



Documento Unico di
Programmazione
2021-2023

MARZO 2021

DOCUMENTO IN DISCUSSIONE

INDICE

1.	Introduzione	7
2.	L'Agenzia della mobilità piemontese: istituzione, evoluzione e struttura	9
2.1.	Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell'Agenzia	9
2.1.1.	Il Fondo nazionale per il TPL	10
2.1.2.	Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL	13
2.1.3.	L'affidamento dei servizi di TPL nella disciplina europea e nella nuova disciplina nazionale 15	
2.1.4.	Il Programma Triennale dei servizi TPL della Regione Piemonte 2019-2021	22
2.1.5.	Affidamento dei servizi ed i contratti di servizio	27
2.2.	I provvedimenti normativi con impatto nel 2020 e 2021	28
2.2.1.	Emergenza COVID-19 e Azioni dell'AMP	32
2.3.	La struttura operativa dell'Agenzia	38
2.4.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma	42
2.5.	Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie	44
3.	Sezione Strategica	47
3.1.	Indirizzi e obiettivi strategici	47
3.1.1.	I servizi ferroviari nella Regione Piemonte	50
3.1.2.	Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]	57
3.1.3.	Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana	63
3.1.4.	Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario	64
3.1.5.	Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi	64
3.1.6.	Bacino Sud Ovest (Cuneo) - Reti di autobus	66
3.1.7.	Bacino Sud Est - Reti di autobus	74
3.1.8.	Bacino Nord Est - Reti di autobus	76
3.1.9.	Bacino Nord Est - Navigazione Lago d'Orta	76
3.1.10.	Sistemi di intermodalità	77
3.1.11.	Cooperazione internazionale	77
3.1.12.	La strategia degli investimenti	78
3.2.	Programmazione dei servizi TPL. Osservazioni e proposte delle Assemblee di Bacino	83
3.2.1.	Bacino Metropolitano	84
3.2.2.	Bacino Nord Est	87
3.2.3.	Bacino Sud Est	89
3.2.4.	Bacino Sud Ovest	95
4.	Sezione Operativa	101
4.1.	Programma operativo	101
4.1.1.	Programma Servizio TPL	101

4.1.2.	Cooperazione internazionale	109
4.1.3.	Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità	109
4.1.4.	Monitoraggio dei servizi	110
4.1.5.	Il sistema tariffario	116
4.1.6.	La comunicazione del trasporto pubblico	118
4.1.7.	Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti	121
4.2.	Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale	121
5.	APPENDICE: AMP BAROMETER 2012-2019	125
5.1.	Popolazione e territorio	125
5.1.1.	Popolazione	125
5.1.2.	Territorio	126
5.2.	Mobilità	126
5.3.	Tasso di Motorizzazione	127
5.4.	Offerta	127
5.4.1.	Offerta di trasporto e rete.....	127
5.4.2.	Servizio offerto	128
5.5.	Servizio offerto nei Bacini.....	128
5.6.	Domanda di Trasporto	129
5.7.	Aspetti Economici.....	129
5.8.	Materiale Rotabile.....	130
5.9.	Personale.....	130
6.	APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità	131
6.1.1.	Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata	131
6.1.2.	Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)	132
6.1.3.	Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti	138
6.1.1.	Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL.....	149
6.1.2.	Le esigenze di mobilità dei cittadini	150
6.1.3.	Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici	157
7.	APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP.....	169
7.1.	Ferrovie	169
7.2.	Bacino metropolitano.....	170
7.3.	Bacino Sud-Est.....	172
7.4.	Bacino Nord-Est.....	173
7.5.	Bacino Sud	175
8.	Quadro risorse regionali assegnate.....	177
9.	APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale 2019-2021.....	179
9.1.	Premessa	179

9.1.1.	Capacità assunzionali e spese di personale.....	179
9.1.2.	Assunzioni di personale a tempo determinato	183
9.1.3.	Progressioni verticali ex art. 22 del D.lgs 75/2017	184
9.1.4.	Dotazione ottimale.....	186
9.1.5.	Piano Triennale del Fabbisogno del Personale (PTFP) 2019-2021	188
9.1.6.	Azioni di reclutamento	189
9.1.7.	Le progressioni di carriera ex art. 22, comma 15, del D.lgs 75/2017	189
9.1.8.	Le assunzioni nel triennio 2019-2021 di personale appartenente alle categorie protetti di cui alla Legge 12 marzo 1999, n. 68	190
10.	APPENDICE – PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021/2022 .	191

DOCUMENTO IN DISCUSSIONE

1. Introduzione

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

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

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

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

Per rispondere al meglio ai nuovi compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto devono essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la "buona" organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l'analisi a scala regionale dei trend socio-demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (tradizionali e innovativi, anche sotto l'aspetto tariffario) e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell'infomobilità.

Inoltre bisogna dare un nuovo impulso ad alcuni ambiti che necessitano ancora oggi di essere affrontati con rinnovata attenzione, quali:

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

Non va sottaciuto che la situazione sanitaria ed economico-sociale nella quale ci si trova costituisce uno scenario che non ha precedenti; l'evoluzione di questo scenario non è facilmente prevedibile. E' pertanto necessario che le azioni di promozione e sviluppo del TPL sopra citate siano accompagnate e

rafforzate attraverso l'adozione di tutti gli strumenti amministrativi e tecnici che consentano di gestire con maggiore flessibilità l'offerta e consentano di cogliere le continue evoluzioni delle esigenze della domanda; sarà anche necessario sviluppare una nuova cooperazione progettuale fra Agenzia, Enti locali e imprese al fine di sviluppare scenari alternativi e innovativi di gestione della domanda e promozione dell'offerta.

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

Il Documento 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. Il DUP non è un allegato al bilancio di previsione ma un atto a sé stante, approvato preventivamente ed indipendentemente dal bilancio.

Il DUP dell'Agenzia si articola in tre sezioni:

- la presentazione dell'Agenzia Mobilità Piemontese (AMP), che riporta il quadro normativo in cui opera l'Agenzia fin dalla sua costituzione e che ha portato, successivamente, alla trasformazione del campo d'azione dall'area metropolitana al livello regionale. La sezione si conclude con la descrizione della struttura organizzativa dell'Agenzia;
- la sezione strategica che riporta la visione dell'AMP e i suoi obiettivi distinti per missione. Viene quindi delineato il quadro economico e finanziario, unitamente a una breve presentazione della domanda e offerta di trasporto sul territorio, il cui dettaglio è riportato al punto "6 [APPENDICE: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità](#)", e la definizione delle azioni strategiche nel periodo 2021-2023;
- la sezione operativa che riporta, per ogni missione individuata nella sezione precedente, le attività che AMP intende perseguire per sviluppare le azioni strategiche e le finalità da perseguire.

Per quanto concerne l'iter di approvazione del documento unico di programmazione si segnala che il CDA approva il DUP per la successiva presentazione all'Assemblea. L'Assemblea sarà invitata all'approvazione con le eventuali osservazioni in merito ai contenuti del DUP.

Gli atti vengono trasmessi contemporaneamente all'Organo di revisione, che rilascerà parere per la definitiva approvazione da parte dell'Assemblea.

Il DUP 2021-2023 così approvato potrà subire ulteriori integrazioni nel triennio strettamente correlate alla redazione del Programma Triennale dei servizi 2022-2024, nonché all'approvazione del Bilancio 2022-2024.

Nel corso dell'autunno 2020, dopo una informativa nel CDA del 6 ottobre, si sono svolte le assemblee di bacino che hanno analizzato la versione di DUP fornita per aggiornamenti e notazioni.

2. L'Agenzia della mobilità piemontese: istituzione, evoluzione e struttura

Di seguito viene ripercorso il quadro normativo di riferimento in cui opera l'Agenzia ed i passi che hanno portato alla nascita e alla evoluzione della sua missione.

2.1. Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell'Agenzia

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

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

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

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

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

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

- al coordinamento del sistema della mobilità nei bacini e negli ambiti territoriali omogenei e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dagli Enti aderenti;

- alla programmazione unitaria ed integrata, in coerenza con la programmazione regionale ed in particolare con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- alla predisposizione dei bandi e la gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza, in proprio e su delega delle province, in conformità con quanto previsto in materia di clausole sociali; la gestione dei relativi contratti di servizio, la vigilanza e i poteri sanzionatori.

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

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

Di seguito si fornisce un panorama delle disposizioni normative per lo specifico ambito di intervento dell'Agenzia così come raccolte dal dossier Trasporto Pubblico Locale del 13 febbraio 2019 della Camera dei deputati aggiornate con le disposizioni adottate nel corso del 2020

2.1.1. Il Fondo nazionale per il TPL

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301, che ha sostituito l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012).

Il decreto-legge n. 50 del 2017 è intervenuto per modificare il FNT, sia con riferimento al criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia ai criteri per il suo riparto descritti nell'art. 27, comma 2. Originariamente prevista a decorrere dal 2018, la riforma si sarebbe dovuta applicare a partire dal 2020 (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019). Il DL. n. 34/2020 (art. 200, comma 5) ha però stabilito che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziato per il 2020 sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 e successive modificazioni. Pertanto per il 2020 sono stati confermati gli attuali criteri di ripartizione del Fondo. Il decreto-legge n. 183 del 2020 ha infine previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma continueranno ad applicarsi anche per l'anno 2021.

A partire dal 2018 l'articolo 27 (commi 1-8), del decreto legge 50/2017 ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.

La legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha poi previsto due modifiche all'entità del Fondo. È stata disposta una riduzione di 58 milioni di euro, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi, ed è stato incrementato il Fondo di 0,5 milioni di euro per l'anno 2018, di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e di 1 milione di euro per l'anno 2020, al fine di assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso ai passeggeri in caso di emergenza.

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

Gli stanziamenti del Fondo si trovano, nel Bilancio dello Stato, sul cap. 1315 dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10).

Fino al 2017, il Fondo è stato alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel Fondo confluivano anche le risorse stanziati ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione del Fondo Nazionale corrispondesse agli stanziamenti al 2012, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La dotazione complessiva del Fondo è stata, a decorrere dal 2013, di circa 4.929 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2015, come previsto dal DPCM 11 marzo 2013, modificato dal DPCM 7 dicembre 2015, l'aliquota è stata fissata al 19,4 per cento; con la modifica apportata dal DPCM 26 maggio 2017, è stata sostituita la tabella di ripartizione percentuale tra le Regioni del Fondo (a seguito dell'intesa raggiunta in Conferenza unificata il 19 gennaio 2017) che è tuttora applicata in attesa della riforma dei criteri di attribuzione del Fondo. Il DPCM prevede che il 90% il Fondo sia assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 allegata al decreto e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento.

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

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

L'effettiva rimodulazione del Fondo in funzione dei nuovi criteri è stata più volte rinviata. Infatti il decreto legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 2), ha previsto nuovi criteri di riparto del Fondo, applicabili, secondo quanto previsto in origine, dall'anno 2018. Tuttavia per gli anni 2018 e 2019 il Fondo è stato ripartito sulla base delle disposizioni previgenti, quindi in base ai criteri definiti nel DPCM 26 maggio 2017 che aveva novellato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013. Con il decreto-legge n. 124 del 2019 si era espressamente previsto, modificando l'articolo 27, comma 2, che l'applicazione della riforma del Fondo per il trasporto pubblico locale avesse decorrenza dall'anno 2020 (e non più dal 2018), ma successivamente il DL. n. 34/2020 aveva confermato anche per il 2020 l'applicazione dei criteri di riparto del DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni, senza l'applicazione di penalità. Tale ultima disposizione è stata prorogata per l'anno 2021 dal decreto-legge n. 183 del 2020 (art. 13, comma 7).

Per l'annualità 2018, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n.19 del 29/1/2018 era stata concessa alle regioni l'anticipazione dell'80% delle risorse del Fondo, per un importo complessivo di euro 3.945.456.589,20, poi ripartite con cadenza mensile (su uno stanziamento totale 2018 di 4.933,054 milioni €). Il saldo 2018 è stato erogato con decreto interministeriale MIT/MEF n. 537 del 7 dicembre 2018, che tiene

anche conto dell'aumento o della diminuzione degli oneri sostenuti, nel 2018, dalle Regioni a statuto ordinario per le variazioni dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte da RFI, nonché delle penalizzazioni (rateizzate in 8 anni) applicate alle regioni Lazio, Basilicata e Umbria. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha precisato, con riferimento al riparto del Fondo per l'anno 2018 che "per la definizione delle quote di riparto sono stati applicati i criteri già adottati anche negli anni passati, soluzione necessaria ad evitare che il residuo 20% dello stanziamento del Fondo non fosse ripartito ed erogato entro l'anno, con gravi criticità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale".

Per l'anno 2019 l'anticipazione dell'80% del Fondo è stata concessa con decreto MIT-MEF n. 82 del 5 marzo 2019 che ripartisce risorse complessive per 3.898.668.289,2 euro (su un totale di 4.874,554 milioni € stanziati per il 2019). Con il decreto del Ministero dei Trasporti n. 388 del 19/12/2019 il MIT ha liquidato il saldo del FNT alle regioni. Complessivamente per il 2019 la quota del fondo erogata a Regione Piemonte ammonta ad € 481.348.583,56 comprendete la quota di aggiornamento prevista dalla legge di Bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017, comma 74) in ragione dell'incidenza delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da Rete ferroviaria italiana, a far data dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei trasporti.

Per il 2020 l'anticipazione dell'80% del Fondo TPL è stata concessa con decreto MIT-MEF n. 121 del 18/3/2020, per un importo complessivo di 3.898.668,289 euro (Lo stanziamento per l'anno 2020 del Fondo Nazionale è pari ad euro 4.874.554.000,00; al netto della quota dello 0,025 per cento delle risorse dello stanziamento del Fondo destinato alla creazione della banca dati dell'Osservatorio MIT (pari ad € 1.218.638,50) da ripartirsi secondo le percentuali di riparto recepite dal DPCM 26 maggio 2017, recante modifiche del DPCM 11 marzo 2013.

Per il 2020, a seguito dell'emanazione dello Stato di emergenza sanitaria derivante dalla pandemia da covid-19, il D.L. n. 34/2020 ha disposto (art. 200, comma 4) l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'intero ammontare dell'anticipazione del Fondo nazionale TPL, pari all'80% dello stanziamento annuo del Fondo, in un'unica soluzione entro il 30 giugno 2020, pertanto con il DM 183 del 25/5/2020 è stata disposta l'erogazione dell'80% del fondo. Con il Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 28 del 26.01.2021 si è proceduto al riparto del saldo 2020 inclusa la ripartizione prevista dall'articolo 27, comma 2 bis, del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, per le variazioni in incremento e in decremento dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1 gennaio 2018.

La quota Regione Piemonte sul FNT 2020 è pertanto pari a circa 479 milioni € (478.726.876,21 oltre a 14.717,29 che saranno erogate nel 2021); il finanziamento aggiuntivo da parte della Regione è pari a circa 56 milioni.

Tabella 1 – Fondo Nazionale TPL

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

	2016	2017	2018	2019	2020
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
Banca Dati	€ 1.212.694,00	€ 1.197.376,50	€ 1.233.263,50	€ 1.218.638,50	€ 1.218.638,50
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
Quota Regione Piemonte	€ 476.664.406,54	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 479.048.866,04	€ 479.546.096,34
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
Totale Quota Regione	€ 483.984.724,29	€ 470.690.737,69	€ 484.797.978,40	€ 481.348.583,56	€ 478.726.876,61
incidenza percentuale totale D/A	9,98%	9,83%	9,83%	9,87%	9,82%
incidenza percentuale fondo C/(A-B)	9,83%	9,83%	9,83%	9,83%	9,84%
Dotazione bilancio regionale	€ 533.000.000,00	€ 530.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00	€ 535.000.000,00
Finanziamento Regione fondi propri	€ 49.015.275,71	€ 59.309.262,31	€ 50.202.021,60	€ 53.651.416,44	€ 56.273.123,39

2.1.2. Le nuove modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL

Il decreto legge n. 50/2017 (articolo 27), prevede i nuovi criteri di riparto del Fondo, applicabili dall'anno 2018 (prorogato con il DL 183/2020 per tutto l'anno 2021):

- il comma 2 dell'art. 27 prevede che il dieci per cento dell'importo del Fondo viene assegnato alle regioni sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo; inoltre il dieci per cento dell'importo del Fondo è assegnato per il primo anno alle regioni in base al criterio dei costi standard. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore cinque per cento annuo fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del Fondo;
- Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i costi standard e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017. la quota residua del Fondo, l'80% ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, sarà ripartita sulla base della Tabella di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 (tabella riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017); è previsto che (il decreto-legge n. 183 del 2020 ha previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma continueranno ad applicarsi anche per tutto l'anno 2021) la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. I criteri per la definizione dei livelli di servizio dovranno essere definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi. Sulla base dei criteri stabiliti dal decreto del MIT le regioni dovranno provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro l'anno 2021 e contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale (termini modificati dal decreto legge n. 124 del 2019)
- il comma 2 dell'art. 27 prevede una penalizzazione, pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio - in sede di ripartizione delle risorse fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica ovvero non risulti pubblicato, alla medesima data, il bando di gara (ovvero qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, se bandite successivamente all'adozione delle predette misure). Tale penalizzazione, in base a quanto stabilito dall'art. 21-bis del D.L. n.119 del 2018, si applica a partire dal 2021 (e non si applica ai contratti di servizio che siano affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, del regolamento (CE) n. 1370/2007 (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), e alle disposizioni normative nazionali vigenti. È stata comunque introdotta una clausola di salvaguardia volta a far sì che, a seguito del riparto delle risorse del Fondo, nessuna regione possa essere penalizzata per una quota complessiva che ecceda il 5 per cento delle risorse ricevute nell'anno precedente. Qualora risulti che l'importo del Fondo sia inferiore a

quello dell'anno precedente, il suddetto limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo. Inoltre nei primi cinque anni di applicazione della nuova disciplina, il riparto non potrà comportare una riduzione annua superiore al 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015; anche in questo caso, qualora l'importo del Fondo sia inferiore a quello del 2015, il limite è rideterminato in misura proporzionale tra le Regioni.

- Il comma 3 dell'art. 27 del D.L. n. 50/2017 prevede che gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 si verifichino nell'anno successivo a quello di riferimento.
- Il comma 4 dell'art. 27 stabilisce che nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto previsto dalla riforma, sia concessa alle regioni con decreto ministeriale, entro il 15 gennaio di ciascun anno, un'anticipazione dell'80 per cento delle risorse del Fondo e l'erogazione con cadenza mensile delle quote ripartite. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Il decreto-legge n. 124 del 2019 ha precisato che tale modalità di riparto è applicabile a decorrere dal gennaio 2018. Le percentuali di ripartizione regionali (Tabella allegata al DM trasporti 11 novembre 2014 e al DPCM 26 maggio 2017, che modifica la precedente tabella allegata al DPCM del 2013) sono le seguenti: Abruzzo: 2,69% Basilicata: 1,55% Calabria: 4,28% Campania: 11,07% Emilia-Romagna: 7,38% Lazio: 11,67% Liguria: 4,08% Lombardia: 17,36% Marche: 2,17% Molise: 0,71% Piemonte: 9,83% Puglia: 8,09% Toscana: 8,83% Umbria: 2,03% Veneto: 8,27%.
- il comma 2bis riporta quanto disposto dalla legge di Bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017, comma 74) che aveva previsto che tali percentuali di riparto fossero modificate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza Stato regioni, in ragione dell'incidenza delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da Rete ferroviaria italiana, a far data dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei trasporti. Il decreto-legge n.124 del 2019 ha riscritto tale disposizione precisando che nella ripartizione del Fondo si dovrà tenere 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, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Ma si è introdotta una disposizione in base alla quale tali variazioni, anziché comportare una modifica delle percentuali di attribuzione del Fondo tra le regioni, siano determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno, a partire dal saldo del 2019. Si ricorda infatti che le percentuali di ripartizione sono frutto dell'Intesa raggiunta in Conferenza Unificata a dicembre 2017. Viene poi specificato in dettaglio il funzionamento di questo nuovo meccanismo di determinazione a preventivo e consuntivo: per le variazioni fissate a preventivo si prevede la verifica consuntiva e l'eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020, a seguito di apposita certificazione da rendere entro il mese di settembre di ciascun anno, al MIT tramite l'Osservatorio TPL, nonché alle Regioni; ai fini del riparto del saldo 2019, per il quale evidentemente il meccanismo del preventivo non è stato applicato in quanto non era previsto, si dispone che si renda conto dei soli dati a consuntivo relativi alle variazioni 2018, comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario con le medesime modalità e tempi previsti a regime dal 2020. In entrambe le ipotesi, in caso di inadempienza è prevista la sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni. L'Autorità di regolazione dei trasporti ha definito, con la delibera n. 96 del 2015, i Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con le successive delibere n. 28/2016, n. 31/2016, n. 62/2016, n. 72/2016 e n. 84/2016 l'Autorità ha previsto specifiche modalità applicative. Con la Delibera n. 75/2016 l'Autorità dei Trasporti ha ritenuto conforme ai criteri della Delibera n. 96/2015 il nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, presentato dal gestore della rete Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI) in data 30 giugno 2016.

Anche in attuazione della riforma prevista dal decreto Legge n. 50/2017, è stato pubblicato il Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018, che definisce i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e i criteri di aggiornamento e applicazione del costo standard, e che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le Regioni gli stanziamenti del Fondo Nazionale TPL. Il decreto prevede che il Costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti inter-istituzionali tra Stato e Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna Regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente. Il meccanismo elaborato prevede un'applicazione graduale: per il primo anno di applicazione, infatti, solo il 10% dell'importo del Fondo TPL sarà ripartito in base al decreto. Negli anni successivi la quota sarà progressivamente incrementata del 5% per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento a regime.

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

Le modalità di affidamento secondo la disciplina europea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La disciplina nazionale

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

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della

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

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

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

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

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

I commi 11-bis e 11-ter prevedono alcuni limiti al contenuto dei contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017: che non possano prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche

antiquamento Euro 0 o Euro 1 e che debbano prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda e che siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.

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

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

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

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

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

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

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

- imponendo che le procedure di selezione del contraente prevedano che la riscossione diretta dei proventi da traffico sia a cura dell'affidatario, secondo logiche di assunzione del rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;
- richiedendo, per la partecipazione a dette procedure, il possesso di un patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché i requisiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, al fine di assicurare la sussistenza, in capo all'affidatario, della necessaria capacità economica e finanziaria;
- richiedendo l'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del

gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;

- introducendo, in alternativa a quanto previsto alla lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, a capitale privato ovvero a capitale misto pubblico-privato, specializzati nell'acquisto di beni strumentali da locare ai gestori di servizi di trasporto pubblico;
- richiedendo che nei bandi di gara sia previsto il trasferimento del personale dipendente non dirigenziale dal gestore uscente al subentrante e la conservazione, fino alla stipula di un nuovo contratto integrativo aziendale, del trattamento economico e normativo derivante esclusivamente dal contratto collettivo nazionale di settore. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante sono versati all'INPS dal gestore uscente.

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

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

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

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

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

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

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

Le compensazioni da erogare per i servizi

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

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

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

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

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

Gli ambiti di servizio pubblico

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

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

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

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

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

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

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

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

- la definizione della domanda potenziale di mobilità (Misura 1);
- la definizione della domanda debole di mobilità ovvero di quella domanda di entità ridotta per volumi e ricorrenza che, in talune condizioni, non consente di raggiungere un adeguato coefficiente di copertura dei costi (Misura 2);
- l'individuazione dell'insieme dei servizi di trasporto compresi nell'Ambito (Misura 3);

- la definizione dei criteri per la determinazione degli obblighi di servizio pubblico relativi a un Ambito, declinati per tutti i servizi ed in particolare per quelli di linea, e la individuazione dei metodi più efficienti per il loro finanziamento (Misura 4);
- la definizione dei criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe i cui proventi contribuiscono al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico (Misura 5);
- i principi per una corretta identificazione dei lotti da affidare (Misura 6).

Le misure adottate con la delibera n. 154/2019 del 28/11/2019 hanno introdotto il richiamo alla delibera 48/2017 quale elemento costitutivo delle procedure di affidamento in particolare nella misura 2. A partire dall'annualità 2021 si darà seguito a quanto previsto dalla detta misura, anche nel rispetto di quanto disposto dal regolamento CE 1370/2007.

2.1.4. Il Programma Triennale dei servizi TPL della Regione Piemonte 2019-2021

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

- 1) Un'ampia disamina della nuova normativa emanata dal Parlamento, dal Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, dalla Regione Piemonte e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di
 - Bacini di Mobilità ed Ambiti di Servizio Pubblico
 - Aree metropolitane ed Aree a domanda debole
 - Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico
 - Affidamento dei servizi e definizione dei lotti di gara
 - Definizione dei bandi di gara
 - Obblighi di informazionecon analisi delle ricadute sulla situazione piemontese e proposte per il recepimento e l'applicabilità/applicazione.
- 2) Il mantenimento per il triennio 2019-2021 della ripartizione storica delle risorse tra i vari Bacini. Applicazione per l'annualità 2021 di una diversa ripartizione, coerente con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, solo per una eventuale quota di risorse aggiuntive qualora questa si rendesse disponibile
- 3) La ricognizione a livello di Bacino di
 - variazioni salienti sulla localizzazione e sulla dimensione delle polarità di generazione e attrazione di mobilità conseguenti alle variazioni, avvenute e previste, nell'uso del suolo

- punti di debolezza del servizio TPL in essere,
- punti di forza del servizio TPL in essere,
- obiettivi di miglioramento,
- priorità di intervento,
- linee di azione da seguire.

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

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

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

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

Faceva inoltre presente che:

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

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

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

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

- *"di trasmettere tale proposta alla Regione Piemonte per gli adempimenti di competenza"*

- *“di proporre per l’approvazione la deliberazione alla Assemblea dell’Agenzia ai sensi dell’art. 4 comma 6 della legge regionale 1/2000”.*

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



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

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

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

- “di approvare il documento «Osservazioni e proposte sulla programmazione dei servizi TPL di Bacino nel triennio 2019-2021»”.

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

In questa ultima versione

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

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

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

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

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

- Documento *OSSERVAZIONI E PROPOSTE SULLA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI tpl di bacino NEL TRIENNIO 2019-2021*;

Documento Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 - Cronologia [aggiornato al 02-12-2019].



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

Con la citata Deliberazione la Regione Piemonte, confermando il finanziamento annuo di 535 milioni di Euro, prende atto della decisione dell'Assemblea dell'AMP n. 2 del 27/03/2018, e delle sentenze n. 258/2018 e n. 332/2018 del 8 gennaio 2019 del TAR, e stabilisce che i 10 M€, che il precedente PTS 2016-2018 riservava per il 2018 ad alimentare un sistema premiale i cui criteri di assegnazione erano

definiti all'interno del paragrafo 5.2 dello stesso PTS, saranno ripartiti, anche per il 2018, sulla base storica complessiva stabilita per il 2016 e 2017, anziché in applicazione del suddetto 5.2; la Regione sottolinea come il PTS preveda l'introduzione di una nuova tariffa integrata, multi-operatore e senza alcun vincolo di destinazione nello spirito del pay-per-use.

Inoltre la Regione prende atto delle modifiche allo scenario di riferimento generate dalla pandemia legata al Covid-19, e, anche sulla base dei pareri acquisiti nel confronto con le autonomie locali (ai sensi della L.R. 1/2000 e s.m.i. art. 4, comma 6 e comma 7), in attesa di giungere ad una nuova "normalità" sospende gli obiettivi previsti dal capitolo 4 del Programma Triennale dei Servizi. A tal fine richiama inoltre la normativa emergenziale di riferimento per il TPL ed in particolare il D.L. 18/2020 "Cura Italia", convertito con legge del 24 aprile 2020, n. 27, che, all'art. 92, comma 4 ter prevede che "Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

Tale norma è stata sottoposta all'esame della Commissione Europea che con nota del 1 luglio 2020 – dei capi unità della DIREZIONE GENERALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI - Direzione A - Coordinamento delle politiche A.4- Questioni giuridiche e applicazione e della DIREZIONE GENERALE DELLA CONCORRENZA Direzione F - Mercati e casi V: Trasporti, poste e altri servizi F.3- Aiuti di Stato posta e altri servizi – ha comunicato che "le misure disposte dall'Italia si inquadrano nel Regolamento (EC) No 1370/2007, esse beneficiano di una presunzione di conformità, e non richiedono la previa notifica alla Commissione sulla base dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE.

2.1.5. Affidamento dei servizi ed i contratti di servizio

Con deliberazione n. 10 del 30 maggio 2016 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale. Il Sistema di qualificazione è stato aggiornato, per permettere una più ampia partecipazione degli operatori del settore, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 8 del 9 giugno 2017.

Tale Sistema potrà essere utilizzato dall'Agenzia e dagli Enti aderenti per la qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e delle Misure regolatorie definite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché nei casi di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico, così come consentiti dal Regolamento e dalla normativa italiana.

Il Sistema di qualificazione ha una durata indeterminata ed è strutturato per Categoria e Classi di qualificazione in funzione della tipologia ed entità dei servizi di trasporto.

Nel triennio 2019-2021 la maggior parte dei contratti per i servizi bus, sia extraurbani, sia urbani-suburbani sono giunti a scadenza e si trovano nella condizione di proroga "fino al subentro del nuovo gestore" avendo già potuto usufruire di affidamenti ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento 1370/2007. Solo i contratti per i servizi urbani-suburbani della conurbazione torinese (che oltre ai servizi bus contempla anche servizi tranviari e di metropolitana automatica) e della Città di Asti arriveranno a scadenza in data posteriore; l'affidamento di tutti i rimanenti servizi bus dovrà essere oggetto di procedure di gara ad evidenza pubblica nell'ottica di sviluppo dell'integrazione funzionale e tariffaria tra i vari servizi extraurbani e tra questi ed i servizi urbani-suburbani

Al fine di non incorrere nelle penalità previste dal comma 2 lettera d) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, era previsto che almeno le pre-informative per le procedure di gara, ai sensi dell'art. 7 par. 2 del regolamento 1370/2007 fossero pubblicate entro il 2019 contemporaneamente per tutti i bacini.

Nell'iter di approvazione del PTS 2019-2021, la cui approvazione è avvenuta con DGR 7-1782 del 31-7-2020, è emersa l'esigenza di prorogare ulteriormente la fase di avvio delle procedure; infatti la delibera di approvazione del PTS descrivendo il quadro normativo conseguente alla pandemia, e con riferimento alle procedure di affidamento, fornisce la seguente indicazione: "Con riferimento al comma 2 lettera d) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, gli avvisi di pre-informazione per le procedure di gara per l'affidamento dei servizi non ferroviari saranno pubblicate in tempi successivi all'approvazione, ai sensi dell'art.4 della L.R. 1/2000, del Programma Triennale dei Servizi 2019 e comunque in accordo alla normativa di settore vigente al momento."

Nel dicembre 2019, nelle more dell'approvazione del PTS 2019-2021 da parte della Regione Piemonte, è stata comunicata, con riferimento ai Contratti di servizio, giunti a scadenza, 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 la società concessionaria del servizio. Al fine di garantire la continuità del servizio, nelle more dell'adozione del suddetto provvedimento, l'Agenzia confermava l'applicazione degli Obblighi di Servizio Pubblico, previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL imponendo all'Azienda l'obbligo di osservarne i contenuti, garantendo la continuità del servizio. Successivamente, 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". Lo stato di emergenza, la cui conclusione era stata inizialmente prevista al 31/07/2020 con delibera del Consiglio dei Ministri del 31/01/2020, e successivamente prorogata più volte, fino alla scadenza del 30/04/2021. In relazione a quanto sopra, si è proceduto alla sospensione sino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione di conclusione dell'emergenza, della procedura di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio fermi restando l'applicazione in capo al concessionario degli Obblighi di Servizio Pubblico previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL.

Appare nel frattempo necessario portare a compimento le procedure previste dalla delibera 154/2019 dell'ART ed in particolare quanto previsto nella Misura 2 che prevede che l'Ente affidante rediga un'apposita Relazione di Affidamento, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate. L'Autorità può formulare osservazioni entro 45 giorni dal ricevimento della predetta Relazione.

L'adozione della detta Relazione di Affidamento si coordina anche con gli obblighi di pubblicità previsti dall'art 7 del Regolamento 1370/2007 che al par. 1 prevede che ciascuna autorità competente 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 ed i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi. La relazione è prodromica agli ulteriori obblighi di pubblicità previsti dall'art. 7.

In APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP viene riportata una serie di tabelle che delineano il quadro dei contratti di servizio tra AMP ed aziende.

2.2. I provvedimenti normativi con impatto nel 2020 e 2021

Il 30 gennaio 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) ha dichiarato l'epidemia da COVID-19 un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale e l'11 marzo l'ha definita una "situazione

pandemica". Il 31 gennaio 2020 il Governo italiano, tenuto conto del carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia, ha proclamato lo stato di emergenza per sei mesi e messo in atto le prime misure di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale.

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

Il decreto-legge n.18 del 2020 (art. 92, comma 4-bis) prevede il divieto di decurtare il corrispettivo, o di irrogare sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico a seguito delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020 prorogato poi fino al 30 aprile 2021 dal decreto-legge n. 183 del 2020, , nonché si attribuisce alle amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza. Inoltre ha previsto l'utilizzo esteso della cassa integrazione ordinaria, dell'assegno ordinario, e della cassa integrazione in deroga.

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

Con il decreto-legge n. 34 del 2020 (c.d. "decreto Rilancio") è stato istituito un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19. di importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020 (art. 200). L'importo del Fondo istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 è stato aumentato di ulteriori 400 milioni di euro dal decreto-legge n.104 del 2020 (art. 44) e può essere utilizzato, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato. Pertanto per l'anno 2020 le risorse complessivamente attribuite al Fondo sono risultate pari a 900 milioni di euro. Risorse rilevanti sono inoltre destinate da diversi provvedimenti al finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi, ivi compreso l'utilizzo di parte delle risorse del Fondo sopra descritto. Il decreto-legge n. 104 del 2020 prevede a questo proposito che, qualora la quota assegnata a titolo di anticipazione a ciascuna regione a valere sul fondo dovesse risultare superiore alla quota spettante a congruaggio, l'eccedenza dovrà essere versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva attribuzione alle altre Regioni per le medesime finalità. Il calcolo della riduzione dei ricavi è calcolata rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La ripartizione del Fondo è effettuata con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede inoltre che ciascuna Regione e Provincia autonoma sia autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa sopra indicata le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto di ripartizione del Fondo istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020. Inoltre il decreto-legge 104 del 2020 ha assegnato 150 milioni di euro ai comuni per la predisposizione di servizi aggiuntivi di trasporto scolastico.

Il decreto-legge 34 del 2020, in materia di trasporto scolastico (c.d. scuolabus) ha previsto l'istituzione di un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno di 2020. Le risorse del fondo sono

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

...

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

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

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

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

2.2.1. Emergenza COVID-19 e Azioni dell'AMP

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la sospensione di molte delle attività commerciali al dettaglio, delle attività di ristorazione e delle attività comprendenti i servizi alla persona;
- il mandato ai Presidenti delle Regioni di disporre con ordinanza la programmazione del servizio erogato dalle aziende di trasporto pubblico locale, riducendo e sospendendo i servizi in

relazione agli interventi sanitari necessari per contenere la diffusione del virus sulla base delle effettive esigenze, con il solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali (art. 1 comma 5).

- il proseguimento, fatto salvo le attività strettamente necessarie alla gestione dell'emergenza, delle prestazioni lavorative ordinarie dei dipendenti della pubblica amministrazione in forma agile (art.1 comma 6).

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

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

- disposta la chiusura degli uffici pubblici regionali, provinciali e comunali fatti salvi gli uffici con funzioni indispensabili e indifferibili, garantendo lo svolgimento delle attività attraverso la modalità di lavoro agile;
- disposta la chiusura degli studi professionali, salvo l'utilizzo del lavoro agile, con l'esclusione dello svolgimento delle attività indifferibili ed urgenti;
- fornita la raccomandazione alle attività produttive di attuare il massimo utilizzo di modalità di lavoro agile, di incentivare il ricorso a ferie e congedi retribuiti, di sospendere le attività non essenziali.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inoltre per i servizi ferroviari valgono le seguenti disposizioni:

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

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

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

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

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

- all'art. 3 comma 1 lettera f il richiamo agli interventi straordinari di sanificazione dei mezzi di tpl da ripetere a cadenza ravvicinata;
- all'art. 4 si consente l'ingresso in Italia anche agli equipaggi delle imprese di trasporto, salvaguardando pertanto il servizio per la mobilità dei lavoratori transfrontalieri;

- all'art. 8 le misure in materia di trasporto pubblico locale, previste secondo quanto indicato nell'allegato 14 ed esplicitate nell'allegato 15 "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del covid-19 in materia di trasporto pubblico"

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

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

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

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

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

Inoltre nel medesimo decreto, all'art. 200 comma 1, è stato previsto uno stanziamento di 500 milioni di euro a favore delle imprese di tpl; tale stanziamento è finalizzato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari per il periodo 23 febbraio – 31 dicembre 2020, nonché a compensare l'attuazione delle misure previste dall'art. 215.

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

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

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

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

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

patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

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

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

Con **DL n° 11 dell'8 settembre 2020** il Governo italiano ha definito disposizioni urgenti per far fronte a indifferibili esigenze finanziarie e di sostegno per l'avvio dell'anno scolastico, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. In particolare ha definito le risorse finanziarie e le modalità con cui le

Regioni e i Comuni possono disporre servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche scolastico, per garantire attenersi alle disposizioni delle linee guida per il contenimento della diffusione del Covid in materia di trasporto pubblico e delle linee guida per il trasporto scolastico dedicato.

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

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

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

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

Con **DPGR n. 112 del 20 ottobre 2020** la regione Piemonte dispone, al fine di limitare anche l'affollamento dei mezzi di trasporto pubblici, che a far data dal 26 ottobre le **scuole superiori** statali e paritarie debbano adottare, per una quota non inferiore al **50%**, **la didattica digitale integrata** in tutte le classi del ciclo in modalità alternata alla didattica in presenza, con l'esclusione delle classi prime di ogni tipologia di indirizzo e/o articolazione.

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

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

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

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

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

Inoltre, è introdotto un **coprifuoco notturno su tutto il territorio nazionale** per cui dalle 22 alle ore 5 del giorno successivo sono consentiti esclusivamente gli spostamenti motivati da comprovate esigenze

lavorative, da situazioni di necessità ovvero per motivi di salute. È in ogni caso fortemente raccomandato, per la restante parte della giornata, di non spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, salvo che per esigenze lavorative, di studio, per motivi di salute, per situazioni di necessità o per svolgere attività o usufruire di servizi non sospesi.

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

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

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

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

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

Con **DM del 27 novembre 2020** il Ministro della Salute il Piemonte viene classificato in **"zona arancione"**, tale provvedimento non comporta però la sospensione dei limiti alla circolazione delle persone, permangono pertanto i vincoli e si adottano le disposizioni previste nell'art. 2 del DPCM del 3 novembre 2020.

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

Il **DPCM del 3 dicembre 2020** dispone, tra l'altro, che a decorrere dal 7 gennaio 2021 riprenda l'attività scolastica delle Istituzioni secondarie di secondo grado in presenza. Per tale ragione presso ciascuna **prefettura** è istituito un **tavolo di coordinamento**, presieduto dal prefetto, per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, in funzione della disponibilità di mezzi di trasporto a tal fine utilizzabili.

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

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

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

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

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

definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, in funzione della disponibilità di mezzi di trasporto a tal fine utilizzabili, volto ad agevolare la frequenza scolastica anche in considerazione del carico derivante dal rientro in classe di tutti gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado.

Al tavolo partecipano il Presidente della provincia o il sindaco della città metropolitana, gli altri sindaci eventualmente interessati, i dirigenti degli ambiti territoriali del Ministero dell'istruzione, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle Regioni nonché delle aziende di trasporto pubblico locale. All'esito dei lavori del tavolo, il Prefetto redige un documento operativo sulla base del quale le amministrazioni coinvolte nel coordinamento adottano tutte le misure di rispettiva competenza.

L'Agenzia ha partecipato agli 8 tavoli prefettizi svoltisi su base provinciale, nonché alle attività di coordinamento promosse dal Prefetto di Torino su base regionale. Sulla base delle indicazioni emerse è stato redatto il "Piano Operativo AS 2020-2021 periodo gennaio – giugno 2021 – Prima fase" trasmesso il 23 dicembre 2020 prevedendo il potenziamento dell'offerta dei servizi adeguata a garantire la didattica in presenza per il 75% degli allievi della scuola secondaria di II grado prevedendo altresì un doppio turno per l'attività didattica. Successivamente, su richiesta del Ministero dell'istruzione, che ha rappresentato l'esigenza di "fissare come obbligatorio il raggiungimento del 50% dell'attività didattica in presenza, con l'obiettivo di assicurare il raggiungimento del 75%, in modo graduale", in data 24/12/2020 è stata emanata dal Ministro della Salute un'ordinanza, in base alla quale "le istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado adottano forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica in modo che, dal 7 al 15 gennaio 2021, sia garantita l'attività didattica in presenza al 50 per cento della popolazione studentesca. La restante parte dell'attività è erogata tramite la didattica digitale integrata". Il servizio previsto nei documenti operativi predisposti nella prima fase è stato rivisto, poiché la domanda di mobilità generata dalla ripresa in presenza del 50% degli studenti può essere soddisfatta utilizzando la rete di base con opportuni potenziamenti (ove necessario), senza dover ricorrere ad un doppio turno di lezioni. Il nuovo "Piano Operativo AS 2020-2021 periodo gennaio – giugno 2021 – Seconda fase" è stato trasmesso il 14 gennaio 2021 prevedendo il potenziamento dell'offerta dei servizi adeguata a garantire la didattica in presenza per il 50% dell'attività didattica in presenza in un unico turno (con limitazione al 50% dei posti disponibili sui mezzi).

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

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

2.3. La struttura operativa dell'Agenzia

L'Agenzia, con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 12 del 11/4/2019, nel programmare il fabbisogno del personale per il triennio 2019-2021 ai sensi dell'art. 6 del d.lgs 165/2001 ha ridefinito la propria dotazione organica.

La struttura dell'Agenzia conta alla data del 31/12/2020 n. 20 persone, di cui un dipendente a tempo parziale. La dotazione organica attualmente coperta è la seguente:

Tabella 2 – Dotazione organica al 31/12/2020

Area	Servizio	dirigenti	Cat D	Cat C	Cat B	totale
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali	0/0	0/1	1/1	0/0	1/2
	Sistema informativo		1/2	0/0	0/0	1/2
	Comunicazioni esterne		0/0	0/1	0/0	0/1
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	0/2	0/1	0/1	0/0	0/4
	Bilancio e Ragioneria		1/3	1/3	0/0	2/6
	Giuridico contratti e personale		3/4	0/1	0/0	3/5
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	1/3	11/21	1/7	0/4	13/25
	Strategia e qualità					
	Servizi alla mobilità					
totali		1/5	16/32	3/14	0/4	20/55

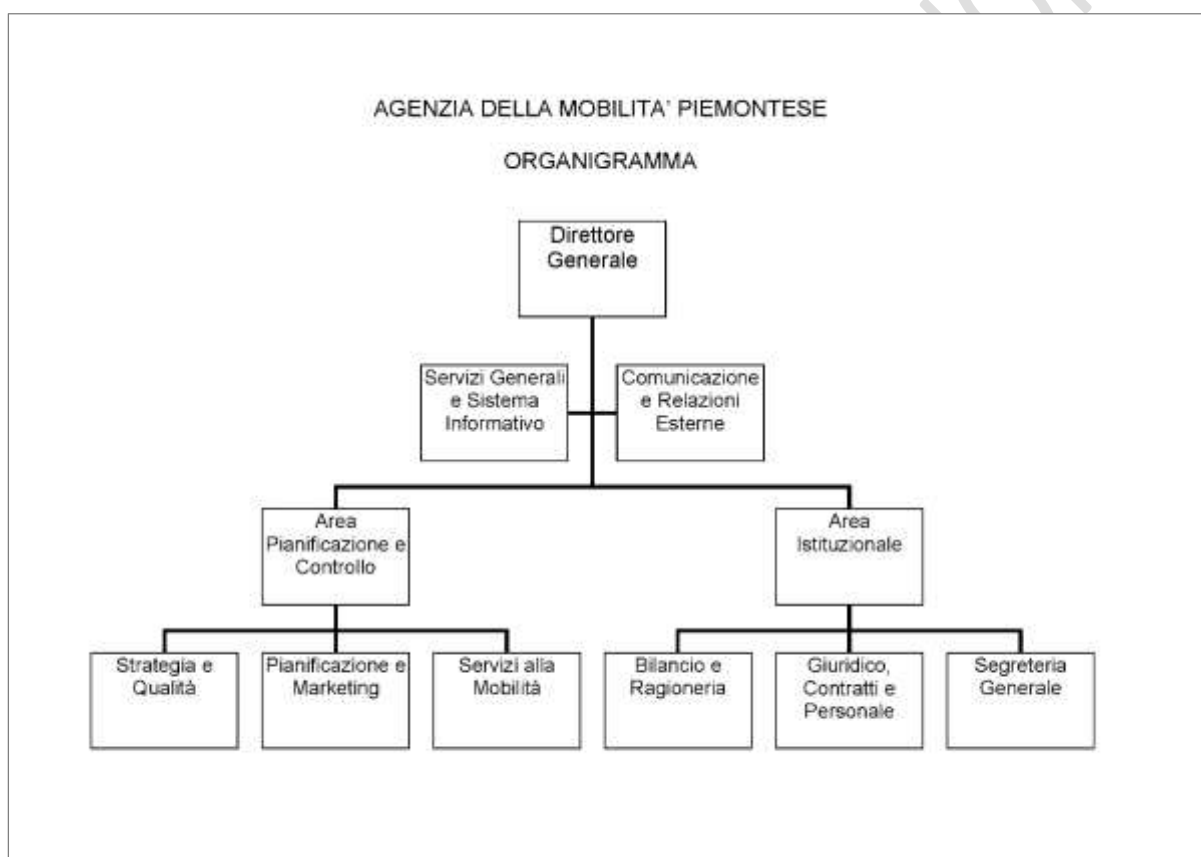


Figura 1 - Organigramma dell'Agenzia

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 possa procedere all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province allorquando saranno sottoscritte le 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".

L'Agenzia con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 40 del 22 dicembre 2018, ha approvato i citati schemi di convenzione, la Città Metropolitana, a sua volta, con decreto del sindaco della Città Metropolitana n.135-8690/2018 ha deciso di approvare unicamente lo "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" (Convenzione di tipo B).

Con determinazione n. 565 del 29 ottobre 2018 è stata avviata la procedura volta ad individuare il personale dipendente a tempo indeterminato della Città Metropolitana, da inquadrare secondo le fattispecie previste dall'art. 1 commi 1 e 2 della "Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23".

A seguito dell'espletamento di detta procedura l'Agenzia nel corso dell'anno 2019 si è avvalsa di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno e n. 1 a tempo parziale.

Dei 5 dipendenti a tempo pieno in comando, uno è cessato nel 2019 per pensionamento; 4 si sono trasformati in mobilità e due di questi sono cessati per pensionamento.

Dal mese di novembre 2020 sono state attivate analoghe convenzioni con la Provincia di Biella e Asti, con le quali l'Agenzia si avvale di n. 1 dipendente comandato da ciascuna Provincia.

Dal mese di dicembre 2020 è stata attivata analoga convenzione con la Provincia del Verbano Cusio Ossola, con la quali l'Agenzia si avvale di n. 1 dipendente in comando dalla Provincia.

L'Agenzia con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 27 del 16/12/2020 e la Regione Piemonte con deliberazione di Giunta regionale n.8-2688 del 29/12/2020 hanno approvato lo 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 del 29 ottobre 2015, n. 23. In seguito alla sottoscrizione della Convenzione, dal mese di febbraio 2021 è stato attivato il distacco presso la sede dell'Agenzia di un dipendente della Regione Piemonte.

Tabella 3 Analisi caratteri qualitativi / quantitativi (dati al 31/12/2020) del personale dipendente

Età media del personale (escluso Dirigente):	50 anni e 2 mesi
Età media dei dirigenti:	58 anni e 7 mesi
Tasso di crescita unità di personale negli anni (2020 su 2019)	0%
% di dipendenti (escluso Dirigente) in possesso di laurea:	82,35%
% di dirigenti in possesso di laurea	100,00%
ore di formazione (media 2020)	24,5 ore

Tabella 4 Portafoglio titoli

TIPOLOGIA TITOLO	Numerosità
abilitazione professionale	7
dottorato di ricerca	2
master post universitario	4

Laurea	15
laurea triennale	1
licenza media superiore	3
scuola dell'obbligo	1

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

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

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

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

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 13 del 19/06/2020 è stato approvato il P.A.P. (Piano triennale di Azioni Positive) per il periodo 2020/2022 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.

Tabella 5 - Analisi benessere organizzativo

Tasso di assenze	13%
Tasso di dimissioni premature	0%
Tasso di richieste di trasferimento	0%
Tasso di infortuni (<i>ore di infortunio/ore lavorabili</i>)	1,17%
% di dipendenti assunto a tempo indeterminato <i>Percentuale calcolata sui presenti al 31/12/2020</i>	100%

Tabella 6 -Analisi di genere

% di dirigenti donne	0%
% di donne rispetto al totale del personale	40%
Età media del personale femminile	46 anni e nove mesi
% di donne laureate rispetto al totale personale donne	75,00%
ore di formazione donne (media 2020)	31,5 ore

Si ricorda inoltre che con deliberazione n. 9 del 29 aprile 2020 è stato approvato il Programma Triennale 2020-2022 che sviluppa, tra gli altri, gli obiettivi, individuati dal Consiglio d'Amministrazione, con deliberazione n. 7 del 20/03/2020, in attuazione del Piano Nazionale Anticorruzione 2019-2021 ed il monitoraggio dell'attuazione delle misure e degli obiettivi del Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza nonché l'incremento degli interventi di formazione del personale in materia di prevenzione della corruzione.

2.4. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma

L'Agenzia ha adottato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 3/2 del 26/03/2008 il Regolamento per il conferimento di incarichi di collaborazione, studio o ricerca, o consulenza a soggetti estranei all'Amministrazione ai sensi dell'art. 7, comma 6 del D.Lgs. 165/2001.

L'articolo, 7, comma 6 del D.lgs 165/2001 stabilisce che *"[...] le amministrazioni pubbliche possono conferire esclusivamente incarichi individuali, con contratti di lavoro autonomo, ad esperti di particolare e comprovata specializzazione anche universitaria, in presenza dei seguenti presupposti di legittimità:*

- a) l'oggetto della prestazione deve corrispondere alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, ad obiettivi e progetti specifici e determinati e deve risultare coerente con le esigenze di funzionalità dell'amministrazione conferente;*
- b) l'amministrazione deve avere preliminarmente accertato l'impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane disponibili al suo interno;*
- c) la prestazione deve essere di natura temporanea e altamente qualificata; non è ammesso il rinnovo; l'eventuale proroga dell'incarico originario è consentita, in via eccezionale, al solo fine di completare il progetto e per ritardi non imputabili al collaboratore, ferma restando la misura del compenso pattuito in sede di affidamento dell'incarico;*
- d) devono essere preventivamente determinati durata, oggetto e compenso della collaborazione.*

Si prescinde dal requisito della comprovata specializzazione universitaria in caso di stipulazione di contratti di collaborazione per attività che debbano essere svolte da professionisti iscritti in ordini o albi o con soggetti che operino nel campo dell'arte, dello spettacolo, dei mestieri artigianali o dell'attività informatica nonché a supporto dell'attività didattica e di ricerca, per i servizi di orientamento, compreso il collocamento, e di certificazione dei contratti di lavoro di cui al decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, purché senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ferma restando la necessità di accertare la maturata esperienza nel settore."

