD 445 del 29/09/2017 estensione durata precedente accordo sottoscritto da Provincia di Vercelli fino al 15/06/2019 DD 700 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12948/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 672 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022 DD 854 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023 DD 231/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto (**)
1100	STAC SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALES S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV VERCELLI (STAC) FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 267/2016 - DD 446/2017)	01/12/2015	09/06/2016	30/09/2023	DD 446 del 29/09/2017 estensione durata precedente accordo sottoscritto da Provincia di Vercelli fino al 15/06/2019	affidamento diretto (**)

						<p>DD 701 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019</p> <p>Nota 12949/2019 imposizione OdS anno 2020</p> <p>DD 673 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022</p> <p>DD 855 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023</p> <p>DD 232/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023</p> <p>DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023</p>	
229	NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	229 NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	31/01/2020	30/01/2026			affidamento diretto
22239	SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI - STN	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI NOVARA - DD 447/2017	01/01/2016	30/06/2016	30/09/2023	<p>DD 447 del 29/09/2017 – estensione CdS precedentemente stipulato dalla Provincia di Novara fino al 15/06/2019</p> <p>DD 702 del 20/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019</p> <p>Nota 12943/2019 imposizione OdS anno 2020</p> <p>DD 674 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/01/2022</p> <p>DD 850 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/03/2023</p> <p>DD 233/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023</p> <p>DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023</p>	mediante gara (*)–proroga con imposizione atto d'obbligo
	SUN	AUTOM.CONURB.NOVARA-DD N.102 DEL 22/12/2016 E DD N.58 DEL 05/07/2017-NUOVO TITOLARE-DD AMP 263/2017	01/01/2017	11/06/2017	30/09/2023	DD 392 DEL 04/07/2019 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 12/06/2021	affidamento diretto (*)

						DD 259 del 13/05/2021 imposizione OdS fino al 31/07/2022 DD 861 del 30/12/2021 imposizione OdS fino al 31/03/2023 DD 234/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	
	AUTOSERVIZI COMAZZI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	01/01/2001	31/05/2016	30/09/2023	DD 681 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12950/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 678 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/01/2022 DD 853 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 - scadenza proroga 31/03/2023 DD 235/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto (*)
	SAF SOCIETA AUTOSERVIZI FONTANETO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA (SAF)	01/12/2016	31/05/2016	30/09/2023	DD 682 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019 Nota 12951/2019 imposizione OdS anno 2020 DD 676 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022 DD 851 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023 DD 236/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023 DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023	affidamento diretto (*)
	VCO TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	01/01/2001	31/05/2016	30/09/2023	DD 683 del 19/11/2019 – data fine proroga 31/12/2019	affidamento diretto (*)

						<p>Nota 12952/2019 imposizione OdS anno 2020</p> <p>DD 677 DEL 03/12/2020 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/01/2022</p> <p>DD 852 DEL 30/12/2021 - proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007 – scadenza proroga 31/03/2023</p> <p>DD 237/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023</p> <p>DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--

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

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

10.5. Bacino Sud

Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga			Modalità Affidamento
224	CONSORZIO GRANDABUS	SERVIZIO EXTRAURBANO E CONURBATO CUNEO (RINNOVO DAL 23/12/2016) E SERVIZI URBANI ALBA, BRA, FOSSANO, MONDOVI, SALUZZO, SAVIGLIANO	23/12/2010	31/12/2019	30/09/2023	PROROGA AGGIUNTIVO	CON	ATTO	Affidamento diretto
						Ex art. 4 c. 4 Reg. CE 1370/2007			
						DD 313 DEL 27/05/2019			
						DD 901 del 22/12/2022 art. 5 par. 5 fino al 31/03/2023			
						DD 227 del 31/03/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/06/2023			
						DD 483/2023 art. 5 par. 5 fino al 30/09/2023			