L'articolo 3, comma 55 della LEGGE 24 dicembre 2007, n. 244 stabilisce che Gli enti locali possono stipulare contratti di collaborazione autonoma, indipendentemente dall'oggetto della prestazione, solo con riferimento alle attività istituzionali stabilite dalla legge o previste nel programma approvato dal Consiglio ai sensi dell'articolo 42, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

L'art. 42, comma 2, lett. b) TUEL 267/2000 prevede che l'organo Consiliare abbia competenza in materia di programmi, relazioni previsionali e programmatiche, piani finanziari, programmi triennali ed elenco annuale dei lavori pubblici, bilanci annuali e pluriennali e relative variazioni, rendiconto, piani territoriali e urbanistici, programmi annuali e pluriennali per la loro attuazione, eventuali deroghe ad essi, pareri da rendere per dette materie.

L'articolo 6 comma 4 dello Statuto dell'Agenzia dispone che sono di competenza dell'Assemblea l'approvazione di atti obbligatori quali la relazione previsionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo, mentre l'articolo 12 comma 1 dello Statuto dell'Agenzia prevede che il Consiglio d'Amministrazione compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dallo statuto all'Assemblea, e

che non ricadano nelle competenze, previste dalla legge o dallo statuto, del presidente dell'Agenzia, del direttore generale o dei dirigenti.

La sezione strategica e la sezione operativa del DUP troveranno una specifica attuazione con il Bilancio 2021-2022-2023, approvato dall'Assemblea e con il documento che contiene il Programma degli Indirizzi, degli Obiettivi e degli Indicatori per il Monitoraggio / Piano della Performance e Piano Esecutivo Di Gestione 2021-2022-2023 approvato dal Consiglio d'Amministrazione.

In corrispondenza degli obiettivi strategici ed operativi contenuti nel PEG sono specificate la finalità che si intendono perseguire, le risorse umane e strumentali ad esso destinate, potendo, per ciascuno di essi, indicativamente rilevare l'esigenza di procedere all'affidamento di incarichi di collaborazione esterni, giustificati dal fatto che:

- a) trattasi di obiettivi particolarmente complessi o di elevata specializzazione per i quali si rende necessario acquisire dall'esterno le relative competenze;
- b) impossibilità di utilizzare il personale disponibile in forza dell'ente, da valutare caso per caso e facendo di norma riferimento a una ricerca interna alla struttura organizzativa.

In relazione a quanto sopra richiamato, viene definito il Programma per il conferimento di incarichi di collaborazione autonoma per il triennio 2021-2022-2023, stabilendo quanto segue:

- gli incarichi potranno essere conferiti in tutte le Aree strategiche dell'Ente, in relazione e coerentemente alla Sezione Strategica ed Operativa del Documento Unico di Programmazione, nei limiti degli stanziamenti di Bilancio di previsione 2021-2022-2023 con riferimento e secondo quanto sarà dettagliato nel PEG 2021-2022-2023 relativamente ai seguenti Piani Finanziari:

Tabella 7 – Piani finanziari incarichi di collaborazione autonoma

Missione 118/11	Programma 118/11	Piano Fin. 118/11	Descrizione Piano Fin. 118/11
10	1	U.1.03.02.02.000	Organizzazione eventi, pubblicità e servizi per trasferta
10	2		
10	1	U.1.03.02.04.000	Acquisto di servizi per formazione e addestramento del personale dell'ente
10	2		
10	1	U.1.03.02.10.000	Consulenze
10	2		
10	1	U.1.03.02.11.000	Prestazioni professionali e specialistiche
10	2		
10	1	U.1.03.02.13.000	Servizi ausiliari per il funzionamento dell'ente
10	2		
10	1	U.1.03.02.16.000	Servizi amministrativi
10	2		
10	1	U.1.03.02.18.000	Servizi sanitari
10	2		
10	1	U.1.03.02.19.000	Servizi informatici e di telecomunicazioni
10	2		
10	1	U.1.03.02.99.000	Altri servizi
10	2		
10	2	U.1.03.02.99.013	Comunicazione WEB
10	2	U.1.10.02.01.000	Altre spese correnti

- per l'affidamento di tali incarichi si dovrà tenere conto dei criteri e dei limiti, sopra illustrati, stabiliti dalla normativa, dal Regolamento per il conferimento di incarichi di collaborazione, studio o ricerca, o consulenza a soggetti estranei all'Amministrazione, nonché dei vincoli sulla spesa complessiva stabiliti dalla Legge;

- I controlli sui vincoli di spesa relativi agli altri incarichi sono assicurati dal Direttore Generale.

Dal programma restano esclusi:

- gli incarichi conferiti con riferimento ad attività istituzionali stabilite dalla legge;

- gli incarichi legali relativi al patrocinio ed alla rappresentanza in giudizio dell'Ente e gli incarichi professionali attinenti ai servizi di architettura e ingegneria, in quanto rientranti nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 50/16;

- le collaborazioni meramente occasionali che si esauriscono in una sola azione o prestazione, caratterizzata dal rapporto intuitu personae, che comportano, per loro stessa natura, una spesa "equiparabile" ad un rimborso spese, quali ad esempio, la partecipazione a convegni e seminari, la singola docenza, la traduzione di pubblicazioni o simili (circ. FP 2/08).

2.5. Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie

La situazione economica dell'ente si basa sulla definizione dei parametri economici del Documento di economia e finanza regionale (DEFR).

Il Documento di economia e finanza regionale (DEFR) riferito al triennio 2021-2023 è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale del 24/11/2020 n. 87-17992.

L'evoluzione dei flussi economici e finanziari relativi al triennio 2021-2023 è stata desunta dalla DG.R. 15 gennaio 2021, n. 26-2777 Esercizio Provvisorio del Bilancio di previsione finanziario per l'anno 2021, in attuazione della Legge regionale 23 dicembre 2020, n.31. Stanziamenti per la gestione contabile. In tale documento vengono individuati trasferimenti correnti per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale 2021 pari ad Euro 535 milioni annui. Seppur non ancora esplicitati gli stanziamenti per gli anni 2022-2023 si ritiene pertanto di considerare tale importo quale entrata costante annua di provenienza regionale per il triennio 2021-2023.

Le risorse derivanti dai trasferimenti regionali costituiscono l'entrata principale del bilancio dell'Agenzia, pesando in termini percentuali sul Bilancio 2021 (quota destinata alla copertura oneri Contratti di Servizio per il TPL) per il 94,8% e conseguentemente l'evoluzione finanziaria dell'Agenzia è determinata in massima parte dall'andamento finanziario e dalle scelte di bilancio della Regione. Inoltre, la copertura degli oneri di funzionamento dell'Agenzia è anch'essa determinata dai trasferimenti regionali: ai sensi dell'art. 26, comma 3, della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2015, una somma non superiore all'1% delle somme previste dalla Regione per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, deve essere destinata agli oneri di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese.

La Regione Piemonte con Determinazione dirigenziale n. 4223 del 11/12/2019 ha provveduto ad impegnare, a favore dell'Agenzia, l'importo complessivo di Euro 1.070.000.000,00 per le annualità 2020 e 2021, rispettivamente Euro 535.000.000,00 per annualità.

La seconda fonte di entrata del bilancio è il contributo IVA da parte dello Stato sui pagamenti effettuati quale corrispettivo dei contratti di servizio inerenti il trasporto pubblico ed è interamente destinata dall'Agenzia a copertura dei suddetti contratti di servizio. Tale entrata è stimata per il triennio 2021-2023, con riferimento all'importo complessivo delle compensazioni degli obblighi di servizio nei

contratti di servizio di tpl, in un valore in percentuale dell'IVA versata; oltre alla trattenuta del 3% prevista dalla decisione del Consiglio UE del 26/5/2014.

Si tenga conto in merito che il contributo IVA viene normalmente fissata di anno in anno con effetto retroattivo mediante specifico D.P.C.M., l'ultimo dato disponibile riguarda l'anno 2018, con D.P.C.M. 3 settembre 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 4 ottobre 2019, è stata approvata la rideterminazione della compartecipazione regionale all'IVA per l'anno 2018. In particolare, l'aliquota della compartecipazione regionale all'imposta sul valore aggiunto è rideterminata nella misura del 67,07 per cento per l'anno 2018.

Un'ulteriore fonte di entrata è costituita dagli eventuali trasferimenti da parte degli Enti locali volti a finanziare servizi di trasporto aggiuntivi rispetto a quelli finanziati dal fondo regionale trasporti. La previsione di competenza 2021 attualmente a Bilancio per tali maggiori servizi richiesti è pari a Euro 14,53 milioni di €.

Premesso quanto sopra, l'andamento finanziario ed economico dell'Agenzia con riferimento al prossimo triennio si profila stabile.

La Regione con Determinazione n. 4223 del 11/12/2019 ha proceduto ad impegnare l'importo di Euro 535.000.000,00 per anno per le annualità 2020 e 2021.

La ripartizione tra servizi di trasporto pubblico su gomma, servizi ferroviari e spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese è stata definita in sede di redazione del Programma Triennale 2019-2021; poiché non è stata ancora avviata la programmazione dei servizi per il triennio 2022-2025, ai fini del presente documento, si propone la seguente ripartizione percentuale tra le suddette voci adottata per il Bilancio dell'Agenzia, ovvero:

Tabella 8- Ripartizione risorse regionali triennio 2020-2022

RIPARTO GOMMA e FERRO	2021	%	2022	%	2023	%
Fondo regionale trasporti	535.000.000,00 €		535.000.000,00 €		535.000.000,00 €	
di cui Risorse per rinnovo CCNL 2004/2007	39.000.000,00 €		39.000.000,00 €		39.000.000,00 €	
Risorse al netto degli oneri rinnovo CCNL	496.000.000,00 €	100,00%	496.000.000,00 €	100,00%	496.000.000,00 €	100,00%
Funzionamento AMP (1%)	4.900.000,00 €	0,99%	4.900.000,00 €	0,99%	4.900.000,00 €	0,99%
TPL bus, tram, metro, fune e navigazione	269.710.000,00 €	54,38%	269.710.000,00 €	54,38%	269.710.000,00 €	54,38%
TPL su ferroviario	221.390.000,00 €	44,63%	221.390.000,00 €	44,63%	221.390.000,00 €	44,63%

Di seguito si espone il riepilogo delle entrate previste per l'anno 2021 espresse in milioni di Euro individuando, oltre alle risorse continuative, anche le entrate che non si ripetono ogni esercizio.

Tabella 9 - Riepilogo delle entrate anno 2021

Trasferimenti da Regione per TPL	535,00
di cui	
Servizi TPL gomma e CCNL	311,40
Servizi TPL ferroviari	223,60
Ulteriori risorse	
Servizi aggiuntivi da Enti Locali	14,53
contributo IVA da stato	14,90

Riconciliazione totale ENTRATE bilancio 2021	
Trasferimenti da Regione	535,00
contributo IVA da stato	14,90
Partite di giro (IVA e ritenute)	50,74
Servizi aggiuntivi da EE.LL.	14,53
Trasferimenti per COVID19	46,00
Altri trasferimenti da Regione	3,00
Entrate per progetti europei	0,07
Proventi da sanzioni	0,17
Risultato vincolato/accantonato/fpv	27,44
Entrate in c/capitale	15,10
TOTALE ENTRATE bilancio 2020	706,95

3. Sezione Strategica

La sezione strategica presenta le linee programmatiche dell'ente e gli obiettivi distinti per missione.

L'orizzonte di riferimento delle linee programmatiche dell'Agenzia è pari a quello del mandato amministrativo. 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.

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.

3.1. Indirizzi e obiettivi strategici

Rimane valido l'obiettivo strategico di "assicurare il diritto alla mobilità delle persone quale presupposto allo sviluppo sociale, economico, culturale, dei cittadini che vivono in Piemonte" già enunciato nel precedente DUP.

Nel perseguimento dell'obiettivo strategico formulato dalla Regione ogni azione deve essere compiuta in coerenza con la visione strategica del sistema del trasporto pubblico piemontese.

La visione del sistema TPL piemontese è quella di un sistema gerarchico nel quale si collocano, in ordine di priorità:

- il sistema ferroviario costituito da SFR (Servizio Ferroviario Regionale) di collegamento dei vari bacini con il capoluogo regionale (Torino) e con i capoluoghi (Aosta, Milano, Genova) delle Regioni confinanti in modo significativo e SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) di raccolta/distribuzione nella Città Metropolitana;
- il sistema di metropolitana costituito dalle linee (attualmente una, in futuro due) di metropolitana automatica di Torino;
- il sistema tranviario, di integrazione e supporto ai sistemi precedenti sulle direttrici urbane di Torino di maggior traffico;
- il sistema di bus (urbani-suburbani ed extraurbani) di adduzione e supporto ai sistemi precedenti e di integrazione sulle direttrici non servite da essi;
- i sistemi complementari peculiari di alcune realtà (battelli, funicolari, funivie).

Per il buon funzionamento del sistema complessivo sono fondamentali, a scala regionale o, quantomeno, di bacino:

- un sistema di nodi di interscambio tra sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto sia collettivi (bus, tram, metro) sia individuali (auto e bici private, car e bike sharing);
- un sistema tariffario integrato che, a tendere, preveda tariffe intra-bacino ed inter-bacini indipendenti dall'operatore che esercisce i servizi utilizzati.

La visione strategica di sviluppo del sistema di TPL deve essere accompagnata da specifiche azioni di miglioramento, quali:

- Rinnovo e miglioramento delle flotte pubbliche e promozione delle azioni volte al contenimento e riduzione dell'uso dell'auto individuale; il tutto finalizzato a migliorare la sostenibilità ambientale e la qualità dell'aria, contribuendo a contrastare il consumo delle risorse energetiche di origine fossile.
- L'integrazione fra i servizi tradizionali e quelli più innovativi e/o fra sistemi pubblici e privati per attuare politiche mirate all'aumento dell'utenza, e favorire nuovi modelli di business per le aziende del settore ed azioni specifiche di marketing.

- Promuovere un cambio nell’approccio verso gli utenti, alle cui esigenze bisogna porre sempre maggiore attenzione, sia con una maggiore qualità ed attrattività del livello di servizio sia favorendo la crescita della motivazione delle aziende e dei lavoratori nel settore dei trasporti.

Le linee guida sopra evidenziate si collocano però in uno scenario di forte instabilità generato dalla pandemia in corso.

Nell’ambito dell’EMTA, associazione delle autorità dei trasporti delle aree metropolitane e regionali europee (alla quale l’Agenzia della mobilità piemontese aderisce), che raggruppa gli enti responsabili dell’organizzazione dei trasporti pubblici nelle Città capitali di Stato e nelle altre aree metropolitane con più di un milione di abitanti, sono state raccolte le considerazioni dei propri associati sulle implicazioni della situazione epidemiologica per il trasporto pubblico.

Nel confronto fra gli associati e fra le esperienze sviluppate nelle singole realtà si sono osservati i seguenti “fondamentali”:

- maggiore preoccupazione, e precauzione, per sanità e sicurezza;
- preoccupazione per l’affollamento e il “comportamento degli altri”;
- maggior indipendenza delle attività dai luoghi;

dispersione dei flussi di traffico ed abbassamento dei picchi di mobilità a causa del minore peso degli spostamenti sistematici;

- maggior peso della mobilità “attiva” (uso di piedi e bici) e “dolce” (uso di monopattini e scooter elettrici).

Le osservazioni nate in seno all’EMTA confermano a scala europea quanto osservato dall’Agenzia (vedi paragrafo 3.2) a scala locale.

Tra le criticità e le sfide” che il trasporto pubblico dovrà affrontare in futuro il confronto in seno all’EMTA ha dato priorità alle seguenti:

- una maggiore pressione finanziaria sulle imprese dovuta alla diminuzione del numero di passeggeri senza diminuzione degli (alti) costi;
- una maggior dipendenza del settore dai sussidi pubblici come conseguenza;
- in generale una minore “appetibilità” del mercato per le imprese che potrebbe limitare la competizione nelle future procedure di affidamento;
- il cambiamento degli stili di mobilità con una mobilità più “dispersa” a causa del minore peso degli spostamenti sistematici con necessità di ripensamento dell’offerta.

D’altro canto è stato anche possibile individuare alcune opportunità:

- la maggior abitudine e propensione all’uso di “applicazioni digitali” può favorire l’adozione di procedure digitali che permettono una maggiore flessibilità nell’organizzazione del servizio da parte delle imprese, nella pianificazione ed effettuazione degli spostamenti da parte dei cittadini, nel disegno dei sistemi tariffari e nei sistemi di pagamento (sviluppo di applicazioni MaaS);
- la maggior attenzione ai temi della sostenibilità (ambientale, economica, sociale, sanitaria) può indurre un ripensamento nell’organizzazione degli spazi urbani (maggior spazio per pedoni, mobilità ciclabile, vita sociale, minor spazio per le auto private) che può giovare al trasporto pubblico;
- una maggior “dispersione” della mobilità in particolare nel tempo, con abbassamento delle classiche “punte”, può favorire una gestione dell’offerta più uniforme.

L’insieme delle considerazioni sopra riportate aiuta ad evidenziare le e potenziali aree di intervento:

- stabilire standard chiari e comprensibili per gli aspetti riguardanti salute e sicurezza (affollamento dei mezzi, pulizia, sanificazione) sia per periodi emergenziali, sia per l’ordinaria gestione del servizio;
- comunicare adeguatamente e rendere visibili gli standard applicati;
- adottare politiche per evitare o abbassare i picchi di domanda;

- diversificare le fonti di finanziamento del trasporto pubblico;
- riesaminare i progetti di investimento per identificare quelli più plausibili e urgenti per essere iniziati nella corrente situazione di incertezza;
- usare la tecnologia digitale per fornire servizi più attrattivi per i passeggeri (ad es. fornire informazioni sull'affollamento dei mezzi in arrivo);
- rivedere il sistema tariffario in ottica di maggiore flessibilità;
- rivedere l'allocazione e la gestione dei rischi nei Contratti di Servizio con gli operatori;
- promuovere il concetto che pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico sono partner naturali per una migliore e più salutare qualità della vita nelle aree urbane;
- promuovere il concetto che città con minor traffico privato, minore spazio per le auto e maggior spazio per le altre attività, tra le quali gli spostamenti a piedi, in bici e con il trasporto pubblico sono più piacevoli e più vivibili;
- promuovere l'integrazione del trasporto pubblico con le altre modalità di trasporto, in particolare attive e dolci, per fornire migliori alternative di spostamento "porta a porta" (MaaS).

Le tendenze che appaiono aver più fondamento a consolidarsi maggiormente in Piemonte, possono essere individuate in

- minore quota di popolazione mobile
- valori inferiori della mobilità individuale nel breve periodo (1- 2 anni), con successiva inversione di tendenza, senza garanzia di giungere ai livelli pre-emergenza nel medio periodo;
- minor quota di spostamenti sistematici per lavoro e studio
- maggior quota di spostamenti per altri motivi, per maggiore e consolidata diffusione di smart working, didattica a distanza, riunioni e seminari a distanza, ecc.;
- minor attrattività del trasporto pubblico
- maggior attrattività della mobilità attiva e micromobilità (piedi, bici, monopattini e scooter elettrici) come tendenza permanente.

Gli obiettivi strategici devono essere tradotti in obiettivi operativi e questi ultimi non possono prescindere dal nuovo assetto normativo e dallo stato di fatto.

Gli obiettivi operativi per il triennio 2021-2023 saranno comunque incentrati sulla sostenibilità economica del sistema del trasporto pubblico regionale.

Il sistema del Trasporto Pubblico piemontese dovrà confrontarsi ed adattarsi a queste tendenze; è verosimile che esso avrà le maggiori opportunità di successo di clientela sui servizi a più alte prestazioni di frequenza, capacità e velocità, sulle relazioni "interpolo" e su quelle che insistono, almeno parzialmente, sulle aree con densità abitativa sufficientemente elevata.

Non è da trascurare in questi contesti il problema della percezione dell'affollamento a bordo e della definizione degli standard di capacità (rapporto tra numero ammissibile di passeggeri seduti e numero di posti di seduta disponibili e numero ammissibile di passeggeri in piedi al metro quadrato). Una riduzione della capacità unitaria dei veicoli che comporti una limitazione della clientela servita (rispetto a valori usuali e ritenuti fisiologici in situazione pregressa) avrebbe effetti sulla sostenibilità economico-finanziaria dei contratti di servizio con necessità di revisione delle tariffe e/o della quantità di servizio da erogare.

Per i servizi che insistono su aree a bassa densità abitativa e, comunque, in contesti a Domanda Debole è verosimile che ci si debba orientare verso una più spinta "personalizzazione" dei servizi sfruttando le potenzialità permesse dalle tecnologie digitali e di comunicazione (sistemi "a richiesta in tempo reale", applicazioni MaaS per "smart phone"), la collaborazione con le associazioni di volontariato e del terzo

settore nonché applicando opportune politiche per favorire l'uso sinergico del trasporto pubblico + auto per "first/last miles" favorendo la realizzazione anche di opportune e innovative infrastrutture di park & ride.

Analogamente dovranno essere ricercate soluzioni più "personalizzate" per quei servizi dedicati prevalentemente a segmenti ben definiti e circoscritti di clientela caratterizzati ciascuno da esigenze ripetitive ben identificabili (ad esempio studenti di grandi plessi scolastici, lavoratori di grandi "plants" industriali e di logistica).

Nelle procedure di affidamento si dovranno prendere in considerazione le tematiche sopra esposte e fornire indicazioni per raccogliere proposte progettuali e soluzioni tecnicamente avanzate ed economicamente sostenibili per affrontare le criticità del settore, in particolar modo quelle derivanti all'emergenza pandemica, e cogliere le opportunità che si sono individuate e che eventualmente si individueranno.

Mantiene comunque validità l'obiettivo primario del programma triennale dei servizi di TPL che è quello di allineare, per ogni bacino e per ogni contratto di servizio, il valore della produzione al valore degli stanziamenti previsti.

Gli altri obiettivi generali mutuati dal Programma Triennale, seppur da intendersi sospesi per il periodo pandemico, ma validi per garantire la sostenibilità del sistema si riassumono in

- incremento del rapporto passeggeri/treni-km sui servizi ferroviari e del rapporto passeggeri/veicoli-km sul rimanente servizio di trasporto pubblico (servizi bus, tranvie, metropolitane, funicolari, navigazione interna);
- incremento del rapporto $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi} + \text{compensazioni})$;
- incremento dell'1% annuo a livello regionale (rispetto al valore del 2014) del valore dei ricavi da traffico;
- incremento della quota di servizio (non ferroviario) effettuato con materiale rotabile a basso impatto ambientale;
- mantenimento invariato dei livelli occupazionali a livello regionale, ovvero riduzione dei livelli con movimenti fisiologici (blocco del turn over, trasferimenti e dimissioni volontarie con eventuali incentivazioni economiche da parte del datore di lavoro).

L'insieme di questi obiettivi, opportunamente declinati e coordinati con le esigenze dell'emergenza pandemica, costituiscono comunque obiettivi da perseguire nelle procedure di affidamento dei servizi.

3.1.1. I servizi ferroviari nella Regione Piemonte

A partire dal 2012 la struttura dei servizi ferroviari nella Regione Piemonte è stata riorganizzata attraverso la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] e del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]. Con la loro attivazione si è inteso realizzare un sistema di trasporto integrato, coerente e unitario tale da divenire l'ossatura portante del sistema di trasporto pubblico regionale.

I principi che hanno dettato la completa riorganizzazione dei servizi ferroviari, sono stati:

- Semplicità e riconoscibilità: i servizi sono stati organizzati per tipo e linea, i treni sono omogenei per missione (origine e destinazione), fermate e tempi di percorrenza;
- Regolarità dell'offerta: Cadenzamento del servizio con, ove necessario, l'inserimento di rinforzi per rispondere ai picchi di domanda;
- Continuità dell'offerta: Eliminare le interruzioni: il servizio è continuo nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- Simmetria dell'offerta: Equilibrare in entrambe le direzioni, in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari e rendere appetibile l'offerta sui segmenti di linea sovrapposti.

Questa struttura di servizio ha permesso la realizzazione di punti di interscambio sia fra le diverse linee che con altri sistemi di trasporto.

Il sistema ferroviario è evoluto nel tempo. La Figura 1 e la Figura 2 riportano la configurazione al primo semestre 2021 rispettivamente del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] e del Servizio Ferroviario Regionale [SFR].

Nel Servizio Ferroviario Metropolitano

- i treni metropolitani [SFM] si estendono a raggiera da Torino, effettuano tutte le fermate e prevedono un cadenzamento orario o biorario a seconda della tipologia di giornata; nell'area metropolitana di Torino la somma delle diverse linee determina sulle tratte in comune (dalla stazione di Torino Stura alla stazione di Torino Lingotto) un servizio con frequenze elevate.



Figura 2 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano (1^ semestre 2021).

Nel Servizio Ferroviario Regionale

- Il Servizio Ferroviario Regionale [SFR] è composto da due tipi di servizio: i Treni Regionali Veloci [RV] che connettono i principali centri del Piemonte e i capoluoghi delle regioni vicine (Milano e Genova) e i Treni Regionali [R] che permettono la distribuzione dei viaggiatori collegando tutte le stazioni a partire dai poli principali. L'SFR si integra con il Sistema Ferroviario Metropolitano [SFM].
- I treni Regionali Veloci [RV] hanno tempi di percorrenza competitivi ed un'organizzazione cadenzata e strutturata; in linea generale i treni RV fermano esclusivamente nei capoluoghi di provincia e in alcuni nodi dove avviene l'interscambio con altri servizi ferroviari;

- I treni Regionali [R] permettono la distribuzione dei viaggiatori collegando tutte le stazioni a partire dai poli principali; hanno anche loro un'organizzazione strutturata con cadenzamento orario o biorario.

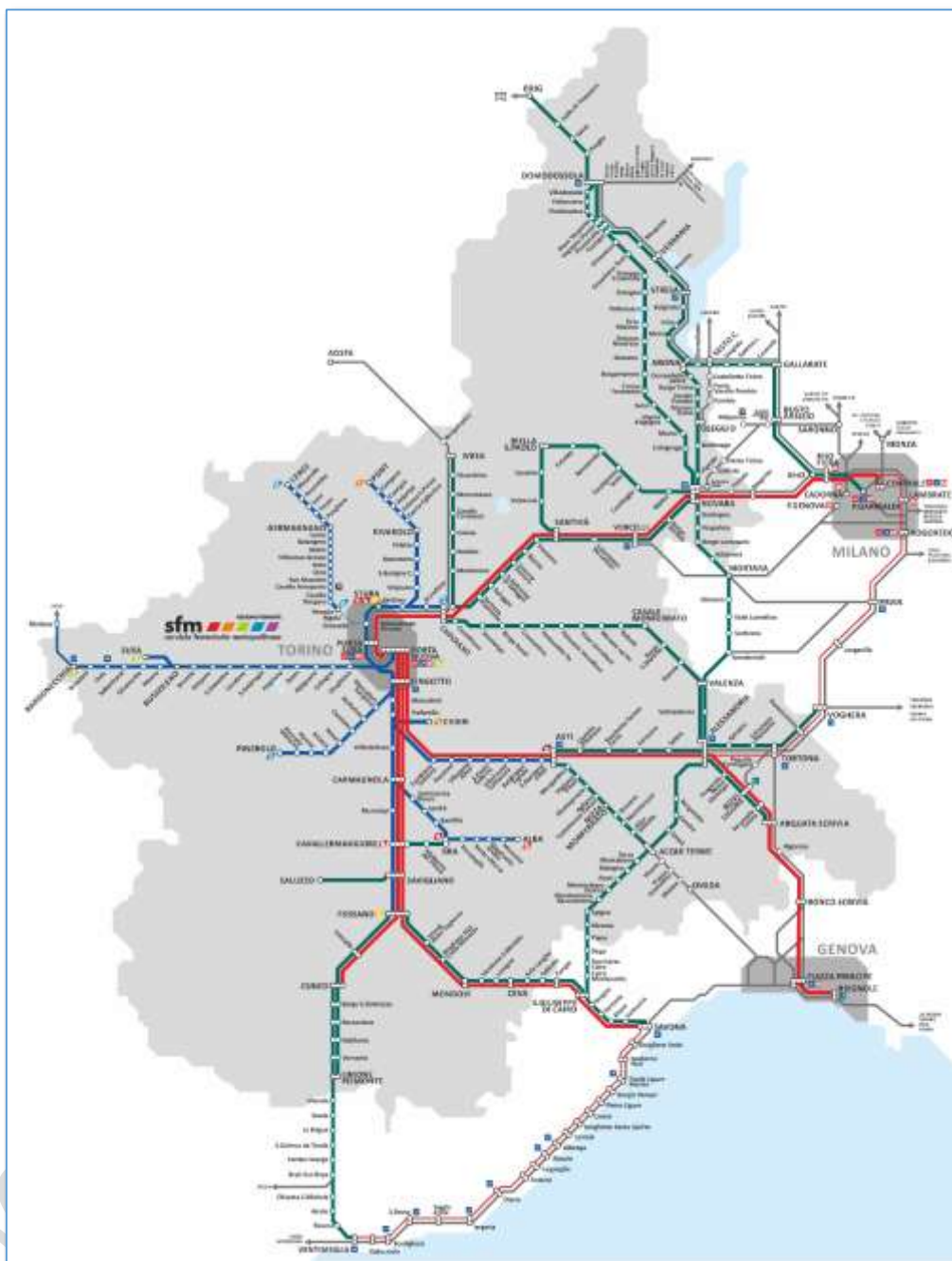


Figura 3 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale (1^a semestre 2021).

Per il periodo 2021 – 2023 sono attese importanti innovazioni per il servizio ferroviario; infatti:

- con specifico riguardo al servizio ferroviario metropolitano, l'Agenzia ha concluso il procedimento di affidamento a Trenitalia della concessione dei servizi SFM (precedentemente eserciti separatamente per linea da Trenitalia e GTT) con il passaggio della linea SFM1 a Trenitalia dal 1 gennaio 2021;
- con riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci, è in corso il procedimento di

negoziazione con Trenitalia S.p.A. ai fini della stipula di nuovo Contratto di servizio durata di 10 anni.

Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]

Il 18/09/2019 l'Agenzia ha aggiudicato definitivamente la concessione del servizio ferroviario SFM Torino - "bacino metropolitano" (CIG 763101619E) a TRENITALIA S.p.A. per una durata di 15 anni e per un valore della concessione stimato in complessivi €1.941.368.657,90 oltre IVA di cui €1.212.575.695,33 oltre IVA per compensazioni economiche degli obblighi di servizio; l'aggiudicazione è stata comunicata all'Operatore Economico il 25/09/2019 invitando altresì l'Azienda alla predisposizione delle necessarie garanzie ed alla stipula del Contratto.

In data 16/10/2019, la Divisione Passeggeri di Trenitalia S.p.A. ha comunicato all'Agenzia l'intenzione di non poter firmare il Contratto di servizio sia perché *"la facoltà di scioglimento anticipato del rapporto contrattuale sarebbe dovuta essere esercitata dall'Agenzia almeno con un anno di anticipo"*, sia per *"le articolate procedure relative al personale e al materiale rotabile della Società GTT e l'acquisizione della estensione del Certificato di Sicurezza"*, richiedendo nel contempo il posticipo della decorrenza contrattuale al cambio orario di dicembre 2020.

Ulteriori difficoltà si sono riscontrate a causa dell'avvento della pandemia da covid-19 e così la stipula del contratto è avvenuta così il giorno 9 ottobre 2020 e l'avvio del servizio è avvenuto il 1 gennaio 2021.

Sviluppi dell'SFM sulla base dell'offerta progettuale di Trenitalia

La proposta progettuale di Trenitalia prevede lo sviluppo di due scenari successivi all'attuale servizio: il primo scenario, cosiddetto "SFM Base", rappresenta una proposta di miglioramento del servizio realizzabile con l'attuale assetto infrastrutturale e lo scenario successivo, cosiddetto "SFM Evolutivo", rappresenta una proposta di miglioramento del servizio dello scenario Base, attivabile, anche in fasi successive, con la realizzazione delle evoluzioni strutturali.

Da gennaio 2021, Trenitalia ha ripristinato sulle linee dell'SFM il servizio programmato prima della emergenza Covid-19 (con una produzione pari a circa 5.800.000 treni x km x anno 2021).

In questa prima fase è avvenuto il passaggio di gestione della linea sfm1 da GTT a Trenitalia. Questo passaggio ha portato ad un rinnovamento della flotta, sono stati immessi in servizio i nuovi treni POP, e a una completa ristrutturazione dei sistemi informativi e di vendita.

Lo sviluppo e il miglioramento qualitativo del servizio sulla linea sfm1 resta legato al completamento della interconnessione fra l'infrastruttura GTT e l'infrastruttura RFI nella stazione di Settimo Torinese e alla posa in opera e l'attivazione del sistema di controllo della marcia del treno (SCMT) di terra nei binari della stazione di Settimo Torinese e nella tratta Settimo – Rivarolo. Quest'ultimo intervento eliminerà il limite di velocità massima di 70 km/h sulla tratta Settimo – Rivarolo, richiesto dall'ANSF a titolo di provvedimento di mitigazione per l'assenza dello standard di sicurezza nazionale, che attualmente inficia sulla regolarità del servizio. Permangono inoltre su tale tratta i limiti infrastrutturali legati alla presenza di un unico binario, che consente pertanto l'incrocio dei convogli solo in corrispondenza delle stazioni, con ovvie ripercussioni sulla regolarità dei servizi e sugli altri aspetti collegati (allungamento dei tempi di chiusura dei passaggi a livello, effetti sulla congestione veicolare locale, etc.).

Rispetto alle altre linee SFM, la linea sfmA continua ad essere gestita da GTT in considerazione del fatto che è ancora fisicamente scollegata dal resto della rete nazionale. Su tale tratta proseguono i lavori per l'interconnessione di Corso Grosseto ovvero il collegamento diretto al passante ferroviario nella stazione Torino Rebaudengo Fossata. Al termine dell'anno scolastico 2019-2020 (giugno 2020) il servizio sulla tratta Torino Dora – Ciriè sulla SFMA è stato interrotto a Venaria per avviare i lavori di raccordo della linea con la nuova galleria di Corso Grosseto. È stato programmato un servizio di navette

con autobus che effettua la spola fra le stazioni di Posta Susa e Venaria, in corrispondenza degli arrivi e partenze dei treni da quest'ultima verso le fermate nella Valle di Lanzo. Da ottobre 2020 il servizio di navette è stato prolungato su Borgaro a causa di un'ulteriore interruzione di servizio dovuta a cedimenti infrastrutturali del ponte sulla Stura tra Venaria e Borgaro. L'attestamento a Venaria sarà ripristinato entro metà del 2021. Le soluzioni di servizio attivate sono risultate adeguate anche in considerazione della riduzione di domanda dovuta alla pandemia in corso, con un volume della domanda di mobilità certamente ridotto rispetto alle frequentazioni storiche. Viceversa, già con la ripresa dell'anno scolastico, l'Agenzia ha attivato più alternative al sistema delle navette da Venaria prendendo in considerazione la matrice O/D dei viaggi dei gruppi più considerevoli di utenti.

Nel biennio 2021-2022 Trenitalia consoliderà la struttura del servizio esistente e attiverà un nuovo scenario base che ne migliora il modello e recepisce gli indirizzi dell'EC comunicate nel corso della procedura di affidamento della concessione SFM. Le caratteristiche del servizio saranno:

- 8 linee cadenzate (aggiungendo la nuova linea SFM8 Settimo-Torino Lingotto).
- 468 collegamenti giornalieri (+41% rispetto al servizio attuale, pari a 332 collegamenti) e un aumento di circa il 13% dell'attuale produzione, portando il volume dei servizi a circa 6.940.000 treni x km x anno.
- 1 treno cadenzato a frequenza ogni 7'-8' in ora di punta all'interno del passante di Torino grazie all'introduzione di una nuova linea SFM8.
- La velocizzazione dei servizi della linea SFM2 Pinerolo-Chivasso attraverso l'introduzione di treni veloci a frequenza oraria, la cui partenza è distanziata di circa 30 minuti da quella dei treni che effettuano tutte le fermate.

Lo scenario "Base" proposto da Trenitalia, nella prima fase di avvio, non potrà tenere ancora conto della gestione completa infatti si avrà:

- Per la tratta Pinerolo-Torre Pellice della linea sfm2, il territorio sta approfondendo l'opportunità e le modalità di effettuazione dei servizi di trasporto pubblico sull'asse servito dalla ferrovia;
- Per la tratta Rivarolo-Pont, il servizio ferroviario potrà essere realizzato nel momento in cui sarà attuata l'elettificazione della linea ferroviaria;

La Figura 3 riporta configurazione del SFM progettata da Trenitalia con l'introduzione dello scenario base.

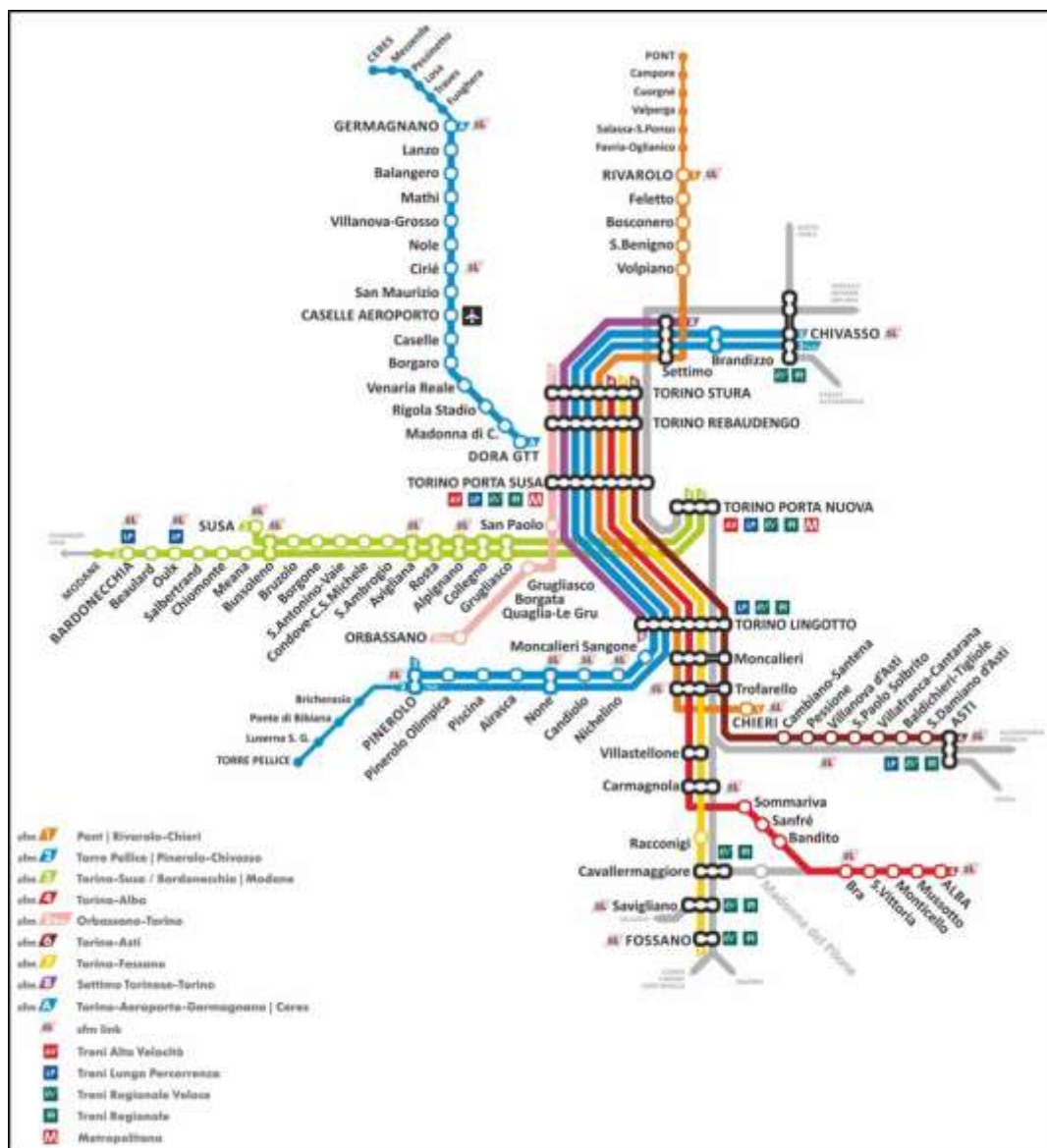


Figura 4 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano (gennaio 2021).

Per quanto riguarda la flotta dei rotabili Trenitalia si è impegnata nella propria offerta a rendere operativi i potenziamenti e le integrazioni proposte mediante un progressivo rinnovo di tutta la flotta dall'avvio del servizio.

- nella prima annualità era previsto l'utilizzo 57 materiali, di cui:
 - o 17 Jazz-Coradia
 - o 9 ROCK
 - o 14 TAF Allegro
 - o 17 Minuetto Elettrico
- Nel 2022 è previsto che Trenitalia sostituisca i materiali Minuetto e parte dei TAF Allegro con nuovi materiali e razionalizzerà il materiale rotabile passando da 57 a 49 materiali, di cui:
 - o 17 Jazz-Coradia
 - o 16 ROCK
 - o 7 TAF Allegro
 - o 9 POP

Le previsioni iniziali sopra riportate sono gradualmente aggiornate sulla base delle esigenze di gestione del periodo transitorio, e con la necessità di proporre gestioni alternative anche per l'emergenza da Covid-19. In particolare si segnala come sia ancora in via di perfezionamento il passaggio del materiale rotabile da GTT a Trenitalia mentre nei primi mesi del 2021 sono già entrati in servizio i 9 treni POP previsti.

Le figure 4 e 5 rappresentano un'immagine dei nuovi materiali a ROCK 5 casse doppio-piano e POP 4 casse mono-piano.



Figura 5 - Raffigurazione del treno ROCK



Figura 6 - Raffigurazione del treno POP

In sintesi il progetto di “scenario base” prevede la seguente evoluzione del sistema SFM di Torino:

Tabella 10 – Evoluzione SFM

Sfm	Origine	Minuto partenza	Destinazione	Minuto arrivo	Freq. (min.)	Materiale programmato	Tempo di viaggio (hh:mm)	Posti offerti
1	Rivarolo	15	Pont	43	4 Tr/g	Jazz	00:28	308
1	Chieri	20	Rivarolo	39	60	Jazz/Taf	01:19	308/468
1	Chieri	50	Rivarolo	9	60*	Jazz/Taf	01:19	308/468
2	Pinerolo	49	Chivasso	7	60	Jazz/Rock	01:18	308/600
2	Pinerolo	33	Chivasso	29	60*	Jazz/Rock	00:56	308/600
3	Torino P.ta Nuova	15	Bardonecchia	41	60	Rock	01:26	600
3	Torino P.ta Nuova	45	Susa	53	60	Rock/Taf	01:08	600
4	Alba	7	Torino Stura	35	60	Taf	01:28	468
6	Asti	10	Torino Stura	21	60	Jazz	01:11	308
7	Fossano	59	Torino Stura	5	60	Jazz	01:06	308
8	Lingotto	29	Settimo	51	60	TTR-GTT	00:22	142
A	Torino Dora	35	Germagnano	37	60	2TTR-GTT	01:02	284
A	Torino Dora	5	Germagnano	7	60*	2TTR-GTT	01:02	284
A	Germagnano	43	Ceres	3	4 Tr/g	TTR-GTT	00:20	142

Nel periodo 2021-2023 saranno approfondite e sviluppate le attività per attivare, anche per fasi successive, il successivo sviluppo dell'SFM, previsto dallo scenario Evolutivo. Tale scenario è legato al completamento dei seguenti evoluzioni infrastrutturali

- il completamento del tunnel di corso Grosseto, che permetterà il passaggio del servizio a Trenitalia e la realizzazione dei collegamenti diretti da Venaria, l'Aeroporto e le Valli di Lanzo a Porta Susa con l'instradamento di 4 linee SFM da Porta Susa e collegamenti ogni 15 minuti. Con il collegamento sarà anche attivata la nuova fermata di Torino Grosseto in sostituzione della precedente fermata di Madonna di Campagna.
- l'adeguamento dell'infrastruttura tra Torino San Paolo e lo scalo di Orbassano e la realizzazione delle nuove fermate e che permetterà l'attivazione della nuova linea SFM5.

Oltre che dalle "evoluzioni strutturali" innanzi descritte, l'attivazione dello scenario SFM Evolutivo sarà condizionato anche dalle seguenti "evoluzioni complementari": revisione PRG stazione di Chivasso; Attivazione delle fermate Zappata e Dora sul passante ferroviario di Torino; collegamento diretto linea veloce Porta Nuova-Porta Susa; Realizzazione delle fermate sfm3 Ferriera Buttiglieria (2020) e Torino San Paolo.

3.1.2. Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

Il quadro complessivo dello sviluppo dell'SFR sintetizzato nel seguito troverà conferma all'interno della procedura di affidamento diretto a Trenitalia S.p.A. della concessione del servizio ferroviario SFR Piemonte, ai sensi dell'art. 5 comma 6 reg. CE 1370/2007.

Per il periodo 2021 – 2023 si prevede una evoluzione del sistema che sarà realizzata per la durata successiva della concessione sia nei servizi (con miglioramento dei servizi su alcune linee/direttrici) sia nella flotta (con la sostituzione del parco rotabile esistente).

Nel periodo 2021 – 2023 si concorderà con l'Operatore ferroviario un efficientamento della flotta nonché un efficientamento dei costi di gestione entrambi finalizzati a ridurre i costi operativi dell'Impresa e, conseguentemente, la spesa regionale per i servizi ferroviari.

Fermo restando il livello di produzione attuale sarà richiesto dall'EC un parco del materiale rotabile strettamente funzionale all'esercizio (riserve comprese) per ottenere una riduzione del numero complessivo di rotabili, con treni ad alta capacità per le linee RV (treni ad alta capacità preferibilmente mono-piano per le linee RV Torino-Milano e Torino-Genova) e treni a media e bassa capacità elettrici e termici per le linee R.

È stato redatto e trasmesso a Trenitalia il documento di programmazione Piano Raggiungimento degli Obiettivi Regolatori e Modello Conto Economico previsto dalla Misura 2(7) delibera 120/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Si tratta di un documento che dovrà essere aggiornato alla base dell'attuale situazione pandemica e della trattativa in corso con Trenitalia per la stipula del nuovo contratto di servizio.

Compatibilmente al quadro economico e, in particolare alla disponibilità di risorse specifiche nel periodo 2021-2023 potranno essere attivati alcuni progetti di miglioramento del servizio.

Particolare trattazione meritano alcuni progetti strutturali il cui studio è stato avviato già nel corso dell'anno 2019 e che hanno subito alcuni rallentamenti a causa del periodo emergenziale:

1. Riorganizzazione delle missioni dei servizi ferroviari del bacino sud-est e nello specifico del nodo di Alessandria.

Si tratta di una revisione della missione delle linee esistenti per facilitare il raggiungimento delle Province di Alessandria e Asti dai capoluoghi di Lombardia e Liguria e viceversa.

Il progetto nasce dalla volontà di ristabilire efficienti collegamenti tra il sud est del Piemonte e le regioni confinanti poiché negli ultimi dieci anni c'è stata la soppressione dei servizi diretti operati per conto dell'Emilia Romagna e la progressiva rarefazione dei collegamenti a lunga percorrenza. Una esigenza molto sentita dal territorio considerato anche lo spostamento dei centri dello sviluppo economico verso il nord-est: attualmente l'area italiana con tassi di crescita più elevati è quella che si colloca nel «nuovo» triangolo industriale», ossia Milano-Padova-Bologna. Storicamente terre di manifattura e di distretti, nonostante le debolezze strutturali, le Province di Alessandria e Asti hanno in sé elementi di resilienza, connessi alla loro antica tradizione industriale ad una vivacità imprenditoriale ancora presente e alla forte propensione all'innovazione. Avvicinare Asti e Alessandria da Milano e Genova e viceversa (in termini di tempo di viaggio) potrebbe alimentare il processo di rinnovamento e di rilancio del territorio.

Il servizio attuale prevede sette coppie di treni RE Alessandria-Pavia-Milano; a questi si aggiunge una coppia di treni diretti Asti – Alessandria – Milano, con partenza al mattino verso Milano e ritorno al pomeriggio dal lunedì al venerdì. Il tempo di percorrenza complessivo della linea RE Alessandria-Pavia-Milano è di 1 ora e 24 minuti con 6 fermate intermedie (Tortona, Voghera, Lungavilla, Pavia, Milano Rogoredo, Milano Lambrate, Milano Centrale); la struttura del cadenzamento non è sviluppata in modo completo, con una rilevante fascia senza servizio al mattino.

Negli ultimi anni le strutture tecniche dell'Agenzia e delle regioni Lombardia e Liguria hanno collaborato tra loro per sviluppare le relazioni interregionali e realizzare una pianificazione comune dei servizi al fine di migliorare la mobilità e ottimizzare le risorse economiche rispettivamente impiegate, finalizzandole ad un unico progetto coordinato di offerta.

Per quanto riguarda i collegamenti sulla direttrice Asti - Alessandria - Voghera - Milano l'Agenzia ha realizzato diversi scenari di offerta: dall'analisi congiunta delle potenzialità delle diverse soluzioni si è scelto di sviluppare un progetto che prevede la realizzazione di un sistema di treni RE Milano-Alessandria (ogni ora) in coincidenza in quest'ultima stazione con i treni RV Torino-Genova.

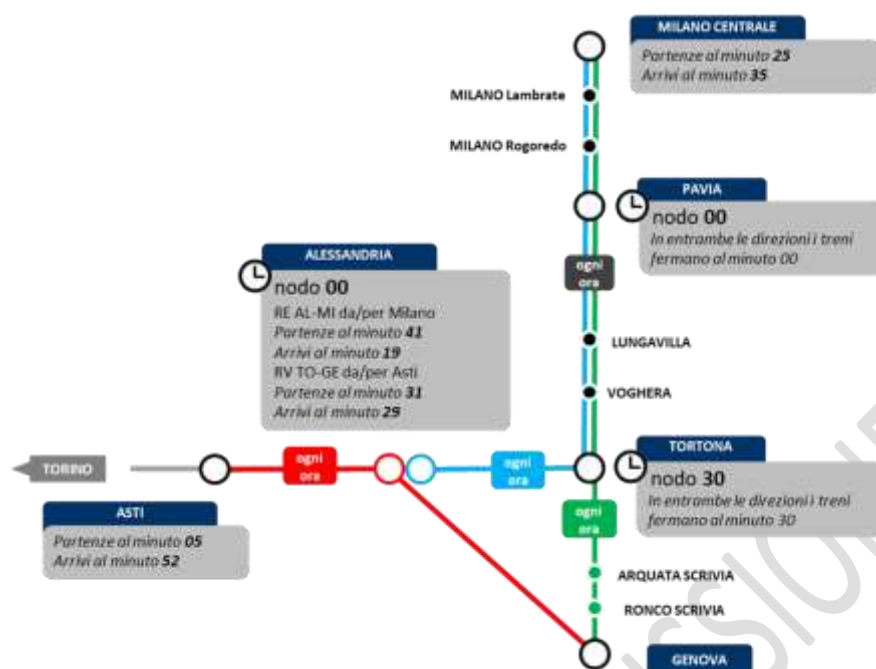


Figura 7 - schema della proposta progettuale con i treni RE Milano-Alessandria in coincidenza con i treni RV Torino-Genova.

I punti di forza della nuova proposta sono collegamenti più numerosi Alessandria – Milano (potenzialmente un treno all'ora) e consolidamento del nodo di Alessandria, con corrispondenze per Milano per gli utenti da altre località (ad es. Acqui). Nel nodo di Alessandria si ottiene un buon interscambio tra i RV Torino-Genova e i RV Alessandria-Milano consentendo collegamenti veloci Asti-Milano ogni ora. Si ipotizza un servizio orario in ora di punta ed un servizio biorario in ora di morbida, per un totale di 12 coppie di treni. È possibile estendere il servizio a tutte le ore. Rispetto al servizio attuale si prevede la realizzazione di 4 coppie di treni aggiuntivi Alessandria-Milano.

La stima della maggiore produzione necessaria per attivare lo scenario con servizi giornalieri è pari a ca 290.000 treni-km/anno, la produzione si svolge per due terzi in territorio lombardo. La stima della contribuzione è pari a ca 3,15 – 3,35 M€/anno per il pedaggio calcolato sulla base degli attuali treni Asti-Milano e Alessandria-Milano, per il corrispettivo calcolato con i valori previsti dal contratto in vigore tra Regione Lombardia e Trenord nonché per l'ammortamento su 25 anni di un treno dal costo unitario di 9M€; parimenti la contribuzione in euro x km è stimata pari a 11,6 euro.

In fig. 6 è raffigurato il nodo 30' di Alessandria con lo spostamento dei collegamenti RE Alessandria – Milano, con le coincidenze sistematiche da Asti per Milano e viceversa, utilizzando sempre treni RV e RE (treni con poche fermate intermedie).

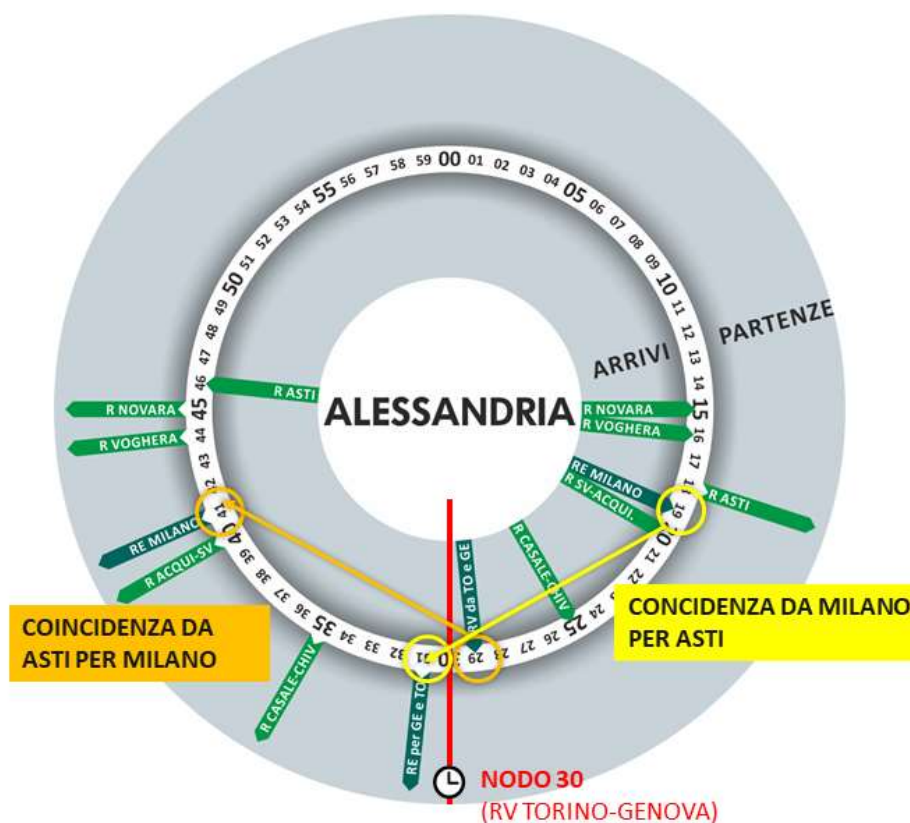


Figura 8 - Rappresentazione del nodo 30' di Alessandria con le corrispondenze fra i treni RE Alessandria – Milano e i treni RV Torino – Genova.

Nel corso del 2020 è stata avviata una fase di consultazione con le Regioni limitrofe per condividere e coordinare le scelte di programmazione che impattano sull'esercizio dei servizi inerenti sia la Lombardia che la Liguria.

Inoltre è previsto il coinvolgimento dei territori interessati dal progetto per acquisire ulteriori indicazioni di miglioramento, anche alla luce delle proposte avanzate dal Bacino Sud-Est attraverso la fondazione Slala; nel contempo sarà coinvolta RFI, per lo studio delle tracce, e i gestori del servizio per l'individuazione dell'eventuale materiale rotabile aggiuntivo. In questo ambito, in particolare, si intende entro il prossimo triennio avviare e concludere positivamente con le regioni confinanti un coordinamento dei servizi che attualmente ricadono sotto competenze diverse:

- nell'area nord-ovest dove già alcuni servizi sono realizzati in associazione con la Lombardia (linea Domodossola – Milano) e con la Svizzera (linea Domodossola – Brig – Bern integrare dal punto di vista orario i servizi BLS con l'asse del Sempione Novara – Alessandria – Genova
- nell'area sud-ovest dove un maggiore coordinamento dei servizi tra Piemonte, Lombardia e Liguria e Emilia – Romagna dovrà consentire lo sviluppo delle relazioni RV
 - Torino – Asti – Alessandria – Milano (entro il triennio avere i primi collegamenti)
 - Alessandria – Piacenza – Bologna – Rimini (arretrando ad Alessandria le relazioni emiliane RV originanti a Voghera)
 - Potenziare e velocizzare in sinergia con l'evoluzione di capacità del tratto Mortara – Albairate il servizio ferroviario Alessandria – Mortara – Albairate (S9) – Milano San Cristoforo (M4)

- Porre in essere le condizioni perché entro i tre anni sia trovato il finanziamento (RFI per infrastruttura già individuato attraverso DGR REGIONE PIEMONTE BU5 01/02/2018 - Deliberazione della Giunta Regionale 10 gennaio 2018, n. 2-6324, MIT per esercizio) per l'istituzione di una relazione diretta Vercelli – Casale Monferrato – Alessandria e l'elettrificazione della tratta Casale – Vercelli che permetterà di realizzare servizi diretti verso Alessandria)

In anticipo rispetto alla realizzazione del progetto innanzi descritto si intendono attuare alcuni interventi migliorativi modificando l'attuale orario. In particolare si cercherà di unificare le due linee R Asti - Alessandria e R Alessandria - Voghera, che attualmente non hanno corrispondenza, in un unico servizio R Asti Alessandria - Voghera. Il progetto è facilitato dal fatto che entrambe le linee sono gestite dalla Regione Piemonte e non dovrebbero esserci particolari difficoltà nell'individuazione delle tracce da parte di RFI.

L'attuale programmazione risponde all'esigenza di garantire la distribuzione dei viaggiatori da/per Torino (che rappresenta il flusso maggiore) con interscambio con i treni RV nei nodi di Asti e Alessandria. Sarebbe possibile, senza grosse variazioni di traccia, legare i due servizi in un unico servizio locale R Asti- Alessandria - Voghera con coincidenza a Voghera con i treni RE da/per Milano.

Fra i vantaggi di questo nuovo servizio si possono annoverare un solo interscambio tra Asti e Milano (utilizzando un treno lento con tutte le fermate), il possibile collegamento per Milano per le località intermedie tra Asti e Alessandria e non sono previste significative variazioni delle percorrenze chilometriche. Viceversa fra le possibili criticità si annovera possono emergere problematiche relative alla gestione del materiale rotabile (rispetto alla struttura dei treni su altre linee e all'invio dei treni al polo manutentivo di Alessandria), alla pianificazione dei treni studenti e delle attuali anomalie nel cadenzamento orario, soprattutto nella fascia oraria del mattino.

2. "Treni mare".

Per i servizi interregionali dal capoluogo piemontese alle cittadine turistiche del ponente ligure è in corso la condivisione con Trenitalia del progetto "Treni mare". Il progetto è partito dall'analisi delle criticità riscontrate e dell'evoluzione dei flussi di passeggeri degli ultimi anni al fine di migliorare la distribuzione dei treni di rinforzo programmati nel fine settimana estivo.

Sono state individuate due linee d'azione:

la prima riguarda l'evoluzione della domanda e prevede il potenziamento dei servizi il sabato, lo spostamento di alcuni servizi in fasce orarie più richieste e l'omogeneizzazione dei servizi con il prolungamento su Ventimiglia anche dei treni di rinforzo.

la seconda riguarda la necessità di garantire una buona qualità di viaggio e prevede l'introduzione di forme di prenotazione obbligatoria su tutti i treni e a pagamento solo per i treni critici per liberare lo storico sovraffollamento di alcuni treni nella mattinata, in direzione mare, e nel pomeriggio, in direzione Torino. Con la prenotazione obbligatoria a pagamento Trenitalia potrebbe recuperare le spese per l'implementazione dei sistemi di vendita e per il controllo dell'accesso ai treni nelle stazioni di fermata.

La necessità di redistribuire l'utenza è dovuta anche al fatto che le composizioni di materiale rotabile utilizzate da Trenitalia sono quelle massime rispetto alla capacità dell'infrastruttura ferroviaria.

Il progetto ha visto alcune ricadute già nell'estate 2020 nella gestione dell'emergenza: i treni mare infatti sono stati i primi treni in cui è stata inibita la vendita dei biglietti per evitare gli affollamenti, per ovviare alla limitazione dei posti disponibili sono stati programmati numerosi treni aggiuntivi in gestione operativa nelle fasce individuate dal progetto come critiche. Un

primo sviluppo è programmato nell'estate 2021, con la realizzazione di alcune modifiche al servizio (tra cui l'introduzione di una coppia di treni aggiuntivi il sabato e lo spostamento di orario di alcuni treni di rinforzo). Il progetto sarà ulteriormente verificato e sviluppato nelle estati successive.

3. "collegamenti diretti Biella-Torino".

La realizzazione di collegamenti diretti tra Biella e Torino, resa possibile al completamento dell'elettrificazione della tratta Santhià-Biella, potrà avvenire, compatibilmente con le risorse disponibili, in fasi successive. Prima con la realizzazione di una coppia di treni giornalieri su cui RFI ha già espresso una preliminare disponibilità di traccia e successivamente attraverso un servizio più strutturato reso possibile da un aumento della capacità del nodo di Torino attraverso il completamento di ulteriori interventi infrastrutturali (quali il potenziamento tecnologico dell'asse Torino-Padova, la realizzazione del collegamento diretto Porta Nuova Porta Susa) e una complessiva riorganizzazione dei servizi che interessano il nodo.

4. "ripristino collegamenti Cuneo-Ventimiglia".

Da ottobre 2020 a causa dei danni alluvionali i servizi sulla linea Cuneo-Ventimiglia sono interrotti nella tratta francese. Attualmente è programmato un servizio emergenziale con tempi di percorrenza estremamente lunghi nella tratta Limone-S.Dalmas de Tende. Al momento non è stata comunicata ufficialmente una data per la riapertura della linea. L'orario che sarà possibile realizzare alla fine dei lavori, sia come quantità di treni sia come struttura, dipenderà dalle limitazioni di velocità imposte e dai tempi di percorrenza complessivi. Sarà comunque necessario impostare un servizio che soddisfi da un lato le esigenze di mobilità della Val Roja aumentate per la contemporanea interruzione della viabilità, sia le potenzialità turistiche continuando il percorso intrapreso prima dell'interruzione.

3.1.2.1. Linee ferroviarie sospese

Un tema a parte nello sviluppo del SFR è la riapertura delle linee su cui il servizio ferroviario è stato sospeso. La riapertura delle linee sospese deve essere un importante obiettivo dell'azione amministrativa da raggiungere attraverso il coinvolgimento del territorio e dei principali attori insediati. Un primo indirizzo per il ripristino del servizio su tali linee è costituito dagli studi specifici per ogni tratta redatti e pubblicati dall'Agenzia.

Dal 2016, anno in cui sono iniziati gli studi di dettaglio sulle diverse linee, ad oggi il quadro delle linee ferroviarie sospese ha avuto alcune evoluzioni che sono sintetizzate nel seguito:

- Sulla tratta Bardonecchia-Modane a partire da settembre 2017 sono stati riattivati i servizi regionali con l'estensione nei sabati e festivi del servizio sfm3 Torino-Bardonecchia. Il servizio è stato sospeso per l'emergenza Covid-19 e sarà riattivato quando cesseranno le attuali limitazioni agli spostamenti transfrontalieri
- L'offerta di Trenitalia per l'SFM ha previsto la ripresa del servizio sulla tratta Pinerolo-Torre Pellice con un servizio misto ferroviario e su gomma con la realizzazione di 7 coppie di treni nei giorni feriali. Le amministrazioni locali del Val Pellice, tuttavia, hanno espresso dubbi sulla proposta progettuale, con ridotta offerta ferroviaria, sia per i tempi necessari per il ripristino dell'infrastruttura, sia perché il servizio di trasporto pubblico con autobus garantisce una migliore accessibilità agli insediamenti urbani che nel tempo si sono sviluppati in aree difficili da servire con il treno per la rigidità della rete ferroviaria. Le amministrazioni locali hanno espresso la volontà di studiare l'utilizzo del sedime ferroviario per realizzare modelli alternativi di trasporto pubblico. Per questi motivi, almeno nello scenario base dell'SFM, non è previsto il ripristino del servizio ferroviario.

- La linea Saluzzo-Savigliano è stata riattivata al servizio viaggiatori da gennaio 2019 con la realizzazione di 9 coppie di treni dal lunedì al venerdì, ma è attualmente sospesa a causa della riduzione dei servizi dovuta alla pandemia; la sua riattivazione sarà legata anche alle intese contrattuali che si riusciranno ad ottenere nel nuovo CdS. Anche in questo caso sarà necessario trovare una intesa con il territorio che ha avanzato proposte progettuali per l'utilizzo del sedime ferroviario.
- Sulla tratta Casale - Mortara sono terminati i lavori di upgrade degli impianti di sicurezza e la riapertura del servizio è subordinata al reperimento di automotrici a trazione termica.
- Nel mese di marzo 2020 è stata presentata una manifestazione d'interesse da parte dell'operatore Arriva Italia Rail che propone un'integrazione modale sulla tratta Alessandria – Ovada, allo stato utilizzata per il solo servizio trasporto merci; il progetto prevede treni diretti fra le due città con frequenza bioraria e un servizio con autobus, parimenti biorario alternato ai treni, a completamento dell'offerta.

Saranno sviluppati ulteriori analisi e studi di fattibilità sulle linee sospese valutando la fattibilità, entro il triennio del recupero almeno turistico di alcune linee con priorità della tratta Alessandria – Nizza Monferrato.

3.1.2.2. Linea Domodossola-Iselle-Brig

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

L'emergenza dovuta alla pandemia e la conseguente forte limitazione degli spostamenti internazionali ha temporaneamente interrotto questo processo di sviluppo, concentrando il servizio sulla mobilità pendolare penalizzata dalla riduzione della capacità dei treni e dalla soppressione di tutti i collegamenti commerciali Eurocity a lungo raggio. Si ritiene tuttavia di poter ripristinare nel periodo 2021-2023 la vocazione turistica della linea, anche attraverso lo specifico progetto europeo TVA - il Trenino Verde delle Alpi (cfr paragrafo 4.1.2) e allo stesso tempo, con il nuovo affidamento, garantire un continuo sviluppo del servizio.

3.1.3. Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana

Per quanto riguarda il Sistema di metropolitana, sono in fase conclusiva (marzo 2021) le attività inerenti la messa in esercizio (collaudi, prove di movimentazione dei treni) della tratta Lingotto - Piazza Bengasi della linea 1 di metropolitana automatica, la cui attivazione del servizio è prevista per il mese di aprile 2021.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha finanziato l'estensione a ovest della linea 1 fino a Cascine Vica, suddivisa in due lotti, con previsione di futura ulteriore estensione fino a Rivoli. I lavori sono in corso su entrambi i lotti; i lavori sono più avanzati nel primo lotto (Fermi-Collegno Centro) il cui avvio è avvenuto in anticipo (nel 2019) rispetto a quello del secondo lotto (Collegno Centro-Cascine Vica). La messa in esercizio dell'intera tratta Fermi-Cascine Vica è prevista per il 2024.

Ad inizio 2021 la Città di Torino ha presentato al MIT istanza di finanziamento per l'ulteriore prolungamento della linea 1 da Cascine Vica a Rivoli.

È stato consegnato alla Città di Torino (committente) lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta centrale della Linea 2, lungo un tracciato che si sviluppa da nord-est a sud-ovest, tra la Stazione Rebaudengo Fossata e Mirafiori, con prolungamenti nord-est, nel Comune di San Mauro Torinese, e sud-ovest, nei Comuni di Beinasco, Orbassano e Rivalta, con i relativi depositi.

Il progetto complessivo della Linea 2 è stato trasmesso al MIT per acquisire contributi nell'ambito del bando per il finanziamento del trasporto rapido di massa. Sono stati ottenuti nel 2020 finanziamenti, tuttavia insufficienti, per la progettazione definitiva della tratta Rebaudengo-Politecnico e per la realizzazione della sub-tratta Rebaudengo-Novara.

Ad inizio 2021 la Città di Torino ha presentato al MIT istanza di finanziamento per l'estensione della sub-tratta già finanziata da Novara a Porta Nuova e per il prolungamento a nord-est nel Comune di San Mauro Torinese.

Nell'ambito degli sviluppi del sistema di metropolitana automatica l'azione dell'Agenzia nel triennio 2021-2023 sarà improntata (per quanto nelle proprie competenze) a rendere quanto più possibile facile e comodo l'accesso ed il trasferimento da/a altri (sotto)sistemi di trasporto, in primo luogo il trasporto pubblico di superficie.

3.1.4. Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario

Il sistema tranviario di Torino è stato caratterizzato nel decennio trascorso da invecchiamento e, soprattutto, contrazione del parco disponibile. Dal 2018 si sono aperte possibilità di finanziamento da parte del MIT anche per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile tranviario; il finanziamento per l'acquisto di una prima tranche di 30 nuove motrici tranviarie è stato ottenuto dalla Città di Torino; il finanziamento per l'acquisto di una seconda tranche di ulteriori 40 nuove motrici tranviarie è stato approvato, ma non ancora finanziato, dal MIT.

L'Agenzia nel corso del triennio 2021-2023 fornirà come in passato alla Città di Torino, qualora richiesto, il proprio supporto per la miglior predisposizione delle istanze di finanziamento al MIT.

L'Agenzia continuerà a perseguire l'obiettivo di miglioramento dell'integrazione del servizio tranviario con quello ferroviario, metropolitano e automobilistico, operando in modo da facilitare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari.

Parimenti l'Agenzia continuerà a perseguire l'obiettivo di miglioramento delle prestazioni del sistema tranviario (velocità e regolarità) cercando di favorire, per quanto nelle proprie competenze e possibilità e in accordo con il Comune di Torino:

- il grado di separazione e protezione dal traffico privato;
- l'asservimento semaforico;

3.1.5. Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi

In un'area industriale dismessa di via Fossata, adiacente alla stazione SFM Rebaudengo-Fossata, la Città di Torino prevede (su proposta di una Società concessionaria di Servizi di TPL) la possibilità di realizzare un nuovo Nodo intermodale nella zona nord della Città, strategico per posizione, dimensione, comoda accessibilità al sistema tangenziale e a quello ferroviario.

Il nuovo terminal sarà sostitutivo di quello di corso Vittorio Emanuele II. Presso il terminal sono previste strutture di servizio tecnico (autorimessa, locali per la manutenzione, uffici, servizi per il personale, etc), strutture di servizio alla mobilità dei viaggiatori (tra cui sala d'attesa, biglietteria, locale per la

ristorazione e/o bar), oltre a una struttura ricettiva. È inoltre prevista un'area per i capolinea dei bus urbani (ed extraurbani).

Inoltre il completamento dell'infrastruttura stradale del Viale della Spina, comprensiva della viabilità al contorno, consentirà un migliore accesso alla stazione Rebaudengo e faciliterà l'interconnessione fra i quartieri ad ovest e ad est dell'infrastruttura.

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2021-2023 sarà volta a favorire, tramite le linee di bus urbani, il collegamento efficiente della stazione con le zone limitrofe ad est e ad ovest della stazione e la revisione e miglioramento dei percorsi verso le aree centrali della città.

L'imminente messa in esercizio della nuova stazione Grosseto della linea SfmA, in corso di costruzione, prevista nel 2022, richiede il ripensamento del trasporto pubblico urbano in ottica di adduzione funzionale al quadrante nord-ovest della città. L'azione dell'Agenzia sarà volta a favorire la facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (SFM) e i sistemi di trasporto pubblico urbano di superficie e di mobilità ciclabile.

L'attivazione del prolungamento a Bengasi della linea 1 di metropolitana automatica, prevista per il 2021, comporterà una revisione del servizio di trasporto di superficie in particolar modo con riferimento ai comuni limitrofi, che potranno usufruire dell'interscambio con la metro per consentire una più rapida penetrazione verso le aree centrali della città. Anche in questo caso l'azione dell'Agenzia sarà volta a favorire la facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (in questo caso la metropolitana) e il sistema di trasporto pubblico di superficie.

Sul tema della revisione de servizio del trasporto pubblico di superficie, indotte dall'attivazione di nuove infrastrutture (ma non solo), l'Agenzia ha avviato e condotto nel biennio 2019-2020 un'attività di interlocuzione con i Comuni di cintura interessati al fine di condividere le proposte, raccogliere osservazioni, suggerimenti, richieste di modifica di cui tener conto nell'eventuale realizzazione per quanto reso possibile dai noti vincoli imposti dalle risorse disponibili. Nel triennio 2021-2023 l'Agenzia continuerà in tale azione di interlocuzione.

Nell'area di influenza del prolungamento a Bengasi della linea 1 di Metropolitana automatica (area Oval, Palazzo della Sede Unica della Regione Piemonte, futura Città della Salute) è prevista, anche se in tempi posteriori al termine di validità del presente PTS 2019-2021, la possibilità di realizzazione di un terminal bus che avrebbe accessibilità sia dal sottopasso del Lingotto, sia dalla nuova strada prevista a lato della ferrovia in connessione con corso Maroncelli, sia dal sottopasso Spezia. In tal modo si realizzerebbe la possibilità di attestamento sulla metropolitana di linee bus provenienti da sud e/o sudovest dell'Area Metropolitana che appare al momento di difficile realizzazione nell'area di Piazza Bengasi a causa della mancanza di spazi a disposizione. In tale ipotesi futura i bus non graverebbero sulla viabilità di quartiere ma utilizzerebbero un anello stradale direttamente connesso alle infrastrutture stradali di primo livello.

In questo caso l'azione dell'Agenzia sarà volta, in accordo con gli Enti consorziati, a promuovere ed affermare nelle sedi opportune l'opportunità di un'efficace area di interscambio nella zona sud della Città.

AREA METROPOLITANA DI TORINO

Negli anni scorsi è stato raggiunto l'equilibrio finanziario tra risorse disponibili e valore dei servizi erogati nell'Area Metropolitana anche grazie a una serie di interventi che si sono dimostrati idonei a limitare i disagi verso l'Utenza.

Sarà cura dell'Agenzia, garantendo il mantenimento dell'equilibrio attuale e in accordo con gli Enti consorziati, operare per migliorare l'attrattività del Sistema di TPL e la sua coerenza con le variazioni di domanda rilevate.

Relativamente al sistema urbano e suburbano, completata da parte di GTT la predisposizione di una proposta di riorganizzazione commissionata dalla Città di Torino, l'Agenzia ne ha condiviso i contenuti con i Comuni dell'Area Metropolitana, adeguandola ove possibile ai suggerimenti pervenuti

in fase di approfondimento congiunto, e si occuperà della sua progressiva attuazione, in funzione anche dell'evoluzione della situazione infrastrutturale degli altri Sistemi di Trasporto e di quella emergenziale legata alla pandemia ancora in corso.

Si continuerà a ricercare una migliore armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

Continuerà l'interlocazione con i Comuni per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

RESTO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Permane in questo ambito uno squilibrio (stimato per l'anno 2021 in circa 1,5 Mln di Euro) tra risorse disponibili e valore della produzione erogata. Proseguirà pertanto, in attesa della pubblicazione di bandi per i nuovi affidamenti, l'interlocazione dell'Agenzia con gli Enti della Città Metropolitana di Torino finalizzata a individuare le più opportune linee di intervento in grado di assicurare il raggiungimento di tale equilibrio quali, ad esempio:

- 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; tale azione sarà potenziata anche alla luce dell'affidamento del servizio SFM e dell'opportunità di attivare i servizi bus cooperativi previsti nei vari scenari progettuali;
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi, tenendo conto della necessità di addivenire a un'integrazione anche tariffaria tra i vari servizi.

Proseguirà inoltre, in accordo con le indicazioni ricevute dall'Assemblea di Bacino, un'azione volta a valorizzare ed estendere le potenzialità dei servizi a chiamata presenti sul territorio, anche alla luce delle esperienze maturate negli ultimi anni e alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie, rivelati negli anni indispensabili a consentire una mobilità con il trasporto pubblico a condizioni sostenibili in quei territori o lungo quelle direttrici nei quali la domanda non riuscirebbe a essere soddisfatta da un servizio c.d. "tradizionale".

Proseguirà inoltre la pluriennale e continua interlocazione con le Amministrazioni interessate per individuare congiuntamente gli interventi più idonei a garantire la rispondenza del Sistema di TPL alle esigenze di mobilità via via manifestatesi.

Le linee programmatiche sopra esposte sono state condivise con il Bacino Metropolitano in sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021. Il Bacino ha formulato le proprie osservazioni e proposte sulla programmazione dei servizi bus come riportato al paragrafo 3.2.

L'insieme delle azioni di revisione sopra elencate scontreranno la necessità di interventi coerenti ed adeguati alla gestione della mobilità nel periodo di pandemia.

3.1.6. Bacino Sud Ovest (Cuneo) - Reti di autobus

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2021-2023 sarà improntata all'attuazione degli indirizzi dati dall'Assemblea di Bacino, riportati nel documento "Patto per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo" sottoscritto nel giugno 2018 come più ampiamente descritto al paragrafo 3.2. L'obiettivo principale è quello di 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, ai servizi sanitari e ad un'offerta in chiave turistica.

Tale lavoro risponde alla missione statutaria dell'Agenzia riguardo alla programmazione unitaria ed integrata dei servizi per ogni bacino, prevedendo la traduzione in progetti operativi di riorganizzazione delle esigenze emerse dalle singole amministrazioni in termini di mobilità, raccolte nel "Patto della

Mobilità". I primi progetti sono stati attuati nel corso del 2019, interessando le prime 4 aree urbane (Cuneo, Alba, Bra e Saluzzo) e parte del territorio extraurbano. Nel 2020 si è attivata la revisione del servizio di Mondovì e di Savigliano, mentre nel prossimo triennio si procederà con l'area urbana di Fossano e con il lavoro sulla rete extraurbana ordinaria e le aree a domanda debole.

Tali interventi sulle reti di TPL sono finalizzati all'efficienza del servizio, all'efficacia dell'offerta e all'economicità della spesa pubblica, con riferimento agli obiettivi posti dal Fondo Nazionale Trasporti relativamente ai criteri di riparto delle risorse tra le Regioni (come riportati all'art.27 del Decreto Legge 50/17), che prevedono in particolare un incremento continuo dei ricavi da traffico e il riferimento ai costi standard dei servizi.

A tale proposito, tutti gli interventi che saranno attuati saranno oggetto di monitoraggi volti a verificare il mantenimento nel tempo della sostenibilità del servizio ed identificare qualora necessario eventuali interventi correttivi da adottare, anche a fronte di nuovi elementi che emergeranno da un contesto in continua evoluzione. Tali monitoraggi dovranno necessariamente tener conto del mutato scenario di domanda legato alla pandemia, per cui gli orizzonti di equilibrio relativamente alla sostenibilità economica dei nuovi servizi dovranno essere valutati sul lungo periodo.

3.1.6.1. Nuova rete di Trasporto Pubblico per le aree urbane

Le azioni concordate prevedono 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. Tali azioni mirano ad aumentare l'utenza servita, innescando processi virtuosi di aumento dell'uso del trasporto pubblico e diminuzione contestuale del trasporto motorizzato nelle aree urbane.

Ogni intervento inoltre sarà accompagnato da una specifica attività di comunicazione, con la redazione di materiale informativo e di orari al pubblico caratterizzati da un'impostazione grafica comune e identitaria, e da interventi volti a sfruttare le potenzialità offerte dall'utilizzo del sistema BIP, sia per l'infomobilità (che facilita l'accesso ai servizi autobus garantendo un'informazione completa e dettagliata dell'offerta esistente su numerosi canali, compreso il passaggio in tempo reale degli autobus alla singola fermata attraverso l'APP GrandaBus), sia per l'integrazione tariffaria, con l'introduzione ove necessario di linee "miste" utilizzabili sia con titoli di viaggio urbani che extraurbani.



CUNEO

Dal 18 febbraio 2019 è stata adottata la nuova rete di TPL per la conurbazione di Cuneo, costituita da 9 linee cadenzate e coordinate sulle direttrici principali di ingresso in città e di collegamento con frazioni e comuni esterni.

Si è provveduto a identificare un nodo di interscambio principale presso la stazione di Cuneo e rivedere i percorsi in centro città, diminuendo il numero di chilometri percorsi dagli autobus e migliorando l'effetto rete anche grazie all'introduzione di linee passanti e alla riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra servizi diversi (compresi i servizi extraurbani). Per ognuna delle nuove linee così identificate è stata ipotizzata una quantità di servizio adeguata al bacino di utenza, introducendo un cadenzamento delle partenze orario o semiorario che permette di ottenere una corsa ogni 15 minuti sugli assi di penetrazione in area centrale comuni a più linee (es. da piazza Galimberti a San Rocco, o dalla stazione a Borgo Gesso), per favorire il passaggio da mobilità motorizzata a TPL.

Nel triennio 2021-2023 verrà effettuato un primo monitoraggio sull'efficacia del servizio adottato, prevedendo eventuali interventi correttivi; in particolare, si prevede di sostituire la linea C centrale con il transito di linee esistenti sullo stesso percorso, modificando opportunamente gli orari per permettere di mantenere il cadenzamento del servizio ai 7-8 minuti. Tale azione, oltre a consentire un risparmio di percorrenze, migliora l'effetto rete complessivo, a beneficio dell'utenza.

Si prevede inoltre di istituire una nuova linea 10, in sostituzione della tratta Cuneo-Cerialdo della Linea 4, che presenta problemi di regolarità, e come rinforzo sulla tratta Cuneo-Madonna dell'Olmo-motorizzazione.

Infine, lo sviluppo della rete sarà perseguito integrando i servizi extraurbani esistenti che convergono sulle medesime direttrici già servite dal servizio urbano (linea 91 da Madonna dell'Olmo, linea 92 da Confreria, linee 76 e 176 da Borgo Gesso) al fine di aumentare le frequenze cumulate e moltiplicare l'effetto rete.



Figura 9 - Schema della nuova rete urbana di Cuneo



Figura 10 – Mappa della rete urbana di Cuneo

ALBA

Dal 5 novembre 2018 è stata attuata una revisione generale della rete urbana con il potenziamento del servizio, per rispondere adeguatamente alle nuove esigenze di mobilità grazie ad una rete più capillare e ad un sistema di trasporto più frequente, ecologico ed affidabile, al fine di contribuire a ridurre il congestionamento veicolare del centro urbano, dovuto perlopiù a spostamenti interni dei residenti, coprendo maggiormente le aree di più recente urbanizzazione ed intensificando la frequenza delle corse per rendere più attrattivo l'utilizzo del bus urbano rispetto al mezzo privato.



Figura 11 - Schema della rete urbana di Alba

Le nuove linee, cooperando tra loro e formando un “effetto rete”, permettono di avere un passaggio ogni 20 minuti lungo le principali arterie (Mussotto, san Cassiano e Moretta) garantendo un migliore collegamento da e verso il centro cittadino.

Seppur durante l'emergenza da Covid19, tale progetto nel corso del 2020 è stato rivisto, alla luce dei primi monitoraggi sull'efficacia del servizio adottato, prevedendo in particolare l'istituzione di una nuova linea di collegamento per l'Ospedale di Verduno, contestualmente all'apertura dello stesso e al trasferimento delle attività sanitarie dalla sede di Alba.

Nel triennio 2021-2023 sarà necessario intervenire per ottimizzare la rete urbana, finalmente a regime: si prevede di sopprimere la linea 5, nata per rinforzare le tratte urbane in attesa della linea dell'ospedale, e di rivedere gli orari e i percorsi delle linee esistenti, così da ripristinare il corretto cadenzamento ai 20' sulle tratte interessate.

Lo sviluppo futuro della rete prevede inoltre di interagire sinergicamente con le linee extraurbane dirette verso Langhe e Roero, coordinando e integrando servizi urbani ed extraurbani, 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. Tale azione richiede preliminarmente la risoluzione dei problemi di integrazione tecnologica su sistemi di tariffazione e di gestione dell'infomobilità ad oggi presente tra le diverse aziende del Consorzio (in particolare tra tutte

le consorziate afferenti al CCA BIP di Cuneo e GTT). Richieste specifiche in tal senso sono giunte dalle amministrazioni comunali poste ai limiti dell'area urbana attualmente servita (es. Piobesi d'Alba, Castagnito), per le quali verranno studiate specifiche soluzioni di collegamento laddove necessario.

BRA

Il progetto di revisione dell'area dell'ex conurbazione di Bra è stato attuato nel mese di maggio 2019, con estensione e potenziamento dei servizi ad altri 10 comuni ad oggi scarsamente serviti, configurando così un'area vasta ed omogenea di servizio TPL coordinato e cadenzato, in adduzione al servizio ferroviario presso il Movicentro di Bra, con coincidenza in partenza ed arrivo con i treni delle linee SFM4 e SFMB.

Il potenziamento della rete urbana di Bra in particolare prevede collegamenti orari e semiorari per i Comuni dell'ex conurbazione (Sanfrè, Pocapaglia e Cherasco) e per i quartieri e le frazioni della città (San Matteo, Riva, Bescurone, Oltreferrovia, San Giovanni Lontano, San Michele e Pollenzo), in coincidenza con i treni.

Sull'asse centrale inoltre (tra la rotatoria del Big Store e la rotatoria di via Cuneo) è previsto il coordinamento delle linee orarie "passanti" da nord a sud (dorsale) in modo tale da garantire la frequenza di 1 corsa ogni 15' in andata e ritorno.



Figura 12 – Rete urbana di Bra

Nel corso del 2020, con l'apertura dell'Ospedale di Verduno, è stato previsto un primo step evolutivo del progetto iniziale, con il prolungamento a Verduno della Linea 1, e il servizio rinforzato negli orari utilizzati dal personale sanitario.

Nel triennio 2021-2023 sarà necessario effettuare un primo monitoraggio sull'efficacia del servizio adottato, in particolare per le tratte a servizio di aree caratterizzate da una domanda molto limitata, valutando eventuali interventi correttivi.

SALUZZO

Il potenziamento del servizio urbano della Città di Saluzzo è stato attuato dal gennaio 2019 con l'introduzione di 5 nuove corse sul percorso di collegamento dei quartieri periferici con il centro cittadino, la zona storica della città, l'Ospedale e la casa di riposo Tapparelli, consentendo la mobilità delle fasce più deboli, senza l'utilizzo di mezzi propri.

MONDOVI'

Seppur in periodo di emergenza, nell'estate 2020 è stato adottato il nuovo servizio sulla rete urbana di Mondovì, a partire dal progetto preliminare già condiviso con il Comune e con il Consorzio.

La nuova rete urbana è stata disegnata con l'obiettivo di renderla maggiormente aderente alle effettive esigenze ed aspettative di mobilità dei cittadini ed al contempo ottimizzare e coniugare l'impiego delle risorse con il rispetto dell'ambiente, sulla base delle seguenti linee guida di indirizzo:

- funicolare al centro: la funicolare quale unico mezzo di collegamento tra i rioni Breo e Piazza;
- miglioramento del servizio nei rioni Breo, Altipiano e Piazza, in termini di frequenza ed efficacia, anche mediante l'utilizzo di bus di piccole dimensioni;
- punto di interscambio a Breo: Piazza della Repubblica dovrà diventare il nodo cruciale per il trasporto pubblico; qui dovranno convergere le linee da e per la stazione, l'ospedale, i rioni di Borgato e Carassone;
- istituzione, in via sperimentale, di un servizio a chiamata per le frazioni.

Il progetto complessivo ha inoltre previsto il miglioramento dell'integrazione con i servizi extraurbani sulle direttrici principali (Linea 176 Mondovì-Cuneo, Linea 99 Mondovì-Villanova, Linea 100 Mondovì Ceva). Nel triennio 2021-2023 si opererà in modo ancora più approfondito per migliorare la rete complessiva dell'area monregalese, sulla base delle richieste giunte in particolare dalle aree montane (comuni di Frabosa Soprana e Sottana, Roburent, Roccaforte Mondovì), sperimentando ove necessario dei servizi di collegamento che migliorino l'accessibilità in chiave turistica nei periodi non prettamente scolastici.

SAVIGLIANO

Nei primi mesi del 2020 è stata attuata una revisione completa della rete urbana, con la soppressione della *linea cimitero*, operativa nei giorni di mercoledì e di sabato, con prolungamento della *linea 1* fino alla zona industriale di via Torino presso il nuovo ipermercato e per due corse al giorno, fino al camposanto.

È stata inoltre ristrutturata la *linea 2*, che operava solo al mattino nei giorni di mercato e non rispondeva più alle esigenze minime del territorio. La nuova linea ha orari di inizio e fine servizio paralleli a quelli della linea 1 (6.50-12.45 e 15.40-20.05), e un nuovo percorso che permette il collegamento dei quartieri e dei parcheggi di attestamento periferici con il centro della Città e con i servizi pubblici, oltre che ad avere delle fermate di interscambio con la linea 1.

FOSSANO

Nel prossimo triennio si prevede una revisione complessiva delle reti urbana ed extraurbana afferenti alla Città di Fossano, con integrazione e riorganizzazione dei servizi al fine di istituire delle linee principali di collegamento efficienti ed efficaci.

3.1.6.2. 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;

Una prima fase di interventi, attuata negli scorsi anni, nel 2021 sarà oggetto di monitoraggio ed eventuale adozione di interventi correttivi:

- interventi sulle linee extraurbane coinvolte nella riorganizzazione della rete urbana di Cuneo nel febbraio 2019:
 - potenziamento dell'asse della Fondovalle Tanaro (Bra – Carrù) e della direttrice Fossano-Bra (SS 231), entrambe con cadenzamento orario e corrispondenza alla stazione di Bra con i servizi della linea SFM4;
 - nuova direttrice Fossano-Carrù, con cadenzamento biorario, che permette a livello di rete di collegare le Langhe ad uno dei nodi centrali dell'intera Provincia;
 - revisione dei servizi per Benevagienna/Narzole, con cadenzamento biorario e coincidenze presso Narzole con la direttrice Bra/Carrù per migliorare i collegamenti a livello di rete con le Langhe;
 - revisione dei servizi sugli assi Cuneo/Magliano/Carrù e Mondovì/Magliano/Carrù, con integrazione tra le linee esistenti per migliorare il servizio in ottica di rete.
- L'apertura dell'Ospedale di Verduno, nei primi mesi del 2020, ha comportato l'istituzione di collegamenti dedicati e cadenzati provenienti da Bra e da Alba, a beneficio dell'intera area vasta, la cui progettazione ha avuto inizio già dal 2018, con incontri con i territori interessati e con l'ASL di competenza;

Nel triennio 2021/23 saranno invece predisposti gli studi e portati avanti i progetti relativi a esigenze specifiche, quali:

- una revisione dei collegamenti con le vallate del Saluzzese, prevedendo l'integrazione dei servizi nelle valli Po e Infernotto (con l'istituzione di collegamenti orari da Paesana e da Bagnolo, con interscambio a Revello), un coordinamento dei servizi da e per Cavour- Pinerolo e la revisione del servizio in Valle Varaita (con potenziamento del numero di corse limitandole a Verzuolo in coincidenza per Cuneo e Saluzzo, e integrazione del servizio con i collegamenti in alta valle ad oggi gestiti dall'Unione Montana). Tale operazione sarà favorita dall'inserimento nel contratto Granda Bus del servizio in area a domanda debole nell'alta Val Varaita, gestito storicamente dall'Unione Montana, attuato dal gennaio 2020.
- una revisione dei collegamenti nelle vallate del Cuneese afferenti a Borgo San Dalmazzo (Valle Gesso, Valle Stura e Val Vermentagna), su richiesta degli Enti interessati: si prevede di riorganizzare il servizio complessivo, migliorando gli interscambi a Borgo S. Dalmazzo con la rete urbana e con la rete ferroviaria e sopprimendo le tratte ad esse sovrapposte ove non necessarie in termini di capacità offerta: tale operazione permetterà di potenziare le tratte montane, e di garantire una rete di collegamenti anche di tipo intervallivo, che possa permettere un'accessibilità anche in chiave turistica ad un'area molto estesa. Saranno inoltre valutate eventuali implementazioni di

servizi di tipo innovativo su collegamenti locali, anche nell'ambito di mobilità green legata all'accessibilità del Parco Alpi Marittime.

- Saranno inoltre attuate nel corso del 2021 le azioni di riorganizzazione previste dal Consorzio nell'ambito dell'Atto di Proroga, finalizzate al ripristino dell'equilibrio contrattuale tra risorse disponibili e servizi offerti

Ad essi si aggiungeranno interventi sul rimanente territorio provinciale secondo le linee di azione citate in precedenza, in particolare volti a migliorare l'integrazione con i servizi ferroviari.

Nel corso del triennio 2021/2023, al termine del periodo pandemico, inoltre sarà necessario potenziare l'attività di confronto con gli Istituti Scolastici del territorio, già avviata per le aree urbane di Alba e Cuneo, al fine di raccogliere le esigenze e coordinare le richieste dei diversi istituti presenti nelle aree urbane, e di favorire da parte dei dirigenti scolastici l'adozione di orari delle lezioni compatibili con le strutture di rete esistenti (specie laddove esse sono particolarmente rigide, come nel caso di servizi ferroviari, o di sistemi di servizi cadenzati).

3.1.6.3. Revisione aree a domanda debole

Negli ultimi anni è emersa in modo forte l'esigenza di definire la quantità di servizio e la modalità di gestione ottimale per le aree a domanda debole, in particolare per le Valli Alpine.

Sono allo studio soluzioni alternative nella modalità di fornitura del servizio, da sperimentare in aree campione. Sarà inoltre necessario dedicare particolare attenzione alla collaborazione con le Unioni Montane e i Comuni ad oggi delegati a gestire i contratti di servizio in subdelega

Tale attività segue gli indirizzi tracciati negli ultimi anni dalla "SNAI – Strategia Nazionale Aree Interne", progetto del Ministero dello Sviluppo Economico che opera in Provincia di Cuneo sull'area pilota delle Valli Maira e Grana, che ha visto la collaborazione dell'Agenzia nella definizione degli obiettivi relativi alla mobilità. In quest'area, a seguito dei lavori con il tavolo tecnico della SNAI sulla Valle Maira, nel maggio 2018 è stata attuata una riorganizzazione della linea extraurbana Cuneo-Acceglio, al fine di migliorare l'accessibilità di base alla vallata, con il potenziamento del servizio sulla tratta Dronero-Acceglio, l'integrazione dei servizi con la linea esistente sulla tratta Cuneo-Dronero, la revisione dell'offerta nelle giornate festive e nel periodo estivo, al fine di intercettare la domanda di mobilità con scopo turistico.

Sono tuttora in corso le attività volte a definire le nuove modalità di servizio derivanti dal progetto SNAI in Valle Maira, allargando eventuali sperimentazioni alle altre vallate del cuneese.

Tali attività di programmazione affiancano l'attività di coordinamento e trasferimento risorse alle Unioni Montane che gestiscono servizi di TPL in subdelega. Nel triennio 2021/2023 sarà necessario verificare i servizi gestiti in forma subdelegata in ottica di coordinamento e coerenza con la rete extraurbana provinciale, prevedendo la redazione di accordi di programma con le Unioni interessate e l'eventuale revisione delle risorse ad esse destinate.

3.1.7. Bacino Sud Est - Reti di autobus

È stata avviata e proseguirà nel triennio 2021-2023 l'interlocuzione con le Province e le Città già soggetto di delega; l'azione dell'Agenzia è improntata in primis, secondo gli indirizzi forniti dalle rispettive Assemblies, al mantenimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati ed alla contemporanea formulazione attraverso i suggerimenti progettuali forniti dai locali enti e dagli indirizzi della politica dei trasporti degli enti consorziati di un modello di esercizio rispondente alle necessità del territorio partendo dal minimo dell'attuale risorsa disponibile ed avviando nel triennio modalità di finanziamento pubblica e privata utile ad aumentare quelle risorse che si riterranno indispensabili all'evoluzione del servizio erogato nell'area di cui si prevede nel triennio una evoluzione positiva del tessuto socioeconomico (ad es. fra Alessandria e Tortona e Alessandria e Valenza).

Le linee di azione sono state mutate da quelle assunte per altri Bacini, in particolare nel triennio si intende tendere:

- alla eliminazione della sovrapposizione fra linee reinvestendo le risorse in produzione e copertura oraria sul sabato pomeriggio e festivi laddove concordato con il territorio
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi attraverso il coordinamento dei comuni capoluogo di riferimento su cui insiste l'intervento
- rafforzamento dell'integrazione modale tra servizio ferroviario regionale e trasporto pubblico locale con possibile redistribuzione delle risorse attraverso il coordinamento dei comuni capoluogo di riferimento su cui insiste l'intervento
- ricerca e verifica di avviare entro il triennio un'effettiva integrazione tariffaria tra i vari servizi di TPL afferenti al bacino, al fine di favorire le sinergie potenziali tra i vari servizi e migliorarne la fruibilità da parte dell'Utenza; in particolare si ritiene essenziale avviare entro il triennio l'integrazione tariffaria sui principali assi di comunicazione del bacino sud-est Alessandria – Tortona – Voghera (bus e treno), Alessandria – Acqui Terme (bus U e bus E e treno), Alessandria – Valenza - Casale (bus e treno), con la prospettiva del completamento dell'integrazione tariffaria modale sul territorio entro il 2024.

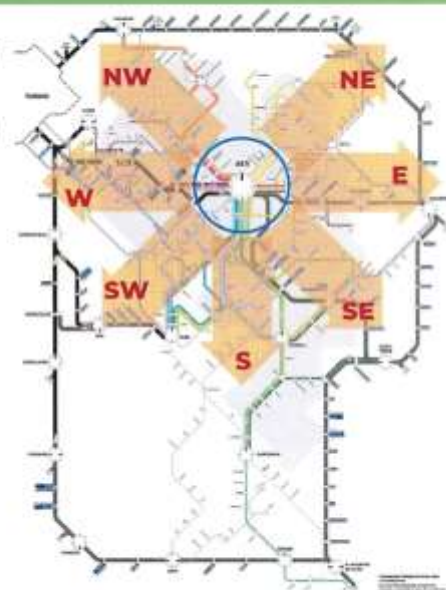
Per quanto riguarda il Bacino Sud-Est è stato attuato un piano di revisione/riorganizzazione del servizio teso a stabilizzare l'offerta del TPL sul territorio, nel corso del triennio secondo le modalità dei punti precedenti si tenderà alla ricerca del finanziamento delle implementazioni al servizio che si renderanno necessarie. Inoltre, nel corso del triennio andrà definita in Alessandria una unica regia progettuale che si interfacci con l'Agenzia per l'integrazione dei servizi dell'area Alessandria – Valenza – Tortona secondo le modalità esposte e gli intendimenti del triennio.

Per quanto riguarda la Provincia di Asti, il Consorzio Concessionario ha trasmesso una proposta di riorganizzazione complessiva dei Servizi, i cui contenuti saranno condivisi con gli Enti interessati nel quadro delle attività dell'Assemblea di Bacino. I medesimi contenuti sono già stati approfonditi con le Società concessionarie con particolare riferimento agli aspetti "di confine" legati a servizi afferenti a Province diverse.

LO STUDIO DI RIORDINO DEL BACINO DI ASTI

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

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



SCENARIO ATTUALE → PROPOSTA RIORDINO → SCENARIO FUTURO

META: 800
nel 2020, 10
2020-2023

STUDIO DI RIORDINO DELLA RETE TPL EXTRAURBANA PROVINCIALE – FASE DI ATTUAZIONE
Ing. Andrea Debernard – Dott. Fabrizio Vecchiotti – Ing. Francesca Truani Malaga

Figura 13 - Studio di riordino del Bacino di Asti

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

È in corso inoltre l'interlocuzione con i Comuni capoluogo e con gli altri Comuni interessati per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi desiderati/sostenibili di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

In sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 è avvenuta l'interlocuzione con gli Enti appartenenti al Bacino Sud-Est sulle linee programmatiche sopra esposte. Conseguentemente il Bacino ha formulato le proprie osservazioni e proposte sulla programmazione dei servizi bus come riportato al paragrafo 3.2.

3.1.8. Bacino Nord Est – Reti di autobus

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

In sede di predisposizione della Proposta di Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 è avvenuta l'interlocuzione con gli Enti appartenenti al Bacino Nord-Est sulla programmazione dei servizi. Il Bacino ha formulato le proprie osservazioni in merito come riportato al paragrafo 3.2.

3.1.9. Bacino Nord Est – Navigazione Lago d'Orta

Nel corso del 2020 è stato avviato, a seguito del completamento delle procedure di gara, il nuovo contratto per il TPL tramite natanti sul Lago d'Orta, che prevede una più ampia copertura territoriale e l'inserimento di nuovi servizi intermodali e di proposte di integrazione (anche tariffaria).

Anche su tale Servizio, in prevalenza utilizzato da Utenza turistica, gli effetti derivanti dalla situazione emergenziale e dai conseguenti provvedimenti di limitazione della mobilità hanno determinato un sensibile calo dell'Utenza rispetto alla situazione precedente.

Si sta inoltre 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.

3.1.10. Sistemi di intermodalità

Per ogni bacino di competenza dell'Agenzia (Torino, Cuneo, Sud-est e Nord-Est) dovranno essere attuate le politiche di integrazione modale tra i modi di trasporto, attorno agli assi di collegamento ferroviario.

In particolare, nell'ottica di sviluppare in ogni bacino la mobilità sostenibile, in un orizzonte temporale a medio/lungo termine è necessario potenziare l'intermodalità all'interno dell'offerta più ampia di trasporto pubblico (SFM, SFR, metropolitana), al fine di aumentare l'utilizzo di quest'ultimo. Dovranno quindi essere potenziati i servizi di mobilità alternativa all'uso dell'auto privata, soprattutto per la realizzazione del cosiddetto "ultimo miglio".

Punti cardine dell'intermodalità sono quindi le stazioni ferroviarie, i movicentro e le stazioni delle linee metropolitane, in tali punti sarà necessario promuovere la realizzazione di infrastrutture adeguate nonché l'implementazione di servizi specifici di mobilità sostenibile.

- **Infrastrutture**
 1. favorire la realizzazione di aree di parcheggio biciclette sicuri, coperti e funzionali;
 2. favorire un accesso sicuro delle biciclette;
 3. favorire la realizzazione di stalli di parcheggio comodi e funzionali per le macchine di carsharing, anche elettrico;
 4. favorire la realizzazione di stalli per il parcheggio comodo e funzionale delle auto in carpooling;
 5. favorire punti di raccolta per la generazione spontanea di equipaggi di carpooling.
- **Servizi**
 1. promuovere la diffusione di servizi di bikesharing;
 2. promuovere la diffusione di servizi di carsharing;
 3. promuovere l'implementazione di servizi atipici di trasporto collettivo (bus a chiamata, Taxi collettivo, ecc.);
 4. favorire l'implementazione di reciproche politiche di marketing fra i vari servizi di mobilità.

Al fine di garantire un accesso più capillare ai trasporti pubblici anche nei bacini non metropolitani che presentano situazioni di criticità ancora irrisolte nel raggiungimento e fruizione dei servizi essenziali (sanità, istruzione), si avvieranno progetti di integrazione modale tra i sistemi di trasporto (pubblici e privati) a partire dai capoluoghi di provincia e dai comuni che costituiscono altri poli attrattivi.

Per la definizione di tali progetti sarà essenziale l'operato delle Commissioni Tecniche di Bacino che contribuiranno a fornire anche le corrette indicazioni tecniche per la realizzazione (che andranno inserite nella Sezione Operativa delle successive edizioni del D.U.P.).