Indice delle tabelle

Tabella 1 – quadro delle risorse TPL	9
Tabella 2 - Dotazione organica.....	16
Tabella 3 – Dotazione ottimale	17
Tabella 4 - SFR immissioni dei nuovi rotabili	37
Tabella 5 - SFR dismissione dei rotabili.....	37
Tabella 6 - SFR asset rotabili	37
Tabella 7 - SFR età media rotabili	38
Tabella 8 - SFR livelli produttivi nei diversi periodi contrattuali.....	39
Tabella 9 - SFR tassi attesi di crescita dei pax*km	39
Tabella 10 - SFR dinamica dei ricavi da mercato.....	40
Tabella 11 - SFR andamento dei ricavi da mercato del PEF	40
Tabella 12 - Produzione servizi aggiuntivi dal 1 aprile 2022	78
Tabella 13 Dettaglio iscritti negli Istituti scolastici di secondo grado nell'ultimo triennio	79
Tabella 14 - Segnalazioni delle criticità da parte degli Istituti scolastici.....	81
Tabella 15 Totale iscritti negli Istituti scolastici di secondo grado piemontesi divisi per Provincia	85
Tabella 16 - Dati di dettaglio su iscritti anno scolastico 2022--23.....	85
Tabella 17 - Consuntivo servizi settembre-ottobre 2020	87
Tabella 18 - Consuntivo servizi gennaio-marzo 2021	87
Tabella 19 - Consuntivo servizi aprile-giugno 2021	88
Tabella 20 - Consuntivo servizi settembre-dicembre 2021	88
Tabella 21 - Consuntivo servizi di potenziamento anno 2021	89
Tabella 22 - Consuntivo servizi gennaio-marzo 2022	89
Tabella 23 - Consuntivo servizi aprile-giugno 2022	89
Tabella 24 - Consuntivo servizi di potenziamento anno 2022	90
Tabella 25 - Confronto passeggeri marzo 2019 - marzo 2022 (passeggeri saliti per linea nel giorno feriale medio).....	102
Tabella 26 - <i>Confronto passeggeri luglio 2019 - luglio 2022 (passeggeri saliti per linea nel giorno feriale medio)</i>	103
Tabella 27 - Quadro dei contenziosi con Trenitalia	103
Tabella 28 - Produzione BLS 2022.....	114
Tabella 29 - Saldo corrispettivi B LS.....	115
Tabella 30 - Elenco provvedimenti ferrovie.....	115
Tabella 31 - Elenco provvedimenti Bacino Metropolitano	117
Tabella 32 – Elenco provvedimenti Bacino Sud.....	119
Tabella 33 Elenco provvedimenti Bacino Sud-est.....	120
Tabella 34 – Elenco provvedimenti bacino Nord-Est	120
Tabella 35 - Produzione chilometrica navigazione lago d'Orta.....	121

Tabella 36 -Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Metropolitano	122
Tabella 37 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud	124
Tabella 38 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Sud-Est.....	126
Tabella 39 - Quadro risorse Accordi di Programma Bacino Nord-Est	128
Tabella 40 - Elenco provvedimenti servizi in regime di concorrenza.....	130
Tabella 41 - Reversali da Enti per il finanziamento dei servizi TPL	136
Tabella 42 - Lotti di aggiudicazione indagine IMQ 2021.....	152
Tabella 43 - Riepilogo applicazione procedura per l'anno 2022	168
Tabella 44 - Velocità commerciale media della urbana-suburbana dell'area di Torino. Anno 2022	169
Tabella 45 - Indicatori di monitoraggio del contratto GTT - Metropolitana.....	176
Tabella 46 - Indicatori di monitoraggio del contratto GTT – Urbano di superficie	176
Tabella 47 - autobus MIV suddivisi per bacino di servizio	199
Tabella 48 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019	202
Tabella 49 – Adeguamenti tariffari al tasso di inflazione programmata	216
Tabella 50 - Vendite Biglietto Integrato	218
Tabella 51 - rendicontazione abbonamento Trenitalia under 26 da ottobre 2017 al 2022 ...	224
Tabella 52 - rendicontazione Carta Tutto Treno dal 2016 al 2022	225
Tabella 53 – rendicontazione promozione Over 65 Grandabus	226
Tabella 54 – rendicontazione promozione Under 20 Grandabus	226
Tabella 55 - quadro risorse accertate negli anni 2020 e 2021 per mancati ricavi e per servizi aggiuntivi da emergenza Covid-19	227
Tabella 56 - quadro anticipazioni risorse per mancati ricavi da emergenza Covid-19	228
Tabella 57 - Quota modale - Regione Piemonte	323
Tabella 58 - Quota modale per provincia.	324
Tabella 59 - Quota modale Città Metropolitana di Torino (315 comuni)	324
Tabella 60 – Quota modale Area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)	324
Tabella 61 - Quota modale Torino	324
Tabella 62 – Dati di produzione relativi all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)	325
Tabella 63 - Passeggeri trasportati	326
Tabella 64 - Compensazioni	327
Tabella 65 - Compensazioni al netto infrastruttura.....	327
Tabella 66 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura	328
Tabella 67 - Ricavi da traffico	329
Tabella 68 - Rapporto Ricavi/Costi	329
Tabella 69 - Servizi in area a domanda debole inseriti nella Piattaforma Osservatorio Nazionale TPL	330
Tabella 70 – Dati da Osservatorio TPL Bacino Nord Est	332