3.1.11. Cooperazione internazionale

La partecipazione a programmi di cooperazione internazionale è sicuramente di fondamentale importanza per l'accrescimento delle conoscenze e delle competenze dell'Agenzia. Nel medio e lungo termine, come già indicato in passato dall'Assemblea, si rende opportuno partecipare, unitamente agli altri Enti del territorio, alla stesura di progetti sulla mobilità rispondenti a specifiche call dei diversi programmi europei e non (es. Horizon 2020, [Alcotra](#), Spazio Alpino, ecc.).

3.1.12. La strategia degli investimenti

3.1.12.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia

In relazione alle funzioni conferite, l'Agenzia è l'organo competente ad effettuare gli accertamenti atti a verificare che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80). L'Agenzia è altresì l'organo competente ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio. Nel 2015, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia proseguirà l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni decennali sugli impianti precedentemente autorizzati, oltre alla partecipazione ai fini della regolarità dell'esercizio alle verifiche e collaudi necessari per l'apertura al pubblico servizio degli ascensori presenti nella stazione ferroviaria di Torino Stura.

Nel corso del triennio 2021-2023 l'Agenzia sarà impegnata nelle attività di collaudo relative alle nuove fermate del prolungamento della linea 1 a Bengasi ed a Cascine Vica.

3.1.12.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché delle relative risorse di investimento.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative al territorio) e con le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamati a partecipare, definire e cofinanziare le specifiche linee di strategia di investimento.

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale.

Il programma di investimenti, in particolare, sarà finalizzato a:

- rinnovare il parco autobus circolante;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;
- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana;
- Valutare l'attivazione di nuove fermate di TPL attraverso una attenta analisi che contemperi maggiore accessibilità e velocità commerciale del sistema.

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**) le seguenti somme:

- 1) **€ 20.633.817** di risorse statali, assegnate alla regione con il Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016;
- 2) **€ 10.452.200,64** di risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);
- 3) **€ 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;
- 4) ulteriori risorse (al 2019 per complessivi **€ 9.000.000**) rese disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale per il rinnovo del materiale rotabile per servizi di TPL.

Le risorse destinate al piano autobus 2017-2019 ammontano pertanto ad **Euro 45.250.017,64**.

Con la sopra citata D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017 la Regione Piemonte ha inoltre demandato all'Agenzia, in relazione agli investimenti del piano autobus 2017-2019:

- 1) l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - **MIV**), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;
- 2) 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;
- 3) 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'impresa, assegnando limiti di spesa a ciascuna delle aziende del gruppo;
- 4) la sottoscrizione con i soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti nell'ambito del piano autobus 2017-2019 di convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti;
- 5) 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 rendicontabilità delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Nel corso del 2017 le risorse del Piano autobus di cui al Decreto Interministeriale n. 345 del 28/10/2016 e quelle provenienti dal bilancio regionale, per complessivi **Euro 29.633.817** sono state impegnate dalla Regione in favore dell'Agenzia.

In attuazione di quanto previsto dalla D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017, con propria D.D. n. 517 del 25/10/2017 l'Agenzia ha approvato il documento riepilogativo della stima del valore del 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 ogni singola azienda.

Il 22/01/2018 è stata anche approvata e firmata la Convenzione tra la Regione Piemonte - Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, Montagne, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica e l'Agenzia per l'attuazione del programma regionale degli investimenti del TPL su gomma a valere sulle risorse 2017-2019 (nel seguito: convenzione Regione-Agenzia).

L'Agenzia ha poi proceduto, con D.D. n. 642 del 19/12/2017, al riparto delle risorse del piano autobus 2017-2019 per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda.

In attuazione del Piano autobus la Regione Piemonte ha liquidato all'Agenzia, nel corso del 2018 Euro 6.000.000, nel corso del 2019 Euro 18.000.000, nel corso del 2020 Euro 5.633.817 completando il trasferimento all'Agenzia di tutte le risorse precedentemente impegnate.

Le risorse statali assegnate alla Regione con il D.M. n. 25 del 23/01/2017, riservate al cofinanziamento di autobus acquistati tramite Piattaforma CONSIP, pari ad **€ 10.452.200,64** e le risorse derivanti dal Fondo FSC per il periodo 2014-2020, pari ad **€ 5.164.000**, saranno impegnate in favore dell'Agenzia nel corso del 2021.

Nel corso del triennio 2021-2023 si completerà il Piano autobus sopra descritto e si procederà all'attivazione di un'ulteriore programmazione per il rinnovo delle flotte automobilistiche utilizzando le risorse rivenienti dalle seguenti deliberazioni regionali

- Deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte 9 ottobre 2020 n. 18-2067, "D.M. 322/2020. Disposizioni, per gli anni 2020-2021, per il rinnovo del materiale rotabile destinato al trasporto pubblico locale su gomma nel rispetto dei criteri di cui alla D.G.R. n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i. Risorse statali pari a euro 10.286.318,98." e determina del Direttore dell'Agenzia della Mobilità Piemontese n. 597 del 21/10/2020.
- Deliberazione della Giunta Regionale 26 febbraio 2021, n. 5-2912 - "D.P.C.M. 1360/2019 - Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Approvazione del Programma regionale, 2019-2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma. Revoca D.G.R. n. 8-7501 del 07.09.2018 e D.G.R. n. 14-1033 del 21.02.2020."

3.1.12.3. Attuazione Piano autobus 2017-2019

L'Agenzia ha provveduto alla raccolta, alla verifica e alla trasmissione alla Regione, per ogni autobus destinato a contribuzione, di tutta la documentazione amministrativa indicata nella D.G.R. n. 40-5004/2017 ed ha accertato, anche tramite la collaborazione dei colleghi delle province, che gli autobus acquistati soddisfacessero tutti i requisiti di allestimento, tecnici e di immagine previsti nella delibera. Alla conclusione con esito positivo di tutte le verifiche, a partire dal dicembre 2018 si è progressivamente proceduto al co-finanziamento dei nuovi autobus nel limite del 50% del prezzo d'acquisto secondo le quote di liquidazione riportate nella tabella seguente:

Tabella 11 - Piano autobus

Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Numero di autobus contribuiti	Aziende beneficiarie dei contributi	Contributi totali erogati alle aziende
Lotto I	D.D. 629 del 06/12/2018	41	ATAV VIGO, Autolinee ALLASIA, Autolinee NUOVA BENESE, Autolinee VAL BORBERA, Autolinee VALLE PESIO, BUS COMPANY, CHIESA, COMAZZI, GELOSOBUS, GIACHINO, GUNETTO, NUOVA SAAR, SAC, STP, VCO TRASPORTI	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	AMAG Mobilità, ARFEA	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	AMAG Mobilità, BUS COMPANY, STP	€ 1.884.590,84
Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	BARANZELLI, BELLANDO, BUS COMPANY, CAVOURESE, COMAZZI, GIACHINO, MARLETTI, SAF Fontaneto, STN	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	AMAG Mobilità, SADEM	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	AMAG Mobilità, ATAV VIGO, BARANZELLI, BUS COMPANY, CAVOURESE, COMAZZI, SAF Fontaneto, SAV AUTOLINEE, STN	€ 2.166.005,84
Lotto VII	D.D. 757 del 11/12/2019	38	ASP, GTT, PIRAZZI, STAAV	€ 4.720.350,00
Lotto VIII	D.D. 389 del 20/12/2019	26	BELLANDO, GTT e SAC	€ 3.997.850,00
Lotto IX	D.D. 92 del 27/02/2020	24	AUTOSTRADALE, GTT e SUN	€ 2.968.326,11
Lotto X	D.D. 242 del 30/04/2020	2	SUN	€ 246.869,25
Lotto XI	D.D. 428 del 15/07/2020	8	GIACHINO, GTT e SUN	€ 944.969,25
Lotto XII	D.D. 430 del 15/07/2020	33	GTT	€ 4.039.200,00
Lotto XIII	D.D. 745 del 22/12/2020	7	AMC Casale e SADEM	€ 709.500,00
Lotto XIV	Al marzo 2021 in corso di erogazione	10	Cavourese, Comazzi, Gelosobus, STAC, STN, VITA	€ 867.440,00
TOTALE		268	34 diverse aziende	€ 30.316.241,86

L'ammontare delle risorse per la contribuzione degli acquisti di nuovo materiale rotabile operati dalle aziende è pari pertanto complessivamente ad Euro 30.316.241,86, a fronte dell'acquisto di n. 268 nuovi autobus.

L'erogazione alle aziende di una somma superiore a quella impegnata e liquidata dalla Regione è stata possibile in quanto si è fatto temporaneamente ricorso alle risorse residue del Piano autobus 2011,

corrispondenti ad Euro 707.915,10, riguardo alle quali, con nota prot. n. 1747/A18000 del 14/01/2019 la Regione Piemonte ha comunicato all'Agenzia che esse ad oggi "non possono essere definitivamente destinate alla contribuzione di investimenti regolati da provvedimenti diversi dalla D.G.R. n. 30-2362/2011 e s.m.i. e dalla D.D. n. 307/DB1204/2011 di sua attuazione" ed ha anticipato che ulteriori indicazioni riguardo al loro utilizzo potranno essere fornite da un futuro provvedimento della Giunta Regionale. Tali risorse già incassate sono state pertanto destinate all'erogazione dei contributi alle aziende solo temporaneamente e nell'attesa di ricevere dalla Regione più specifiche indicazioni in merito al loro impiego definitivo, in anticipazione dei trasferimenti che si concretizzeranno nei prossimi mesi.

Dal momento che l'Agenzia ha completato l'erogazione alle aziende di tutte le risorse già messe a sua disposizione per l'attuazione del Piano autobus 2017-2019, nel corso del 2021 ci si attende che la Regione Piemonte provveda a completare il trasferimento all'Ente delle ulteriori risorse statali destinate al piano, e cioè:

€ 10.452.200,64 di risorse derivanti dalla Legge Finanziaria 2015 per le annualità 2017-2018-2019 (acquisti tramite convenzioni CONSIP);

€ 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;

Nel 2021, per quanto riguarda la chiusura del Piano autobus 2017-2019, si prevede di procedere all'erogazione delle risorse dovute alla Società ATAP per l'acquisto di n. 28 autobus urbani circolanti già dal 2015, per il cofinanziamento dei quali si dovrebbe ricorrere all'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione. Si dovranno inoltre contribuire n. 71 autobus interurbani acquistati tramite piattaforma CONSIP dalle Società GTT, Canova, STN, ATAP, ARRIVA (ex SADEM), GELOSOBUS, BUS COMPANY, CAVOURESE, SAV, STAC e GIACHINO.

Inoltre, con la D.G.R. n. 18-2067 del 09/10/2020 la Regione Piemonte ha destinato alla contribuzione dell'acquisto di nuovo materiale rotabile secondo gli stessi criteri già individuati dalla DGR 40-5004/2017 le risorse statali assegnate con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 223 del 29 maggio 2020 per le annualità 2018, 2019, 2020 e 2021, corrispondenti ad Euro 10.286.318,98.

In attuazione della deliberazione regionale, con D.D. n. 597 del 19/10/2020 l'Agenzia, adottando le medesime percentuali di riparto pubblicate con la D.D. AMP n. 642 del 19 dicembre 2017, ha proporzionalmente assegnato tali risorse 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 ha assegnato per ogni ambito ottimale e per ogni bacino limiti di spesa per la contribuzione degli acquisti di nuovi autobus. Nei casi in cui i titolari di contratti di servizio sono Consorzi o Raggruppamenti di Imprese si è provveduto, in via transitoria, all'ulteriore riparto delle risorse destinate a ciascun bacino fra le aziende del Consorzio o del Raggruppamento d'Imprese, con assegnazione di limiti di spesa a ciascuna azienda.

La Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica della Regione Piemonte, di concerto con la Direzione Ambiente, Energia e Territorio ha inoltre predisposto il Programma regionale degli investimenti 2019-2023, che nei primi mesi del 2021 sarà proposto per l'approvazione alla giunta regionale, e prevede investimenti per circa 112 milioni di euro. Tali risorse saranno destinate al rinnovo della flotta degli autobus impiegati per i servizi di trasporto pubblico, secondo criteri volti a favorire un significativo incremento del numero di veicoli circolanti ad alimentazione alternativa al diesel, in particolare elettrici e a metano, nell'ottica di massimizzare i benefici ambientali dell'investimento.

Secondo quanto già anticipato, anche l'attuazione di questo nuovo piano è stato demandato all'Agenzia.

3.1.12.4. Investimenti su natanti

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 garantisce il cofinanziamento richiesto dai decreti ministeriali per un importo complessivo massimo di **84.366,00 €**.

Nel corso del 2020, a seguito dell'affidamento del servizio di navigazione al nuovo concessionario, si è sviluppato un primo studio di fattibilità relativo alla nuova imbarcazione. Nel corso del 2021 si procederà con le ulteriori fasi progettuali

Nel corso del 2021 l'Agenzia provvederà ad aggiornare la convenzione con la Regione in adeguamento quanto previsto dal DM 397/2019 e ad avviare le attività necessarie per rinnovare la flotta in servizio sul lago. Si prevede di acquisire una nuova imbarcazione entro la fine del 2022.

3.2. Programmazione dei servizi TPL. Osservazioni e proposte delle Assemblee di Bacino

In questo paragrafo sono riportati

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

indicati da ciascun Bacino;

Gli elementi indicati dovranno essere tenuti in debito conto nell'individuazione, da parte delle Assemblee di Bacino, degli interventi attuabili nel rispetto delle risorse assegnate secondo quanto previsto dal Piano Triennale dei servizi TPL 2019-2021.

Le modalità di attuazione degli interventi individuati e le attività previste saranno oggetto dei Programmi Triennali di Bacino da redigere a cura delle Commissioni Tecniche di Bacino e da approvare da parte delle Assemblee di Bacino.

Si evidenzia il fatto che emergono esigenze comuni a più Bacini quali

- rendere accessibili con il trasporto pubblico i nuovi poli sanitari, di cui è prevista l'apertura nel corso del triennio 2019-2021, la cui localizzazione è posta in siti attualmente non serviti in modo adeguato rispetto alle nuove necessità (ad esempio Città della Salute di Novara e nuovi ospedali di Ornavasso, Venaria e Verduno);
- rendere accessibili con il trasporto pubblico, o meglio accessibili da una più estesa parte del territorio, attuali poli sanitari divenuti riferimento per aree più estese a seguito dell'accorpamento delle ASL (ad esempio IRCC di Candiolo e Ospedale San Luigi di Orbassano);
- rinnovare il parco bus con immissione di veicoli con minori emissioni di inquinanti e maggiore accessibilità per le persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- dare continuità al servizio al di fuori degli orari di ingresso/uscita dalle scuole e al di fuori dei periodi scolastici.

Le indicazioni emerse dalle Assemblee di Bacino, oltre a guidare la programmazione dei servizi e lo sviluppo di specifiche progettualità costituiscono linee guida per i contenuti progettuali e le proposte di servizio da acquisire con le procedure di affidamento dei servizi.

3.2.1. Bacino Metropolitano

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Metropolitano su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

3.2.1.1. Città Metropolitana di Torino

La Città Metropolitana di Torino segnala la necessità di risoluzione delle problematiche di accesso al nuovo ospedale di Venaria, e di conseguenza la quantificazione delle risorse aggiuntive necessarie al finanziamento del potenziamento della rete ad esso afferente.

3.2.1.2. Città di Torino

Nella Città di Torino si prevede la realizzazione di un nuovo nodo intermodale nella zona nord in un'area industriale dismessa adiacente alla stazione SFM Rebaudengo. Il nuovo terminal - strategico per posizione, dimensione, comoda accessibilità al sistema tangenziale - sarà sostitutivo di quello di corso Vittorio Emanuele II.

Presso il terminal sono previste strutture di servizio tecnico (autorimessa, locali per la manutenzione, uffici, servizi per il personale, etc.), strutture di servizio alla mobilità dei viaggiatori (tra cui sala d'attesa, biglietteria, locale per la ristorazione e/o bar), oltre ad una struttura ricettiva). È inoltre prevista un'area per fermate e capolinea dei bus urbani.

Inoltre il completamento dell'infrastruttura stradale del Viale della Spina, comprensiva della viabilità al contorno, consentirà un migliore accesso alla stazione Rebaudengo e faciliterà l'interconnessione fra i quartieri ad ovest e ad est dell'infrastruttura.

L'attuale punto di debolezza è la non buona connessione della stazione con la rete del trasporto pubblico; l'obiettivo di miglioramento è rendere più facile l'accesso alla stazione da parte del trasporto pubblico urbano con miglioramento delle connessioni con le zone limitrofe.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare, per quanto di competenza e possibilità, affinché il ridisegno della viabilità e la riconfigurazione delle aree

- consenta la transitabilità delle linee di bus urbani nelle immediate vicinanze degli ingressi della stazione Rebaudengo al fine di favorire un collegamento efficiente della stazione con le zone limitrofe ad est e ad ovest.
- riservi spazio adeguato per la realizzazione, in vicinanza degli ingressi della stazione, di fermate e capilinea delle linee di bus urbani.

La messa in esercizio prevista nel 2022 della nuova stazione Grosseto della linea SfmA, in corso di costruzione, richiede il ripensamento del trasporto pubblico urbano in ottica di adduzione funzionale al quadrante nord-ovest della città.

Punto nodale della nuova configurazione è l'integrazione della nuova stazione nel sistema di trasporto pubblico urbano. L'obiettivo di miglioramento del sistema di trasporto pubblico è la realizzazione di un facile e comodo interscambio tra SFM ed il trasporto pubblico urbano.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare, per quanto di competenza e possibilità, affinché nel ridisegno delle aree vengano tenute in conto le esigenze di facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (SFM) e il sistema di trasporto pubblico urbano di superficie.

L'attivazione del prolungamento a Bengasi della linea 1 di metropolitana automatica, prevista anch'essa per il 2021, comporterà una revisione del servizio di trasporto di superficie in particolar modo con riferimento ai comuni limitrofi, che potranno usufruire dell'interscambio con la metro per la penetrazione verso le aree centrali della città.

Punto debole della nuova configurazione è l'assenza di un vero e proprio nodo di attestamento/interscambio in Piazza Bengasi. Obiettivo di miglioramento è la realizzazione di un interscambio non penalizzante tra trasporto di superficie (urbano ed extraurbano) e metropolitana anche in assenza del nodo di attestamento.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare a supporto degli enti consorziati nella ricerca delle migliori localizzazioni e sistemazioni delle fermate delle linee di superficie in adiacenza agli accessi della stazione della metropolitana.

Nell'area di influenza del prolungamento a Bengasi della linea 1 di Metropolitana automatica (area Oval, Palazzo della Sede Unica della Regione Piemonte, futura Città della Salute) è prevista, anche se in tempi posteriori al termine del triennio 2019-2021, la possibilità di realizzazione di un terminal bus che avrebbe accessibilità sia dal sottopasso del Lingotto, sia dalla nuova strada prevista a lato della ferrovia in connessione con corso Maroncelli, sia dal sottopasso Spezia; inoltre i bus non insisterebbero sulla viabilità di quartiere ma utilizzerebbero un anello stradale direttamente connesso alle infrastrutture stradali di primo livello.

Il punto di forza della situazione è la possibilità di realizzare in futuro un nodo di attestamento/interscambio con la metropolitana, per le linee bus provenienti da sud, che appare problematico realizzare a Bengasi. Il punto di debolezza è costituito dalla presenza di prospettive più consolidate di utilizzo alternativo delle aree individuate.

L'azione dell'Agenzia sarà volta a promuovere ed affermare nelle sedi opportune l'idea della realizzazione del terminal suddetto contrastando, per quanto nelle proprie competenze possibilità, la prospettiva di destinazione ad altri scopi delle aree individuate.

3.2.1.3. Zona Omogenea Chierese-Carmagnolese

Punti di debolezza del servizio di Trasporto Pubblico segnalati nell'area chierese sono

- scarsa integrazione fra i servizi;
- insoddisfazione rispetto al servizio a chiamata MeBus e difficoltà di fornire un servizio adeguato in zone a domanda debole;
- scarsa propensione all'utilizzo del TPL da parte degli utenti occasionali;
- prezzi non convenienti rispetto all'autovettura privata per i nuclei famigliari;
- sperequazione nelle tariffe per studenti rispetto alle tratte percorse.

L'obiettivo di miglioramento del servizio di trasporto pubblico si riassume nel

- rendere più attrattivo il trasporto pubblico sotto tutti gli aspetti (quantità, qualità, tariffe, controllo).

Le linee di azione che dovranno essere seguite per il conseguimento dell'obiettivo sono

- rendere più efficiente il servizio, migliorando l'integrazione fra i vari servizi, specie con il SFM;
- rivedere il servizio a chiamata;
- migliorare l'informazione sull'offerta e sulla tariffazione;
- valutare l'introduzione di tariffe convenienti per i nuclei famigliari;
- riprogrammare alcuni servizi di TPL (ad esempio quelli relativi al castelnovese).
- rendere più efficace il controllo del pagamento del servizio da parte degli utenti non abbonati.

3.2.1.4. Zona Omogenea Area Metropolitana Nord

Pur trattando il presente paragrafo dei Servizi di TPL su autolinea non va sottaciuto che uno dei punti di debolezza più evidenti del servizio di Trasporto Pubblico segnalato nell'area è il non soddisfacente livello di servizio della linea Sfm1.

Il ripristino nel breve termine di un esercizio "decoroso" sulla Linea SFM1 (con ripristino della velocità in linea ammessa negli scorsi anni) e un potenziamento nel medio termine della situazione infrastrutturale atta a evitare che i disagi e i disservizi subiti dagli Utenti negli ultimi anni abbiano a ripetersi in futuro costituiscono un obiettivo e una priorità.

Nel triennio 2021-2023 l'Agenzia svolgerà azione di supporto e stimolo per tutti gli attori coinvolti nell'operatività della linea Sfm1 (Operatori Ferroviari, Gestori delle infrastrutture, Regione Piemonte, MIT, ANSF) per l'individuazione ed attuazione di provvedimenti operativi e gestionali atti al ripristino di una adeguata velocità di esercizio.

Con riferimento al sistema delle autolinee è segnalata la carenza di offerta di trasporto pubblico su collegamenti "trasversali", tra i diversi comuni dell'area e tra i centri abitati e le zone industriali, rispetto alla struttura portante radiocentrica convergente su Torino.

Per ovviare in parte a questa carenza, nel tempo sono state istituite linee locali organizzate dai Comuni, ed in parte con l'istituzione dei servizi "a chiamata" MeBUS, soluzione "personalizzata" alla domanda di trasporto interlocale.

Per quanto riguarda, appunto, i servizi diversi da quello tradizionale "di linea" l'azione dell'Agenzia dovrà essere rivolta al consolidamento di un modello di servizio "a chiamata" (facendo tesoro dell'esperienza MeBUS), con l'inserimento delle eventuali variazioni risultate nel tempo opportune, e alla possibilità di replica anche in altre realtà territoriali con necessità di trasporto analoghe a quelle ove il MeBUS è attualmente impiegato.

Si propone il collegamento trasversale tra le stazioni e i nodi di interscambio sulle linee ferro e gomma tra Volpiano, Leini, Caselle, anche a valere per la connessione con le strutture ospedaliere di riferimento e per il rafforzamento dell'intermodalità di trasporto da e verso Torino.

Più a sud, nei territori dei comuni di Leini, Settimo, Mappano e Borgaro si concentra la maggior quantità delle aree produttive della zona. Le principali aree industriali sono distribuite lungo una fascia che cinge i bordi del capoluogo metropolitano. La connessione di queste aree con un efficace sistema viabilistico e di TPL consentirebbe un rafforzamento e una maggior attrattività di queste nel sistema complessivo di area vasta, anche in ragione della previsione di diramazione a Nord Est della linea 2 della metropolitana.

3.2.1.5. Zona Omogenea Area Metropolitana Sud

Si segnalano la mancanza di un efficace collegamento con trasporto pubblico tra il sistema ferroviario metropolitano e l'IRCC di Candiolo come pure la mancanza di un efficace accesso con trasporto pubblico alla Palazzina di Caccia di Stupinigi ed agli insediamenti presenti nell'annesso Parco.

Per quanto riguarda il primo aspetto la soluzione da ricercare è nell'istituzione di un servizio ad hoc di "bus cooperativi" del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Trenitalia ha inserito nella propria proposta progettuale - con cui si è aggiudicata l'affidamento del SFM - la realizzazione di una nuova linea bus di tale tipo che collega la stazione di Candiolo con l'IRCC. Tale servizio è previsto in coincidenza con tutti i treni previsti in arrivo e partenza sulla linea sfm2 durante tutta la giornata.

Per quanto riguarda il secondo aspetto dovrà essere valutata l'istituzione di una linea commerciale turistica (tipo "Stupinigi Express"), con poche fermate tra il centro di Torino e la Palazzina di Caccia unitamente alla revisione delle linee suburbane locali operanti nel circondario di Nichelino, Candiolo, Vinovo, Borgaretto di Beinasco.

L'Assemblea del Bacino Metropolitano provvederà a validare le priorità di intervento ed individuare gli interventi attuabili nel rispetto delle risorse assegnate.

3.2.2. Bacino Nord Est

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Nord-Est su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Il territorio del Bacino Nord Est sta subendo una crescente trasformazione territoriale legata per lo più ai servizi sanitari, ai poli scolastici e alla realizzazione o ampliamento di aree produttive.

Sulla programmazione dei servizi di TPL incideranno sicuramente le localizzazioni dei poli sanitari, quali la realizzazione della nuova "Città della Salute" di Novara e dell'Ospedale Unico del VCO", che imporranno una rivisitazione dei servizi pubblici di trasporto da e per i nuovi poli ospedalieri.

La programmazione del TPL dovrà maggiormente considerare la recente ricollocazione dell'ospedale di Biella di Borgosesia nonché la crescita delle strutture private di Veruno e Santa Rita di Vercelli, quest'ultima soprattutto nell'ambito della programmazione urbana.

La mobilità scolastica vedrà aumentare i flussi in direzione dei centri di Trino (VC), Oleggio e Gattico (NO) in cui verrà ampliata l'offerta formativa nel triennio di interesse.

In provincia di Biella non sono previsti nuovi poli, tuttavia l'aumento nel triennio del fabbisogno di aule rende necessaria la dislocazione di più succursali e di conseguenza una polarità più diffusa con inserimento di nuove corse di tpl per raggiungere aree attualmente non servite.

Nel VCO è in fase di definizione la collocazione del nuovo "istituto alberghiero Maggia", attualmente sito nel Comune di Stresa e non più adeguato all'uso, che comporterà un nuovo assetto per quanto riguarda il trasporto pubblico locale soprattutto scolastico. La domanda di mobilità potrà essere inoltre condizionata dalla realizzazione o ampliamento di aree produttive a vocazione logistica in particolare. Si segnalano infatti gli sviluppi delle aree "Montefibre", "Larizzate" a Vercelli e di "Agognate" a Novara. All'altezza del casello autostradale di Vercelli Est, tra i territori di Borgovercelli e Casalino è previsto l'ampliamento dell'area produttiva.

La programmazione dei Servizi di TPL dovrà inoltre tener maggiormente in considerazione la localizzazione ed ampliamento delle aree commerciali, (tra cui il Centro Commerciale "Gli Orsi" di Biella) al fine aumentare l'offerta di servizi.

Pur trattando il presente paragrafo dei Servizi di TPL su autolinea si evidenzia che tra i punti di criticità del sistema di trasporto pubblico nel Bacino si segnala il servizio sulla linea ferroviaria Novara – Biella (che si sviluppa su binario unico ed è priva di trazione elettrica). Il livello del servizio su questa linea risulta essere particolarmente carente. Quasi tutti i treni di questa linea non effettuano le fermate alle stazioni ferroviarie di Nibbia e Casaleggio ed è stata soppressa la fermata di Sillavengo al fine di abbreviare i tempi di percorrenza dell'intero percorso Novara - Biella. Per supplire alla perdita dei collegamenti ferroviari si è reso necessario, istituire percorsi integrativi sull'autolinea Novara – Biandrate – Vercelli, al fine di garantire comunque un servizio di trasporto pubblico ai cittadini del Comune di Sillavengo.

L'attuale programmazione dei servizi di TPL, condizionata dall'entità di risorse disponibili, riesce a rispondere quasi esclusivamente alla domanda di natura scolastica e, limitatamente, a quella generata

da svantaggiate categorie di lavoratori “turnisti”. Caratteristica che comporta, per lo più, l'adozione di orari non cadenzati e corse poco frequenti nonché concentrate nelle ore di punta.

Assume caratteristica comune dei servizi realizzati sul territorio del Bacino Nord Est una scarsa produzione, se non l'assenza quasi totale, di servizi nelle giornate festive e una forte riduzione del numero di corse programmate nelle giornate “non scolastiche” rispetto a quelle invece previste durante il periodo scolastico.

Si evidenzia la mancanza di continuità del servizio giornaliero al di fuori dei periodi di punta degli spostamenti pendolari e la mancanza di continuità del servizio al di fuori dei giorni e dei periodi di apertura delle scuole come uno dei più notevoli punti di debolezza dell'attuale sistema di trasporto pubblico nel Bacino

Altri punti segnalati di debolezza sono:

- velocità commerciale bassa, dovuta alla conformazione del territorio (per il servizio extra urbano) e alla mancanza di corsie e percorsi riservati (in ambito urbano);
- stato delle autostazioni di Vercelli, Novara e Borgomanero
- bassa qualità, di dovuta in particolare alla vetustà, del parco autobus, in particolare di quello destinato ai servizi urbani;
- l'incompleta attuazione / implementazione dei sistemi di bigliettazione elettronica (BIP);
- scarsa qualità delle informazioni e della comunicazione.
- assenza di “identità” del servizio (e mancanza di un progetto per l'affermazione di identità).

Si rileva inoltre l'assenza di omogeneità tra servizi all'interno dello stesso bacino a causa delle diverse caratteristiche orografiche dei singoli territori provinciali, nonché della rete viaria di interconnessione dei territori medesimi, che non configura di fatto possibilità di collegamento diretto tra essi.

Gli obiettivi specifici di miglioramento sono individuati nell'aumento della continuità del servizio e nel potenziamento/velocizzazione dei collegamenti con i maggiori attrattori regionali ed extraregionali. Nel seguito sono indicati gli interventi segnalati come prioritari

È segnalata la necessità di ampliare l'offerta di servizi, in particolare sugli assi di forza (a solo titolo di esempio Biella – Vercelli, Vercelli – Novara) e prioritariamente nelle giornate festive, nelle giornate di sabato e prefestivi anche nel periodo scolastico, nelle ore serali

Per le aree turistiche è segnalata la necessità di incremento di corse serali e stagionali a supporto delle attività e dei servizi turistici, alberghieri, sportivi e ricreativi.

Per il Verbano è segnalata la necessità di

- mantenimento dei collegamenti tra il Verbano e Milano
- istituzione di collegamenti diretti con Torino
- sviluppo collegamenti transfrontalieri con Locarno

Per il Biellese, è segnalata la necessità di miglioramento dei collegamenti con Torino e Milano

Per il perseguimento degli obiettivi sono suggerite le linee di azione che seguono.

Mirare ad una sempre più elevata integrazione intermodale e dei servizi a varia scala (da locale a sovraregionale “ferro/gomma”, urbano/extrurbano ecc.)

Adottare il servizio cadenzato (almeno sugli assi di forza) e completare l'integrazione tariffaria non solo tra i vari servizi TPL (ferroviari ed automobilistici) ma anche tra questi ultimi e i servizi di mobilità non tradizionali (ad esempio car sharing e bike sharing)

Nell'affidamento dei servizi adozione di una definizione dei lotti di gara che tenga conto della parziale disomogeneità dei territori che compongono il bacino.

Una più efficiente informazione, comunicazione e promozione dei servizi di TPL può contribuire al raggiungimento degli obiettivi generali di efficacia ed economicità individuati. Al riguardo si propone di adottare anche per i servizi automobilistici una strategia comunicativa sul modello “SFR”

prevedendo una sigla (SAL Servizio Automobilistico Locale o SAR Servizio Automobilistico Regionale) mappe schematiche chiare ed uniformità grafica dei layout degli orari.

3.2.3. Bacino Sud Est

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Sud-Est su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Pur trattando il presente documento dei Servizi di TPL non ferroviario si evidenzia che uno degli elementi di debolezza – e di minore soddisfazione - del sistema di trasporto pubblico è ritenuta l'insufficiente (per quantità) e non adeguata (per qualità) offerta di servizi diretti e veloci sui collegamenti: 1) con Milano, 2) verso la direttrice tirrenica per Genova, La Spezia, Pisa, Livorno, Civitavecchia, Roma e 3) verso la direttrice adriatica per Bologna, Rimini, Ancona, Pescara, Foggia, Bari, Lecce.

Con riferimento al primo dei punti enumerati sopra l'Agenzia, come già evidenziato in precedenza, intende continuare a migliorare la cooperazione con la Regione Lombardia e con le altre regioni confinanti, per attuare un maggior coordinamento dei servizi che attualmente ricadono sotto competenze diverse.

Con riferimento ai rimanenti punti, pur nella consapevolezza che i servizi evocati esulano dalla propria competenza, l'Agenzia farà opera di sensibilizzazione presso i soggetti competenti per l'eliminazione/riduzione delle criticità segnalate.

Per quanto riguarda il servizio delle autolinee viene segnalato che, a seguito del riordino dell'assetto dei servizi sanitari nel territorio alessandrino, l'attuale programmazione dei servizi di TPL non è più ritenuta in grado di soddisfare pienamente le richieste dell'utenza per raggiungere le strutture socio-sanitarie, in particolare nelle aree a domanda debole dell'acquese e dell'ovadese, laddove non in presenza di servizi ferroviari. In questo contesto si evidenzia inoltre che l'Ospedale Civile di Alessandria, a seguito del depotenziamento di alcune strutture ospedaliere limitrofe, ha assunto una rilevanza sempre maggiore, aumentando di conseguenza la sua polarità di attrazione con ricadute negative dell'intera area di competenza.

Nel territorio urbano di Alessandria alcuni nuovi interventi urbanistico-edilizi potranno modificare la geografia dei poli di attrazione/generazione; tra questi si evidenziano quelli che interesseranno il complesso monumentale della Cittadella, l'area ex Consorzio Agrario, la zona Sud-Est (via Don Giovanni Bosco e prolungamento di C.so Romita), l'area San Michele e l'area Gavigliana Nord-Est

Si segnalano inoltre alcune modifiche tendenziali negli stili di mobilità:

- nell'astigiano, con il venir meno dei collegamenti ferroviari con il capoluogo provinciale, si registrano rispetto al passato importanti spostamenti di flussi di domanda verso altre polarità, in particolare verso l'Albese;
- nel territorio del Monferrato Casalese si registra, rispetto al passato una maggiore domanda di mobilità di tipo turistico che si concentra temporalmente nel fine settimana, quando aumenta il numero delle manifestazioni a Casale Monferrato e nelle località limitrofe (riconosciute patrimonio Unesco).

Tra i punti di criticità del sistema di trasporto pubblico nel Bacino vengono segnalati

- l'obsolescenza del parco autobus;
- la bassa velocità commerciale (anche per la mancanza di corsie preferenziali);

- la scarsa manutenzione delle fermate di TPL (per la difficoltà a reperire risorse);
- la scarsa qualità delle informazioni e della comunicazione alla potenziale utenza;
- l'insufficiente o assente implementazione della bigliettazione elettronica;
- la mancanza di integrazione funzionale e tariffaria tra operatori diversi;
- in generale la bassa quantità di offerta che si estrinseca in una bassa capillarità (territoriale e temporale) del servizio.

Viene inoltre evidenziata la necessità di un "ripensamento" del servizio urbano di Alessandria.

I punti di forza del sistema del T.P.L. sui quali fare leva sono costituiti da

- la posizione baricentrica della Città di Asti rispetto al territorio provinciale,
- la presenza in posizione strategica del Movicentro di Asti, situato a lato della stazione ferroviaria della città, e di capienti parcheggi utilizzati dai pendolari per il park-&ride auto+treno,
- la stazione ferroviaria di Alessandria, già "hub" del trasporto ferroviario, da valorizzare quale "hub" delle autolinee urbane ed extraurbane, così da favorire l'interscambio ferrovia-autolinee,
- la presenza di stazioni ferroviarie in alcuni sobborghi di Alessandria (Spinetta Marengo, San Giuliano Piemonte, Cantalupo e Valmadonna), il cui inserimento in un servizio di trasporto pubblico adeguatamente ridisegnato potrebbe agevolare i collegamenti urbani.

In ambito di servizio extraurbano gli obiettivi specifici di miglioramento sono individuati

- nell'aumento della continuità del servizio anche al di fuori degli orari e dei periodi scolastici,
- nel potenziamento/velocizzazione dei collegamenti a media e lunga percorrenza.

In ambito di servizio urbano l'obiettivo è individuato più in generale

- nell'aumento dell'attrattività del TPL per promuovere il trasferimento verso questa modalità di trasporto e ridurre la dipendenza dal mezzo privato negli spostamenti urbani, in particolare di (relativamente) media e lunga percorrenza,
- nell'aumento dell'efficacia e dell'efficienza del trasporto pubblico al fine di migliorarne la sostenibilità economica.

Le linee di azione da seguire per il perseguimento degli obiettivi, segnalate per l'ambito dei servizi extraurbani della Provincia di Alessandria sono

- sfruttare le prossime gare per l'affidamento dei servizi per un ripensamento generale dei servizi offerti ed una ristrutturazione delle modalità di loro erogazione.
- valorizzare l'area della stazione di Alessandria quale hub della rete di autolinee: è in programma la realizzazione, in area limitrofa alla Stazione Ferroviaria, di un "movicentro" da destinarsi a terminale bus per il trasporto sia urbano che extraurbano.
- predisporre la bigliettazione elettronica (Bip Card);
- utilizzare un'apposita app per acquistare biglietti e titoli di viaggio con lo smartphone;
- utilizzare mezzi più piccoli e a basso impatto ambientale;
- adeguare la flotta autobus in termini di comfort e ammodernamento tecnologico;
- promuovere il trasporto sociale;
- sviluppare il servizio turistico nei territori UNESCO;
- ampliare il numero di mezzi attrezzati per il trasporto disabili.
- prevedere un apposito piano per la manutenzione e messa in sicurezza delle fermate TPL.

Per l'ambito dei servizi extraurbani della Provincia di Asti, la stessa Provincia segnala che dal 2016, con la proroga del Contratto in essere con il Consorzio COAS esercente il servizio dal 2010, ci si è concretamente dedicati alla realizzazione di un percorso di analisi della rete extraurbana provinciale storica, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste del territorio, finalizzata ad una riorganizzazione della rete stessa, ad un miglioramento dell'accessibilità e della mobilità locale, contemporaneamente preservando gli equilibri contenuti nel riparto del Fondo Nazionale Trasporti, tendendo ad una migliore centratura degli obiettivi di efficienza ed efficacia.

Detta operazione è in corso di avvio e deve essere portata avanti indipendentemente dalla necessità di mandare a gara il servizio. Così come già incluso in proroga, anche nei contratti da stipularsi dovrà essere lasciato ampio margine di modifica del servizio e della rete.

La riorganizzazione della rete di trasporto pubblico è prevista attraverso due azioni fondamentali: potenziare le direttrici principali (in collegamento con la città di Asti) e avviare soluzioni complementari sulle aree caratterizzate da una debole domanda di trasporto, anche attraverso servizi a chiamata, meno costosi e più vicini all'effettiva esigenza della popolazione.

Il nuovo servizio deve essere coerente con le linee-guida regionali, e possedere aspetti fondamentali, quali:

- gerarchizzazione della rete, con identificazione di linee di forza e linee di adduzione (con omogenea offerta di servizio tra i quadranti presi in considerazione);
- cadenzamento d'orario sulle principali direttrici;
- integrazione gomma-gomma e gomma-ferro dalla stazione ferroviaria / movicentro di Asti, e nei capisaldi esterni delle linee di forza (Chivasso, Casale M.to, Alessandria, Acqui Terme, Alba, Cortemilia), anche di che ricadono nei bacini contermini, ma che interessano direttamente il territorio e l'utenza astigiana;
- semplificazione della struttura di rete e delle frequenze di esercizio;
- salvaguardia dei servizi dedicati all'utenza scolastica e lavorativa;
- sviluppo coerente dei servizi per aree a domanda debole (ADD), finalizzati essenzialmente al mantenimento della copertura territoriale del servizio;
- estensione dei servizi di adduzione oggetto di accordi con i comuni;
- potenziamento del servizio speciale per i soggetti con gravi difficoltà motorie;
- messa in esercizio di servizi nei giorni festivi per permettere di raggiungere i punti turistici del territorio e le strutture sanitarie presenti;
- estensione dei modi d'informazione all'utenza.

Per l'ambito dei servizi urbani vale grosso modo gran parte delle linee guida già individuate per l'ambito dei servizi extraurbani, da utilizzare in occasione dei nuovi affidamenti, con qualche specificità locale.

Per il servizio urbano della Città di Asti è in corso una fase evolutiva in quanto la città ha in itinere la revisione del Piano di esercizio per ottenere i seguenti obiettivi:

- migliorare la frequenza dei passaggi e quindi la fruibilità del TPL, a parità di risorse;
- ridurre le emissioni inquinanti e la rumorosità;
- ridurre l'età media del parco mezzi circolante, efficientandolo attraverso utilizzo sia del parco mezzi esistente che di mezzi nuovi, anche ad alimentazione elettrica, acquistati con contributo del MIT in adesione al PSNMS.

Il progetto in bozza prevede la realizzazione di una linea circolare tangente al centro storico e alla nuova zona ZTL prevista dal nuovo PUT, che tocca alcuni dei punti strategici della città con l'impiego di veicoli ad alimentazione elettrica, compatibili a livello di autonomia con i nuovi tragitti progettati; le altre linee verranno modificate in modo da congiungere le periferie alla circolare.

Con riferimento ai servizi frazionali, a corredo del piano, resta questa l'occasione per armonizzare eventuali servizi svolti nello stesso ambito territoriale, anche se afferenti a contratti diversi, nonché la loro integrazione tariffaria, al fine di raggiungere un efficientamento del servizio che possa andare a vantaggio dell'offerta anche nelle zone di raccordo delle periferie con la circolare del centro storico.

Per il servizio urbano della Città di Casale Monferrato vengono indicate:

- la possibilità di integrazione tra i servizi sovracomunali e servizi comunali dal punto di vista orario e tariffario per ottimizzare i finanziamenti e utilizzare i risparmi per istituire servizi festivi;
- il potenziamento del collegamento con le frazioni: Terranova, Vialarda e Roncaglia che distano mediamente una decina di chilometri dal centro città.

- l'opportunità di affidamento alla propria azienda municipalizzata che permetterebbe di esercitare un maggiore controllo e garantirebbe la collaborazione con i tecnici.

Per il servizio urbano della Città di Valenza vengono indicati:

- il miglioramento del collegamento tra la stazione ferroviaria di Valenza e le linee TPL urbane ed extraurbane;
- l'ottimizzazione delle corse al servizio dell'utenza scolastica;
- l'integrazione tariffaria tra i servizi su ferro e i servizi su gomma con introduzione della bigliettazione elettronica.

Più articolato il discorso per il servizio urbano di Alessandria per il quale è proposto un ridisegno in occasione dei prossimi nuovi affidamenti.

In sintesi le linee di azione per il ridisegno afferiscono ai principi di

- semplificazione e maggior linearità della rete (riduzione di tortuosità, diramazioni, prolungamenti e limitazioni);
- gerarchizzazione (standardizzazione per classi e cadenzamento degli orari);
- informazione più facile da acquisire da parte dei cittadini.

Elementi più circostanziati sono riportati nel sotto-paragrafo 3.2.3.1 dove, oltre ad una disamina della situazione attuale vengono fornite indicazioni utili per la definizione delle specifiche del servizio da mettere a gara.

Nel seguito sono indicati gli interventi segnalati come prioritari:

- rivisitare la programmazione dei servizi nelle aree a domanda debole con una implementazione del servizio a chiamata, specialmente al di fuori degli orari di ingresso/uscita scuole e nel periodo non scolastico;
- avviare la revisione del servizio extraurbano nella provincia di Asti;
- ridisegnare il servizio di trasporto pubblico urbano di Alessandria;
- rinnovare il parco mezzi;
- definire una sinergica collaborazione tra l'Agenzia e gli enti di programmazione del TPL dei Bacini di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, per migliorare le condizioni di viaggio di studenti e pendolari del Bacino Sud-Est si spostano verso quei Bacini.

Viene evidenziata dagli Enti componenti il Bacino la necessità, nelle attività di affidamento dei servizi, di una particolare attenzione nella definizione di un lotto unico o di più lotti di gara considerando

- le disomogeneità del territorio;
- le diversità di gestione dei servizi consolidate nel tempo;
- le possibili economie di scala;
- l'efficienza economica.

3.2.3.1. Analisi del servizio di Trasporto Pubblico Urbano della Città di Alessandria e indicazioni per la sua ristrutturazione

Attraverso le analisi già compiute e i rilievi di AMP si riporta la disamina sullo stato attuale e sulle linee guida di una revisione del trasporto pubblico urbano alessandrino, tali linee guida andranno a fare parte dei criteri progettuali che l'individuata area vasta Alessandria – Tortona – Valenza fornirà per la revisione e riprogrammazione del trasporto urbano delle tre città. Detta revisione e riprogrammazione, da attuare congiuntamente con i territori interessati, dovrà essere configurarsi con un asset di finanziamento stimata in aumento del Bacino Sud-Est a partire da questo triennio: €. 26 MI entro il 2022, €. 30 MI entro il 2024 avviando modalità di finanziamento pubblica e privata.

A. Analisi del servizio attuale

A.1 Offerta complessiva.

La costante riduzione delle risorse da destinare al settore dei trasporti pubblici (interrottasi solo nell'ultimo triennio) ha provocato complessivamente una diminuzione della produzione chilometrica che ha avuto immediato riflesso sulla capillarità (territoriale e temporale) del servizio di T.P.L. Ricordiamo la complessità della struttura urbanistica e territoriale di Alessandria: estensione del territorio comunale per circa 203,6 kmq (che fa di Alessandria il comune più esteso dell'intera Regione Piemonte), ampio territorio rurale punteggiato di nuclei abitati (i 14 sobborghi) che, se si eccettua l'abitato di Spinetta Marengo (7.000 abitanti), sono caratterizzati da una modesta dimensione demografica, che fa da contraltare all'area urbana centrale.

A.2. Struttura della rete.

La complessità della rete del trasporto pubblico di Alessandria risulta essere uno dei fattori più limitanti dell'attrattività del sistema, in particolare per quanto riguarda l'area urbana nella quale:

- la capillarità del servizio è ricercata attraverso l'aumento della tortuosità delle linee (spesso in una sola delle due direzioni),
- si utilizzano soluzioni di tipo "circolare", che comportano un allungamento dei tempi di percorrenza.

A.3. Orari.

Scarsa "leggibilità" del sistema di trasporto pubblico nella sua interezza (che è, per definizione, una rete e non una somma di linee disgiunte) e di tutta l'utenza attuale e potenziale.

Le principali carenze, in questo senso, riguardano:

- le frequenze, che risultano essere estremamente variabili non solo (come in alcuni giustificabili casi) tra le ore di punta e quelle di morbida, ma anche tra la mattina e il pomeriggio;
- la pressoché assenza del cadenzamento mnemonico delle corse.

A.4. Fermate.

Le fermate risultano essere poco attrattive e soffrono di scarsa manutenzione (pensiline, dotazioni, segnaletica). La necessità di garantire la massima capillarità del servizio grazie a fermate molto ravvicinate e a percorsi tortuosi rende necessario un elevato numero di punti di fermata, con conseguenze in termini di dotazione (maggiori costi per attrezzarle), di manutenzione e di aggiornamento delle informazioni (cfr. punto successivo).

A.5. Informazione agli utenti.

L'informazione resa al pubblico (ai viaggiatori attuali e potenziali), sia a terra che a bordo, è spesso carente, incompleta e non coerente. Ci si riferisce, in particolare, all'aggiornamento delle paline con i percorsi e le destinazioni delle linee, alla presenza dei quadri degli orari (e, se esistenti, del relativo aggiornamento), alle informazioni relative alla struttura della rete (mappe), alla denominazione delle fermate.

A.6. Connessioni

Nonostante l'infrastruttura e le relazioni disponibili, le connessioni ferroviarie soprattutto di lunga percorrenza sono di bassa qualità.

B. Indicazioni sulle linee di azione per la ristrutturazione del servizio

B.1 Struttura della rete e del servizio

La nuova rete del trasporto pubblico urbano dovrà basarsi su precise scelte che si elencano di seguito:

- riduzione della tortuosità dei percorsi: identificazione (ovunque possibile) di un unico percorso per le due direzioni di andata e ritorno; messa a sistema di eventuali diramazioni, prolungamenti, limitazioni.
- organizzazione del servizio su un minor numero (rispetto ad oggi) di assi serviti direttamente da una linea di trasporto pubblico, da percorrere più frequentemente e con orari cadenzati, minimizzando, inoltre, la sovrapposizione dei percorsi delle linee

- gerarchizzazione della rete tramite la definizione di livelli di offerta (frequenze, arco di servizio) differenti in relazione al ruolo di ciascuna linea.
- cadenzamento rigido degli orari
- Potenziamento delle corse domenicali.
- introduzione del concetto di “interscambio garantito” in selezionati nodi della rete.
- garanzia dell’accesso al centro storico su modo pubblico.

La nuova rete dovrà assegnare una gerarchia alle linee individuate, caratterizzando quindi il servizio di ciascuna relazione secondo espliciti parametri che riguardano le frequenze (ore di punta e morbida), l’arco di servizio, suddividendole in:

- linee di forza: frequenza non superiore ai 15’ nelle ore di “punta”, frequenza tra i 15 e i 20 minuti nelle ore di “morbida”, frequenza pari a 10 minuti nel caso di linee dedicate al solo centro storico;
- linee di supporto: frequenza non superiore ai 20 minuti nelle ore di “punta”, frequenza non superiore ai 30 nelle ore di “morbida”;
- linee a domanda debole: Frequenza a orario

B.2. Introduzione del concetto di “interscambio garantito” in selezionati nodi della rete.

Per facilitare i trasbordi, minimizzare i disagi della “rottura di carico” e, in alcuni casi (si vedano le linee a servizio dei sobborghi orientali), dare la possibilità di raggiungere il centro storico in modo altrettanto comodo, si individuano due nodi (Stazione di Alessandria, Chiesa di Spinetta Marengo) dove l’interscambio tra le linee viene garantito minimizzando l’aggravio di tempo. Si tratta, dunque, di programmare gli orari delle corse in modo che i mezzi di diverse linee si presentino contemporaneamente nel punto d’interscambio.

B.3. Fermate e nodi di interscambio

Nel ridisegno della rete di trasporto pubblico per la città di Alessandria si dovrà porre grande attenzione al posizionamento delle fermate al fine di tenere conto:

- della necessità di garantire un servizio capillare;
- della lunghezza delle linee, che in una città compatta come Alessandria tendono ad essere mediamente brevi;
- della possibilità di mantenere una velocità di esercizio competitiva.

Le fermate presso la Stazione di Alessandria e la Chiesa di Spinetta Marengo si dovranno configurare come “nodi di interscambio garantito”; in particolare, i viaggiatori potranno effettuare in queste località un cambio di mezzo senza eccessivi aggravii temporali.

B.4. Parco mezzi

Il parco mezzi in uso ad Alessandria è stato recentemente rimodernato questo grazie agli investimenti nel settore che hanno permesso di ampliare considerevolmente la quota di vetture EURO 5, EURO 6 e l’acquisto di due bus elettrici

Il rinnovo del parco mezzi deve essere comunque costante nel tempo. Dovrà essere definito in fase di gara il programma di rinnovo degli autobus, partendo da quelli più anziani. La modernizzazione del parco veicoli fa riferimento a tre finalità:

- miglioramento dell’accessibilità da parte dei viaggiatori, attuali e potenziali, con mobilità ridotta, non solo disabili ma anche anziani e persone che spingono un passeggino o una carrozzina (veicolo a pianale ribassato dotato di pedana);
- miglioramento del comfort a bordo, che contribuisce a rendere appetibile e apprezzato il sistema di trasporto pubblico;
- riduzione delle emissioni inquinanti e del particolato fine: un parco mezzi con standard emissivi più stringenti è infatti sinonimo di una migliore efficienza gestionale e contribuisce a “dare il buon esempio”.

B.5 Informazione ai viaggiatori

Una parte fondamentale del riassetto del trasporto pubblico di Alessandria riguarda il tema delle informazioni sull'offerta di trasporto e di orientamento restituite all'utenza, sia essa già acquisita che potenziale. Si tratta, in buona sostanza, di rendere "autonomo" il passeggero in tutte le fasi del suo spostamento, minimizzando le possibilità di dubbi o incertezze.

Due le tipologie di informazioni:

- Informazione a terra
- Informazione a bordo

B.5.1. Informazione a terra

- riconoscibilità della fermata;
- il layout della fermata;
- il comfort/protezione degli utenti (in attesa e che accedono al veicolo).

L'informazione a terra richiede quindi di attrezzare la singola fermata con:

- palina che riporti denominazione della fermata, elenco e grafo delle linee in transito, orari, informazioni sui contatti del gestore, indicazioni per l'acquisto dei titoli di viaggio;
- eventuale pensilina, dotata di posto a sedere e illuminazione, dove saranno riportate informazioni aggiuntive quali avvisi di variazione temporanea del servizio (deviazioni, ecc.) e mappa schematica o geografica della rete di trasporto pubblico;
- eventuale pannello informativo elettronico, da posizionare nei pressi delle fermate più rappresentative (es. hub Stazione/Viale Repubblica, Piazza Garibaldi, Ospedale, ecc.), con l'elenco dei passaggi in tempo reale e una riga destinata ai messaggi scorrevoli riportanti le notizie più importanti relative allo svolgimento del servizio

B.5.2. Informazione a bordo

Tutti i veicoli adibiti al trasporto pubblico di Alessandria dovranno restituire informazioni fisse ed informazioni variabili, video e audio sullo svolgimento del servizio

In particolare è opportuno che ogni veicolo sia attrezzato per avere:

- all'esterno, il display con l'identificazione della linea (numero e destinazione del mezzo);
- al suo interno: la riproduzione del grafo della linea con indicazione delle fermate e dei nodi di interscambio, come riportato nella figura in esempio; eventuali brochure della linea o, complessivamente, dell'intera rete, con indicazione degli itinerari, degli orari, delle tariffe (corsa semplice e abbonamenti); informazioni sulle modalità di contatto con il gestore, sia per eventuali richieste di informazioni che per inoltrare segnalazioni e reclami; il regolamento di utilizzo del servizio di trasporto pubblico

3.2.4. Bacino Sud Ovest

In questo paragrafo sono riportate le Osservazioni al DUP 2020-2022 trasmesse dall'Assemblea del Bacino Sud nel novembre 2020.

3.2.4.1. Analisi della realtà territoriale del Bacino Sud

Il Bacino Sud coincide col territorio della Provincia piemontese più estesa ed una delle maggiori d'Italia; la popolazione di tale Bacino rappresenta il 13% della popolazione regionale ed è in crescita demografica dell'1% nell'ultimo decennio, dato in controtendenza a livello regionale; altrettanto buono è il dato sull'invecchiamento della popolazione, l'età media si attesta infatti sui 46 anni.

Il livello medio di istruzione della popolazione giovanile del Quadrante è aumentato nettamente, superando quello regionale.

Il tasso di disoccupazione è il più basso del Piemonte e tra i minori delle provincie del Nord Italia (4,8% nel 2019). Il Quadrante rappresenta circa 1/4 del PIL regionale e la distruzione del reddito è meno squilibrata della media piemontese.

Il sistema produttivo è tra i più solidi della Regione con una rilevante diversificazione. Si possono distinguere due macro aree:

- quella orientale, di Alba e Bra, caratterizzata da un tessuto imprenditoriale legato ai servizi, al turismo ed all'enogastronomia;
- quella sud occidentale, di Mondovì, Cuneo e Saluzzo, che presenta aziende multinazionali, di trasporto logistico ed un forte settore agroalimentare.

Tra questi due macro sistemi si localizzano, lungo le direttrici Torino-Cuneo, Torino-Mondovì e Torino-Bra, dei sistemi di medie e piccole realtà (Cavallermaggiore, Racconigi, Savigliano e Fossano) caratterizzati da una nuova economia della terra che parte dall'agricoltura per ramificarsi lungo la filiera e coinvolgendo i settori industriali e terziario.

La Provincia ha aumentato la sua vocazione all'export che nel 2019 ha raggiunto la soglia di 8,4 miliardi di euro (+4% rispetto al 2018) trainato dall'agroindustria e dalla meccanica di precisione.

Il territorio lamenta uno sviluppo infrastrutturale sotto la media che limita il potenziale di crescita dell'area (l'incompiuta Asti-Cuneo ed alcune tratte ferroviarie dismesse) ed una bassa accessibilità alle dorsali logistiche. L'attenzione va rivolta alle ferrovie (Cuneo-Nizza, raddoppio della Cuneo-Fossano, ripristino ed elettrificazione della Cuneo-Saluzzo-Savigliano, della Bra-Cavallermaggiore e della Cuneo-Mondovì, al ripristino della linea Alba-Asti) ed ai valichi transalpini come il Colle della Maddalena, specie dopo l'alluvione che ha compromesso il Colle di Tenda e le recenti problematiche alle infrastrutture dell'autostrada Torino Savona.

La perdurante debolezza del trasporto pubblico, soprattutto ferroviario, determina una mobilità prevalentemente basata sull'auto privata determinando criticità in numerose aree del Bacino.

L'ulteriore sviluppo dell'export è certamente limitato dalla mancanza di infrastrutture adeguate e sistemi integrati a cui tentano di sopperire numerosi poli logistici limitati e non strategici. Si pensi solo che quello cuneese è il principale polo frutticolo piemontese con migliaia di quintali di frutta esportata ogni anno e nelle vallate della Granda hanno sede importanti stabilimenti di imbottigliamento di acqua.

La provincia Granda rappresenta il 14% dei flussi pendolari piemontesi ed al suo interno le AIT di Alba, Cuneo e Saluzzo costituiscono il 75% circa dei flussi del Bacino.

Tutte le aree montane e pedemontane a ridosso di Cuneo, Mondovì e Saluzzo (dove risiedono circa 200.000 persone) sono a tutt'oggi prive di adeguati sistemi di trasporto pubblico.

Tutto ciò premesso, è quasi incredibile (si potrebbe dire nonostante ciò...) che tale Bacino primeggi a livello regionale per crescita demografica ed economica.

3.2.4.2. Considerazioni sulla attuale rete di TPL del Bacino

In Provincia di Cuneo, tutti i comuni superiori a 15mila abitanti (le "sette sorelle"), hanno fin dal mese di settembre 2015 aderito all'Agenzia al fine di collaborare attivamente al processo di ripensamento della mobilità che li interessa.

Nel corso del 2017 sono state raccolte in sede di Assemblea di Bacino le esigenze dei singoli territori, che hanno richiesto interventi volti a rivedere le reti urbane, con potenziamento del servizio al fine di completare l'offerta all'utenza (alla luce di un quadro storico che destinava alle aree urbane, ad eccezione della conurbazione di Cuneo, una quantità di risorse limitata).

Le azioni concordate prevedevano 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. Tali azioni sono mirate ad aumentare l'utenza servita, innescando processi virtuosi di

aumento dell'uso del trasporto pubblico e diminuzione contestuale del trasporto motorizzato nelle aree urbane.

Nel mese di giugno del 2018 le “sette sorelle” della provincia di Cuneo hanno firmato il “Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo” di cui il CdA dell’Agenzia ha preso atto con Delibera N. 24 del 06/09/2018 - fortemente voluto dall'assemblea del Bacino Sud Ovest in vista della scadenza dei contratti di servizio di trasporto pubblico afferenti agli Enti, prevista per il 22/12/2019: l'Assemblea ha provveduto ad identificare le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale grazie ad azioni su diversi fronti, che interessano la mobilità nella sua forma più estesa.

Il documento, volto a definire il nuovo assetto del servizio di trasporto pubblico locale dal 2020 in avanti, sta concretizzandosi attraverso un percorso che nonostante le difficoltà presenti quest'anno per via dell'emergenza epidemiologica, ha visto proseguire alcuni interventi già dal 2018 ed avviarne nuovi. Un tassello fondamentale del processo in corso è la possibilità di operare sull'intero bacino con un unico interlocutore (attualmente, il Consorzio GrandaBus).

Sarà opportuno prevedere forme di integrazione tariffaria tra servizi urbani ed extraurbani, per diminuire ulteriormente le barriere ancora presenti nel processo di integrazione tra servizi differenti. Tale impostazione potrà essere avvalorata dal lavoro fatto in questi anni sul sistema BIP, che in Provincia di Cuneo ha visto ottime sperimentazioni anche come strumento per ripartire gli introiti tra aziende, agevolando processi virtuosi di integrazione tariffaria già sperimentati a partire dall'estate 2018 sulla conurbazione di Cuneo.

È fondamentale al riguardo sottolineare alcune azioni di maggiore impatto, quale l'organizzazione di una serie di direttrici forti che compongono la spina dorsale di una rete provinciale funzionale. Contemporaneamente si dovrà ripensare il servizio per le vallate con la sperimentazione di modalità alternative di servizio per le aree a domanda debole.

Tra le azioni collaterali al sistema di trasporto vero e proprio, un tassello fondamentale è il potenziamento della bigliettazione elettronica con il superamento dell'abbonamento tradizionale e il passaggio ad un sistema di bigliettazione a consumo (pay per use) che sia più conveniente e comodo per l'utenza, incentivando così i cittadini a privilegiare il trasporto pubblico rispetto al mezzo privato. Tale indirizzo, in linea con quanto predisposto dalla sperimentazione regionale che proprio il Consorzio Grandabus ha messo in atto negli ultimi anni, permette di sfruttare al massimo gli investimenti in tecnologia fatti all'interno del progetto BIP, con l'obiettivo a lungo termine di una totale bigliettazione integrata che non comprenda solamente le aziende del Consorzio ma anche Trenitalia con il trasporto ferroviario.

A questi servizi si associa inoltre l'attenzione al cosiddetto “ultimo miglio” rappresentato dalla possibilità di bike (con pedalata assistita) e car-sharing, in un primo tempo nelle città principali e con successiva divulgazione all'intero territorio.

Altro aspetto di primaria importanza è sicuramente il proseguimento del rinnovamento del parco mezzi da parte delle Aziende che gestiscono il servizio, con il miglioramento concreto dell'attenzione a temi quali il rispetto per l'ambiente e la sicurezza dei passeggeri.

Il Bacino Cuneese con questo progetto ha dimostrato di essere un soggetto in grado di cogliere le esigenze del territorio, convogliarle nella realizzazione di questa importante riorganizzazione dei servizi, e di poter quindi essere considerato un punto di riferimento a livello nazionale per modalità di cooperazione e capacità di progettazione del servizio pubblico.

3.2.4.3. Proposte dell'Assemblea di Bacino

- Il Bacino Sud insiste nel sostenere il Patto della mobilità approvato dai Comuni negli anni precedenti, dove ciascun Comune ha indicato con precisione e chiarezza obiettivi condivisi per i prossimi anni: alcuni già raggiunti, altri ancora da perseguire. Lo stesso Patto, inserito nel DUP come riferimento di base, è tuttora condiviso da tutto il Bacino e sta alla base della proroga del

Contratto di Servizio con GrandaBus, permettendo la realizzazione degli interventi di sviluppo della rete nei vincoli economici stabiliti dal Piano Triennale.

- In generale la parità di risorse può essere un criterio valido per i servizi esistenti ma per nuovi servizi di nuova introduzione con valenza provinciale occorre prevedere risorse aggiuntive dedicate, come ad esempio per il nuovo Ospedale di Verduno. Attualmente le corse di TPL istituite per collegare l'ospedale da Bra o da Alba sono state solo parzialmente finanziate riducendo i servizi sulle altre linee, mentre la restante parte non trova ad oggi copertura nelle risorse esistenti. È necessario che si individuino risorse aggiuntive, sia per i servizi già attuati, sia per finanziare nuove linee per facilitare l'affluenza all'ospedale non solo da Alba e da Bra ma anche dai territori circostanti. Importante perciò chiarire in via definitiva il finanziamento dei servizi per i nuovi ospedali.
- Nel Patto della Mobilità della Provincia di Cuneo era prevista una revisione degli interventi di riorganizzazione dopo un primo periodo di attuazione: si ritiene di valutare un rinvio poiché il periodo COVID ha influito notevolmente sui dati di carico rilevati. Correzioni in questo periodo sarebbero sicuramente influenzate negativamente dalla situazione pandemica.

Nel prossimo triennio si dovrà continuare con le indicazioni già previste dal Patto della Mobilità, in particolare sarà necessario lavorare su questi obiettivi:

Integrazione servizio Saluzzo-Savigliano, che porti gli studenti che oggi viaggiano sulle linee bus ad utilizzare il treno sulle stesse direttrici. Per questo obiettivo è necessario che sia attuata una forma di integrazione tariffaria tale da permettere agli studenti di utilizzare entrambi i modi di trasporto senza costi aggiuntivi, dove lo spostamento complessivo richiede necessariamente di utilizzare sia il bus che il treno;

- Valutare servizi adeguati per le aree montane e a domanda debole, anche valorizzando le realtà presenti sul territorio non dedicate al TPL (con le modalità studiate per il progetto Aree interne in Val Maira) – eventualmente coinvolgendo UNCEM;
- Prevedere eventuali modifiche alla rete, dove le nuove esigenze di mobilità emerse in questo periodo (ad esempio a causa dell'introduzione dello smart working) rendono inadeguata la rete storica.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari:

- In questo periodo si è in una fase di ricontrattazione del servizio con Trenitalia: in questa fase è necessario che si investa e si sostenga il servizio ferroviario sulle linee Saluzzo-Savigliano e Bra – Cavallermaggiore; sulle linee ferroviarie è necessario almeno ripristinare la situazione del TPL pre-Covid (si ricorda che nei giorni feriali erano previsti 16 treni/giorno R Saluzzo-Savigliano e 30 treni/giorno R Bra-Cavallermaggiore); appare inoltre necessario che venga portato avanti un piano per il ripristino della linea Alba-Asti, interrotta da diversi anni per i noti problemi strutturali sulla linea.
- Su queste linee sarà necessario attuare il percorso di riorganizzazione che porti gli studenti che oggi viaggiano sulle linee bus ad utilizzare il treno sulle stesse direttrici. Per questo obiettivo è necessario che sia attuata una forma di integrazione tariffaria tale da permettere agli studenti di utilizzare entrambi i modi di trasporto senza costi aggiuntivi, specialmente laddove lo spostamento complessivo richiede necessariamente di utilizzare sia il bus che il treno.
- La linea Saluzzo-Savigliano è strategica anche in chiave di accessibilità all'ospedale di Savigliano, la Linea Bra- Cavallermaggiore è quantomeno rilevante per l'accessibilità dell'ospedale di Verduno
- In occasione di sospensioni anche temporanee del servizio ferroviario, i servizi sostitutivi su gomma devono essere previsti in modo completo in modo da sostituire tutte le corse preesistenti. Anche alla luce della disparità di costi dei due diversi sistemi gomma/ferro il cui costo è 1 a 10 non risulta assolutamente equo attribuire in caso di sospensione di corse su ferro

lo stesso numero di km destinati invece a servizi su gomma; di tanto bisognerà tenere conto nel nuovo contratto con Trenitalia in viadi ricontrattazione.

Occorre urgentemente prendere in considerazione un'integrazione tariffaria, condizione essenziale per poter fare realmente rete sull'intero trasporto pubblico locale provinciale ed extra provinciale. Tale integrazione deve essere tale da permettere studenti e pendolari in genere di utilizzare entrambi i modi di trasporto (ferro e gomma) senza costi aggiuntivi, specialmente laddove lo spostamento complessivo richiede necessariamente di utilizzare sia il bus che il treno. Il modello tariffario deve permettere di mantenere le curve tariffarie attuali, che decrescono all'aumento dei chilometri, anche in presenza di vettori diversi. Occorre infine ampliare il più possibile l'integrazione tra linee extraurbane e linee urbane negli ambiti cittadini, utilizzando i biglietti urbani per entrambe.

Infine risulta strategico e fondamentale avere progetti concreti di miglioramento del trasporto pubblico locale indispensabili qualora si presenti l'opportunità di utilizzare le risorse straordinarie grazie alla prossima programmazione europea. Il Bacino Sud intende promuovere al primo posto la sostenibilità ambientale del servizio del trasporto pubblico locale:

- è prioritario il collegamento ferroviario del Cuneese con l'aeroporto di Torino Caselle, già previsto nel progetto del SFM, sulle linee dirette Alba-Bra-Caselle e Fossano-Caselle con collegamenti ogni ora (il cumulo da Carmagnola a Torino Caselle sarà di una corsa ogni 30'), con i conseguenti interventi infrastrutturali ad esso legati;
- altrettanto fondamentale sarà il raddoppio del tratto ferroviario Cuneo-Fossano, l'elettificazione della Saluzzo-Savigliano e della Bra – Cavallermaggiore, la riapertura della Cuneo-Mondovì: tali progetti potrebbero rappresentare spunti utili da attuare grazie al recovery fund. Tale proposta è stata avanzata anche al tavolo di programmazione strategica della Provincia di Cuneo.
- Si sottolinea infine quale presupposto fondamentale per la sostenibilità ambientale l'importanza di rinnovare i parchi veicoli con l'utilizzo di mezzi a minore impatto ambientale (ibridi, elettrici, progetti di bus alimentati a biogas). Anche per questo obiettivo si potrebbe valutare di utilizzare fonti di finanziamento extra come il recovery fund o partecipare a call tipo Green Deal Horizon2020.

DOCUMENTO IN DISCUSSIONE

4. Sezione Operativa

Nella sezione operativa sono individuati, per ogni missione, i programmi che l'ente intende realizzare per conseguire gli obiettivi definiti nella sezione strategica. Sono strumenti essenziali della sezione operativa, che si sviluppa nel triennio di riferimento del bilancio di previsione, il piano delle opere pubbliche, il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari e la programmazione dei fabbisogni del personale.

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

Per rispondere ai nuovi compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto dovranno essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la "buona" organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l'analisi a scala regionale dei trend socio-demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (tradizionali e innovativi) e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell'infomobilità.

Nella Parte 1 della Sezione Operativa del DUP sono individuati, per la missione Trasporto Pubblico e coerentemente agli indirizzi strategici contenuti nella Sezione Strategica, i programmi operativi che l'ente intende realizzare nell'arco pluriennale di riferimento della Sezione Operativa del DUP. Nella Parte 2 verrà, invece, presentata la programmazione del fabbisogno del personale per far fronte alla nuova missione dell'Agenzia.

L'art 21 del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i. prevede l'approvazione del programma biennale degli acquisti di beni e servizi che viene allegato al presente DUP al punto 10.

4.1. Programma operativo

Il programma operativo presenta il programma di servizio del TPL, i sistemi di intermodalità, la cooperazione internazionale, la raccolta dei dati di mobilità, il monitoraggio dei servizi ed il sistema tariffario.

4.1.1. Programma Servizio TPL

4.1.1.1. Contratti per il servizio tranviario e i servizi di autobus

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

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

Per tutti i Bacini i vari contratti di servizio in essere sono stati via via trasferiti all'Agenzia con opportune convenzioni: restano ancora da acquisire quelli relativi ai servizi urbani dei comuni di Asti e Casale Monferrato.

Le convenzioni, oltre a definire i contratti oggetto del subentro di titolarità, definiscono 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.

Il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico nella Regione Piemonte ha definito l'assegnazione di risorse regionali. Si rimanda all'Appendice n. 8 del presente documento per una tabella di dettaglio delle risorse per bacino e per singolo Ente.

Il PTS 2019-2021, ha confermato le risorse assegnate con il precedente PTS. Esse sono suddivise per Bacino e ripartite tra gomma e ferro, demandando all'Assemblea dell'Agenzia l'approvazione dei Programmi di Esercizio e la ripartizione dei Servizi per tipologia in coerenza con gli indirizzi regionali.

In coerenza con quanto previsto dall'art.3 dello Statuto e in attesa della completa definizione di un sistema tariffario integrato almeno a livello di Bacino che consenta l'utilizzo con un unico titolo di viaggio a tutti i servizi di TPL operanti sulla tratta interessata, obiettivo primario dell'Agenzia sarà 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 sopra disegnato, secondo gli indirizzi che sono forniti dalla Regione Piemonte e dall'Assemblea 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 terrà in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" che, seppur sviluppato sull'ambito torinese, fornisce importanti indicazioni estendibili all'intero territorio regionale 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;
- L'utilità di rispettare, compatibilmente con le ridotte risorse disponibili, 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:
 - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" non superiori a 15 minuti e minimi non inferiori a 5 minuti nelle fasce orarie di punta, rimodulate mantenendo il cadenzamento nelle rimanenti fasce orarie, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" delle restanti linee di superficie;

- Intervallo cadenzato massimo per le linee del sistema ferroviario metropolitano 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".

All'Agenzia è spettato dunque il compito, nel quadro economico di risorse estremamente ridotte sopra delineato, di cercare di ricomporre i vari contenziosi in essere a seguito dei disallineamenti tra produzione erogata e risorse disponibili: tale complessa operazione è stata sostanzialmente portata a termine con successo per la quasi totalità dei Contratti conferiti definendo, di concerto con le Società concessionarie e le Amministrazioni interessate, modalità condivise e univoche per la definizione delle spettanze e dei servizi da erogare, creando così le condizioni per la chiusura dei contenziosi precedentemente aperti sulle annualità pregresse e la base di riferimento per la predisposizione dei futuri bandi di gara, in linea con le risorse complessivamente disponibili per Bacino. Permane ancora uno squilibrio relativo ai Servizi Extraurbani afferenti al Bacino di Torino (sia relativo ad annualità pregresse che al valore della produzione programmata) in merito al quale proseguono gli incontri di approfondimento con il Consorzio concessionario atti a definire e condividere gli interventi contrattuali e riorganizzativi utili a garantire il raggiungimento del necessario equilibrio, anche in funzione di eventuali nuovi affidamenti temporanei propedeutici alla nuova gara di Bacino, coerenti con gli indirizzi forniti dall'Assemblea di Bacino.

Sarà inoltre necessario predisporre, congiuntamente con la Regione Piemonte e le Società concessionarie, una proposta di modello di integrazione tariffaria regionale che consenta, facendo tesoro del successo del sistema "Formula" attivo da svariati anni per gli abbonamenti nell'Area Torinese – opportunamente aggiornato sulla base delle esperienze maturate e delle necessità emerse - e dell'evoluzione del Sistema di Bigliettazione Elettronica, di realizzare un'effettiva integrazione tariffaria attiva sia per gli abbonati che per i possessori di biglietti di corsa semplice valida su tutti i Servizi di TPL di competenza dell'Agenzia. Ciò risulta oltremodo necessario in una fase, quale quella in corso, di forte contrazione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento dei Servizi di TPL, al fine di rendere possibili tutte le possibili sinergie tra i diversi sistemi di trasporto (Ferrovie, Extraurbani e Urbani) garantendone la fruibilità completa da parte dei Cittadini e l'interoperabilità reciproca, evitando dannose quanto antieconomiche sovrapposizioni.

In ogni caso sarà necessario predisporre nuovi Programmi di Riorganizzazione dei Servizi che tengano conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un'offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

Tali "Piani di Bacino", redatti in coerenza con gli indirizzi regionali, saranno proposti per approvazione all'Assemblea dell'Agenzia previo esame e approvazione nelle Assemblee di Bacino di cui all'Art.9 dello Statuto.

Bacino 1: Torino

Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino

Il contratto ha per oggetto il trasporto urbano e suburbano di superficie tranviario e di autobus.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del

servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato a base di gara in circa 55 Milioni di vetture*km/anno) pari a circa 12 Milioni di vetture*km/anno (-22% circa).

A seguito del quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari, anche a seguito dell'avvenuta proroga dei termini di validità del Contratto), a condizioni contrattuali vigenti e sulla base dei Programmi di Esercizio in vigore nel 2015, è stato necessario individuare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell'Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 6 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2 Mln di vett*km/anno).

Con l'approvazione dell'Atto di transazione con GTT S.p.A. e del documento Programmatico denominato "Interventi previsti in materia di TPL che rilevano ai fini del Piano Finanziario GTT" avvenuta con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n.6 del 23/04/2018 sono stati definiti i criteri per la contabilizzazione delle spettanze per i servizi erogati da GTT a fronte dei Servizi in essere sino all'anno 2017 e per gli anni successivi, le risorse necessarie e disponibili ed è stato possibile pertanto chiudere i contenziosi in essere con la medesima Società. La medesima Società, in accordo con il Comune di Torino, sta predisponendo un'ipotesi di ulteriore riorganizzazione della Rete urbana e suburbana finalizzata a migliorarne l'efficacia in linea con il quadro finanziario richiamato.

Il quadro finanziario previsto per il triennio di riferimento risulta il seguente (valori in Milioni di Euro IVA esclusa):

Tabella 12 - Quadro finanziario triennio 2019-2021

	2019	2020	2021
TPL urbano e suburbano	€ 135,1	€ 134,4	€ 133,4
Metropolitana	€ 19,4	€ 20,3	€ 21,3
Ferrovia	€ 17,0	€ 17,0	€ 17,0
Extraurbano	€ 16,2	€ 16,2	€ 16,2

Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all'ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un "Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", che individua le riorganizzazioni necessarie a rendere il Programma di Esercizio coerente con il quadro economico-finanziario disegnato dalla D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012.

Gli interventi di razionalizzazione attuati, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato contribuito (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture*km) pari a circa 1 Milione di vetture*km/anno.

Nei Programmi di futura predisposizione sarà inoltre necessario tener conto delle risorse necessarie a dare completa attuazione agli interventi previsti di progressiva armonizzazione ed estensione dei Servizi a chiamata MeBUS operanti in Area Metropolitana (stimati in circa 300.000 Euro/anno), secondo gli indirizzi espressi dal C.d.A. con Deliberazione n.17/2014 al fine di rispondere alle crescenti richieste derivanti dal gradimento da parte dell'Utenza e delle Amministrazioni nei confronti di tali servizi, tenendo conto altresì delle eventuali nuove opportunità di razionalizzazione e integrazione dei

Servizi derivanti dall'avvenuto conferimento del Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino.

Alle risorse regionali sopra individuate si sommano anche le risorse rese disponibili da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana per il finanziamento di parte dei Servizi afferenti ai rispettivi territori.

Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri

Il quadro economico di progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL ha avuto e avrà un proporzionale effetto anche sui Contratti di Servizio per il TPL urbano conferiti all'Agenzia dai Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri (parzialmente finanziati anche grazie all'apporto di specifiche risorse messe a disposizione dai rispettivi Comuni).

Relativamente al Contratto conferito dal Comune di Settimo Torinese, già nell'autunno 2012 era stato predisposto e attuato, previa condivisione con l'Amministrazione e l'ATI concessionaria dei Servizi, un "Programma di Riorganizzazione" tale da rendere la produzione annua prevista coerente sia con le ridotte risorse regionali disponibili sia con le disponibilità di Bilancio prevedibili da parte del Comune.

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizio Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro).

Nel caso in cui la nuova riduzione di risorse regionali disponibili non potesse trovare compensazioni con maggiori risorse a carico del Bilancio della Città di Settimo, sarà necessario intervenire ulteriormente al fine di rendere coerente la produzione di servizio con l'ammontare complessivo delle risorse a disposizione.

Per quanto riguarda i Servizi urbani e scolastici conferiti dalle Città di Moncalieri e Chieri, si è provveduto a ricomprendere i Servizi urbani nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto individuati quali "servizi connessi" dallo stesso Contratto.

È stato recentemente attuato, in accordo con il Comune di Chieri e la Società concessionaria, un Programma di Riorganizzazione delle Linee urbane finalizzato a migliorare le possibilità di collegamento del centro abitato con la Frazione Pessione e i Servizi Ferroviari ivi presenti.

Sono in fase di avvio i programmi per la revisione dei servizi a chiamata sull'intero ambito Chierese ed anche sull'ambito di Settimo

Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano e urbano nell'Area della Città Metropolitana di Torino

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Città Metropolitana di Torino è stata trasferita all'Agenzia a far data dal 01/10/2015. A decorrere dalla medesima data la Città Metropolitana è divenuta co-titolare dei contratti di servizio ceduti per quanto riguarda le scelte inerenti la pianificazione e aggiornamento dei programmi di servizio di TPL, coerentemente con le funzioni attribuite alle Città Metropolitane dalla L. 56/2014.

Il Contratto conferito comprende anche i Contratti regolanti i Servizi di TPL su gomma erogati nelle Comunità Montane di Val Pellice, Val Chisone e Germanasca, Val Sangone, Alta Valle Susa, Bassa Valle Susa e Val Cenischia, Alto Canavese, Valle Sacra, Val Chiusella, Valli di Lanzo e Pinerolese e Pedemontana nonché nei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

Alle risorse regionali sopra stimate andranno aggiunte anche quelle rese disponibili dagli Enti territorialmente competenti per parte dei Servizi erogati nei rispettivi territori, al momento in fase di ricognizione.

Come negli altri casi sopra richiamati, sono stati attuati congiuntamente con la Città Metropolitana ulteriori significativi interventi di razionalizzazione dei Servizi Extraurbani afferenti agli assi Torino-Milano e Torino-Ivrea, necessari al fine di proseguire nell'avvicinamento tra ridotte risorse disponibili e valore contrattuale della produzione erogata (circa 1 Mln di Euro/anno, dei quali circa 0,6

“recuperati” grazie alle riorganizzazioni richiamate). Tali interventi, pur se riconducibili a una logica trasportistica razionale, scontano la mancanza di un sistema tariffario integrato

Bacino 2 – Sud

Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano e urbano nell'Area della Provincia di Cuneo

Con Determinazione Dirigenziale n° 313 del 27 maggio 2019, l'Agenzia ha prorogato i contratti di servizio afferenti al bacino di Cuneo, per un periodo di 4,5 anni a decorrere dal 23 dicembre 2019 e pertanto fino al 9/06/2024, ai sensi dell'art.4 paragrafo 4 del Regolamento CE 1370/2007 ed ha approvato la nuova documentazione contrattuale trasmettendola all'operatore Grandabus per la stipula.

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

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

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

Tabella 13 - Investimenti bacino Sud

AUTOBUS	totale investimenti bus 2011-2015	totale investimenti bus 2016-2019	totale investimenti bus 2011-2019
Veicoli Nuovi immatricolati	70	72	142
Investimento a valore storico	12.690.890,39	14.371.860,00	27.062.750,39
Contributo	6.029.057,83	4.096.888,05	10.125.945,88
Investimento netto non rivalutato	6.661.832,56	10.274.971,95	16.936.804,51
Valore residuo al 31.12.19	3.385.574,65	8.505.980,23	11.891.554,88
Incidenza sull'investimento netto non rivalutato	51%	83%	70%

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

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

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

Il Consorzio inoltre ha espresso la disponibilità a adottare gli interventi necessari per l'attuazione di quanto previsto dagli Enti nel **"Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo"**, secondo le indicazioni dell'Agenzia e i progetti definiti nel corso del periodo contrattuale.

Nell'atto di proroga sottoscritto in data 05/08/2019 (rep. contratti n.224 del 05/08/2019) si fa inoltre riferimento al conto economico simulato redatto dall'Agenzia secondo le indicazioni dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (delibera ART n.49/2015 – Misure 12, 13 e 14), volto a determinare l'adeguatezza delle compensazioni definite dall'atto stesso nonché a imporre specifici obiettivi di efficacia ed efficienza, tali da garantire risultati economici coerenti con quanto previsto all'art.27 del DL 50/2017.

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

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

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

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

Nel corso del triennio 2020/2022, pertanto, l'Agenzia avrà il compito di verificare l'andamento del contratto prorogato, con particolare riferimento all'equilibrio economico-finanziario e al rispetto degli obiettivi di efficacia ed efficienza.

Fin dal gennaio 2020, inoltre, l'Atto di proroga prevede una revisione e razionalizzazione del servizio extraurbano, al fine di ripristinare l'equilibrio economico tra percorrenze contribute e risorse disponibili e dare avvio alla nuova modalità di gestione.

Bacino 3 – Sud-Est

Contratti di Servizio afferenti al Bacino Sud-Est

Nell'anno 2016 sono state sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti relativi ai servizi extraurbani delle Province di Alessandria (dall'8 giugno 2016) e Asti (dal 1 novembre 2016) e del Comune di Alessandria (01/01/2018). Sarà inoltre necessario nel corso del 2021 completare il trasferimento dei Contratti attualmente in capo al Comune di Asti ed al Comune di Casale Monferrato.

La gestione dei contratti di servizio ha riguardato principalmente gli aspetti amministrativi, nonché interventi di manutenzione dell'esercizio sulla base di specifiche esigenze della domanda.

Sono inoltre attivi gli AdP con Unioni e Comuni minori specificatamente: Unione Langa Astigiana - Val Bormida, Agliano Terme, Aramengo, Calamandrana, Calliano, Castagnole Lanze, Castell'Alfero, Cellarengo, Cocconato, Mombercelli, Montegrosso d'Asti, Montiglio Monferrato, Pareto.

Nel corso del prossimo triennio si attueranno i programmi di riorganizzazione allo studio con le Province e i Comuni ex titolari di delega e con i concessionari del servizio.

Bacino 4 – Nord-Est

Contratti di Servizio afferenti al Bacino Nord-Est

Sono state sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti afferenti alle Province di Vercelli, Novara, Biella (anche Comune) e VCO (anche comune di Verbania), oltre che quelle relative ai Contratti urbani afferenti ai Comuni di Novara e Vercelli.

La gestione dei Contratti è stata svolta con l'avvalimento del personale delle Province, coordinandosi nella valutazione delle istanze di miglioramento; dalla fine dell'anno 2016 è stata concordata una procedura autorizzativa relativa al parco veicoli di ciascun contratto, svolta da parte di tale personale.

Sono inoltre state attivate nel corso dell'anno le convenzioni con le Unioni Montane Valsesia e Comuni di Varallo e Ronsecco per la gestione in subdelega dei servizi in area a domanda debole, nonché gli accordi di programma con gli Enti Locali afferenti alla Provincia VCO.

Programma Servizio Ferroviario

La Regione Piemonte, attraverso l'Agenzia, finanzia i servizi ferroviari eserciti da G.T.T. S.p.A., Trenitalia S.p.A. e BLS AG.

Il Contratto con **G.T.T. S.p.A.** Rep.n. 79 del 14/12/2006, è terminato con il subentro di Trenitalia nella gestione della linea sfm1. Rimane in capo a GTT l'esercizio delle Ferrovie Torino-Ceres (sfmA) nonché la gestione dell'infrastruttura fino al subentro di RFI.

Per l'esercizio 2021 e seguenti è stato costituito un gruppo di lavoro congiunto con Regione Piemonte per monitorare periodicamente il budget di spesa di GTT e garantire adeguate compensazioni degli obblighi di servizio.

Il contratto con **Trenitalia S.p.A.** relativo al Servizio Ferroviario Metropolitano è stato sottoscritto in data 9/10/2020 e se ne è avviata la fase gestionale.

Con riguardo ai servizi regionali veloci del servizio ferroviario regionale nonché dei servizi ferroviari di adduzione e distribuzione ai treni regionali veloci il procedimento di affidamento diretto del Contratto di Servizio non è ancora stato concluso.

BLS AG esercisce i servizi transfrontalieri fra Domodossola ed Iselle mediante il Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario Domodossola – Iselle 2017/2022, CIG 674581242A.

4.1.2. Cooperazione internazionale

L'Agenzia partecipa, come soggetto attuatore della Città metropolitana di Torino, a 3 progetti europei finanziati dal programma transfrontaliero ALCOTRA 2014-2020, rispettivamente:

- CO&GO che terminerà nel mese di ottobre 2021, con l'obiettivo di promuovere il carpooling nelle aree della zona ovest di Torino e nella bassa Val Susa.
- Cuore Dinamico che terminerà nel mese di ottobre 2022, con l'obiettivo di mappare nel dettaglio le esigenze di mobilità e riorganizzare i servizi di TPL per favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile nelle aree montane tra il Pinerolese e la Val di Susa.
- MobiLab che terminerà nel mese di ottobre 2022, con l'obiettivo di mappare nel dettaglio le esigenze di mobilità e riorganizzare i servizi di TPL per favorire l'intermodalità e la mobilità sostenibile nelle aree montane tra le Valli di Lanzo del canavese e dell'eporediese.

Nel 2021 proseguiranno le attività del progetto TVA - il Trenino Verde delle Alpi motore della mobilità ecologica tra l'Ossola e il Vallese", finanziato nell'ambito del programma di cooperazione INTERREG V Italia – Svizzera 2014-2020, in cui l'Agenzia è partner. L'Agenzia all'interno del partenariato porterà, nel periodo 2019-2021 la propria esperienza e le proprie capacità nella programmazione e progettazione dei servizi di mobilità su ferro e su gomma delle Valli dell'Ossola. In particolare sarà coinvolta nel miglioramento degli orari al fine di favorire l'intermodalità fra i differenti servizi, nonché la promozione degli stessi.

È costante la verifica dell'apertura delle call su programmi di cooperazione internazionale sui temi della mobilità e la contestuale ricerca di partenariati per la realizzazione di progetti specifici.

4.1.3. Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità

Nel triennio 2021-2023 sarà predisposta un'indagine sulla mobilità delle persone e una indagine sulla qualità percepita dei trasporti su tutta la Regione Piemonte.

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

Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine sarà effettuata con tecnica CATI.

Vista la elevata dimensione del campione necessario (oltre 50 mila intervistati) l'indagine sarà suddivisa in quattro lotti corrispondenti a porzioni di territorio/bacini. Si effettuerà poi una indagine sulla qualità percepita dei tre modi di trasporto principali (auto, mezzi pubblici e bicicletta). Quest'ultima sarà effettuata, su di un campione ridotto e sarà anch'essa estesa all'intera Regione. Le codifiche dei mezzi pubblici saranno riviste, pur mantenendo la retro-compatibilità, per identificare la percezione della qualità del TPL da parte degli utenti dei vari soggetti (Consorzi/Aziende) che erogano il servizio di TPL nei quattro bacini piemontesi.

Sarà prevista l'opzione di selezionare parte del campione tra i recapiti di telefonia mobile per i quali sia stato espresso il consenso o non espresso il diniego ad essere contattati a fini di ricerche statistiche.

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

A fine 2019 è iniziata un'attività di analisi di dati di mobilità desunti dal tracciamento del movimento delle SIM della telefonia mobile; tale attività è proseguita nel 2020.

Nel triennio 2021-2023 si proseguirà nelle attività di analisi di tali dati dei quali si è resa evidente la significatività e l'utilità nel seguire le variazioni relative nel tempo delle grandezze, ma non è ancora

chiara e ben comprensibile la natura dei valori assoluti di queste grandezze e quindi la confrontabilità con i valori delle grandezze equipollenti ottenuti con altre metodologie di misura o di stima.

I valori delle grandezze relative alla popolazione presente, desunti dall'analisi dei dati delle celle telefoniche, saranno confrontati con quelli delle analoghe grandezze relative alla popolazione residente desunti dalle analisi dei dati raccolti con l'IMQ.

4.1.4. Monitoraggio dei servizi

L'Osservatorio dell'Agenzia è uno strumento in continua evoluzione che viene attualmente utilizzato per osservare il TPL e analizzarne le criticità.

4.1.4.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Qualità servizi ferroviari

Per il monitoraggio del servizio, in termini di regolarità del trasporto, è utilizzato il sistema PIC del gestore nazionale dell'infrastruttura RFI sul cui portale web l'Agenzia accede direttamente. Questo consente di esaminare in modo autonomo la regolarità del servizio (puntualità ed affidabilità) effettuato da Trenitalia e, limitatamente alla parte della linea sfm1 svolta sulla rete nazionale, da GTT. Sono inoltre possibili, ed attuate dall'Agenzia, ricerche puntuali per identificare i singoli eventi di ritardo e le relative cause. L'interfaccia del portale PIC è stata rinnovata da parte di RFI, con un sostanziale miglioramento della velocità di ricerca e della strutturazione dei dati.

Per quanto riguarda il servizio sulla linea sfmA e sulla tratta sfm1 tra Settimo e Pont, il monitoraggio si basa essenzialmente sui report della Società GTT, in qualità di gestore dell'infrastruttura, previsti contrattualmente verificati dall'Agenzia mensilmente e, in forma campionaria, mediante sopralluoghi e/o rilevazioni dirette.

Parimenti per BLS il monitoraggio della regolarità del servizio fra Domodossola e Iselle si basa sui report della Società previsti contrattualmente; tuttavia BLS ha allacciato un sistema di controllo del servizio da parte "Train Information System" (Associazione europea dei gestori dell'infrastruttura) in corso di implementazione; detto sistema produce traffic flow report che BLS condivide con l'Agenzia al fine del confronto dei dati elaborati direttamente da BLS.

Il monitoraggio della qualità dei treni SFR e dei treni SFM circa la pulizia delle carrozze, la fruibilità dei servizi igienici, la temperatura di bordo, l'erogazione di informazioni mediante display a messaggio variabile e/o annunci sonori, il funzionamento delle porte di accesso ed intercomunicanti fra rotabili è in fase di rinnovo attraverso l'avvio di una nuova procedura di affidamento.

L'oggetto dell'affidamento dei servizi consisterà:

- a) nella progettazione e nell'effettuazione del monitoraggio del servizio ferroviario in maniera distinta per i servizi SFM e RV+SFR in materia di:
 - qualità della rete di vendita a terra dei titoli di viaggio;
 - della tipologia e capacità della singola corsa;
 - informazione a terra ed a bordo dei treni;
 - comfort di bordo durante il viaggio;
 - pulizia e stato fisico degli ambienti e degli arredi per i viaggiatori;
 - funzionamento efficace degli impianti,
- b) nella rappresentazione numerica dei livelli di qualità erogata mediante la loro misurazione;
- c) nella misura dello scostamento dei livelli di qualità erogati rispetto ai livelli attesi dall'Agenzia;

- d) nella rappresentazione grafica mediante cruscotti dell'indicatore di qualità degli elementi monitorati, attraverso la media mobile dei dati rilevati negli ultimi 30 giorni di monitoraggio;
- e) nella progettazione e nell'alimentazione di una banca dati presso l'Affidatario, accessibile da remoto da parte dell'Agenzia utilizzando un software nella disponibilità della medesima per effettuare consultazioni, analisi ed estrarre copie di file, eventualmente per l'invio a terzi;

Gli elementi oggetto di monitoraggio nonché le modalità di misurazione della qualità erogata degli elementi caratteristici del sistema ferroviario sono descritti in un apposito allegato Qualità.

Nello specifico le attività dell'Affidatario consisteranno:

- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio di non meno di 1.000 corse per semestre del SFM e di non meno di 500 corse per semestre del SFR+RV; dette corse selezionate (cosiddetto il "campione delle corse") dovranno rappresentare statisticamente l'universo dei treni dei programmi di servizio.
- Nella progettazione ed esecuzione del monitoraggio delle stazioni/fermate della rete in Piemonte per non meno di 126 stazioni per semestre complessivamente fra le categorie Gold e Silver e non meno di 165 fermate per semestre della categoria Bronze.

Rete Ferroviaria Italiana – RFI ha classificato le stazioni ferroviarie nei sottogruppi Platinum, Gold, Silver e Bronze sulla base delle caratteristiche prestazionali e funzionali, valutate oggettivamente e in grado di esprimerne lo stato attuale e le potenzialità.

Come innanzi specificato le quattro categorie sono così identificate:

- **platinum:** comprende impianti con altissima frequentazione (maggiore di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza.
- **gold:** comprende impianti medio/grandi, con frequentazione alta (maggiore di 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza.
- **silver:** comprende due tipi di impianti:
 - > stazioni/ fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (generalmente maggiore di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza.
 - > stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche maggiore di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.
- **bronze:** comprende piccole stazioni/ fermate con bassa o bassissima frequentazione (generalmente maggiore di 500 frequentatori medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

Con detta classificazione sulla rete ferroviaria piemontese si annoverano le seguenti stazioni: 8 stazioni GOLD 8 (2 nel capoluogo di Regione – Porta Susa e Porta Nuova - e nei capoluoghi di Provincia), 55 stazioni SILVER, 165 stazioni BRONZE per una somma di 228 stazioni.

L'Operatore economico dovrà elaborare una Proposta Progettuale (che sarà parte integrante e sostanziale del Contatto), valutabile ai fini dell'affidamento dei servizi, nella quale saranno descritte:

- i. le modalità per la definizione del campione dei treni che garantisca la rappresentatività dell'universo dei servizi ferroviari sulla base della numerosità dei treni circolanti tutti i giorni su tutte le direttrici della regione nonché delle frequentazioni misurate dall'OE;

- ii. le modalità per selezionare il calendario delle corse da monitorare rispetto al campione dei treni prescelto;
- iii. le modalità per l'estrazione del calendario del monitoraggio delle stazioni/fermate;
- iv. le modalità per effettuare la ricerca, la selezione, la formazione preventiva degli Ispettori ed i de-briefing periodici nel corso dell'attività;
- v. la metodologia per monitorare lo stato funzionale degli elementi, particolari tecnici, arredi, impianti che caratterizzano la corsa in osservazione ed altre informazioni di interesse per l'EC e per i cittadini;
- vi. la metodologia e gli strumenti con i quali gli Ispettori registreranno i dati osservati;
- vii. la metodologia per controllare, verificare, validare o annullare i dati registrati dagli Ispettori;
- viii. la metodologia per inviare all'Agenzia i dati consuntivo dei livelli di qualità misurati per i diversi aspetti monitorati del sistema ferroviario;
- ix. la procedura con la quale, in qualsiasi momento nel corso della validità del contratto, l'Agenzia potrà accedere da remoto alla banca dati costruita ed alimentata dall'Affidatario.

Al termine di ogni semestre di attività di monitoraggio l'Affidatario dovrà presentare una Relazione Periodica contenente:

- la cronologia delle attività svolte;
- la descrizione di come le indicazioni contenute nella Proposta Progettuale sono state attuate;
- la segnalazione di eventuali criticità riscontrate durante lo svolgimento delle attività;
- le quantificazioni dimensionali delle attività di monitoraggio tra le quali almeno: numero complessivo, numeri dei treni e categoria distintamente per SFM e SFR+RV delle corse con risultato del monitoraggio ammissibile, numero e categoria della stazioni/fermate con risultato del monitoraggio ammissibile.

Puntualità servizi ferroviari

L'Agenzia alimenta 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.

Vengono 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 possibile verificare gli impegni contrattualmente stabiliti rispetto a:

- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dell'intero sistema di servizi distinto per treni SFM, RV e SFR;
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dei servizi delle ore di punta, ovvero dei treni in arrivo a destinazione nella fascia oraria 6.00-9.00 e dei treni in partenza nella fascia oraria 17.00-19.00, da lunedì a venerdì, distinto per treni SFM, RV e SFR;
- standard minimo di affidabilità.

L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione "Monitoraggio dei servizi" <http://mtm.torino.it/it/monitoraggio-dei-servizi/monitoraggio-servizi-ferroviari-1>

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

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

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

Nei grafici seguenti si riportano alcuni esempi di curve di puntualità del servizio SFM:

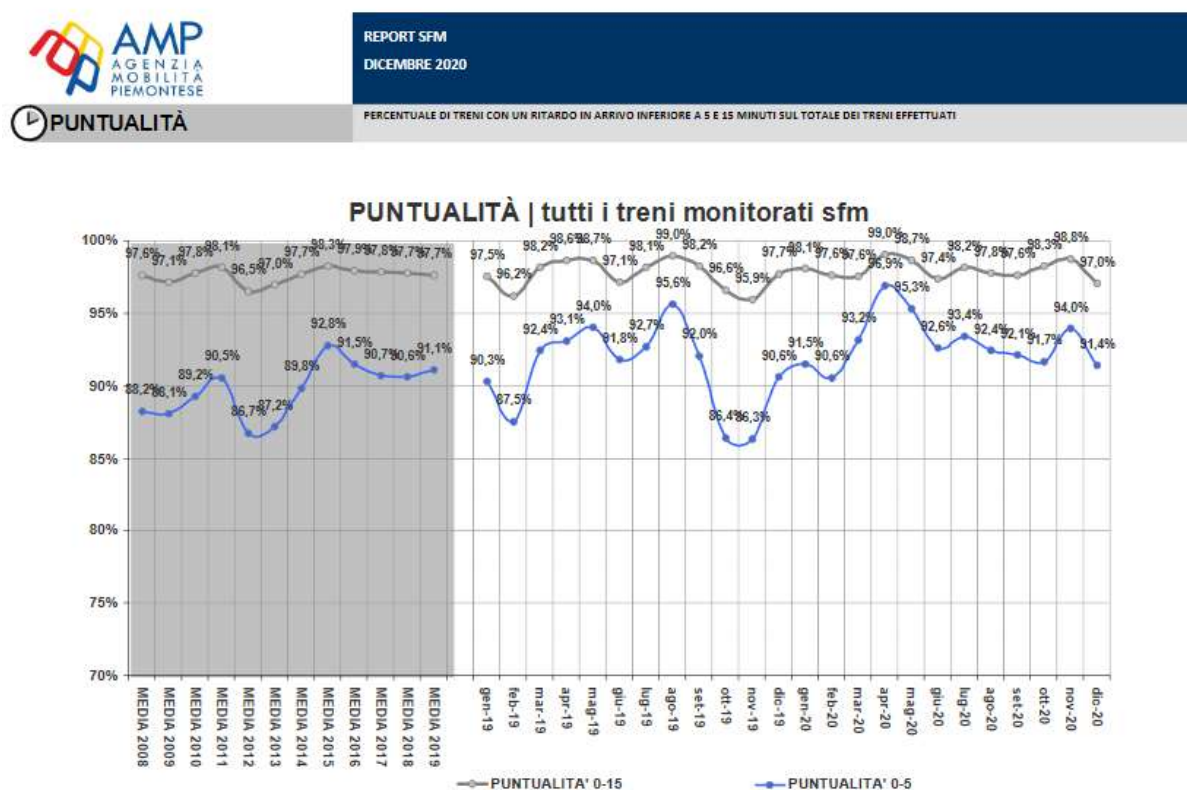


Figura 7 - Curve di puntualità a 5' e 15' di tutti i servizi SFM aggiornati a dicembre 2020.

4.1.4.2. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano

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 2020 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.

4.1.4.3. Monitoraggio del servizio extraurbano

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.4.4. Attività per lo sviluppo di piattaforme integrate per il monitoraggio e la gestione dei sistemi di trasporto pubblico in ambito regionale

La Giunta regionale, il 6 febbraio 2017, ha approvato la DGR 7- 4621, avente ad oggetto "art. 18 l.r. n. 1/2000 e s.m.i. Disposizioni per l'istituzione del "Sistema Informativo Regionale Trasporti", del "Debito Informativo Trasporti" e degli indicatori per il "Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei Trasporti" e prime disposizioni relative al sistema sanzionatorio".

Il provvedimento ha identificato le banche dati che costituiscono il SIRT formalizzando altresì le specifiche tecniche per la predisposizione dei flussi informativi necessari alla loro alimentazione, unitamente alle relative tempistiche e modalità di trasmissione.

Nel corso del 2020 è continuata la fornitura di collaborazione alla Regione Piemonte per la realizzazione di progetti e piattaforme applicative web denominati rispettivamente:

- “Banca dati Dotazione Organica Aziende TPL”: essa è entrata in funzione il 12 ottobre 2020 e 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 verrà utilizzata per assolvere il DIT relativamente al parco veicoli TPL e per i procedimenti autorizzativi sui diversi Contratti di Servizio.
- “Banca dati Transit Cafè”, che verrà utilizzata in sostituzione della Banca Dati Omnibus utilizzata per la gestione tecnico-amministrativa dei Programmi di Esercizio Aziendali dei servizi di TPL inerenti ciascun contratto di servizio.
- CSR-BIP e cruscotti BIPEX.
- Cabina di regia dell’infomobilità regionale.