Tabella 71 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Sud Est	333
Tabella 72 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Sud	334
Tabella 73 - Dati da Osservatorio TPL - Bacino Metropolitano	335
Tabella 74 - Dati da Osservatorio TPL – Ferrovie	338
Tabella 75 - Dati da Osservatorio TPL - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari) ..	339
Tabella 76 - Dati da Osservatorio TPL - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)	340
Tabella 77 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri	341
Tabella 78 – IMQ 2022 - Campione e Popolazione	342
Tabella 79 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici, auto e bicicletta	345
Tabella 80 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici, auto e bicicletta	345
Tabella 81 – IMQ 2022 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici, auto e bicicletta	345
Tabella 82 - Passeggeri annui servizi automobilistici del bacino metropolitano	354
Tabella 83 – Frequentazioni Night Buster.....	356
Tabella 84 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Biella e Vercelli	357
Tabella 85 - Passeggeri annui servizi automobilistici delle province di Novara e VCO	358
Tabella 86 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo	359
Tabella 87 – Passeggeri annui sui servizi automobilistici del Bacino Sud-Est.....	363

Indice delle figure

Figura 1 – SFM scenari di evoluzione del servizio	34
Figura 2 – SFM scenari di evoluzione del servizio - produzione	34
Figura 3 – SFM scenari di evoluzione del servizio – materiale rotabile	35
Figura 4 – SFM evoluzione dei passeggeri per anno	35
Figura 5 – SFM evoluzione dei ricavi per anno	36
Figura 6 - SFR Ricavi da mercato del PEF	40
Figura 7 - Calendario attivazione collegamento Torino-Ceres con il passante	52
Figura 8 - SFM Evolutivo: Schema	52
Figura 9 - Orari della stazione di Torino Rebaudengo SFM Evolutivo avvio	53
Figura 10 - Orari della stazione di Torino Rebaudengo SFM Evolutivo avvio	53
Figura 11 - Studio collegamenti Biella-Torino - Orario Grafico	55
Figura 12 - Studio collegamenti Biella-Torino – Confronto dati di mobilità	55
Figura 13 - Schemi dell'assetto tariffario dei collegamenti Cuneo-Limone-Ventimiglia	56
Figura 14 - Schema dei collegamenti Novara-Busto Arsizio-Malpensa	56
Figura 15 - Schema della stazione di Iselle di Trasquera con l'accesso al servizio treno-auto	57
Figura 16 – Rete TPL di progetto Zona Ovest	59
- Figura 17 - Movicentro di Venaria Reale	66
Figura 18 - Processo di condivisione del Piano	74
Figura 19 - Andamento degli Iscritti negli Istituti scolastici piemontesi nell'ultimo triennio	79
Figura 20 - Piattaforma Orari scuole – selezione degli Istituti	91
Figura 21 - Piattaforma Orari scuole – visualizzazione orari caricati	91
Figura 22 - Documento illustrativo delle interruzioni di servizio per lavori infrastrutturali	93
Figura 23 - interruzioni nel corso del 2022 (in rosso le interruzioni con maggiore impatto sui servizi)	94
Figura 24 - Orario R Asti-Alessandria-Voghera	94
Figura 25- Orario R Biella-Santhià-Torino	95
Figura 26 - Trasferimenti da Enti per i servizi TPL	137
Figura 27 - Interfaccia REMIX	156
Figura 28 - Mappa su REMIX	156
Figura 29 - Esempio di estrazione mensile SIS di dicembre 2022	167
Figura 30 - Esempio di consuntivazione delle percorrenze di dicembre 2022	167
Figura 31 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana-suburbana GTT di superficie – Valori medi mensili da gennaio 2018 a dicembre 2022	169
Figura 32 – Andamento della velocità commerciale rete urbana-suburbana GTT di superficie – Media mobile 12 mesi da gennaio 2018 a dicembre 2022	170
Figura 33 – Andamento della velocità commerciale della rete urbana di superficie – Valori medi mensili delle linee 4 -3 - 9 -15-13-10-16	171
Figura 34 - Esempio di eventi di dicembre 2022	172