Le anagrafiche necessarie al funzionamento di questa piattaforma (aziende/consorzi, contratti di servizio) saranno sviluppate in modo da essere condivise tra i vari applicativi.

4.1.4.5. Sistema BIP e flussi di dati con standard BIPEX

Dal 2016 l’Agenzia è stata chiamata da Regione Piemonte a partecipare ai tavoli appositamente istituiti per lo sviluppo del sistema BIP, al fine di contribuire alla definizione delle regole condivise, del regolamento BIP e di tutte le specifiche necessarie da recepire nell’architettura del sistema e nel flusso informativo previsto dal SIRT, in particolare con l’obiettivo di integrare e verificare le informazioni utili per la gestione dei Contratti di TPL vigenti.

Gli atti regionali relativi all’istituzione del SIRT prevedono che dal 2018 tale flusso informativo sia attivo e funzionale per tutte le realtà piemontesi. Regione, servendosi del supporto di 5T, periodicamente verifica lo stato di attuazione e completamento di tali flussi, concedendo alle Aziende eventuali proroghe giustificate.

Si sta quindi operando nei diversi tavoli di lavoro per portare, per quanto possibile, il sistema a regime e per definire gli strumenti e i cruscotti necessari per l’alimentazione e l’estrazione dal CSR-BIP dei dati e dei report a supporto delle attività di programmazione, controllo, monitoraggio e gestione del sistema di TPL da parte dell’Agenzia e degli altri Enti preposti.

Tale attività prende anche spunto da quanto svolto in collaborazione con i CCA dell’area torinese e cuneese, che ha compreso una complessa attività di analisi dei dati aziendali e definizione di una reportistica concordata per la fornitura degli stessi tramite le Business Intelligence dei CCA (Centri di Controllo Aziendali) del sistema BIP, al fine di acquisire le informazioni richieste dai contratti di servizio in attesa che le stesse siano fornite dal CSR-BIP.

L’implementazione di cruscotti e reportistica adeguati dovrà continuare necessariamente una volta attivato il sistema.

Transit Cafè (ex Base dati Omnibus) e banche dati di infomobilità

Il SIRT prevede ad oggi che le banche dati OMNIBUS contenenti il servizio programmato dei diversi contratti (principalmente extraurbani) siano sostituite dal 2018 con il flusso BIPEX. L’Agenzia sta operando con la Regione a predisporre i dettagli operativi e correttivi affinché si possa coniugare l’esigenza di standardizzazione e automazione nell’acquisizione dei dati con le esigenze contrattuali ed amministrative, che prevedono che sia l’Ente a disporre e modificare la banca dati con il servizio autorizzato.

Nel corso del 2020 è proseguita l’attività di supporto di AMP verso Regione Piemonte e 5T per la messa in esercizio di Transit Cafè, il nuovo strumento regionale per la programmazione e gestione dei PEA che porterà al superamento di Omnibus.

Sarà quindi necessario prevedere un'attività di armonizzazione e confronto degli strumenti e dei dati, mantenendo strumenti e flussi dati in parallelo fino a quando tali verifiche daranno esito positivo.

4.1.5. Il sistema tariffario

4.1.5.1. 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 verifica negli anni l'andamento del Tasso di inflazione Programmata (TIP) attraverso la consultazione delle pubblicazioni periodiche del Dipartimento del Tesoro e, nel quadro delle proprie competenze di amministrazione del sistema tariffario, assume i provvedimenti volti ad adeguare il complesso delle tariffe regionali ove necessario.

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 dovrà essere portato all'approvazione da parte dell'Assemblea consortile.

Nel triennio 2021-2023 l'Agenzia proseguirà il monitoraggio dell'andamento del Tasso di Inflazione programmata pubblicato dal Dipartimento del Tesoro, al fine di applicare i futuri adeguamenti al complesso delle tariffe regionali.

4.1.5.2. Biglietto integrato metropolitano

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 14 - 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.

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

A tale scopo GTT con nota protocollo n° 0001054 del 28/01/2021 ha comunicato di aver concluso insieme a 5T le verifiche tecniche e che nel secondo trimestre è attesa la migrazione del biglietto integrato metropolitano sul nuovo supporto.

4.1.5.3. Sperimentazioni tariffarie regionali - 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 proponeva inizialmente che alcune delle funzioni dell'Organismo Consortile vengano svolte, nella fase di avvio, dall'Agenzia. Nel corso dello sviluppo del progetto questa proposta iniziale è poi venuta a cadere.

In varie riunioni del tavolo di lavoro si è cercato di definire il ruolo che i vari attori, e quindi l'Agenzia potessero/dovessero assumere nel Progetto BipforMaaS e quali funzioni svolgere nel novero degli attori interessati al Progetto.

A seguito di queste riunioni sono state fatte circolare varie bozze 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

4.1.6. La comunicazione del trasporto pubblico

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

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

Il sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it) contiene tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Il sito è costantemente aggiornato negli orari (ad ogni variazione di orario si provvede ad aggiornare le tabelle orari presenti sul sito) e nelle informazioni (Figura 15). Con il nuovo affidamento SFM è previsto che

Trenitalia sviluppi un sito internet informativo specifico. Una prima pagina dedicata all'interno del sito Trenitalia è stata attivata da gennaio 2021 e se ne prevede un progressivo sviluppo.



Figura 15 – 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 16).



Figura 16 - Home Page del sito SFR

Sito internet MeBUS (www.mebus.it)

Lanciato nel 2015, il sito offre le informazioni di base per utilizzare i servizi a chiamata MeBUS gestiti dell'Agenzia (Figura 17).



Figura 17 – sito MeBUS

Il sito MeBUS dovrà essere oggetto di aggiornamento alla luce della riprogrammazione ed evoluzione dei servizi a chiamata che saranno attuati nel corso del prossimo triennio.

I siti tematici SFM, SFR e MeBUS adottano tecnologie “responsive” (che consentono, cioè, di adattare la visualizzazione dei contenuti a schermi di dimensioni molto diverse).

Social Network

L’Agenzia comunica con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook dell’SFM. Attraverso questo canale 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 a settimana. Viene risposto alla maggior parte dei messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti commenti fatti ai post dagli utenti.

I social network sono utilizzati anche per promuovere l’utilizzo del SFM in occasione di particolari eventi.

Sito istituzionale

Oltre a curare la redazione dei siti appena descritti, dedicati a specifici servizi di trasporto, l’Agenzia cura il proprio sito istituzionale, in cui oltre agli adempimenti di informazione e trasparenza dettati dalla normativa vigente, fornisce informazioni inerenti:

- le attività di programmazione, pianificazione e progettazione del trasporto pubblico;
- la gestione contrattuale dei servizi di trasporto;
- il monitoraggio dei servizi;
- le attività di studio, indagine e redazione statistica inerente la mobilità;
- le tariffe del trasporto pubblico.

Nei primi mesi del 2017 il sito è stato aggiornato, passando ad una grafica più moderna e adeguata ai nuovi *device* di visualizzazione dei siti internet.



Figura 18 - sito Agenzia della mobilità piemontese

4.1.7. Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2021 negli esercizi precedenti, ammontano ad Euro 396.749.412,00 e risultano assunti interamente nell'ambito delle spese correnti della Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" e così suddivisi:

- Programma 01 "Trasporto ferroviario": Euro 145.694.412,00;
- Programma 02 "Trasporto pubblico locale": Euro 250.905.000,00;
- Programma 03 "Trasporto per vie d'acqua" Euro 150.000,00;

Tali somme trovano integrale copertura nelle entrate previste sulla competenza 2021, salvo Euro 84.766,07 finanziati da entrate 2020 tramite il Fondo pluriennale vincolato di parte corrente ed inerenti spese del personale.

Gli impegni pluriennali già assunti sul 2022 negli esercizi precedenti, ammontano invece ad Euro 228.043,64 e risultano assunti interamente nell'ambito delle spese correnti della Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" e così suddivisi:

- Programma 01 "Trasporto ferroviario": Euro 88.998,40;
- Programma 02 "Trasporto pubblico locale": Euro 139.045,24

Tali somme trovano integrale copertura nelle entrate 2021, in quanto la Regione Piemonte con Determinazione n. 4223 del 11/12/2019 ha provveduto ad impegnare a favore dell'Agenzia l'importo di Euro 535.000.000,00 per l'anno 2021 e sulle previsioni di entrata 2022

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

Il D.Lgs. n. 75/2017, modificando il Testo unico del Pubblico Impiego (TUPI) approvato con il d.lgs. del 30 marzo 2001, n. 165, ha introdotto un nuovo concetto di "dotazione organica" stabilendone i principi generali di disciplina, dai quali si evince un diverso modo di concepire l'organizzazione del fabbisogno

di risorse umane dell'ente, non più come mera previsione di posti da ricoprire, ma in funzione al raggiungimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia gestionale.

L'art. 6 del Decreto Legislativo 165/2001, come modificato dall'art. 4 del Decreto legislativo 75/2017, ha introdotto il superamento del tradizionale concetto di "dotazione organica" che, come indicato nelle *"Linee di indirizzo per la predisposizione dei piani dei fabbisogni di personale da parte delle Pubbliche Amministrazioni"* emanate dal Ministero per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione (documento attualmente in attesa di registrazione presso i competenti organi di controllo), si sostanzia ora in un valore finanziario di spesa massima sostenibile previsto dalla vigente normativa.

A seguito di tale innovazione normativa l'Agenzia, con deliberazione del C.d. A. n. 12 del 11 aprile 2019, ha ridefinito il proprio fabbisogno per il triennio 2019-2021 nel rispetto dei limiti di spesa imposti dalla previsione normativa contenuta nell'art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006, applicabile all'Agenzia in quanto ente non soggetto al patto di stabilità.

Tale norma prevede che per gli enti non sottoposti alle regole del patto di stabilità interno, le spese di personale, al lordo degli oneri riflessi a carico delle amministrazioni e dell'IRAP, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali, non debbano superare il corrispondente ammontare dell'anno 2008 e che le assunzioni di personale debbano essere effettuate nei limiti delle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato complessivamente intervenute negli anni precedenti (come chiarito successivamente).

Tale norma anche alla luce delle novità normative introdotte dal c.d. decreto Milleproroghe (DL decreto legge n. 162 del 30 dicembre 2019 convertito, con modificazioni, nella legge n. 8 del 28 febbraio 2020,) e dal c.d. decreto Crescita (DL 34/2019 convertito nella legge 58/2019) continua a trovare applicazione per Agenzia non rientrando nelle casistiche contemplate da predetti provvedimenti.

Mentre il limite di spesa del 2008 è superabile, in quanto fotografa non solo un anno in cui l'Agenzia rispetto alla dotazione organica allora prevista aveva un contingente di personale in servizio inferiore, per via delle disposizioni di legge che limitavano le assunzioni, ma anche perché era un "altro" Ente, in quanto i compiti e le funzioni assegnati dall'allora vigente L.R. 1/2000 all'Agenzia erano sostanzialmente diversi e limitati rispetto a quelli odierni, oggetto di una sostanziale riforma da parte del legislatore regionale con le modifiche apportate alla L.R. 1/2000 dalle LL.RR. 1/2015 e 9/2015 rimane il limite del turn over.

Con riferimento al limite di turn over, di cui all'art. 1 comma 562 del D.Lgs. 296/2006, fatta salva la copertura dei Posti da fabbisogno mediante mobilità in ingresso di personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale, le nuove assunzioni di personale a tempo indeterminato che l'Agenzia potrà effettuare nel triennio 2019-2021 sono state limitate a n. 5 (corrispondenti al numero di cessazioni del rapporto di lavoro con l'Agenzia verificatesi nel periodo 2014-2018). A oggi le assunzioni relative all'annualità 2019 non sono state ancora effettuate.

Tra le azioni di reclutamento previste all'interno del PTFP 2019-2021, è stata prevista la copertura dei posti previsti nel fabbisogno mediante mobilità in ingresso del personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale. In particolare, all'interno del piano è stato previsto che l'Agenzia potesse procedere all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province allorquando saranno sottoscritte le 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.

Come già esplicitato al punto 2.2 della Sezione introduttiva del presente documento, l'Agenzia sta operando al fine di concludere tali procedure entro i primi sei mesi del 2020.

Il Piano del fabbisogno ha previsto che qualora le procedure di mobilità, legate all'attuazione delle convenzioni per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale sottoscritte con Città Metropolitana e le altre Province, nonché le procedure di mobilità avviate ai sensi dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, non fossero sufficienti a coprire i posti vacanti, al fine di consentire la copertura dei posti di dotazione organica, sarebbe necessaria la cessione di ulteriori capacità assunzionali da parte di enti soggetti ai limiti di spesa per il personale.

Le assunzioni dall'esterno potranno essere effettuate anche mediante utilizzo di graduatorie utili esistenti per il profilo professionale ricercato presso gli enti con i quali l'Agenzia ha in atto specifica convenzione.

Allo stato attuale non sono state ipotizzate nuove assunzioni a tempo indeterminato per l'anno 2020.

In relazione ai posti da Fabbisogno non coperti con le predette azioni di reclutamento, il PTFP sarà oggetto di aggiornamento in funzione delle procedure di mobilità che potranno essere avviate ai sensi dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia ed in esito alla sottoscrizione delle 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.

Al presente documento è allegato il "Piano Triennale del Fabbisogno di personale 2019-2021" dell'Agenzia della mobilità piemontese. (APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale 2019-2021).

DOCUMENTO IN DISCUSSIONE

5. APPENDICE: AMP BAROMETER 2012-2019

Questo documento contiene le serie di dati di maggiore interesse raccolte dall'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) ogni anno in occasione della pubblicazione del rapporto "EMTA Barometer" e riferite all'area di competenza dell'Agenzia.

Le serie storiche sono riferite al periodo 2012 -2019 e riguardano l'intera Regione oppure, se specificato con l'asterisco, i soli affidamenti che vedono AMP come Ente titolare.

Alcuni dati sono stati calcolati anche per l'area di competenza in vigore prima dell'approvazione del nuovo Statuto (Torino e 31 comuni della cintura). La nuova area di competenza comprende l'intero territorio della Regione Piemonte.

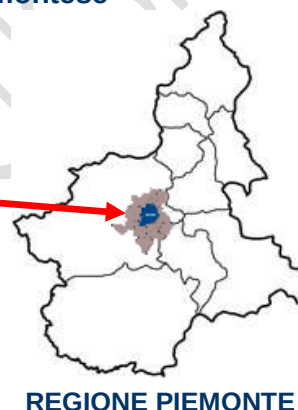
Dove siamo
La nostra area



2003: istituita come AMM
"Agenzia per la Mobilità
Metropolitana"



2015: evoluzione verso
l'Agenzia della mobilità
piemontese



5.1. Popolazione e territorio

5.1.1. Popolazione

La tabella seguente mostra l'evoluzione della popolazione nella Regione Piemonte tra il 2012 e il 2018.

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Area	Descrizione								
Torino	# Residenti al 31 dicembre	872.091	902.137	898.714	890.529	886.837	884.733	875.698	857.910
area metropolitana		1.515.786	1.553.232	1.550.216	1.541.780	1.538.196	1.534.542	1.524.849	1.502.660
Regione		4.413.784	4.439.675	4.426.408	4.404.246	4.392.526	4.378.075	4.356.406	4.311.217

5.1.2. Territorio

Questa tabella espone alcune caratteristiche geografiche dell'area di competenza di AMP.

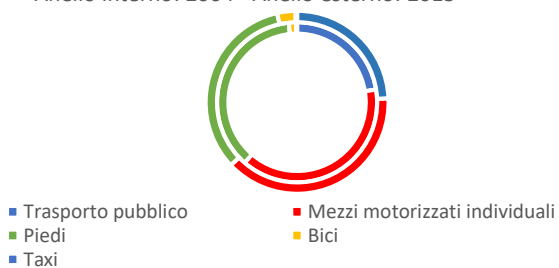
Territorio		(2012-13)
Misura	Area	
Superficie totale (km ²)	Torino	130
	Area metropolitana	838
	Regione	25.387
Urbanizzato (superficie edificata) (km ²)	Torino	77
	Regione	1.771

5.2. Mobilità

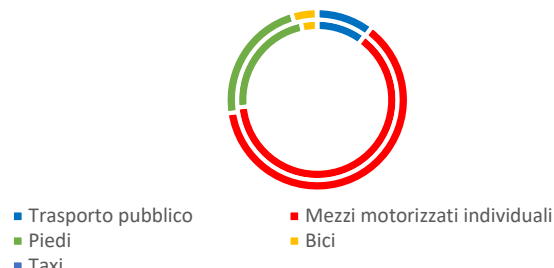
I dati si basano sulle due indagini campionarie IMQ condotte rispettivamente nel 2004 e nel 2013. La tecnica di rilevazione utilizzata è CATI (Computer aided telephone interview) e il campione è stato, nel 2013, di 52119 persone di età superiore o uguale a 11 anni.

Mobilità		2004	2013
Misura	Area		
Spostamenti giorno medio (tutti i modi - tutti gli scopi)	Torino	1.929.400	1.657.877
	Regione	9.737.332	8.226.991
Quota modale del trasporto pubblico (viaggi con uno del TP)	Torino	22,44%	24,34%
	Regione	10,11%	10,25%
Quota modale dei mezzi motorizzati individuali	Torino	38,93%	38,58%
	Regione	63,38%	62,37%
Quota modale degli spostamenti a piedi	Torino	36,97%	33,58%
	Regione	23,19%	22,80%
Quota modale della bicicletta	Torino	1,46%	3,23%
	Regione	3,26%	4,51%
Quota modale del taxi	Torino	0,20%	0,27%
	Regione	0,06%	0,07%

Quota modale a Torino
Anello interno: 2004 - Anello esterno: 2013



Quota modale nella Regione
Anello interno: 2004 - Anello esterno: 2013



5.3. Tasso di Motorizzazione

Il tasso di motorizzazione è fornito dall'ACI e aggiornato annualmente.

Tasso di motorizzazione		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Area	Descrizione								
Torino	Numero di autovetture presenti nei pubblici registri # auto/1000 abitanti	594	614	617	618	639	677	658	646
Area metropolitana		622	615	617	619	633	632	636	647
Regione		637	636	656	646	656	671	675	681

5.4. Offerta

5.4.1. Offerta di trasporto e rete

Offerta di trasporto e rete 2019								
Misura	Unità	Bus urbani	Bus extraurbani	Tram	Metro	Ferrovie metropolitane	Ferrovie regionali	Altro
Lunghezza della rete ¹	km	850	101.996	80	13	160	1.737	1
Numero di linee per modo	# linee	100	636	8	1	8	22	3
Numero di stazioni/fermate per modo ²	# stazioni	3.766	5.820		21	79	118	14
Flotta per modo ³	# veicoli / # unità su ferro	1.547	1.789	194	58		434	5
Numero di operatori per modo	Affidamenti In-house	6	8	0	0	1	1	0
	# contratti							
	Affidamenti con gara	10	5	1	1	1	1	2
	# contratti							

¹ Bus urbani ed extraurbani: somma lunghezza linee – Ferrovie regionali includono anche la parte di rete condivisa tra ferrovie regionali e metropolitane.

² Le stazioni ferroviarie servite esclusivamente dalle linee metropolitane sono indicate nella colonna "Ferrovie metropolitane". Tutte le altre stazioni (solo regionali e regionali + metropolitane) sono indicate nella colonna "Ferrovie Regionali".

³ Numero di veicoli o unità su ferro per modo. Un veicolo (bus) o unità su ferro (tram, metro, ferrovie metropolitane, ferrovie regionali) è la più piccola unità capace di effettuare servizio commerciale. Nell'esercizio, molte di queste unità possono essere accoppiate per formare un convoglio più lungo. Per i veicoli usati nelle ferrovie metropolitane: vedi ferrovie regionali.

5.4.2. Servizio offerto

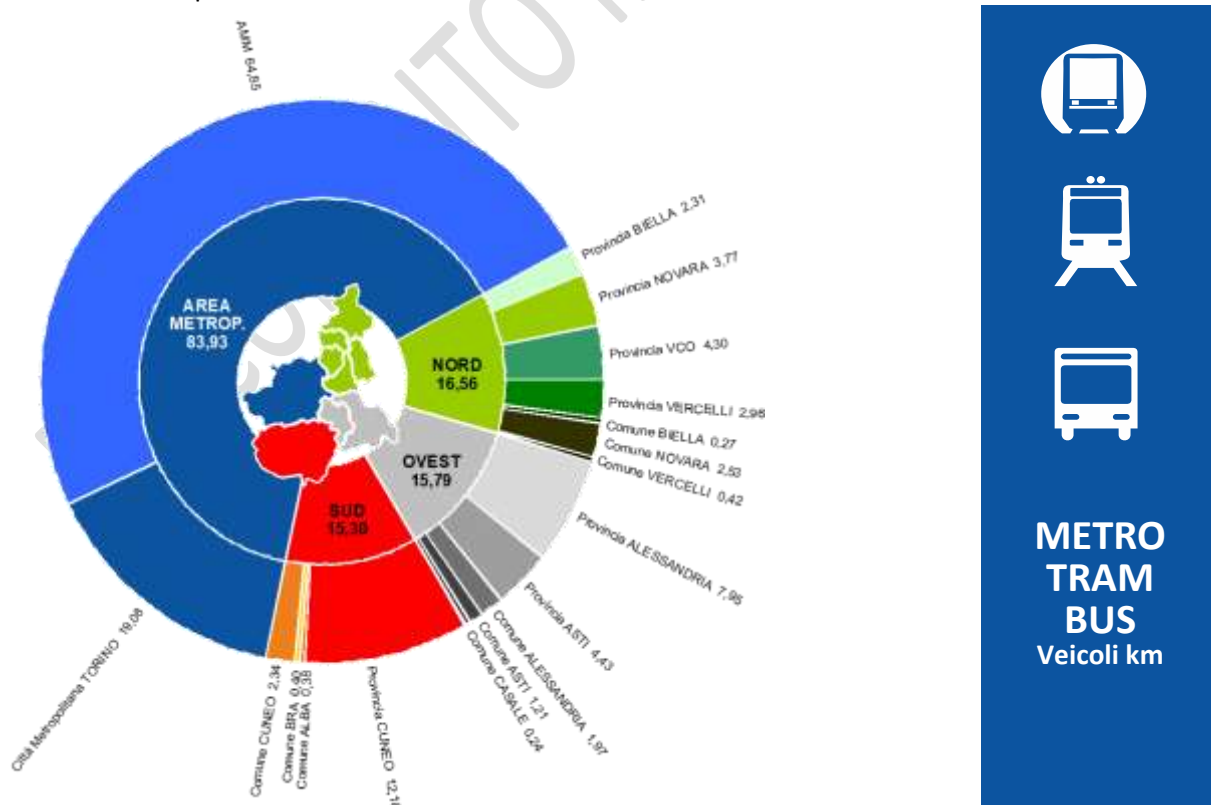
La tabella sottostante riporta l'ammontare di servizio offerto annualmente ed espresso in unità km.

Servizio offerto		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (*)
Misura	Area								
Millioni di Veicoli km / anno	Tutti i servizi	157,19	149,64	144,30	134,42	132,88	131,70	129,81	129,36
	- ferrovie	19,98	19,42	19,16	19,00	18,83	19,08	19,24	19,74
	- bus, tram, metro, altri modi	137,21	130,21	125,14	115,42	114,05	112,61	110,57	109,62
	- Torino e Area metropolitana	60,14	56,18	55,12	46,34	45,22	44,09	42,59	42,59
	- resto della Regione	77,07	74,04	70,02	69,08	68,84	68,52	67,98	67,03

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

5.5. 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.



5.6. Domanda di Trasporto

La tabella sottostante evidenzia la domanda annua rendicontata dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

Domanda di trasporto		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)
Misura	Area								
Domanda annua # passeggeri saliti in milioni ⁴	Tutti i servizi	350,08	352,28	356,75	380,04	389,56	394,74	400,80	405,85
	- ferrovie	46,43	46,94	47,75	49,23	49,92	51,44	50,95	52,55
	- bus, tram, metro, altri modi	303,65	305,34	309,00	330,81	339,64	343,30	349,85	353,30
	- Torino e Area metropolitana	228,45	235,69	243,73	261,23	270,69	275,38	280,87	287,07
	- resto della Regione	75,20	69,65	65,27	69,58	68,94	67,91	68,80	66,23

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

5.7. Aspetti Economici

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

Financial		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)
Misura	Area								
Ricavi da traffico (Millioni €)	Tutti i servizi	251,02	246,27	253,77	255,96	262,87	266,60	290,36	277,13
	- ferrovie	89,57	86,21	93,13	94,87	98,30	104,87	104,22	109,66
	- bus, tram, metro, altri modi	161,45	160,06	160,64	161,08	164,56	161,74	186,13	167,46
	- Torino e Area metropolitana	99,22	94,47	95,41	97,08	100,19	98,21	122,63	104,45
	- resto della Regione	62,23	65,59	65,23	64,00	64,38	62,22	63,52	63,01
Misura	Area								
Compensazioni economiche (Millioni €)	Tutti i servizi	527,64	496,30	497,12	494,44	486,53	483,61	483,90	478,20
	- ferrovie	225,63	216,77	212,30	216,70	217,36	221,49	221,03	220,23
	- bus, tram, metro, altri modi	302,00	279,53	284,83	277,74	269,17	262,12	262,86	257,96
	- Torino e Area metropolitana	175,89	158,23	167,41	164,86	159,92	152,71	153,57	153,11
	- resto della Regione	126,11	121,30	117,42	112,87	109,25	109,41	109,29	104,85

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

⁴ Passeggeri saliti su ogni singolo modo di trasporto

5.8. Materiale Rotabile

Numero di autobus autorizzati nel database regionale.

Autobus		2019			
Sistema di propulsione	Descrizione	Bus urbani		Bus extraurbani	
		Numero di veicoli	Percentuale sul totale	Numero di veicoli	Percentuale sul totale
Diesel	Euro III - V (inclusa EEV)	966	62,44%	1438	80,38%
Diesel	Euro VI	173	11,18%	351	19,62%
Ibrido (non plug-in)		13	0,84%	0	0,00%
Elettrico carica in deposito		39	2,52%	0	0,00%
Elettrico carica in linea		23	1,49%	0	0,00%
Gas naturale	LPG e CNG	333	21,53%	0	0,00%
TOTALE		1547	100,0%	1789	100,0%

5.9. Personale

Dati annui rendicontati dagli operatori nella Piattaforma dell'Osservatorio TPL presso il MIT.

Personale	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019(*)
Area								
Tutti i servizi	9.215	9.101	8.776	8.641	8.480	8.356	8.292	8132
- Ferrovie	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.978	1955
- bus, tram, metro, altri modi	6.860	6.855	6.657	6.607	6.468	6.383	6.314	6177
- Torino e Area metropolitana	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3560
- resto della Regione	2.851	2.895	2.734	2.774	2.696	2.697	2.663	2.617

(*) dati in Osservatorio TPL relativi ai soli contratti di competenza AMP

6. 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.

6.1.1. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

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

A livello di Regione si evidenzia un leggero incremento della quota modale del trasporto pubblico tra il 2004 e il 2013 (Tabella 14).

Tabella 14 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

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

Fonte: Indagini IMQ 2004 e 2013

A livello di ex Provincia di Torino la quota modale del trasporto pubblico è cresciuta negli ultimi 10 anni di oltre tre punti percentuali (Tabella 16).

Tabella 15 – Quota modale per Provincia

	2004		2013	
IMQ 2004	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%

Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%
Cuneo	8,9%	91,1%	8,2%	91,8%
Novara	8,3%	91,7%	7,4%	92,6%
Torino	19,7%	80,3%	21,2%	78,8%
Verbano-Cusio-Ossola	6,9%	93,1%	5,9%	94,1%
Vercelli	7,2%	92,8%	7,3%	92,7%
Totale Regione	14,0%	86,0%	14,6%	85,4%

Tabella 16 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni)

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

Fonte: Indagini IMQ

Anche con riferimento all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni), si evidenzia una ripresa della quota modale del trasporto pubblico: nel 2006 essa si attestava al 23%, mentre nel 2013 supera il 27% seppure in un contesto di diminuzione in termini assoluti della mobilità (vedi tabella seguente).

Tabella 17 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)

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

Fonte: Indagini IMQ

Nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta valori più elevati ed un andamento crescente nel periodo 2004 – 2013 (vedi tabella seguente).

Tabella 18 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)

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

Fonte: Indagine IMQ 2013

6.1.2. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)

Nella tabella che segue sono riportati i dati di produzione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. I dati sono tratti dai consuntivi contrattuali e dalla banca dati dell'Osservatorio MIT. A partire dal 2016 non sono disponibili tutti i dati disaggregati per il servizio urbano e suburbano di superficie di Torino e per la metropolitana. Pertanto alcune tabelle riportano il dato aggregato in celle unite. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, il nuovo "contratto ponte" entrato in vigore a partire dal 2017 ha ricompreso al suo interno tutti i servizi erogati da Trenitalia sia a livello metropolitano che a livello

regionale, pertanto nella rendicontazione contrattuale non vi è più la distinzione tra le due tipologie di servizi e non è possibile presentare un dato disaggregato.

6.1.2.1. Dati di produzione

Tabella 19 – Dati di produzione relativi all’area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33
Metropolitana ⁵	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,96	4,44	4,63
Sostitutivi ferroviari ⁶	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42	0,40
TOTALE CONTRATTI AMM	67,19	66,54	66,42	66,90	62,69	58,29

Vetture*Km erogate (milioni)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	4,15	4,20	4,12	4,14	4,16	4,30
Metropolitana ⁷	2,76	2,67	2,51	2,51	2,46	2,45
Contratti Bus e Tram Urbani	44,44	43,87	42,89	41,76	40,13	41,17
Contratti ferroviari	4,51	4,54	4,53	n/d	n/d	n/d
Sostitutivi ferroviari	0,35	0,19	0,05	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	56,20	55,47	54,10			

6.1.2.2. Passeggeri trasportati

Nella tabella che segue sono riportati i dati di frequentazione dei servizi relativi all’area metropolitana di Torino.

⁵ 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).

⁶ La voce “sostitutivi ferroviari” dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L'insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus*Km.

⁷ Vedi sopra, nota relativa alla voce Metropolitana.

Tabella 20 - Passeggeri trasportati

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Passeggeri trasportati (milioni)						
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77
Contratti Bus, Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	211,51	199,51
Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	12,02	12,48	13,30
TOTALE CONTRATTI AMM	186,45	189,67	193,52	209,12	228,01	216,58

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro), Osservatorio MIT e CNT (gomma urbano)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Passeggeri trasportati (milioni)						
Contratto extraurbano AMM	4,02	3,85	3,87	4,03	4,36	4,16
Contratti Bus, Tram Urbani	204,74	205,48	270,69	275,56	280,87	287,07
Metropolitana	39,82	41,12				
Contratti ferroviari	14,59	15,62	17,99	n/d		
TOTALE CONTRATTI AMM	223,35	224,94	292,56			

6.1.2.3. 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 21 - Compensazioni

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54
Metropolitana ⁸	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94
Contratti Bus e Tram Urbani	170,94	173,85	174,36	173,15	165,19	148,71
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,74	55,82	70,74
TOTALE CONTRATTI AMM	241,91	245,57	246,13	254,42	249,42	240,93

⁸ fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

Compensazioni (milioni)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	5,31	5,24	5,10	5,22	5,17	5,28
Metropolitana ⁹	14,71	14,77	14,77	16,85	19,40	153,11
Contratti Bus e Tram Urbani	142,99	138,34	139,36	137,72	133,56	
Contratti ferroviari	64,12	64,88	66,70	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	227,13	223,23	225,93			

Tabella 22 - Compensazioni al netto infrastruttura

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ¹⁰	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	6,84
Contratti Bus e Tram Urbani	160,26	163,13	163,56	162,35	154,39	137,83
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,18	35,38	46,13
TOTALE CONTRATTI AMM	206,09	210,41	210,84	216,03	209,15	196,34

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ¹¹	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	5,31	5,24	5,10	5,23	5,17	5,28
Metropolitana	5,60	5,66	5,65	131,95	132,02	131,17
Contratti Bus e Tram Urbani	132,10	127,43	128,44			
Contratti ferroviari	39,85	39,71	44,23	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	182,86	178,04	183,42			

⁹ 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.

¹⁰ Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio. Le compensazioni al netto infrastruttura per i contratti urbano e suburbano Torino e metropolitana nel 2016 sono calcolate adeguando il dato dell'anno precedente in base al 50% del TIP pubblicato dal Dipartimento del Tesoro (0,2% per il 2016). L'incidenza infrastruttura dei contratti ferroviari è quella dichiarata dalle Aziende sulla piattaforma MIT alle voci Corrispettivo gestione infrastruttura e Canone accesso infrastruttura. Dal 2017 l'incidenza dell'infrastruttura è quella dichiarata sulla piattaforma MIT anche per i contratti urbani.

¹¹ Vedi nota precedente.

Tabella 23 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,18
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,94	0,92	0,84	0,73	0,69
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	2,83	3,47
TOTALE CONTRATTI AMM	1,03	1,04	1,02	0,98	0,86	0,87

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	1,32	1,36	1,32	1,29	1,19	1,33
Metropolitana	0,14	0,14	0,47	0,47	0,47	0,46
Contratti Bus e Tram Urbani	0,65	0,62				
Contratti ferroviari	2,73	2,54	2,46	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	0,79	0,77	0,61			

Tabella 24 - Ricavi da traffico

Ricavi da traffico (milioni €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	14,18	14,40
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	92,35	94,99	102,91	118,54	113,71

Ricavi da traffico (milioni €)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	5,67	6,29	6,24	6,53	6,53	6,60
Metropolitana	12,92	13,69	97,10	98,21	122,64	104,45
Contratti Bus e Tram Urbani	81,46	83,30				
Contratti ferroviari	15,47	16,51	17,50	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	115,51	119,79	120,84			

Tabella 25 - Rapporto Ricavi/Costi

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura)¹²	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	64,9%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,7%	30,0%	30,5%	32,4%	36,5%	37,8%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	28,6%	23,8%
TOTALE CONTRATTI AMM	n/d	30,5%	31,1%	32,3%	36,2%	36,7%

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura)¹³	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Contratto extraurbano AMM	51,6%	54,5%	55,0%	55,0%	55,8%	54,4%
Metropolitana	69,7%	70,8%	43,1%	42,7%	48,1%	44,32%
Contratti Bus e Tram Urbani	38,7%	39,7%				
Contratti ferroviari	28,0%	29,4%	28,4%	n/d	n/d	n/d
TOTALE CONTRATTI AMM	38,7%	40,2%	39,7%			

¹² Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

¹³ Vedi nota precedente.

6.1.3. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero

Infrastrutture e Trasporti

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

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

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

I dati che seguono sono riferiti alla totalità dei servizi TPL della Regione che risultano ad oggi inseriti nella banca Dati dell'Osservatorio e sono stati forniti da Regione Piemonte ad AMP a marzo 2021 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.

	2016	2017	2018	2019
BACINO NORD-EST			3	9
BACINO SUD-EST	1	1	1	6
BACINO SUD	18	16	16	14
BACINO METROPOLITANO				6
TOTALE	19	17	20	35

Tabella 26 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est

Bacino nord-est									
Totale Bacino nord-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	17.707.056	16.648.729	15.665.636	15.379.575	15.672.636	15.604.746	15.600.372	15.973.252
Ricavi	R	15.699.559	16.543.674	17.317.890	15.796.116	16.290.014	16.478.296	16.867.751	17.619.584
<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>15.269.919</i>	<i>15.685.642</i>
Corrispettivi	C	31.017.392	29.083.089	27.947.510	25.581.826	26.164.589	26.015.848	26.076.538	26.877.621
Infrastruttura	I	184.233	188.716	318.231	0	33.311	29.280	7.733	122.891
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	30.833.159	28.894.373	27.629.279	25.581.826	26.131.278	25.986.568	26.068.805	26.754.730
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	33,7%	36,4%	38,5%	38,2%	38,4%	38,8%	39,3%	39,7%
Passeggeri trasportati	PAX	18.741.353	18.334.386	17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090	18.978.465	19.176.456
Addetti	ADD	714	766	669	732	638	638	648	670
Contributi CCNL	CCNL	3.445.582	3.690.001	3.623.705	2.985.988	3.180.602	3.432.376	3.261.438	3.078.595

Indicatori Bacino nord-est									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	24.800	21.735	23.416	21.010	24.565	24.459	24.075	23.841
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,75	1,75	1,78	1,66	1,67	1,67	1,67	1,68
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,95	1,97	2,02	1,86	1,87	1,89	1,88	1,88
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,89	0,99	1,11	1,03	1,04	1,06	1,08	1,10

Tabella 27 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est

Bacino sud-est									
Totale Bacino sud-est		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	16.002.455	15.954.529	13.656.142	13.611.538	13.515.791	13.427.093	13.205.290	13.299.461
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249	10.226.296	9.411.593	9.742.024	9.484.447	9.631.450
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>8.324.884</i>	<i>8.722.560</i>	<i>8.933.509</i>	<i>8.703.134</i>	<i>7.905.396</i>	<i>8.326.292</i>	<i>8.300.411</i>	<i>8.346.002</i>
Corrispettivi	C	27.073.866	26.512.519	26.371.684	24.897.865	21.515.342	23.160.619	23.236.064	23.179.607
Infrastruttura	I	263.592	268.876	262.942	0	95.733	114.430	130.212	98.173
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	26.810.275	26.243.643	26.108.742	24.897.865	21.419.609	23.046.189	23.105.852	23.081.434
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	29,6%	30,3%	29,4%	29,1%	30,5%	29,7%	29,1%	29,4%
Passeggeri trasportati	PAX	13.649.284	11.325.652	10.341.323	11.764.007	10.248.019	10.356.180	9.903.342	10.010.433
Addetti	ADD	625	649	601	570	570	587	591	669
Contributi CCNL	CCNL	2.860.742	2.901.035	3.126.249	2.786.220	3.065.542	3.188.594	3.232.169	3.112.745

Indicatori Bacino sud-est									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	25.604	24.583	22.722	23.880	23.712	22.874	22.344	19.880
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,69	1,66	1,93	1,83	1,59	1,72	1,76	1,74
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,87	1,84	2,16	2,03	1,82	1,96	2,00	1,98
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,71	0,71	0,80	0,75	0,70	0,73	0,72	0,72

Tabella 28 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud

Bacino sud									
Totale Bacino Sud		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	14.492.330	14.229.465	14.070.822	13.857.599	14.161.179	14.296.441	14.394.625	14.632.205
Ricavi	R	12.063.501	13.108.228	13.754.583	13.673.275	13.274.075	13.652.566	13.592.815	13.654.320
<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>12.474.841</i>
Corrispettivi	C	22.791.086	22.695.757	22.690.185	22.238.239	22.481.712	22.350.615	22.593.375	22.800.366
Infrastruttura	I	108.276	104.074	103.838	4.741	117.811	89.312	129.754	127.390
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	22.682.810	22.591.683	22.586.347	22.233.498	22.363.901	22.261.303	22.463.621	22.672.976
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,7%	36,7%	37,8%	38,1%	37,2%	38,0%	37,7%	37,6%
Passeggeri trasportati	PAX	15.576.875	15.444.240	14.758.360	15.463.545	15.778.736	15.840.146	15.843.508	15.981.217
Addetti	ADD	485	490	487	476	517	512	505	499
Contributi CCNL	CCNL	2.772.927	2.823.839	2.771.791	2.336.111	2.720.054	2.602.525	2.595.407	2.785.406

Indicatori Bacino sud									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	29.881	29.040	28.893	29.113	27.391	27.923	28.504	29.323
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,59	1,61	1,60	1,59	1,56	1,57	1,56
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,79	1,81	1,77	1,78	1,75	1,75	1,75
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,83	0,92	0,98	0,99	0,94	0,95	0,94	0,93

Tabella 29 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitano

Bacino metropolitano									
Tutti i servizi Bacino Metropolitano		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	88.929.790	83.382.089	81.714.589	72.501.426	70.892.470	69.436.308	67.972.364	68.047.323
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380	121.375.065	124.548.656	121.938.359	146.341.914	128.516.319
<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>123.089.648</i>
Corrispettivi	C	221.011.489	201.238.078	207.781.410	204.944.204	199.210.850	190.722.864	191.943.718	191.717.189
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079	21.587.614	22.033.651
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	200.143.805	179.245.960	186.564.188	185.077.600	176.063.245	169.577.785	170.356.104	169.683.538
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	37,9%	39,9%	38,9%	39,6%	41,4%	41,8%	46,2%	43,1%
Passeggeri trasportati	PAX	255.665.133	260.236.518	266.781.060	284.957.000	294.838.479	299.260.246	305.682.964	311.636.543
Addetti	ADD	5.035	4.950	4.899	4.813	4.756	4.658	4.623	4.502
Contributi CCNL	CCNL	29.216.500	27.307.172	27.632.726	27.370.894	27.440.547	26.685.593	26.468.893	25.943.121

Indicatori Bacino Metropolitano									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.662	16.845	16.680	15.064	14.906	14.907	14.703	15.115
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,49	2,41	2,54	2,83	2,81	2,75	2,82	2,82
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,81	2,74	2,88	3,20	3,20	3,13	3,21	3,20
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,38	1,43	1,45	1,67	1,76	1,76	2,15	1,89

GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	60.141.384	56.175.706	55.118.497	46.339.316	45.215.061	44.094.572	42.587.592	42.450.157
Ricavi	R	99.222.000	94.469.456	95.414.128	97.080.961	100.186.718	98.214.921	122.638.749	104.450.810
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>90.063.455</i>	<i>86.959.238</i>	<i>87.935.688</i>	<i>89.540.397</i>	<i>90.897.858</i>	<i>93.288.061</i>	<i>95.317.162</i>	<i>99.433.781</i>
Corrispettivi	C	175.887.767	158.227.976	167.406.798	164.864.978	159.916.292	152.711.644	153.574.547	153.113.992
Infrastruttura	I	20.244.116	21.291.300	20.551.169	19.828.757	23.109.139	21.108.084	21.547.222	21.945.201
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	155.643.651	136.936.676	146.855.629	145.036.221	136.807.153	131.603.560	132.027.325	131.168.791
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	38,9%	40,8%	39,4%	40,1%	42,3%	42,7%	48,2%	44,3%
Passeggeri trasportati	PAX	228.451.173	235.689.416	243.726.464	261.234.229	270.694.729	275.384.757	280.867.294	287.071.407
Addetti	ADD	4.009	3.960	3.923	3.833	3.772	3.686	3.651	3.560
Contributi CCNL	CCNL	23.780.124	22.369.342	22.357.996	22.022.049	21.969.499	21.467.596	21.177.323	20.881.432

Indicatori GTT Urbano e suburbano Torino e metropolitana

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	15.002	14.186	14.050	12.090	11.987	11.963	11.665	11.924
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,92	2,82	3,04	3,56	3,54	3,46	3,61	3,61
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,32	3,21	3,44	4,03	4,02	3,95	4,10	4,10
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,65	1,68	1,73	2,10	2,22	2,23	2,88	2,46

Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	28.788.406	27.206.383	26.596.092	26.162.110	25.677.409	25.341.736	25.384.772	25.597.166
Ricavi	R	23.148.602	24.546.522	23.276.252	24.294.104	24.361.938	23.723.438	23.703.165	24.065.509
<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>23.655.867</i>
Corrispettivi	C	45.123.722	43.010.102	40.374.612	40.079.226	39.294.558	38.011.220	38.369.172	38.603.197
Infrastruttura	I	623.568	700.818	666.053	37.847	38.467	36.995	40.392	88.450
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	44.500.154	42.309.284	39.708.559	40.041.379	39.256.092	37.974.225	38.328.780	38.514.747
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,2%	36,7%	37,0%	37,8%	38,3%	38,5%	38,2%	38,5%
Passeggeri trasportati	PAX	27.213.960	24.547.102	23.054.596	23.722.771	24.143.750	23.875.489	24.815.670	24.565.136
Addetti	ADD	1.026	990	976	980	984	972	972	942
Contributi CCNL	CCNL	5.436.376	4.937.830	5.274.730	5.348.845	5.471.048	5.217.997	5.291.570	5.061.689

Indicatori Altri Bacino metropolitano (urbani ed extraurbani)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	28.059	27.481	27.250	26.696	26.095	26.072	26.116	27.173
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	1,57	1,58	1,52	1,53	1,53	1,50	1,51	1,51
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	1,76	1,76	1,72	1,74	1,74	1,71	1,72	1,71
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	0,80	0,90	0,88	0,93	0,95	0,94	0,93	0,94

Tabella 30 - Dati da Osservatorio MIT – Ferrovie

Contratti ferroviari									
Tutti i contratti ferroviari - BLS dal 2018		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	19.980.987	19.423.301	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863	19.387.819	19.852.244
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029	105.970.659	111.854.183
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>72.730.231</i>	<i>69.373.180</i>	<i>72.532.995</i>	<i>92.093.072</i>	<i>95.484.285</i>	<i>100.593.221</i>	<i>104.668.416</i>	<i>109.794.979</i>
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109	221.484.679	220.390.418
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945	68.793.516	67.238.458
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	159.366.539	150.334.320	148.101.112	148.576.980	150.574.838	152.713.164	152.691.163	153.151.960
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%	39,0%	39,5%	40,7%	41,0%	42,2%
Passeggeri trasportati	PAX	46.431.900	46.943.300	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815	51.232.546	52.872.692
Addetti	ADD	2.355	2.246	2.119	2.034	2.012	1.973	1.988	1.955
Contributi CCNL	CCNL	2.219.147	2.107.648	1.789.824	1.628.352	1.675.450	1.681.630	1.707.188	1.618.805

Indicatori contratti ferroviari									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	8.484	8.648	9.042	9.340	9.358	9.671	9.752	10.155
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	11,29	11,16	11,08	11,41	11,54	11,61	11,42	11,10
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	11,40	11,27	11,17	11,49	11,63	11,70	11,51	11,18
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	4,48	4,44	4,86	4,99	5,22	5,50	5,47	5,63

Tabella 31 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (compresi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte									
Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	157.188.153	149.638.113	144.298.126	134.419.489	133.069.700	131.846.451	130.560.470	131.804.486
Ricavi	R	251.015.987	246.269.592	253.767.801	255.956.355	261.827.422	266.676.274	292.257.585	281.275.855
<i>di cui Ricavi da Titoli di viaggio</i>		<i>217.273.833</i>	<i>213.984.053</i>	<i>219.122.498</i>	<i>241.662.740</i>	<i>245.405.388</i>	<i>252.897.171</i>	<i>259.678.187</i>	<i>269.391.113</i>
Corrispettivi	C	527.637.472	496.296.613	497.123.165	494.440.623	486.736.684	483.740.055	485.334.375	484.965.201
Infrastruttura	I	87.692.214	88.986.634	86.099.180	88.003.280	90.183.813	90.155.046	90.648.830	89.620.563
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	439.945.259	407.309.980	411.023.986	406.437.343	396.552.871	393.585.009	394.685.545	395.344.638
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,3%	37,7%	38,2%	38,6%	39,8%	40,4%	42,5%	41,6%
Passeggeri trasportati	PAX	350.080.459	352.284.096	356.748.806	380.043.843	389.597.144	394.758.477	401.640.825	409.677.341
Addetti	ADD	9.215	9.101	8.776	8.641	8.493	8.368	8.355	8.295
Contributi CCNL	CCNL	40.514.898	38.829.695	38.944.295	37.111.913	38.082.195	37.590.717	37.265.095	36.538.672

Indicatori Tutti i bacini inclusi i servizi ferroviari									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	17.058	16.442	16.442	15.556	15.668	15.756	15.627	15.890
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	3,36	3,32	3,45	3,68	3,66	3,67	3,72	3,68
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	3,61	3,58	3,71	3,95	3,94	3,95	4,00	3,96
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,60	1,65	1,76	1,90	1,97	2,02	2,24	2,13

Tabella 32 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte (esclusi i servizi ferroviari)

Regione Piemonte									
Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione	Veicoli*Km	137.207.166	130.214.812	125.138.721	115.421.673	114.242.076	112.764.588	111.172.651	111.952.242
Ricavi	R	161.447.159	160.063.922	160.640.911	161.083.650	163.524.340	161.811.245	186.286.926	169.421.672
<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>155.009.771</i>	<i>159.596.134</i>
Corrispettivi	C	302.002.504	279.529.443	284.825.108	277.737.408	269.372.493	262.249.946	263.849.696	264.574.783
Infrastruttura	I	21.423.785	22.553.784	21.902.235	19.877.045	23.394.460	21.378.101	21.855.314	22.382.105
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI = C - I	280.578.719	256.975.659	262.922.873	257.860.363	245.978.033	240.871.845	241.994.382	242.192.678
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,5%	38,4%	37,9%	38,4%	39,9%	40,2%	43,5%	41,2%
Passeggeri trasportati	PAX	303.648.559	305.340.796	308.999.764	330.811.575	339.673.627	343.319.662	350.408.279	356.804.649
Addetti	ADD	6.860	6.855	6.657	6.607	6.481	6.395	6.367	6.340
Contributi CCNL	CCNL	38.295.751	36.722.047	37.154.471	35.483.561	36.406.745	35.909.087	35.557.907	34.919.867

Indicatori Tutti i bacini esclusi i servizi ferroviari									
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produzione/addetto	Veic*Km/ADD	20.001	18.996	18.798	17.470	17.627	17.633	17.461	17.658
Corrispettivo medio / km	C / Veic*Km	2,20	2,15	2,28	2,41	2,36	2,33	2,37	2,36
Corrispettivo medio incluso CCNL / km	(C+CCNL) / Veic*Km	2,48	2,43	2,57	2,71	2,68	2,64	2,69	2,68
Ricavo medio / km	R / Veic*Km	1,18	1,23	1,28	1,40	1,43	1,43	1,68	1,51

DOCUMENTO IN DISCUSSIONE

6.1.1. Calcolo e liquidazione dei contributi CCNL

Nell'ambito della responsabilità gestionale che la Regione ha assegnato a AMP, la Giunta regionale, con DGR n. 37 – 4121 del 24 ottobre 2016, ha identificato l'Agenzia "quale soggetto erogatore delle risorse regionali per il pagamento dei contributi CCNL autoferrotranvieri (...) destinate alle aziende TPL aventi diritto".

Al fine di semplificare gli adempimenti richiesti alle Aziende TPL e considerato che la base dati necessaria per la verifica della congruenza dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende è la stessa della dotazione organica prevista dal SIRT, si è deciso di richiedere in un'unica soluzione alle Aziende la fornitura dei dati sul personale per l'assolvimento del DIT (debito informativo trasporti) e la quantificazione dei contributi CCNL spettanti in funzione del n° di addetti nell'anno (consistenza media) e del parametro medio aziendale.

Dal 2019 la rendicontazione degli addetti avviene attraverso la piattaforma "Dotazione organica delle Aziende TPL - DOATPL" attraverso la quale la Regione provvede alla validazione degli addetti ai fini dell'assolvimento del DIT e AMP alla validazione dei contributi CCNL richiesti dalle Aziende.

Grazie a tale organizzazione nella raccolta dati, Regione e Agenzia possiedono entrambe la medesima base dati del personale delle Aziende di TPL (sia quello con contratto Autoferrotranvieri, sia quello inquadrato con altre tipologie contrattuali) da utilizzare per le rispettive finalità di elaborazione e monitoraggio.

Si riporta di seguito una tabella di riepilogo degli addetti tra il 2010 e il 2019. I dati fino al 2015 si riferiscono alle elaborazioni per l'erogazione dei Contributi CCNL fornite dalla Regione Piemonte. I dati dal 2016 in poi sono stati elaborati dall'Agenzia sulla base degli elenchi del personale trasmessi dalle Aziende ad AMP quale soggetto incaricato dell'erogazione dei contributi stessi.

Tabella 33 – Dati sugli addetti TPL con contratto CCNL autoferrotranvieri

ANNI DI RIFERIMENTO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
nr. Aziende	63	59	60	60	59	60	57	55	54	55
totale addetti CCNL	7.925,61	7.834,70	7.693,24	7.499,98	7.364,24	7.207,23	7.121,58	7072,49	6.939,52	6.910,50
totale contributo CCNL (€ x 1000)	44.471	43.823	42.974	41.964	41.334	40.785	40.489	40.095	39.277	39.015

PARAMETRI

valore medio addetti/aziende	125,80	132,79	128,22	125,00	124,82	120,12	124,94	128,59	128,51	125,65
parametro medio ponderato	162,45	162,16	161,95	163,87	165,47	166,00	166,12	166,38	159,04	158,62
valore medio contributo/addetto	5.610,99	5.593,41	5.585,93	5.595,24	5.612,86	5.658,90	5.685,53	5.669,22	5.659,96	5.645,87

Tra il 2010 e il 2019, a fronte di una diminuzione del 12,8% degli addetti e del 12,3% dei contributi erogati si è avuto un incremento del contributo unitario per addetto dello 0,6%.

6.1.2. 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.

6.1.2.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte

I dati che verranno di seguito esposti sono un quadro di sintesi della mobilità delle persone residenti in Piemonte e della qualità percepita dai cittadini con riferimento ai mezzi di trasporto (trasporto pubblico, auto, bicicletta) raccolti attraverso le indagini IMQ del 2004 e del 2013.

Le indagini IMQ sono indagini campionarie telefoniche condotte presso i residenti su campioni rappresentativi della popolazione maggiore di 10 anni stratificati per classi di sesso e per età.

Per quanto riguarda l'ultima edizione (IMQ2013) la distribuzione del campione di intervistati e della corrispondente popolazione maggiore di 10 anni è riportata in Tabella 34 - Campione e Popolazione

Tabella 34 - Campione e Popolazione

residenza	Campione (Interviste)	Popolazione > 10 anni	Tasso di Campionamento
Torino	8240	827471	1,00%
Cintura di Torino (31 Comuni [*])	17500	578384	3,03%
Resto Provincia Torino	6720	665191	1,01%
Provincia di Vercelli	1668	160871	1,04%
Provincia di Novara	3331	330319	1,01%
Provincia di Cuneo	5365	529472	1,01%
Provincia di Asti	2038	197292	1,03%
Provincia di Alessandria	4089	391354	1,04%
Provincia di Biella	1689	166020	1,02%
Provincia del VCO	1479	146117	1,01%
TOTALE	52119	3992491	1,31%

[*] Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro Torinese, Cambiano, Candiolo, Carignano, Caselle Torinese, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leini, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Torinese, Pianezza, Pino Torinese, Piobesi Torinese, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro Torinese, Santena, Settimo Torinese, Trofarello, Venaria Reale, Vinovo, Volpiano.

Il campione, è stato stratificato su 2 classi di sesso, 8 classi di età e 208 zone geografiche; il dimensionamento del campione corrisponde al 3% della popolazione residente di età maggiore o uguale a 11 anni nelle zone geografiche appartenenti alla cintura di Torino ed all'1% della popolazione residente di età maggiore o uguale a 11 anni altrove (con densificazione del campione in alcune zone con scarsa popolazione residente).

La numerosità del campione è stata calcolata per ottenere un intervallo (percentuale) di confidenza dell'1%-2%, con livello di confidenza del 90%, sul valore della mobilità individuale complessiva (inclusi gli individui che non si spostano) distintamente per le 4 macrozone

- Città di Torino
- Cintura di Torino

- Resto della Città Metropolitana di Torino
- Altre province del Piemonte

e per ottenere un intervallo (percentuale) di confidenza dell'3%-4%, con livello di confidenza del 90%, sul valore della mobilità individuale con uso del trasporto pubblico (inclusi gli individui che non si spostano con il trasporto pubblico) distintamente per le 2 macrozone

- Città di Torino
- Cintura di Torino.

I dati qui presentati sono una selezione delle elaborazioni che vengono effettuate dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese con riferimento all'intera popolazione della Regione nell'ambito delle sue competenze istituzionali.

Dal confronto tra le indagini IMQ2004 e IMQ2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nella Regione.

I dati rilevati sul mezzo utilizzato per lo spostamento mostrano che a livello regionale si ha, nel 2013, una lieve riduzione nell'uso dell'auto; si passa infatti dal 62% del 2004 al 61,2% dell'ultima indagine campionaria, di conseguenza si ha un innalzamento delle altre modalità. Gli spostamenti non motorizzati piedi e bicicletta rispettivamente coprono il 22,4 % e il 4,4% della ripartizione modale. Questa, ovviamente cambia sensibilmente a seconda della provincia analizzata, nelle province di Alessandria, Asti, Biella e Vercelli si registra una marcata diminuzione della quota percentuale del mezzo privato (tra 2,1 e 3,5 punti percentuali) così come a Torino anche se più ridotta (0,9 punti percentuali). Mentre hanno una tendenza opposta le province di Cuneo, Novara e Verbania (tra 1,2 e 2,3 punti percentuali di incremento nell'uso dell'auto).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, a parte il caso della Provincia (ora Città Metropolitana) di Torino ove il dato di ripartizione modale è pesantemente influenzato dagli stili di mobilità nell'area metropolitana torinese, si riscontra come nelle province piemontesi il TP raggiunga nel 2013 quote di mercato comprese tra il 2,3% (Biella) e l'8,2% (Asti). A livello di confronto pluriennale 2004-2013 emerge come il trasporto pubblico sia cresciuto in termini di quota di mercato solo nella provincia di Asti (+2 punti percentuali), mentre il calo più vistoso si registra nella provincia di Biella (-1,6 punti percentuali).

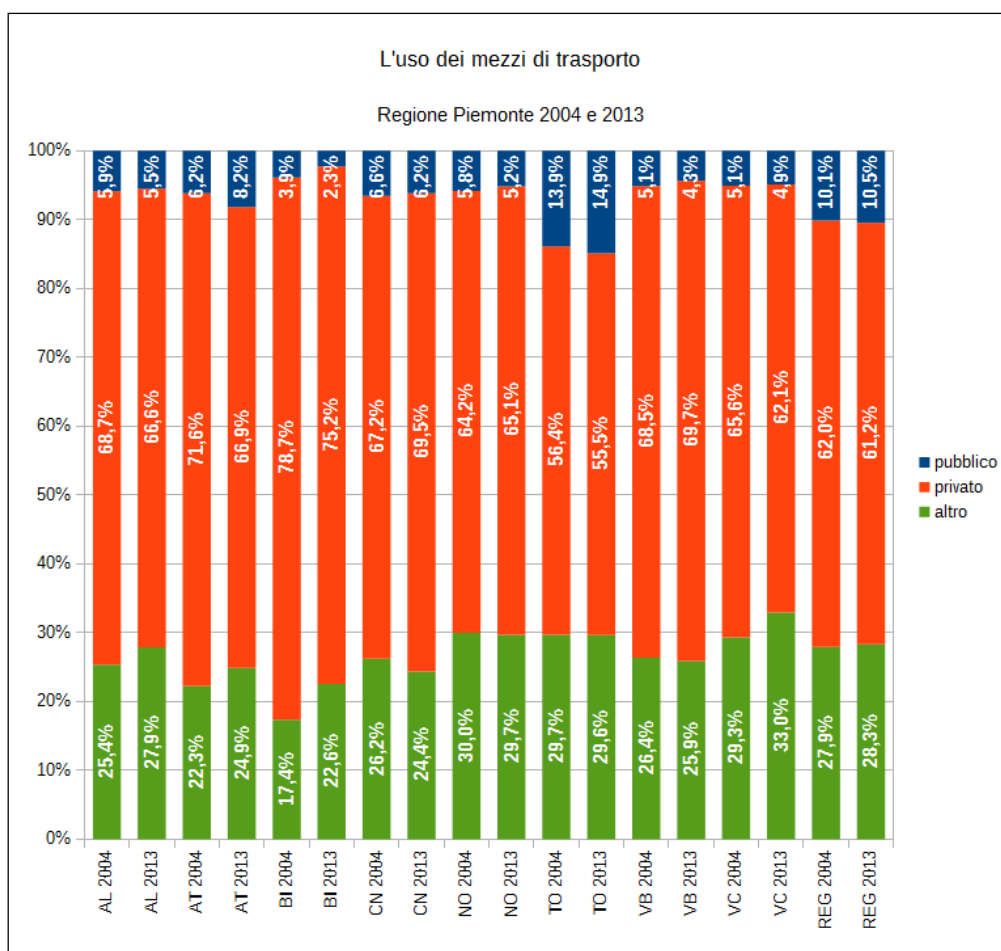


Figura 19 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

6.1.2.2. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso sono passati dal 6,47 del 2004 al 6,65 del 2013. Il giudizio più elevato nel 2013 è raggiunto nella Provincia di Torino (6,75¹⁴) mentre i residenti nella Provincia di Alessandria hanno espresso in media i giudizi più bassi (6,13). Tra i mezzi pubblici il servizio ferroviario di Trenitalia fa registrare a livello regionale un giudizio medio di 5,96 nel 2013. Il giudizio più elevato si registra nella provincia di Torino (6,11) mentre in cinque province su otto esso si attesta sotto il 6

(Tabella 35 e Tabella 36).

L'auto privata fa registrare giudizi stabili passando dal 7,82 del 2004 al 7,86 del 2013. La provincia con il miglior giudizio nel 2013 è Biella con 8,39. Il giudizio più basso si registra nella provincia di Novara (7,57) seguita da Torino (7,62).

Nel 2013 è stata indagata per la prima volta a livello regionale la bicicletta: il giudizio medio regionale è 8,04 con un massimo in provincia di Cuneo (8,7) e un minimo in provincia di Verbania (7,32).

¹⁴ 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 35 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

IMQ2004 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	6,79	6,68	7,63	7,35	6,72	6,36	6,60	6,88	6,45
TP extraurbano	7,48	7,27	7,37	7,13	6,67	6,74	7,03	6,47	6,95
Ferrovia Trenitalia	5,63	6,03	5,96	6,05	5,96	6,02	6,19	5,80	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	7,41	*	6,09	*	*	6,17
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	6,91	7,85	8,65	7,97	7,57	7,50	7,56	7,63	7,76
Totale mezzi pubblici	6,42	6,51	7,00	6,84	6,45	6,38	6,70	6,20	6,47
Auto privata	8,11	8,12	8,18	8,32	7,86	7,52	8,22	8,13	7,82

*(dati assenti o statisticamente non significativi)

Tabella 36 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici

IMQ2013 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	6,19	6,71	6,78	7,09	6,26	6,85	6,22	6,44	6,79
TP extraurbano	6,33	7,23	6,38	7,04	6,69	6,54	6,84	7,19	6,67
Ferrovia Trenitalia	5,87	6,10	6,06	5,80	5,82	6,11	5,92	5,99	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	*	5,95	6,52	5,93	*	6,42
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	7,66	8,24	6,58	7,74	7,43	7,46	6,57	*	7,53
Totale mezzi pubblici	6,13	6,72	6,50	6,65	6,24	6,75	6,28	6,44	6,65
Auto privata	8,18	8,21	8,39	8,36	7,57	7,62	7,87	8,34	7,86
Bicicletta	8,11	8,34	8,05	8,70	8,01	7,80	7,32	8,34	8,04

*(dati assenti o statisticamente non significativi) – in verde i giudizi migliorati nel 2013, in arancio quelli peggiorati nel 2013

6.1.2.3. Mobilità – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)

Dall'indagine IMQ 2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana di Torino (vedi figure seguenti).

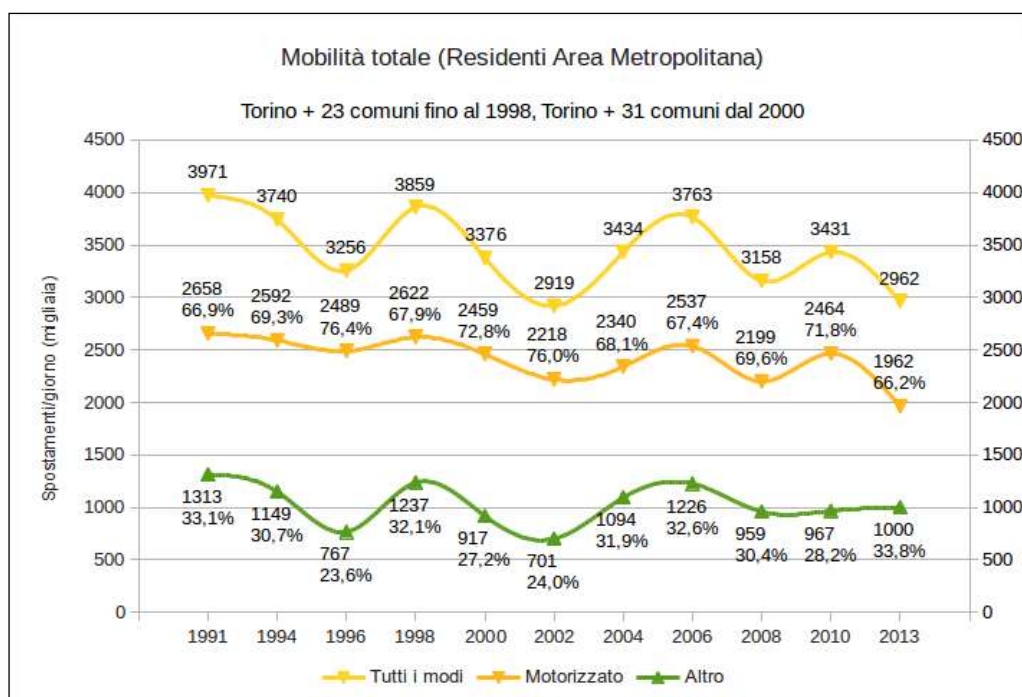


Figura 20 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

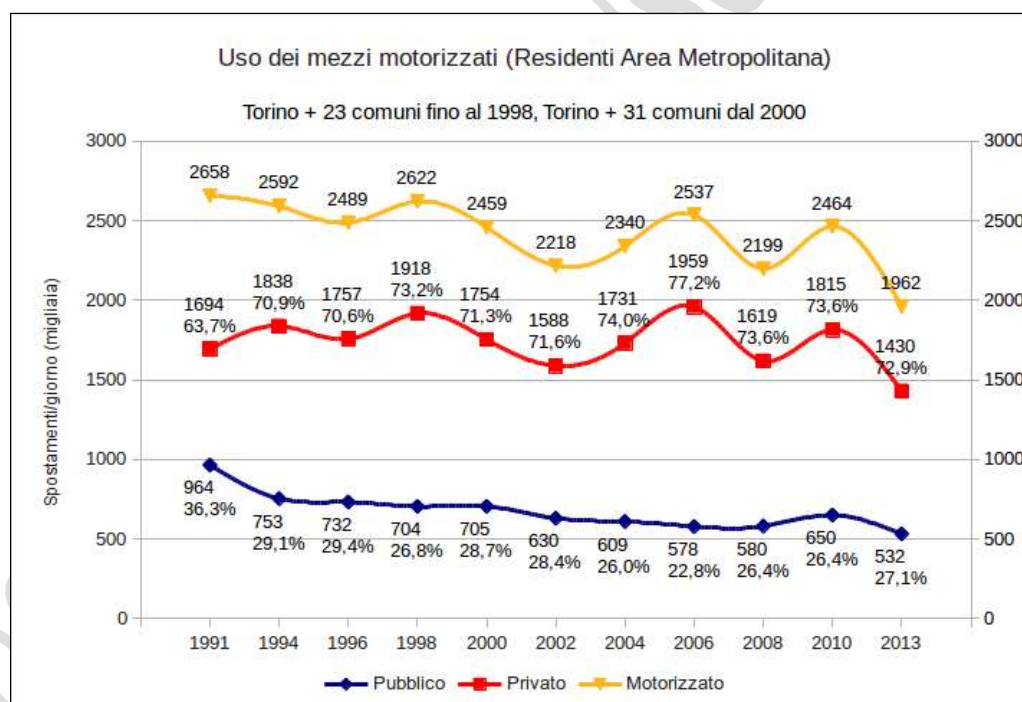


Figura 21 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare diminuire nel 2013 da 3 milioni 431 mila spostamenti / giorno nel 2010 si passa a 2 milioni e 962 mila nel 2013 con una diminuzione del 13,7% rispetto alla precedente indagine (Figura 20).

La mobilità motorizzata appare anch'essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con una diminuzione del 20,4% (Figura 21).

La diminuzione in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico. Quest'ultimo appare tuttavia incrementare, rispetto al 2010, la quota di mercato raggiungendo il 27,1% sul totale motorizzato.

6.1.2.4. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell'area metropolitana torinese (32 comuni)

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso (Figura 22). A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell'auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6) (Figura 22).

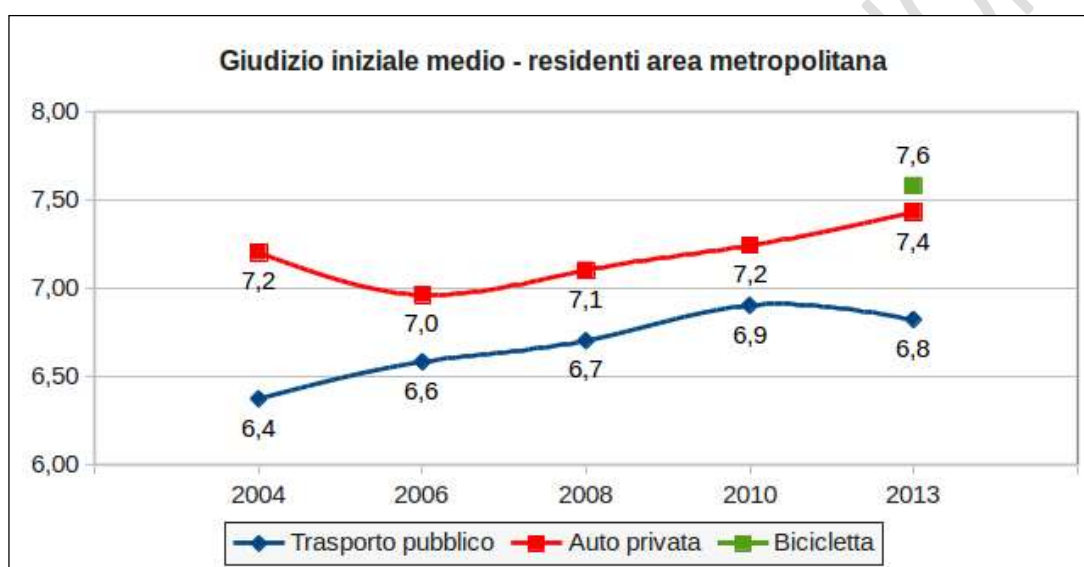


Figura 22 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 23 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

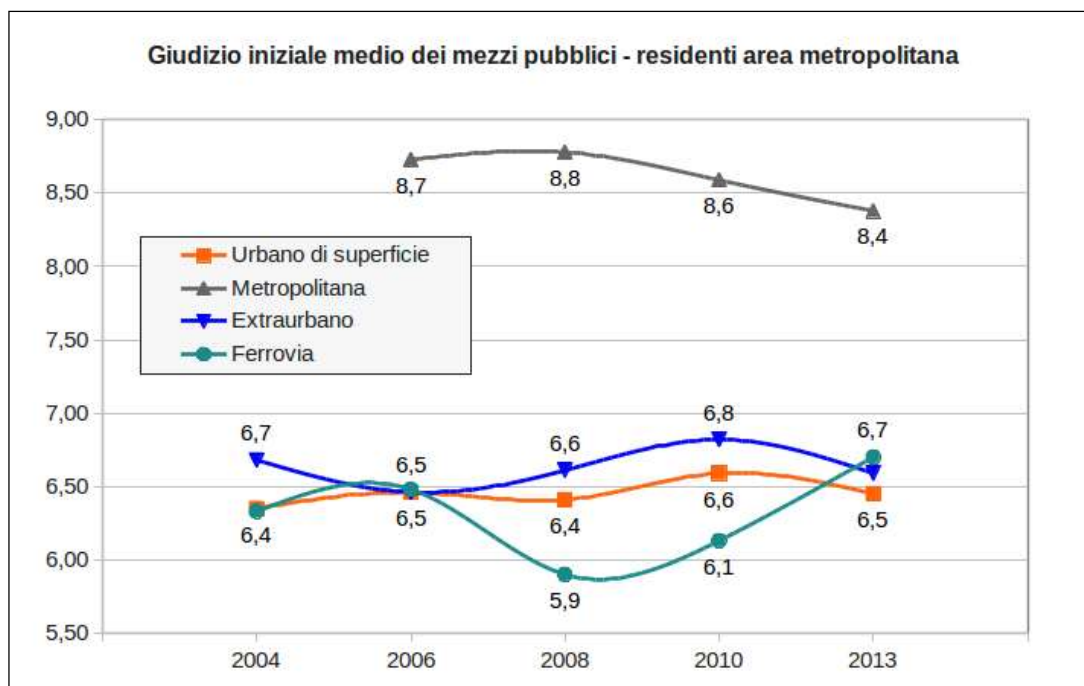


Figura 23 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

6.1.2.5. La comunicazione dei risultati IMQ

Ad oggi sono stati pubblicati i seguenti rapporti dell'indagine: essi comprendono il rapporto sui residenti dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni), 23 rapporti sui residenti nei comuni (o aggregati di comuni) della cintura e il rapporto sulla Regione Piemonte.

IMQ 2013

Rapporto sulla Regione Piemonte

Aprile 2016





Esempio di analisi per un aggregato di comuni dell'area metropolitana



Analisi sulla Città di Torino

6.1.3. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, non sono rilevati direttamente dall'Agenzia. Essi vengono raccolti dai gestori dei servizi stessi e forniti all'Agenzia nei limiti di quanto previsto dai contratti di servizio.

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati) quelle sotto esposte.

- Servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: saliti per treno, giorno medio e stazione per singolo treno rilevati tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre) e forniti su supporto digitale.
- Servizi ferroviari gestiti da GTT: dal 2011 a settembre 2018 l'Azienda ha fornito i fogli corsa giornalieri digitalizzati con il totale saliti e discesi per singolo giorno, treno e stazione. Da settembre 2018 a partire dai fogli corsa GTT digitalizza, per ogni mese dell'anno, il totale saliti per singolo giorno e treno, mentre il dettaglio per stazione viene digitalizzato solo relativamente a tre giorni tipo (feriale lunedì-venerdì, sabato, festivo) rappresentativi del periodo, evitando giornate con criticità come scioperi o forti perturbazioni all'esercizio.
- Servizi extraurbani ed urbani gestiti in Omnibus e con flusso validazioni BIP non ancora disponibile: saliti e discesi per fermata rilevati due volte all'anno (luglio e novembre) su schede cartacee e digitalizzati sulla Piattaforma Saliti/Discesi sviluppata da CSI Piemonte.
- Servizi extraurbani ed urbani con flusso validazioni BIP a disposizione dell'Agenzia (ad oggi Bacino Sud, parte del Bacino Sud Est e parte del Bacino Nord-Est).
 - Nel caso del Bacino Sud i dati disponibili sono i saliti per linea, corsa, giorno e fermata suddivisi in *Abbonati*, *Credito trasporti* e *Venduto a bordo*. Non sono disponibili ad oggi i discesi per la generalità dei passeggeri, non essendo a regime l'algoritmo di *check-out virtuale* che stima i discesi in funzione della tipologia di titolo di viaggio utilizzato.

L'unica categoria per la quale vengono registrati sia il check-in che il check-out è quella dei possessori di "credito trasporti".

- Nel Bacino Nord-Est, invece, è stata disposta l'obbligatorietà del checkout anche per gli abbonati, pertanto è possibile risalire anche ai discesi e ottenere il profilo di carico della corsa.
- Restanti servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

6.1.3.1. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

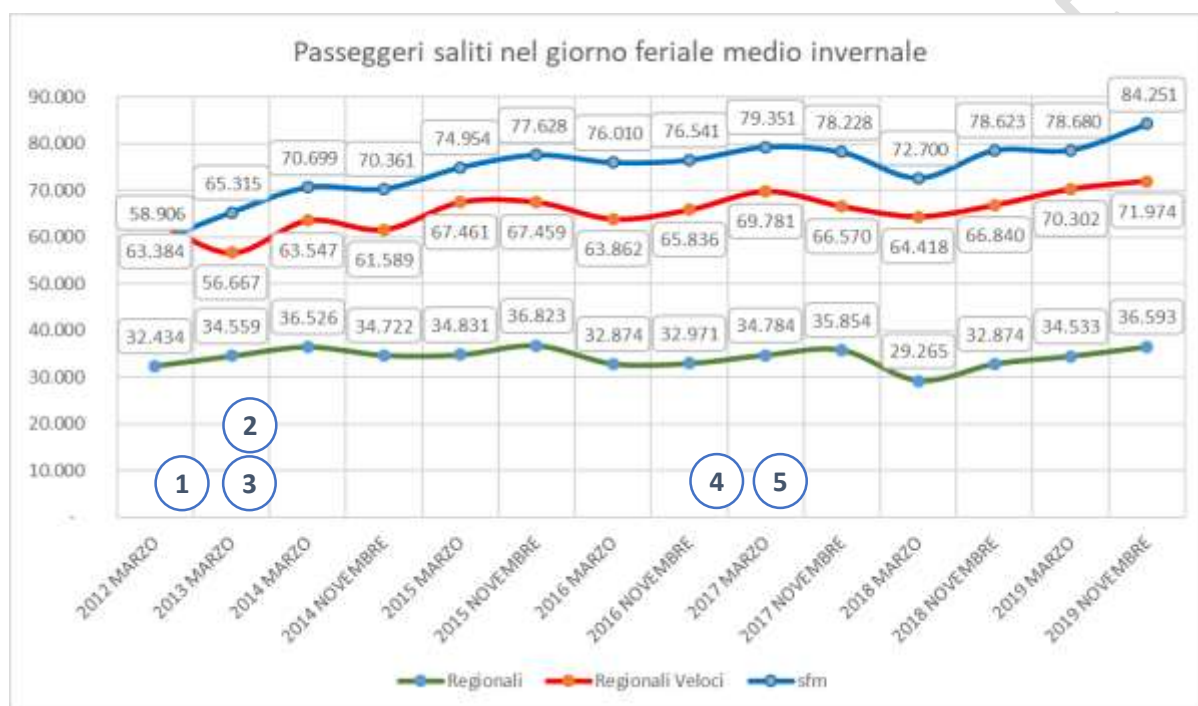


Figura 24 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale invernale

La Figura 24 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale invernale (rilevato a marzo e a novembre) per tipo di servizio:

- [R] regionali
- [RV] Regionali veloci
- [SFM] servizio ferroviario metropolitano.

Si ricordano gli interventi di riorganizzazione avvenuti negli ultimi anni con riferimento all'assetto dei servizi. In particolare si sottolineano:

1. dicembre 2012: nascita del SFM con l'istituzione delle linee sfm1, 2, 3, 4, A
2. giugno 2013: istituzione delle linee sfm7 e sfmB
3. dicembre 2013: istituzione della linea sfm6, nascita SFR con la riprogrammazione dei servizi sulla direttrice Torino – Alessandria – Genova.
4. dicembre 2016: elettrificazione Bra-Alba con attestazione della linea sfm4 ad Alba.
5. Primo trimestre 2017: potenziamento della direttrice Torino – Milano con istituzione dei treni RV fast.

La Figura 25 rappresenta graficamente i passeggeri saliti nel giorno medio feriale estivo (rilevato a luglio) per i medesimi tipi di servizio.

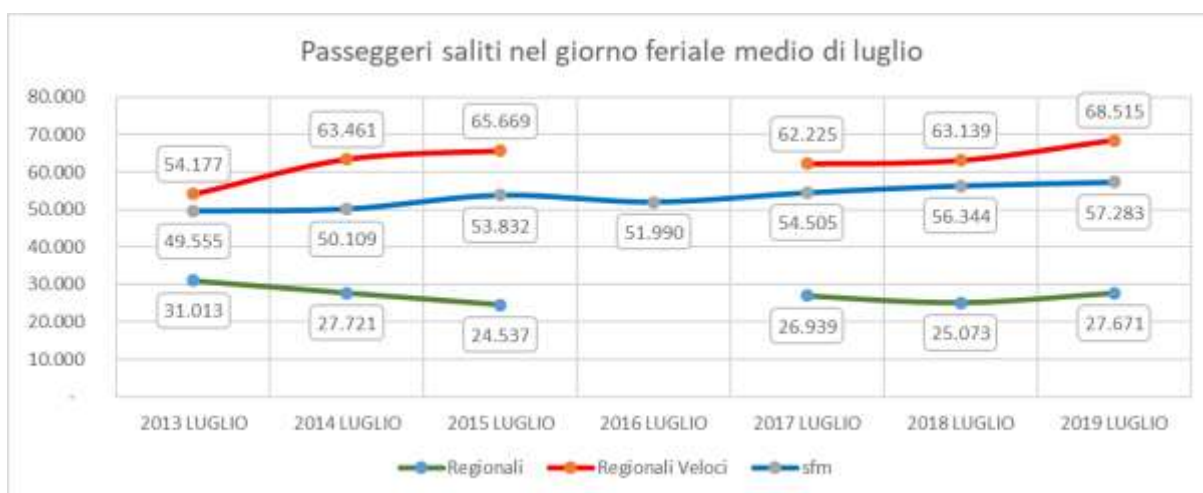


Figura 25 - Andamento frequentazioni servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

Si segnala che per il mese di luglio 2016 l'AMP non è in possesso dei dati per le linee SFR.

Le figure che seguono riportano l'andamento storico dei passeggeri*Km sulle linee ferroviarie. Per quanto riguarda i servizi Trenitalia i passeggeri*Km sono calcolati come prodotto dei presenti a bordo per tratta per la reale distanza chilometrica tra stazione e stazione, mentre per quanto riguarda i servizi GTT sulle linee sfm1 e sfmA la struttura dei dati forniti non permette un calcolo altrettanto puntuale, pertanto si recepisce la convenzione adottata dal vettore che prevede di calcolare i passeggeri*Km come prodotto dei passeggeri saliti per una percorrenza media di 24 km.

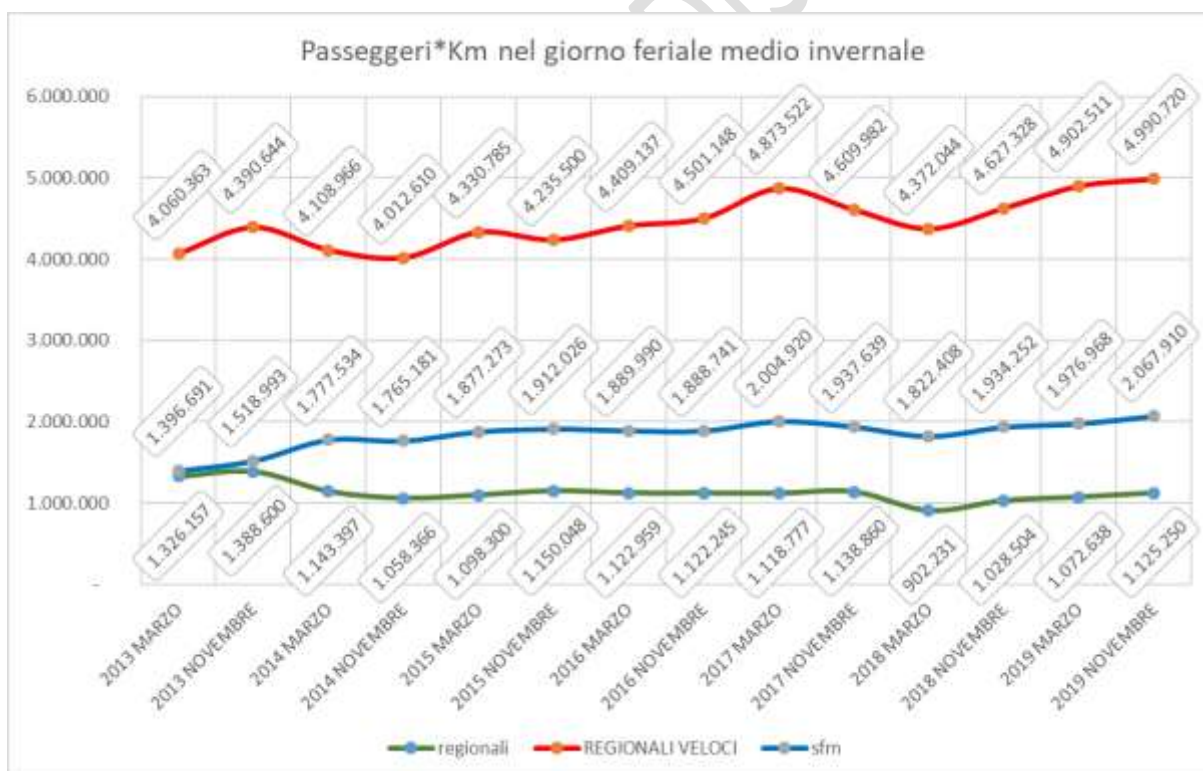


Figura 26 - Andamento dei passeggeri*Km sui servizi ferroviari nel giorno feriale invernale

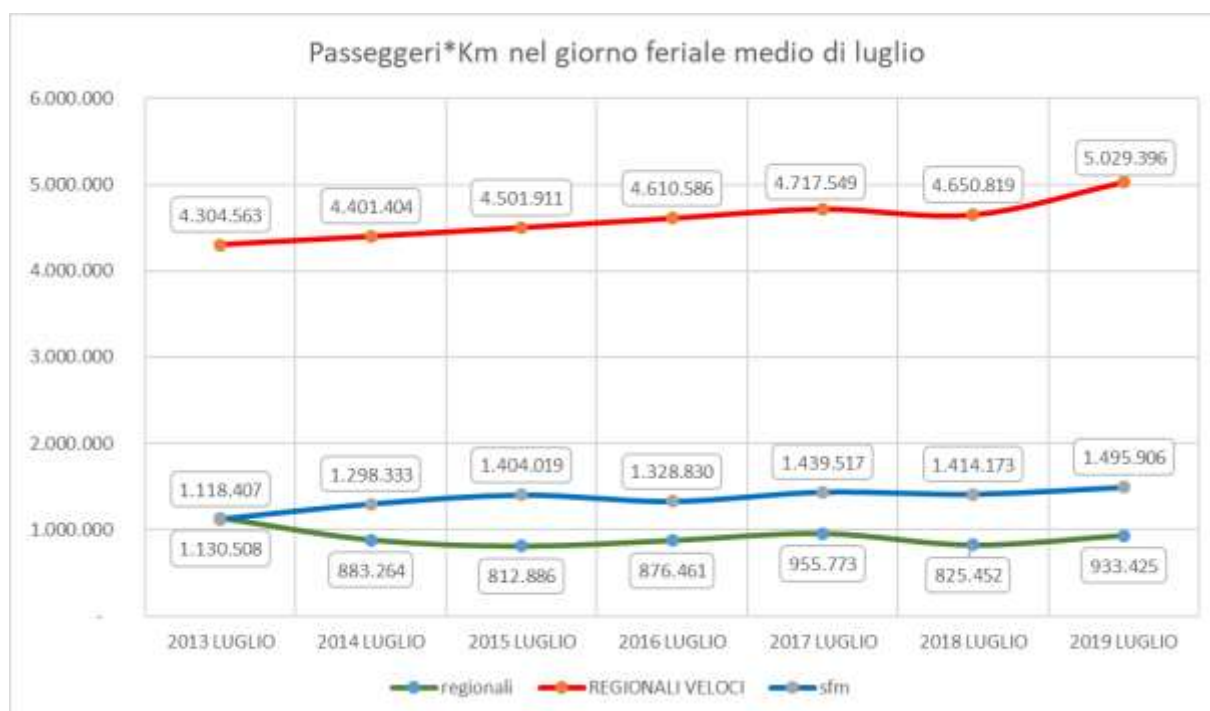


Figura 27 - Andamento dei passeggeri*km sui servizi ferroviari nel giorno medio feriale di luglio

6.1.3.2. Servizi automobilistici su gomma nell'area metropolitana di Torino

La Figura 28 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM) mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani storicamente di competenza dell'Agenzia (afferenti al contratto di servizio Rep. 174 tra l'Agenzia e il Consorzio EXTRA.TO) per il periodo 2010-2019.

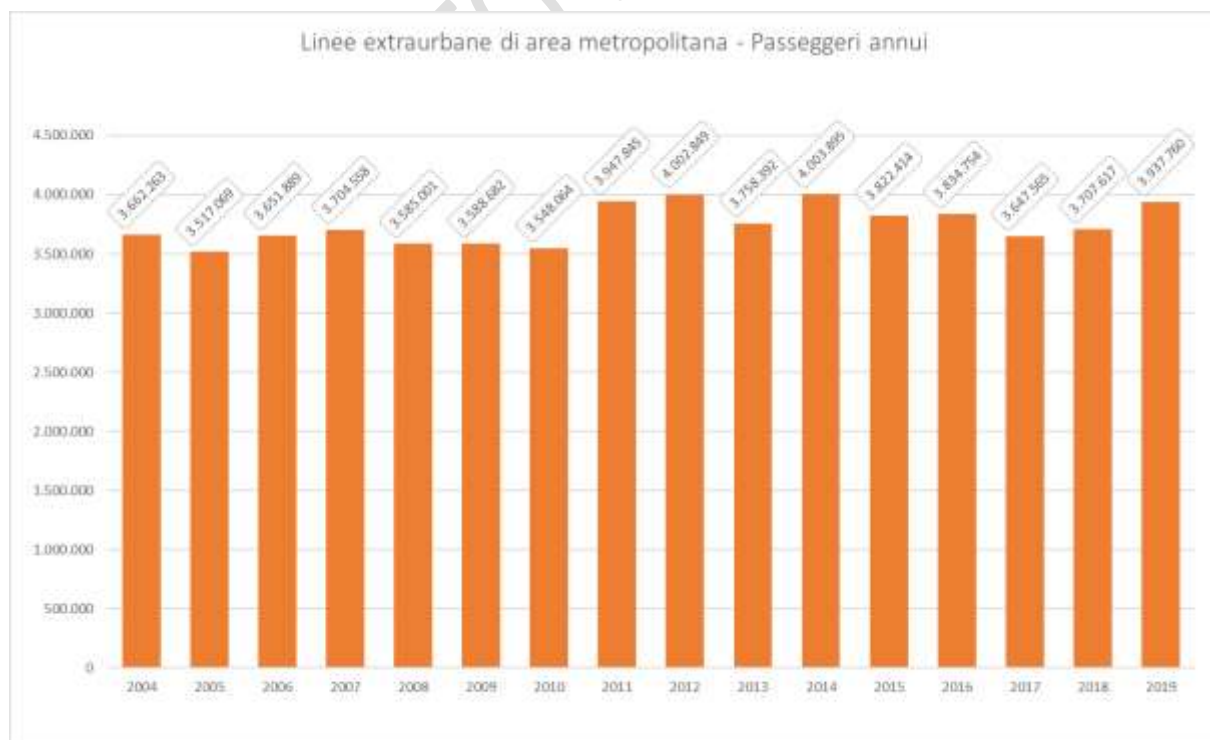


Figura 28 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (ex AMM)

6.1.3.1. 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



La Tabella 37 mostra la sintesi delle elaborazioni per gli anni 2018 e 2019.

Tabella 37 - 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.

6.1.3.2. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell'area metropolitana torinese denominati "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire nel grafico seguente il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2019.

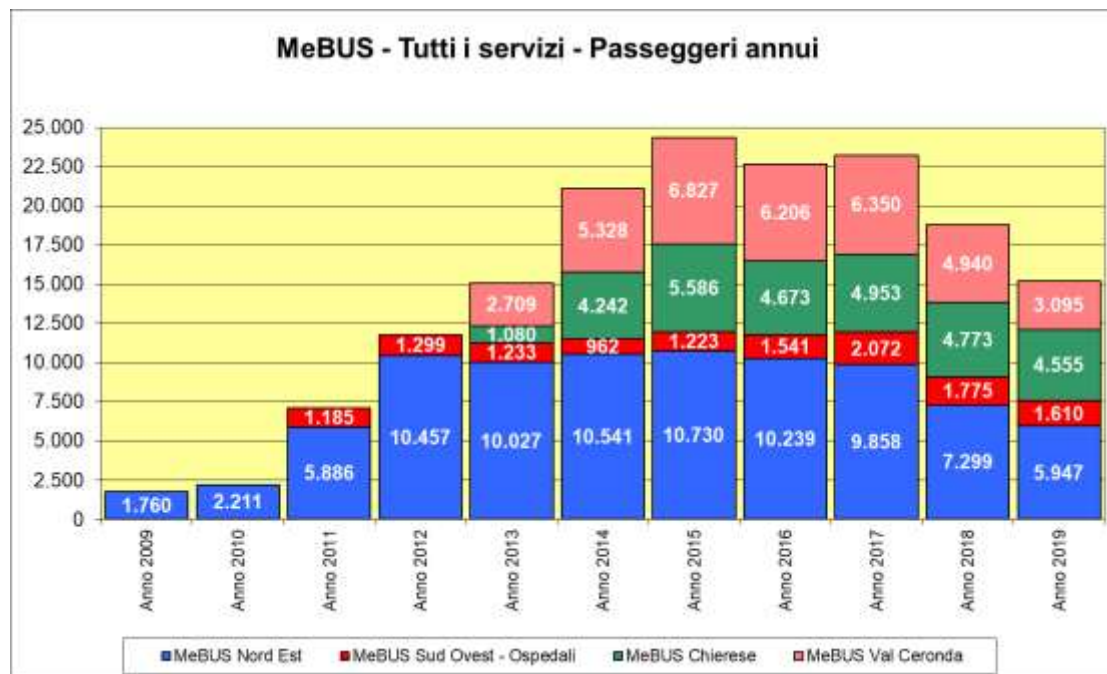


Figura 29 - Frequentazioni dei bus a chiamata MeBUS in area metropolitana torinese

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".

6.1.3.3. 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.

La Tabella 38 riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2008 al 2017.

Tabella 38 – Frequentazioni Night Buster

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSTER			StarN/Spec. S.Salvatore		Tot ale			
			n° corse/anno	n° corse/notte	pax/anno	pax/notte	pax/corsa	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	11.213	101,0	132.293	1.192	11,8	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	10.966	101,5	183.322	1.697	16,7	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	11.519	106,7	234.835	2.174	20,4	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	11.813	107,4	286.870	2.608	24,3	3.780	34	290.650	2.642
24-giu-12	16-giu-13	110	11.808	107,3	297.863	2.708	25,2	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	12.072	104,1	372.378	3.210	30,8			372.378	3.210
23-giu-14	21-giu-15	112	12.502	111,6	361.292	3.226	28,9	2.423	90	363.715	3.247
22-giu-15	19-giu-16	111	12.311	110,9	351.701	3.168	28,6			351.701	3.168
24-giu-16	25-giu-17	114	12.492	109,6	386.616	3.391	30,9			386.616	3.391
delta 2016/17-2015/16		3	181	-1,3	34.915	223	2,4	0	0	34.915	223
delta 2015/16-2008/09		3	1.279	9	254.323	2.200	19,2	-10.130	-91	209.278	1.885
delta% 2016/17-2015/16		2,7%	1,5%	-1,2%	9,9%	7,0%	8,3%			9,9%	7,0%
delta% 2016/17-2008/09		2,7%	11,4%	8,5%	192,2%	184,6%	162,3%	-100,0%	-100,0%	146,9%	146,9%

La Figura 30 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar) riporta l'andamento del valore medio dell'utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del

periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte, a parte un minimo relativo di 2.705 passeggeri/notte in corrispondenza del 6 luglio 2013 ha continuato a crescere fino al massimo relativo di 3.395 passeggeri/notte registrato il 9 novembre 2014. Dopo tale data l'andamento è stato decrescente fino a raggiungere un secondo minimo relativo di 3.097 passeggeri/notte in corrispondenza del 2 aprile 2016 per poi tornare a crescere fino al livello di oltre 3.200 passeggeri/notte.

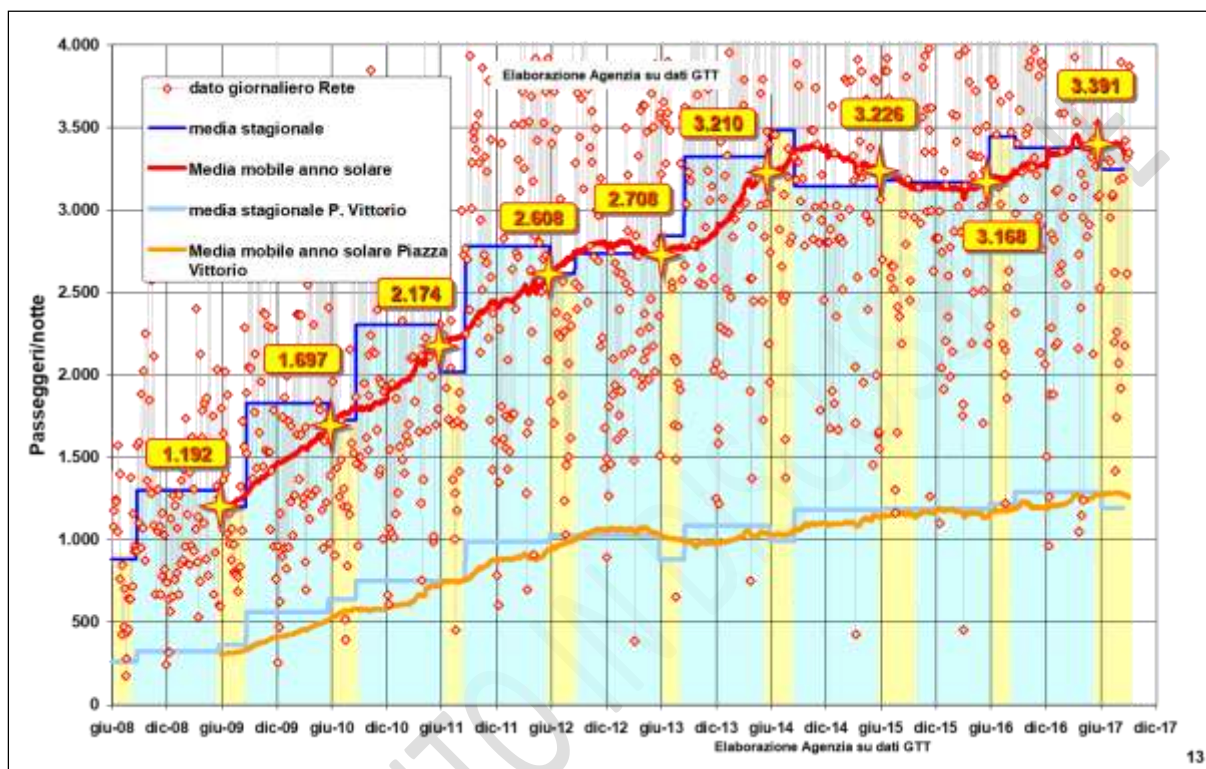


Figura 30 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

6.1.3.4. 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.

Tabella 39 - 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 40 - 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

6.1.3.5. 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 avvengono ancora con la modalità tradizionale del conteggio saliti e discesi in due periodi campione e con il successivo caricamento sulla Piattaforma saliti/discesi.

La tabella che segue riposta un dato di passeggeri annuo così calcolato:

- le risultanze dei conteggi dei saliti giorno per giorno tramite validazione per la maggior parte del bacino;
- l'espansione all'anno dei due rilievi di luglio e novembre per le quattro linee non comprese nel CCA.

I dati di seguito esposti costituiscono una prima estrazione dalla Business Intelligence del Consorzio e devono ancora essere consolidati.

Tabella 41 – Passeggeri annui servizi automobilistici della provincia di Cuneo

DATI DA CCA GRANDABUS+SD	2016	2017	2018	2019	2020
EXTRAURBANO CUNEO DA BIP	5.734.388	5.754.586	5.705.290	5.844.933	2.776.939
EXTRAURBANO DA SALITI/DISCESI	814.577	792.990	800.813	809.995	384.830(*)
URBANO CUNEO	469.117	764.762	1.532.025	1.445.951	686.201
TOTALE U+E CUNEO	7.018.082	7.312.338	8.038.128	8.100.879	3.847.970
URBANO ALBA	394.886	386.427	385.239	440.816	237.868
URBANO BRA	173.207	177.958	183.944	192.008	95.738
URBANO FOSSANO	65.403	77.034	73.870	63.387	27.256
URBANO MONDOVÌ	463.557	551.353	548.733	528.339	225.290
URBANO SALUZZO	16.187	17.065	18.288	26.532	14.530
URBANO SAVIGLIANO			16.740	26.948	11.280
NON IDENTIFICATA	213.502	174.887	191.479	208.533	160.067
ALTRI URBANI ECCETTO CUNEO	1.113.240	1.209.837	1.226.814	1.278.030	611.962

(*) i dati di frequentazione da saliti/discesi per l'anno 2020 non sono disponibili. Il valore è stimato in proporzione a quello registrato sulle altre linee extraurbane del Bacino Sud.

Dall'analisi dei dati di validazione che sono trasmessi mese per mese all'Ente è possibile effettuare una valutazione sull'impatto della pandemia da Covid-19 sulla frequentazione dei servizi di TPL. Nell'intera annualità 2020 la domanda è diminuita del 52,5% nel bacino rispetto all'anno precedente, sebbene nei primi due mesi del 2020 la domanda non fosse stata ancora influenzata dalle restrizioni alla circolazione degli individui. Se si effettua un raffronto tra il periodo marzo-dicembre del 2020 (interamente interessato dalla pandemia) e l'analogo periodo del 2019, si osserva che la riduzione di domanda, sui soli servizi extraurbani, è stata del 66%.

La Figura 31 mostra l'andamento già rappresentato in tabella. In essa è evidente la contrazione di domanda registrata nel 2020.

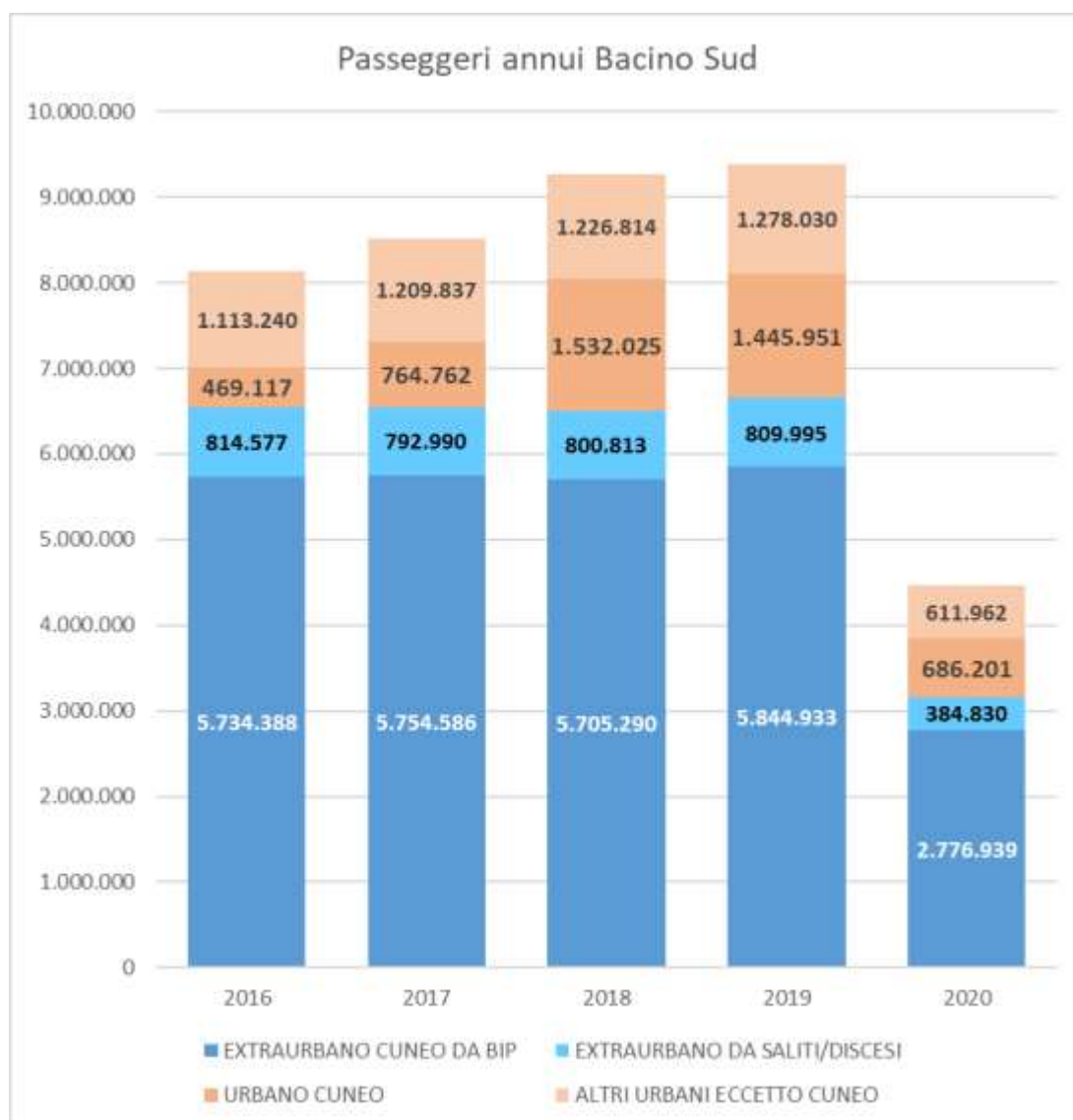


Figura 31 - Passeggeri annui Bacino Sud

Di seguito si espone l'andamento mensile delle validazioni sulle linee gestite nel CCA Grandabus.