Figura 35 - Esempio di tabella archi dell'anno 2022	173
Figura 36 - Esempio di pivot di febbraio 2022 delle linee TRAM.....	173
Figura 37 - percorrenza dicembre 2022 linea 4 dichiarata da GTT	174
Figura 38 - Esempio di tabella delle percorrenze di linee bus 18 metri di dicembre 2022 ...	174
Figura 39 - esempio orario grafico linea	175
Figura 40 – Sistema di monitoraggio esempio di monitoraggio delle posizioni del mezzo FD 570 RH dell'azienda A.T.A.V. VIGO in data 12 dicembre 2022.....	179
Figura 41 – Applicativo web Contratti e Soggetti giuridici TPL Piemonte	181
Figura 42 - Applicativo web Dotazione Organica Aziende TPL Piemonte (DOATPL).....	181
Figura 43 – Applicativo Parco Autobus TPL Piemonte - Schermata iniziale della sezione "Anagrafica Autobus"	182
Figura 44 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Sezione: Anagrafica Autobus - Particolare anagrafica veicolo GTT targa GA163FB	183
Figura 45 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte - Particolare della sezione relativa alle richieste di Nulla osta pervenute dalle aziende.	184
Figura 46 – Applicativo web Parco Autobus TPL Piemonte – Richiesta di Nulla Osta generato in automatico, trasmesso dalla Società GTT all'Agenzia per conto della sua subaffidataria Miccolis.	187
Figura 47 – Esempio di Nulla Osta all'alienazione di un autobus generato in modo semi-automatico dal modulo "richieste nulla osta" della piattaforma "Parco autobus TPL Piemonte"	188
Figura 48 – Parziale schermata del modulo "Rendicontazione" della piattaforma "Parco autobus TPL Piemonte" relativa ad un autobus della Società Bus Company.....	189
Figura 49 - Interfaccia utente dell'applicativo Transit Cafè.....	190
Figura 50 - Autobus MIV + 20% in Piemonte.....	197
Figura 51 - Autobus MIV + 20% per azienda	197
Figura 52 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani e interurbani e noleggi.....	198
Figura 53 - Suddivisione parco MIV tra urbani, suburbani, interurbani e per bacino	198
Figura 54 – Riparto delle risorse regionali tra i bacini di servizio.....	200
Figura 55 – Autobus contribuiti per azienda al 30 dicembre 2022. In arancione gli autobus che sono stati oggetto di contribuzione nel 2022.....	203
Figura 56 - Anno di immatricolazione degli autobus contribuiti suddivisi per tipologia.....	206
Figura 57 - Evoluzione classe Euro motore della flotta MIV + 20% dal 2018 al 2022.....	208
Figura 58 - Flotta MIV per classe Euro nel 2018.....	209
Figura 59 - Flotta MIV per classe Euro nel 2019.....	209
Figura 60 - Flotta MIV per classe Euro nel 2020.....	209
Figura 61 - Flotta MIV per classe Euro nel 2021.....	209
Figura 62 - Flotta MIV per classe Euro nel 2022.....	209
Figura 63 – Distribuzione delle età degli autobus e della flotta MIV – confronto anni 2018 - 2022	211
Figura 64 - Età media degli autobus per Contratto di servizio - confronto anni 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022	212

Figura 65 – Piano generale progetto nuova imbarcazione	214
Figura 66 - Zonizzazione del Biglietto Integrato Metropolitano.....	217
Figura 67 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2013-2017	219
Figura 68 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano 2018-2022	219
Figura 69 - Home Page del sito SFM.....	231
Figura 70 - Home Page del sito SFR	231
Figura 71 - Sito mtm.torino.it nella veste grafica aggiornata nel 2021	232
Figura 72 – IMQ 2004 e 2013: uso dei modi di trasporto - Regione Piemonte	344
Figura 73 – IMQ 1991-2022: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (33 comuni).....	346
Figura 74 – IMQ 1991-2022: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (33 comuni).....	346
Figura 75 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (33 comuni)	347
Figura 76 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)	348
Figura 77 - Andamento dei passeggeri sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale	350
Figura 78 - Andamento dei passeggeri sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio	351
Figura 79 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale	352
Figura 80 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio	352
Figura 81 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)	353
Figura 82 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese	355
Figura 83 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar).....	357
Figura 84 - Passeggeri annui Bacino Sud.....	360
Figura 85 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017	360
Figura 86 - CCA Grandabus - validazioni 2018-2019	361
Figura 87 - CCA Grandabus - validazioni 2020-2021	361
Figura 88 - CCA Grandabus - validazioni 2022 - 2023	361
Figura 89 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021, 2022 e primi otto mesi del 2023.....	362
Figura 90 - CCA Grandabus - Validazioni mensili a confronto tra biennio 2018-2019, 2021, 2022 e primi otto mesi del 2023 (dati cumulati)	362