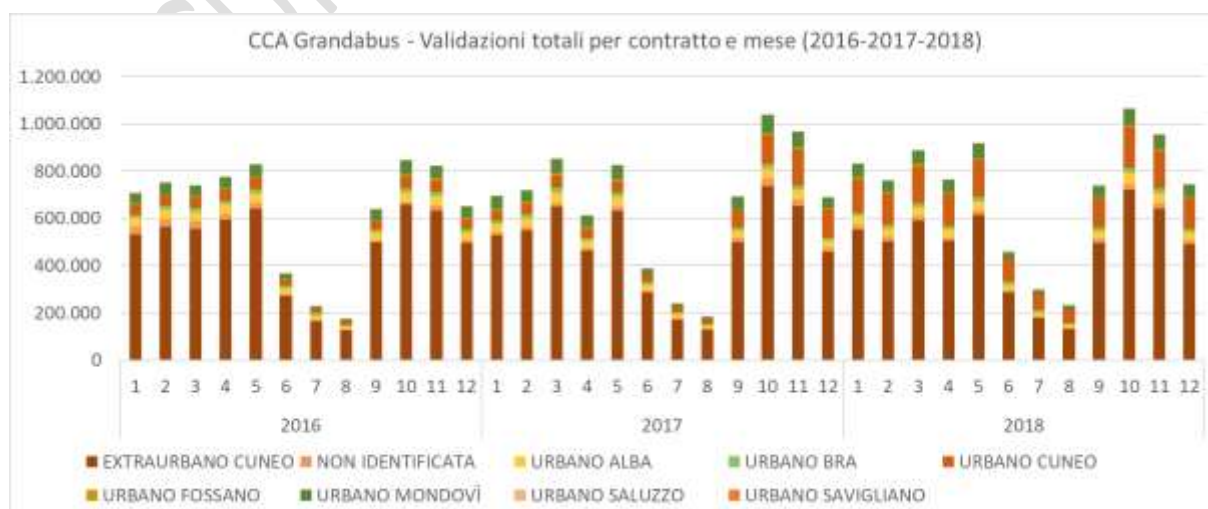


Figura 32 - CCA Grandabus - validazioni 2016-2017-2018

Si osserva la ciclicità della domanda nel corso dell'anno, con una contrazione significativa nei mesi estivi e nei mesi interessati dalle festività per la chiusura delle scuole.



Figura 33 - CCA Grandabus - validazioni 2019-2020

Come si può vedere nella Figura 33, per effetto della pandemia da Covid-19 la domanda ha subito una forte contrazione dalla fine di febbraio 2020 (chiusura scuole), contrazione ancora più evidente dal mese di marzo in poi.

La Tabella 42 mostra la variazione percentuale della domanda mensile del 2020 rispetto al corrispondente mese del 2019. Si può notare che il picco di diminuzione (oltre l'80%) si è registrato in marzo-aprile-maggio 2020 (lockdown), mentre il periodo estivo ha registrato una contrazione più contenuta. Una nuova contrazione di grande entità (79%) è quella registrata nel mese di novembre, per effetto dell'istituzione della c.d. "zona rossa" in Piemonte e il conseguente maggiore ricorso alla didattica a distanza.

Tabella 42 – CCA Grandabus - variazione % della domanda mensile tra 2019 e 2020

Mesi	Gen 20 / Gen 19	Feb 20 / Feb 19	Mar 20 / Mar 19	Apr 20 / Apr 19	Mag 20 / Mag 19	Giu 20 / Giu 19	Lug 20 / Lug 19	Ago 20 / Ago 19	Set 20 / Set 19	Ott 20 / Ott 19	Nov 20 / Nov 19	Dic 20 / Dic 19
Var %	29,0%	-4,9%	-86,7%	-95,0%	-89,0%	-56,2%	-21,9%	-20,3%	-29,4%	-33,4%	-78,6%	-71,6%

6.1.3.6. 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 43 – 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

7. APPENDICE - Contratti di competenza dell'AMP

Tabelle aggiornate al 23/02/2021

7.1. Ferrovie

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0035	3080	208	BLS AG	FERROVIARIO DOMODOSSOLA-ISELLE	Regionali - Ferrovie	11/12/2016	11/12/2022			Contratto di servizio	mediante gara
			BLS AG	Appendice contrattuale DD 379/2020	Regionali - Ferrovie	11/12/2016	11/12/2022			c.s.	c.s.
CDS0007	2124	79	GTT	FERROVIARIO SFM LINEE 1 E A	Metropolitane - Ferrovie	01/01/2016	31/12/2016	31/12/2020	PROROGA TACITA - DD IMPEGNO RISORSE 2020 N. 828 DEL 30/12/2019	Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0092	4184	DD796	GTT	FERROVIARIO SFMA	Metropolitane - Ferrovie	01/01/2021	31/12/2021		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Atto d'obbligo	affidamento diretto
CDS0031	3061	206	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO METROPOLITANO E REGIONALE 2017-2020	Regionali - Ferrovie	01/01/2017	31/12/2020 rescissione contratto al 31/12/2019			Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0086	4146	DD854	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO METROPOLITANO	Regionali - Ferrovie	01/01/2020	31/12/2020		provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Atto d'obbligo	affidamento diretto

CDS0087	4147	DD848	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO SERVIZIO REGIONALE	Regionali Ferrovie	-	01/01/2020	30/06/2020	31/12/2020	DD 371/2020	Atto d'obbligo	affidamento diretto
									30/06/2021	DD 811/2020		
										provvedimento ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007		

CDS0088	4152	236	TRENITALIA	FERROVIARIO AMBITO METROPOLITANO 2021-2035	Metropolita ne - Ferrovie		01/01/2021	31/12/2035			Contratto di servizio	affidamento diretto
----------------	------	-----	------------	---	------------------------------	--	------------	------------	--	--	--------------------------	------------------------

7.2. Bacino metropolitano

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0008	2125	686	GTT	URBANO SUBURBANO TORINO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL Urbano e suburbano - Tramvie Urbano e suburbano - Metropolitane	01/07/2012	30/06/2027			Contratto di servizio	mediante gara
CDS0028	2643	190	CA.NOVA	SERVIZIO URBANO DI SETTIMO T.SE (CA.NOVA- DEMARCHI)	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2004	31/12/2017	31/12/2021	Fino a subentro nuovo gestore - DD 288/2012 e 448/2013 in corso valutazione per far confluire il servizio nel Contratto Rep. 686	Atto di concessione	mediante gara
CDS0006	2123	174	EXTRA.TO	AMBITO METROPOLITANO TORINO EXTRA.TO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/08/2012	31/07/2018	31/01/2022	DD 668 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	DEL Contratto di servizio	mediante gara

CDS0033	3064	13689	EXTRA.TO	AUTOMOBILIS TICO AMBITO CITTA METROPOLIT ANA DI TORINO	Extraurbano Autolinee TPL	-	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	DD 03/12/2020	669	DEL	Contratto di servizio	mediante gara
													proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	
CDS0032	3063	8875	EXTRA.TO	AUTOMOBILIS TICO AMBITO URBANO DI IVREA	Urbano suburbano Autolinee TPL	e -	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	DD 03/12/2020	670	DEL	Contratto di servizio	mediante gara
													proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	
CDS0034	3065	902	EXTRA.TO	AUTOMOBILIS TICO AMBITO URBANO DI PINEROLO	Urbano suburbano Autolinee TPL	e -	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	DD 03/12/2020	671	DEL	Contratto di servizio	mediante gara
													proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	
CDS0041	3555	7447	EXTRA.TO	SERVIZIO URBANO COMUNE DI CARMAGNOL A	Urbano suburbano Autolinee TPL	e -	01/01/2011	31/12/2016	31/01/2022	DD 03/12/2020	679	DEL	Contratto di servizio	mediante gara
													proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	

7.3. Bacino Sud-Est

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Repertorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0042	3556	35034	AMAG MOBILITA	URBANO DI ALESSANDRIA DEL 30/05/2016 - ATTO RICOGNITORIO CONTRATTO 3558 DEL 01/01/2007	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2007	31/12/2009	30/06/2022	DD 354 DEL 25/06/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0050	3836		CIT CONSORZIO INTERCOMUNALI TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO NOVI LIGURE	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2002	31/12/2017	12/06/2021	DD 417 DEL 15/07/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0011	2253	10509	COAS CONSORZIO ASTIGIANO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ASTI	Extraurbano - Autolinee TPL	22/05/2010	21/05/2016	21/05/2021	DD 306 del 21/05/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	mediante gara
CDS0027	2642	2625	SOCIETÀ CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ALESSANDRIA (SCAT) DD397/2016 - DD 401/2017	Extraurbano - Autolinee TPL	13/09/2010	12/09/2016	30/06/2021	DD 494 DEL 06/08/2019 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	mediante gara

7.4. Bacino Nord-Est

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Reperitorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0026	2639	908	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO ED EXTRAURBANO PROVINCIA DI BIELLA	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2016	31/12/2016	31/01/2022	DD 681 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0029	2951	181	ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO URBANO COMUNE DI VERCELLI	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2017	31/12/2017	31/01/2022	DD 680 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0022	2633		ATAP AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI (ATAP)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2015	09/06/2016	31/01/2022	DD 675 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0021	2632		BARANZELLI NATUR	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV DI VERCELLI - FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 268/2016 - DD 445/2017)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2015	09/06/2016	31/01/2022	DD 672 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)
CDS0020	2631	1100	STAC SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROV VERCELLI (STAC) FINO A SUBENTRO NUOVO GESTORE (DD 267/2016 - DD 446/2017)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2015	09/06/2016	31/01/2022	DD 673 DEL 03/12/2020 proroga ex art. 5, par. 5 Reg. CE 1370/2007	Contratto di servizio	affidamento diretto (**)

CDS0061	3870	229	NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	229 NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA	Servizi speciali - Navigazione interna	31/01/2020	30/01/2026					Contratto di servizio	affidamento diretto
CDS0009	2140	22239	SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI - STN	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI NOVARA - DD 447/2017	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2016	30/06/2016	31/01/2022	DD 674 03/12/2020	DEL		Contratto di servizio	mediante gara (*)- proroga con imposizione atto d'obbligo
CDS0030	2953		SUN	AUTOM.CONURB. NOVARA-DD N.102 DEL 22/12/2016 E DD N.58 DEL 05/07/2017- NUOVO TITOLARE-DD AMP 263/2017	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	01/01/2017	11/06/2017	12/06/2021	DD 392 04/07/2019	DEL		Atto d'obbligo	affidamento diretto (*)
CDS0025	2638		AUTOSERVIZI COMAZZI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2001	31/05/2016	31/01/2022	DD 678 03/12/2020	DEL		Contratto di servizio	affidamento diretto (*)
CDS0023	2636		SAF SOCIETA AUTOSERVIZI FONTANETO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA (SAF)	Extraurbano - Autolinee TPL	01/12/2016	31/05/2016	31/01/2022	DD 676 03/12/2020	DEL		Contratto di servizio	affidamento diretto (*)
CDS0024	2637		VCO TRASPORTI	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Extraurbano - Autolinee TPL	01/01/2001	31/05/2016	31/01/2022	DD 677 03/12/2020	DEL		Contratto di servizio	affidamento diretto (*)

7.5. Bacino Sud

Codice Regionale	Cod. Nazionale	Num. Reperitorio	Esecutore Titolare	Descrizione Contratto	Ambito - Tipo servizio TPL	Data Inizio Validità	Data scadenza	Data Ultima Proroga	Atto Ultima Proroga	Tipo Affidamento	Modalità Affidamento
CDS0013	V2622	224	CONSORZIO GRANDABUS	SERVIZIO EXTRAURBANO E CONURBATO CUNEO (RINNOVO DAL 23/12/2016) E SERVIZI URBANI ALBA, BRA, FOSSANO, MONDOVI, SALUZZO, SAVIGLIANO	Extraurbano - Autolinee TPL	23/12/2010	31/12/2019	09/06/2024	PROROGA ATTO AGGIUNTIVO Ex art. 4 c. 4 Reg. CE 1370/2007 DD 313 DEL 27/05/2019	CON Contratto di servizio	Affidamento diretto

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

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

Non sono ad oggi disponibili i dati sui CdS per i servizi urbani di Asti e Casale Monferrato.

DOCUMENTO IN DISCUSSIONE

8. Quadro risorse regionali assegnate

Riepilogo per bacino

Anni	2010	2011**	2012**	2013**	2014**	2015**	2016**	2017**	2018*	2019*	2020*	2021*
Bacino Torino	247.657.049	245.319.029	230.787.784	214.111.250	208.389.983	203.673.139	203.709.742	201.362.766	197.568.514	197.248.514	197.251.758	197.251.758
Bacino Sud (Cuneo)	25.159.994	24.405.192	22.895.594	23.527.807	25.526.540	24.760.744	24.760.744	24.496.352	24.496.352	24.496.352	24.496.352	24.496.352
Bacino Nord Est	33.195.113	32.199.261	30.207.552	28.439.632	27.223.899	26.407.183	26.407.183	26.125.210	26.125.210	26.125.210	26.125.210	26.125.210
Bacino Sud Est	30.948.662	30.020.204	28.163.282	25.759.850	23.946.923	23.228.516	23.228.516	22.980.485	22.980.485	22.980.485	22.980.485	22.980.485
Totale Regione gomma	336.960.817	331.943.686	312.054.212	291.838.539	285.087.346	278.069.581	278.106.185	274.964.813	271.170.562	270.850.562	270.853.815	270.853.815

* aggiornate con risorse aggiuntive da atto programmatico Regione, Comune Torino, Agenzia, GTT

** aggiornate con risorse aggiuntive da transazione GTT

Dettaglio per bacino

Anni	2010	2011**	2012**	2013**	2014**	2015**	2016**	2017**	2018*	2019*	2020*	2021*
BACINO SUD EST												
Provincia di Alessandria	14.529.492	14.093.608	13.221.838	12.186.026	10.361.641	10.050.792	10.050.792	9.943.471	9.943.471	9.943.471	9.943.471	9.943.471
Comune di Alessandria	4.947.992	4.799.553	4.502.673	3.421.147	3.794.584	3.680.747	3.680.747	3.641.444	3.641.444	3.641.444	3.641.444	3.641.444
Comune di Casale M.to	766.667	743.668	697.667	591.391	584.341	566.811	566.811	560.758	560.758	560.758	560.758	560.758
Totale Alessandria	20.244.152	19.636.829	18.422.178	16.198.564	14.740.566	14.298.349	14.298.349	14.145.674	14.145.674	14.145.674	14.145.674	14.145.674
Provincia di Asti	7.572.293	7.345.124	6.890.786	7.019.468	6.721.423	6.519.780	6.519.780	6.450.163	6.450.163	6.450.163	6.450.163	6.450.163
Comune di Asti	3.132.217	3.038.251	2.850.318	2.541.818	2.484.934	2.410.386	2.410.386	2.384.648	2.384.648	2.384.648	2.384.648	2.384.648
Totale Asti	10.704.510	10.383.375	9.741.104	9.561.286	9.206.357	8.930.166	8.930.166	8.834.811	8.834.811	8.834.811	8.834.811	8.834.811
Totale BACINO SUD EST	30.948.662	30.020.204	28.163.282	25.759.850	23.946.923	23.228.516	23.228.516	22.980.485	22.980.485	22.980.485	22.980.485	22.980.485
BACINO SUD												
Provincia di Cuneo	19.439.154	18.855.979	17.689.630	19.441.855	20.341.762	19.731.509						
Comune di Alba	732.571	710.593	666.639	603.680	592.408	574.636						
Comune di Bra	591.298	573.559	538.081	501.955	479.740	465.348						
Comune di Cuneo	4.396.971	4.265.061	4.001.243	2.980.317	4.112.630	3.989.251						

Anni	2010	2011**	2012**	2013**	2014**	2015**	2016**	2017**	2018*	2019*	2020*	2021*
Totale Cuneo (Bacino SUD)	25.159.994	24.405.192	22.895.594	23.527.807	25.526.540	24.760.744	24.760.744	24.496.352	24.496.352	24.496.352	24.496.352	24.496.352
BACINO METROPOLITANO												
Provincia/CM di Torino	37.349.200	36.228.724	33.987.772	34.175.599	34.110.776	33.087.453	33.087.453	32.703.500	32.703.500	32.703.500	32.703.500	32.703.500
Metro Torino	16.000.000	20.611.692	18.613.752	25.608.369	20.799.861	20.799.861	20.799.861	20.799.861	18.190.571	18.190.571	19.150.000	19.150.000
Amm extra				5.534.001	5.223.780	5.067.067	5.067.067	5.008.268	5.008.268	5.008.268	5.008.268	5.008.268
Area metropolitana To	194.307.849	188.478.613	178.186.260	148.793.281	148.255.566	144.718.758	144.755.362	142.851.137	141.666.176	141.346.176	140.390.000	140.390.000
Totale Torino	247.657.049	245.319.029	230.787.784	214.111.250	208.389.983	203.673.139	203.709.742	201.362.766	197.568.514	197.248.514	197.251.768	197.251.768
BACINO NORD EST												
Provincia Biella	5.466.114	5.302.131	4.974.164	4.007.840	3.947.716	3.829.285						
Comune Biella	1.340.228	1.300.021	1.219.607	714.152	527.036	511.225						
Totale Biella	6.806.342	6.602.152	6.193.771	4.721.992	4.474.752	4.340.510	4.340.510	4.294.163	4.294.163	4.294.163	4.294.163	4.294.163
Provincia di Novara	6.726.295	6.524.507	6.120.929	6.320.336	6.293.892	6.105.075	6.105.075	6.039.886	6.039.886	6.039.886	6.039.886	6.039.886
Comune di Novara	5.608.423	5.440.170	5.103.665	4.761.006	4.457.095	4.323.382	4.323.382	4.277.218	4.277.218	4.277.218	4.277.218	4.277.218
Totale Novara	12.334.718	11.964.677	11.224.594	11.081.342	10.750.987	10.428.457	10.428.457	10.317.104	10.317.104	10.317.104	10.317.104	10.317.104
Provincia Vercelli	6.442.151	6.248.887	5.862.357	6.247.613	5.821.238	5.646.601	5.646.601	5.586.307	5.586.307	5.586.307	5.586.307	5.586.307
Comune Vercelli	1.317.020	1.277.509	1.198.488	1.036.001	944.027	915.706	915.706	905.928	905.928	905.928	905.928	905.928
Totale Vercelli	7.759.171	7.526.396	7.060.845	7.283.614	6.765.265	6.562.307	6.562.307	6.492.236	6.492.236	6.492.236	6.492.236	6.492.236
Totale VCO	6.294.882	6.106.036	5.728.342	5.352.684	5.232.895	5.075.908	5.075.908	5.021.708	5.021.708	5.021.708	5.021.708	5.021.708
Totale BACINO NORD EST	33.195.113	32.199.261	30.207.552	28.439.632	27.223.899	26.407.183	26.407.183	26.125.210	26.125.210	26.125.210	26.125.210	26.125.210

* aggiornate con risorse aggiuntive da atto programmatico Regione, Comune Torino, Agenzia, GTT

** aggiornate con risorse aggiuntive da transazione GTT

9. APPENDICE – Piano Triennale del fabbisogno di personale 2019-2021

9.1. Premessa

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.

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.

9.1.1. Capacità assunzionali e spese di personale

- Il principio di contenimento della spesa

Gli enti locali sono chiamati fin dal 2007 al contenimento della spesa del personale secondo i criteri dettati dall'art. 1, commi 557 e seguenti della legge n. 296/2006 e smi, differenziati in base alla tipologia di ente ed alla situazione organizzativa e/o finanziaria, secondo quanto stabilito da successivi interventi legislativi.

Tali vincoli, unitamente a quelli introdotti poi dal legislatore nella copertura del turn-over, devono informare la programmazione triennale del fabbisogno del personale di ciascun ente.

Per gli enti non soggetti al patto di stabilità ed ora agli obiettivi di saldo finale di finanza pubblica, quale è l'Agenzia della mobilità piemontese, il comma 562 dell'art.1 della legge n. 296/2006 e smi stabilisce:

“Per gli enti non sottoposti alle regole del patto di stabilità interno, le spese di personale, al lordo degli oneri riflessi a carico delle amministrazioni e dell'IRAP, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali, non devono superare il corrispondente ammontare dell'anno 2008. Gli enti di cui al primo periodo possono procedere all'assunzione di personale nel limite delle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato complessivamente intervenute nel precedente anno, ivi compreso il personale di cui al comma 558”.

La legge di stabilità 2016 (legge n.208/2015) all'art. 1, comma 762 ha confermato che *“Restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 562, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e le altre disposizioni in materia di spesa di personale riferite agli enti che nell'anno 2015 non erano sottoposti alla disciplina del patto di stabilità interno”.*

Da ultimo il Decreto-Legge 8 gennaio 2019, n. 4, convertito con modificazioni dalla L. 28 marzo 2019, n. 26 ha introdotto importanti novità in materia di capacità assunzionale, ed in particolare:

- consente agli enti di avvalersi dei “resti” della capacità assunzionale degli ultimi cinque anni anziché delle ultime tre. La novella va a modificare l'art. 3, comma 5, terzo periodo, del d.l. 90/2014 a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione, ossia il 30 marzo, oltre alla capacità assunzionale ordinariamente maturata sono utilizzabili i resti assunzionali del quinquennio precedente (per i 2019, resti degli 2014-2017);
- per il triennio 2019-2021, nel rispetto della programmazione del fabbisogno e di quella finanziaria e contabile, le regioni e gli enti locali possono computare, ai fini della determinazione delle capacità assunzionali per ciascuna annualità, sia le cessazioni dal servizio

del personale di ruolo verificatesi nell'anno precedente, sia quelle programmate nella medesima annualità, fermo restando che le assunzioni possono essere effettuate soltanto a seguito delle cessazioni che producono il relativo turn-over.

9.1.1.1. La spesa di personale: le componenti

Le componenti da considerare per la determinazione della spesa sono:

- retribuzioni lorde, salario accessorio e lavoro straordinario del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato e a tempo determinato;
- spese per collaborazione coordinata e continuativa, per contratti di somministrazione o altre forme di rapporto di lavoro flessibile;
- spese sostenute dall'ente per il personale di altri enti in convenzione (ai sensi degli artt. 13 e 14, CCNL 22.1.2004) per la quota parte di costo effettivamente sostenuto;
- spese per il personale previsto dall'art. 90 del Tuel;
- compensi per incarichi conferiti ai sensi dell'art. 110, comma 1 e comma 2, del Tuel;
- spese per il personale con contratto di formazione e lavoro;
- spese per personale utilizzato, senza estinzione del rapporto di pubblico impiego, in strutture e organismi variamente denominati partecipati o comunque facenti capo all'ente (compresi i consorzi, le comunità montane e le unioni di comuni);
- oneri riflessi a carico del datore di lavoro per contributi obbligatori;
- Irap;
- oneri per il nucleo familiare, buoni pasto e spese per equo indennizzo;
- somme rimborsate ad altre amministrazioni per il personale in posizione di comando.

Le componenti da escludere dall'ammontare della spesa di personale sono:

- spesa di personale totalmente a carico di finanziamenti comunitari o privati (C.d.c., Sez. Autonomie, delib. n. 21/2014);
- spese per il personale trasferito dalla regione o dallo Stato per l'esercizio di funzioni delegate, nei limiti delle risorse corrispondentemente assegnate;
- oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;
- spese per il personale appartenente alle categorie protette, nel limite della quota d'obbligo;
- spese sostenute per il personale comandato presso altre amministrazioni per le quali è previsto il rimborso dalle amministrazioni utilizzatrici;
- incentivi per la progettazione;
- altre spese escluse ai sensi della normativa vigente, da specificare con il relativo riferimento normativo;

9.1.1.2. Il superamento della "dotazione organica"

L'art. 6 del Decreto Legislativo 165/2001, come modificato dall'art. 4 del Decreto legislativo 75/2017, ha introdotto il superamento del tradizionale concetto di "dotazione organica" che, come indicato nelle "Linee di indirizzo per la predisposizione dei piani dei fabbisogni di personale da parte delle Pubbliche Amministrazioni" emanate dal Ministero per la Semplicazione e la Pubblica Amministrazione (documento attualmente in attesa di registrazione presso i competenti organi di

controllo), si sostanzia ora in un valore finanziario di spesa massima sostenibile previsto dalla vigente normativa.

In particolare l'art. 1, comma 562 del D.Lgs. 296/2006 e ss.mm.ii. stabilisce che *“le spese di personale, al lordo degli oneri riflessi a carico delle amministrazioni e dell'IRAP, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali, non devono superare il corrispondente ammontare dell'anno 2008”*; con riferimento alla spesa sostenuta dall'Agenzia nel 2008, la stessa è stata quantificata in € 1.309.325,23. Essa costituisce il limite di spesa per l'Agenzia in quanto ente non soggetto al patto di stabilità.

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

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

In seguito alla citata riforma del 2015 l'Agenzia, non solo è stata rinominata in Agenzia della mobilità piemontese, ma in base alla legge regionale di riforma è costituita *“per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale.”*

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

Agli originari 34 enti consorziati (tra i quali Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino e Comuni dell'area metropolitana), hanno aderito all'Agenzia ulteriori 26 enti portando a 60 enti il numero totale degli enti consorziati.

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

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

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

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

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

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

Con D.G.R 8086 del 14/12/2018 la Regione Piemonte ha garantito, nelle more dell'approvazione del “Programma Triennale dei Servizi (PTS) di TPL 2019-2021” la copertura finanziaria dei servizi di trasporto per l'anno 2019. Tali somme sono comprensive delle spese di funzionamento dell'Agenzia

Con deliberazione dell'Assemblea dell'Agenzia n. 2 del 2/4/2019 avente ad oggetto “Bilancio 2019-2021” le previsioni di competenza 2019 relative ai trasferimenti da parte della Regione Piemonte, da destinare alle spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilità Piemontese, sono state quantificate in € 4.900.000,00.

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

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

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

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

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

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

L'Assemblea dell'Agenzia, con deliberazione n. 1 del 2/4/2019 avente ad oggetto “Approvazione del Documento Unico di Programmazione (DUP 2019-2021) ed approvazione del Programma biennale degli acquisti di beni e servizi” per gli anni 2019-2020, previsto dall'art. 21 del d.lgs. 50/2016 ha approvato anche il “Piano Triennale del fabbisogno di personale 2018-2020” in quanto allegato al DUP.

9.1.1.3. Le facoltà assunzionali

Per gli enti non soggetti al patto di stabilità, tenuto conto del limite di spesa, la facoltà assunzionale è data dal “turn-over” del personale cessato nell’anno precedente.

La Corte dei conti, Sezione regionale di controllo per il Molise nell’adunanza del 13 aprile 2016 n. 80/2016/PAR ha chiarito che “richiamando quanto statuito dal citato l’art.1, comma 562 nell’interpretazione fornita dalle Sezioni Riunite in sede di controllo, con deliberazione n.52/CONTR/10, [...]” istante ben può considerare l’espressione “nel precedente anno” ivi contenuta, come riferita alle “cessazioni intervenute successivamente all’entrata in vigore della norma, anche in precedenti esercizi, rifluenti nell’anno precedente a quello nel quale si intende effettuare l’assunzione”. (Cfr. anche Corte dei conti sez. Reg. di controllo per il Piemonte n. 88/2017/SRCPIE/PAR)

Le cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato rilevanti ai fini assuntivi sono intervenute nelle seguenti annualità:

2015: n. 1 Cat D (funzionario amministrativo) per dimissioni dal servizio (pensionamento);

2016: n. 1 Cat D (funzionario tecnico) per dimissioni dal servizio (pensionamento);

2017: n. 1 Cat D (istruttore direttivo amministrativo) per dimissioni dal servizio;

2018: n. 1 Cat D (istruttore direttivo amministrativo) per dimissioni dal servizio (pensionamento).

n. 1 Cat C (istruttore amministrativo) per trasformazione dell’inquadramento ex. art. 22 comma 15 d.L.gs. n. 75/2017.

Ai fini del turn –over, si rileva che nel corso dell’anno 2018 è stata espletata la procedura per progressione verticale interna ex art. 22 comma 15 D.L.gs. n. 75/2017 – per n. 1 posto da Istruttore direttivo amministrativo - categoria D posizione economica D1 da assegnare all’Area istituzionale – Ufficio Bilancio e Ragioneria, a conclusione della quale è stato trasformato l’inquadramento di un dipendente dal profilo istruttore amministrativo - categoria giuridica C nel profilo specifico di istruttore direttivo amministrativo - categoria D posizione economica D1, a decorrere dal 31 dicembre 2018.

Le predette cessazioni rappresentano la facoltà assunzionale dell’Agenzia in termini di “turn-over”.

9.1.2. Assunzioni di personale a tempo determinato

A norma dell’art. 36 del D.Lgs. n. 165/2001, come modificato dall’art. 9 del D.Lgs. n. 75/2017, i contratti di lavoro a tempo determinato e flessibile avvengono “soltanto per comprovate esigenze di carattere esclusivamente temporaneo o eccezionale...”.

Art. 23 D.Lgs. n. 81/2015: salvo diversa disposizione dei contratti collettivi non possono essere assunti lavoratori a tempo determinato in misura superiore al 20 per cento del numero dei lavoratori a tempo indeterminato in forza al 1° gennaio dell’anno di assunzione, con un arrotondamento del decimale all’unità superiore qualora esso sia eguale o superiore a 0,5. Nel caso di inizio dell’attività nel corso dell’anno, il limite percentuale si computa sul numero dei lavoratori a tempo indeterminato in forza al momento dell’assunzione. Sono esclusi stagionali e sostituzioni di personale assente.

Vincoli	Riferimenti
Principio generale dell’obbligo di contenimento della spesa di personale	- comma 557 e ss., legge n. 296/2006, e per gli enti non soggetti ai nuovi obiettivi di

Rispetto del limite del 100% della spesa sostenuta nel 2009 per assunzioni con contratto di lavoro flessibile, per gli Enti in regola con gli obblighi di riduzione della spesa di personale (altrimenti: 50% della spesa sostenuta nel 2009)	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010; - Dipartimento Funzione pubblica, circolare n. 5/2013 (p. 7); - Corte conti, Sezione Autonomie, delibera n. 13/2015.
Media della spesa sostenuta per assunzioni con contratto di lavoro flessibile nel triennio 2007-2009	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010; - Dipartimento Funzione Pubblica, circolare 5/2013 (p.7); - Corte conti, Sezione Autonomie, delibera n. 13/2015.
Spesa strettamente necessaria per far fronte a servizi essenziali	- Corte conti, Sezione Autonomie, delibera 1/2017.
Le nuove assunzioni a tempo determinato per un periodo superiore a dodici mesi sono subordinate alla verifica dell'impossibilità di ricollocare il personale pubblico in disponibilità iscritto negli appositi elenchi regionali e ministeriali	- art. 34 D.Lgs. n. 165/2001, come modificato dall'art. 5 del Decreto Legislativo 26 giugno 2014, n. 90, convertito con Legge 11 agosto 2014, n. 114.

9.1.2.1. Derghe ai vincoli dell'art. 9, c. 28, del D.L. n. 78/2010

Cause di deroga	Riferimenti	Note
Assunzioni per qualsiasi finalità per gli enti in regola con l'obbligo di riduzione delle spese di personale di cui ai commi 557 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010; - Corte conti, SS.RR., delibera n. 7/2011 (con riguardo al concetto di "spesa sostenuta per le stesse finalità nell'anno 2009").	Le assunzioni a tempo determinato devono comunque essere contenute nei limiti di spesa sostenuta per le medesime finalità nell'anno 2009

9.1.2.2. Esclusioni dai vincoli di cui al comma 28 dell'art. 9 D.L. n. 78/2010

Fattispecie	Riferimenti
Assunzioni a tempo determinato di cui all'art. 110, comma 1, del Tuel	- art. 9, c. 28, D.L. n. 78/2010, come modificato dall'art. 16, c. 1-quater, del D.L. 24 giugno 2016, n. 113, conv. in legge n. 160/2016.

9.1.3. Progressioni verticali ex art. 22 del D.lgs 75/2017

Il D.lgs n. 75/2017, al fine di valorizzare le professionalità interne, per il triennio 2018-2020, ha previsto la possibilità di attivare, nei limiti delle vigenti facoltà assunzionali, procedure selettive per la progressione tra le aree riservate al personale di ruolo, fermo restando il possesso dei titoli di studio richiesti per l'accesso dall'esterno. Il numero di posti per tali procedure selettive riservate non può

superare il venti per cento di quelli previsti nei piani dei fabbisogni come nuove assunzioni consentite per la relativa area o categoria. In ogni caso, l'attivazione di dette procedure selettive riservate determina, in relazione al numero di posti individuati, la corrispondente riduzione della percentuale di riserva di posti destinata al personale interno, utilizzabile da ogni amministrazione ai fini delle progressioni tra le aree di cui all'art. 52 del D.Lgs. 165/2001.

9.1.4. Dotazione ottimale

Il Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 44 del 22/12/2017, in seguito alla nuova conformazione dell'Agenzia della mobilità piemontese derivante dalla modifica alla L.R. 1/2000 dalle LL.RR. 1/2015 e 9/2015, ha rilevato l'inadeguatezza della dotazione organica dell'Agenzia ed adottando, in via transitoria, il programma triennale del fabbisogno di personale ai sensi dell'art. 6 del d.lgs. 165/2001 relativo agli anni 2017-2018-2019 ha dato mandato al direttore generale di predisporre una nuova dotazione organica in funzione del nuovo assetto istituzionale dell'Agenzia.

Il Direttore generale, non avendo rilevato eccedenze di personale e situazione di soprannumero ai sensi dell'art. 33 del D.Lgs. 165/2001, ha rilevato il nuovo Fabbisogno del personale per il triennio 2018-2020 ispirato a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, definendo la Dotazione Ottimale dell'Agenzia della mobilità piemontese.

Con deliberazione del C.d. A. n. 23 del 6 settembre 2018 l'Agenzia ha rilevato il nuovo Fabbisogno del personale per il triennio 2018-2020 ispirato a criteri di efficienza, economicità, trasparenza ed imparzialità, definendo la seguente Dotazione Ottimale dell'Agenzia della mobilità piemontese:

Tabella 44 - Dotazione ottimale

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

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

Tabella 45 - Dotazione ottimale / posti coperti

DOTAZIONE OTTIMALE / Posti Coperti											
Area	Servizio	dirigenti		Cat D		Cat C		Cat B		TOTALE	
		DO	PC	DO	PC	DO	PC	DO	PC	DO	PC
SERVIZI IN STAFF ALLA DIREZIONE GENERALE	Servizi generali	0	0	1	0	1	1	0	0	2	0,5
	Sistema informativo	0	0	2	0,5	0	0	0	0	2	0,5
	Comunicazioni esterne	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
AREA ISTITUZIONALE	Segreteria generale	2	0	1	0	1	1	0	0	2	0,5
	Bilancio e Ragioneria	0	0	3	1	3	1	0	0	7	2
	Giuridico contratti e personale	0	0	4	2,7	1	0	0	0	6	2,7
AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	Pianificazione e marketing	3	1	3	3	0	0	0	0	4	3
	Strategia e qualità			2	2	0	0	0	0	2	2
	Servizi alla mobilità	0	0	16	4,5	7	1	4	0	29	6,5
totali		5	1	32	13,7	14	3	4	0	55	17,7

Il costo del personale attualmente in servizio, al netto delle componenti da escludere dall'ammontare della spesa di personale, come richiamate al precedente punto 9.1.1.1 è pari a € € 1.114.422,74

Considerata la spesa attuale per il personale, il costo della Dotazione Ottimale qualora si dovesse procedere a tutte le assunzioni necessarie alla copertura dei posti sarebbe la seguente:

Tabella 46 - Dotazione ottimale per categoria

	dirigenti	Cat D	Cat C	Cat B	TOTALE	Spesa
Posti occupati	1	13	4	0	18	€ 1.114.422,74
Posti da fabbisogno	4	19	10	4	37	€ 1.490.949,11
TOTALE posti dotazione ottimale	5	32	14	4	55	€ 2.605.371,85

Si evidenzia che la spesa sopra calcolata risulterebbe inferiore al limite di spesa di € 2.938.857,42 come definito nel precedente punto 9.1.1.2

Ai fini del calcolo della spesa relativa ai posti da fabbisogno è stata quantificata una spesa annua teorica per ciascuna figura professionale rilevante ai fini del computo delle assunzioni, come evidenziato nella seguente tabella:

Tabella 47 - Spesa annua

Categoria/livello stipendiale	Spesa annua teorica
B1	€ 28.562,16
C1	€ 32.023,61
D1	€ 34.710,13
DIR	€ 99.828,59

9.1.5. Piano Triennale del Fabbisogno del Personale (PTFP) 2019-2021

L'Agenzia, ai sensi dell'articolo 1, comma 562, della L. 296/2006 per poter procedere a nuove assunzioni, non solo deve rispettare il limite di spesa definito dalla norma, ma può procedere a nuove assunzioni nei limiti del turn-over.

Pertanto, fatta salva la copertura dei Posti da fabbisogno mediante mobilità in ingresso di personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale, le nuove assunzioni di personale a tempo indeterminato che l'Agenzia potrà effettuare, ai fini del limite del turn over, nel triennio 2019-2021 sono limitate a n. 5 (corrispondenti al numero di cessazioni del rapporto di lavoro con l'Agenzia verificatesi nel periodo 2014-2018).

Con riferimento alla Dotazione Ottimale e considerati i fabbisogni rilevati in ciascuna Area Organizzativa, si prevede che le n. 5 figure professionali da acquisire mediante contratti a tempo indeterminato siano 4 di categoria D e 1 di categoria C.

Tra le azioni di reclutamento previste all'interno del PTFP 2018-2020, è stata prevista la copertura dei posti previsti nel fabbisogno mediante mobilità in ingresso del personale proveniente da enti sottoposti ai limiti di spesa per le assunzioni di personale. In particolare, all'interno del piano è stato previsto che l'Agenzia potesse procedere all'avvalimento del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province allorquando saranno sottoscritte le 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.

Gli iter procedurali per sottoscrizione delle Convenzioni e l'attuazione di queste non sono ad oggi tutti conclusi ma si prevede lo saranno nell'arco dell'anno 2019.

Si segnala in particolare che la *"Convenzione per l'utilizzo da parte dell'Agenzia della mobilità piemontese di personale ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. e dell'art. 3, comma 10 della legge regionale 29 ottobre 2015, n. 23"* (Convenzione di tipo B), sottoscritta da Agenzia e Città metropolitana, ha dato la possibilità all'Agenzia di avvalersi oggi di n. 5 dipendenti in comando a tempo pieno n. 1 dipendente a tempo parziale della Città Metropolitana.

Proprio per permettere all'Agenzia di aumentare il proprio organico, la stessa ha richiesto ai dipendenti comandati a tempo pieno il proprio assenso alla mobilità così come previsto dall'art. 30 della Convenzione tra Agenzia e Città metropolitana. Tali mobilità non sono rilevanti ai fini del conteggio del limite del turn-over ma lo sono per il limite di spesa. Sulla base della certificazione dei costi fornita dalla Città Metropolitana, la spesa complessiva annua per i soggetti interessati dalla procedura risulta essere pari a € 314.420,41.

L'art 23 dello Statuto dell'Agenzia rubricato "Assunzioni tramite mobilità" prevede che *"1. Al fine di acquisire le professionalità necessarie all'attività dell'Agenzia, ulteriori rispetto alle professionalità presenti al 1/1/2015, la copertura di posti in organico può avvenire mediante mobilità tra enti o imprese pubbliche e consorzio, con la conservazione del maturato economico, non riassorbibile con i futuri aumenti contrattuali. 2. A tale personale è garantito, il reintegro presso questi ultimi in caso di scioglimento dell'Agenzia. 3. Al personale in mobilità è garantita la conservazione della retribuzione riconosciuta nell'Ente di provenienza. 4. Ai fini previdenziali saranno conservate, per quanto possibile, a titolo individuale le eventuali condizioni di miglior favore previste dall'ambito contrattuale preesistente"*

La stima della spesa per le assunzioni da effettuare per turn-over è pari a complessivi € 170.864,13.

Considerata la spesa attuale per il personale e la spesa per la copertura delle 5 nuove assunzioni residuerebbe un budget assunzionale pari a € 1.653.570,56 sufficiente per procedere alla totale

copertura della Dotazione Ottimale. Visto il citato limite di spesa per il personale, tale budget potrà essere utilizzato per nuove assunzioni a tempo indeterminato solo nel caso in cui l'Agenzia potrà acquisire spazi assunzionali da altri enti soggetti ai limiti di spesa per il personale, quali la Regione Piemonte e gli altri enti consorziati.

Peraltro, l'attivazione della mobilità del personale della Città metropolitana, stante la connotazione di "neutralità finanziaria", ribadita dalla Corte dei Conti, Sez. controllo per il Piemonte (delibera 12 maggio 2017, n. 88), sostanzia, da parte dell'Agenzia, l'acquisizione di corrispondenti spazi assunzionali.

Nel frattempo, anche tenuto conto dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, si potrà continuare avvalendosi del personale distaccato e comandato dagli enti consorziati e, in particolare, dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana e dalle Province allorquando saranno sottoscritte le 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".

9.1.6. Azioni di reclutamento

Nel presente paragrafo sono elencate le azioni di reclutamento a tempo indeterminato del triennio 2019-2021 relative al turn-over:

Tabella 48 - Azioni di reclutamento

ANNO	CAT. GIUR.	N.	PROFILO PROFESSIONALE	REGIME ORARIO	MODALITA' ASSUNZIONE	AREA DI ASSEGNAZIONE	UTILIZZO BUDGET
2019	C1	1	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno previo esperimento procedure ex 30 D.Lgs n. 165/2001 e art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, e art.34-bis D.Lgs n. 165/2003	AREA ISTITUZIONALE	€ 32.023,61
2019	D1	1	ISTRUTTORE DIRETTIVO AMMINISTRATIVO	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno previo esperimento procedure ex 30 D.Lgs n. 165/2001 e art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, e art.34-bis D.Lgs n. 165/2001	AREA ISTITUZIONALE	€ 34.710,13
2019	D1	3	ISTRUTTORE DIRETTIVO TECNICO	Tempo Pieno	Assunzione dall'esterno previo esperimento procedure ex 30 D.Lgs n. 165/2001 e art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia, e art.34-bis D.Lgs n. 165/2001	AREA PIANIFICAZIONE E CONTROLLO	€ 104.130,39
Totale							€ 170.864,13

Le assunzioni dall'esterno potranno essere effettuate anche mediante utilizzo di graduatorie utili esistenti per il profilo professionale ricercato presso gli enti con i quali l'Agenzia ha in atto specifica convenzione.

Allo stato attuale non sono ipotizzabili nuove assunzioni dall'esterno a tempo indeterminato per gli anni 2020-2021 in quanto è necessario acquisire ulteriori spazi assunzionali da altri enti soggetti ai limiti di spesa per il personale, quali la Regione Piemonte e gli altri enti consorziati.

In relazione ai posti da Fabbisogno non coperti con le predette azioni di reclutamento, il PTFP sarà oggetto di aggiornamento in funzione delle procedure di mobilità che potranno essere avviate ai sensi dell'art. 32, comma 4 dello Statuto dell'Agenzia ed in esito alla sottoscrizione delle 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.

9.1.7. Le progressioni di carriera ex art. 22, comma 15, del D.lgs 75/2017

Il presente piano del fabbisogno di personale per il triennio 2019-2021, non prevede il reclutamento tramite progressione di carriera di cui all'art. 22, comma 15 del DL75/2017.

9.1.8. Le assunzioni nel triennio 2019-2021 di personale appartenente alle categorie protetti di cui alla Legge 12 marzo 1999, n. 68

Nel 2019 la copertura della quota d'obbligo prevista per il personale disabile e appartenente ad altre categorie protette è completa.

Per il periodo successivo occorrerà verificare, in occasione delle prossime programmazioni triennali del fabbisogno di personale, il permanere della situazione sopra riportata ovvero le eventuali scoperture nel tempo intervenute.

9.1.8.1. Le assunzioni a tempo determinato del triennio 2019-2021

Nel triennio 2019-2021 è prevista l'attivazione dei seguenti contratti a tempo determinato ex art. 110, comma 1, del DL 267/2000:

Tabella 49 - Assunzioni a tempo determinato

ANNO	CATEGORIA GIURIDICA	N.	STRUTTURA DI ASSEGNAZIONE	FIGURA RICERCATA
2019	DIRIGENTE	1	Area Istituzionale	Dirigente Servizio Giuridico, contratti e personale
2019	DIRIGENTE	1	Area Pianificazione e controllo	Dirigente Servizi alla mobilità

Si dà atto che ricorrono i presupposti per procedere al reclutamento di due ulteriori dirigenti con contratto a tempo determinato ex art. 110, comma 1, D.Lgs. 267/2000, in quanto presso l'Agenzia della mobilità piemontese, allo stato non risultano coperte posizioni dirigenziali con contratto di lavoro a tempo determinato ex art. 110, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 e il numero massimo di incarichi dirigenziali a tempo determinato conferibili ai sensi dell'art. 110, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000 è pari a n. 2, corrispondente al 30% della dotazione organica dirigenziale (tale risultato deriva dall'arrotondamento all'unità superiore del quoziente derivante dall'applicazione della percentuale, in analogia alle modalità di calcolo già previste dall'art. 19, comma 6 bis, del D.Lgs. n. 165/2001).

Inoltre, nel 2019 è prevista l'attivazione di n. 1 contratto a tempo determinato ex art. 110, comma 2, del DL 267/2000 da assegnare alla seguente Area Pianificazione e Controllo – Servizio Pianificazione e Marketing.

Si dà atto che ricorrono i presupposti per procedere al reclutamento di n. 1 dirigente con contratto a tempo determinato ex art. 110, comma 2, D.Lgs. 267/2000, in quanto presso l'Agenzia della mobilità piemontese, allo stato non risultano coperte posizioni dirigenziali con contratto di lavoro a tempo determinato ex art. 110, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e il numero massimo di incarichi dirigenziali a tempo determinato conferibili ai sensi dell'art. 110, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 è pari a 1.

Le modalità di attribuzione degli incarichi, la definizione di requisiti ulteriori ad integrazione di quelli previsti dall'art. 19 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la definizione del trattamento economico legato alla retribuzione di posizione e alla retribuzione di risultato sono rinviati ad un successivo atto di aggiornamento del PTFP.

10. **APPENDICE – PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021/2022**

PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021/2022 DELL'AMMINISTRAZIONE Agenzia della mobilità Piemontese - Direzione Generale

SCHEDA A: QUADRO DELLE RISORSE NECESSARIE ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGRAMMA

TIPOLOGIA RISORSE	ARCO TEMPORALE DI VALIDITÀ DEL PROGRAMMA		
	Disponibilità finanziaria (1)		Importo Totale (2)
	Primo anno	Secondo anno	
risorse derivate da entrate aventi destinazione vincolata per legge	0.00	0.00	0.00
risorse derivate da entrate acquisite mediante contrazione di mutuo	0.00	0.00	0.00
risorse acquisite mediante apporti di capitali privati	0.00	0.00	0.00
stanziamenti di bilancio	205,573.76	510,409.84	715,983.60
finanziamenti acquisibili ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403	0.00	0.00	0.00
risorse derivanti da trasferimento di immobili	0.00	0.00	0.00
altro	0.00	0.00	0.00
totale	205,573.76	510,409.84	715,983.60

Il referente del programma

Paonessa Cesare

Note:

(1) La disponibilità finanziaria di ciascuna annualità è calcolata come somma delle informazioni elementari relative ai costi annuali di ciascun acquisto intervento di cui alla scheda B.

(2) L'importo totale delle risorse necessarie alla realizzazione del programma biennale è calcolato come somma delle due annualità

PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021/2022 DELL'AMMINISTRAZIONE Agenzia della mobilità Piemontese - Direzione Generale

SCHEDA B: ELENCO DEGLI ACQUISTI DEL PROGRAMMA

Codice Unico Intervento - CUI (1)	Annualità nella quale si prevede di dare avvio alla procedura di affidamento	Codice CUP (2)	Acquisto ricompreso nell'importo complessivo di un lavoro o di altra acquisizione presente in programmazione di lavori, forniture e servizi (Tabella B.2bis)	CUI lavoro o altra acquisizione nel cui importo complessivo l'acquisto è eventualmente ricompreso (3)	Lotto funzionale (4)	Ambito geografico di esecuzione dell'acquisto Codice NUTS	Settore	CPV (5)	Descrizione dell'acquisto	Livello di priorità (6) (Tabella B.1)	Responsabile del Procedimento (7)	Durata del contratto	L'acquisto è relativo a nuovo affidamento di contratto in essere (8)	STIMA DEI COSTI DELL'ACQUISTO						CENTRALE DI COMMITTEENZA O SOGGETTO AGGREGATORE AL QUALE SI FARA' RICORSO PER L'ESPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI AFFIDAMENTO (11)		Acquisto aggiunto o variato a seguito di modifica programma (12)
														Primo anno	Secondo anno	Costi su annualità successiva	Totale (9)	Apporto di capitale privato		codice AUSA	denominazione	
																		Importo	Tipologia (Tabella B.1bis)			
S97639830013201900001	2021		1		No	ITC1	Servizi	71731000-1	Monitoraggio qualità servizi ferroviari	1	Paonessa Cesare	36	No	71.174.86	142.349.73	213.524.59	427.049.18	0.00				(Tabella B.2)
S97639830013201900002	2021		1		Sì	ITC1	Servizi	79311100-8	Indagine della mobilità e della qualità	1	Paonessa Cesare	18	No	128.114.75	298.934.43	0.00	427.049.18	0.00				
S97639830013202100001	2021		1		No	ITC1	Servizi	72250000-2	servizio di assistenza e manutenzione OTX	1	Paonessa Cesare	12	No	6.284.15	69.125.68	0.00	75.409.83	0.00				
														205.573.76 (13)	510.409.84 (13)	213.524.59 (13)	929.508.19 (13)	0.00 (13)				

Note:
(1) Codice CUI = sigla settore (F=forniture; S=servizi) + cf amministrazione + prima annualità del primo programma nel quale l'intervento è stato inserito + progressivo di 5 cifre della prima annualità del primo programma
(2) Indica il CUP (cfr. articolo 6 comma 4)
(3) Compilare se nella colonna "Acquisto ricompreso nell'importo complessivo di un lavoro o di altra acquisizione presente in programmazione di lavori, forniture e servizi" si è risposto "SI" e se nella colonna "Codice CUP" non è stato riportato il CUP in quanto non presente.
(4) Indica se lotto funzionale secondo la definizione di cui all'art.3 comma 1 lettera qq) del D.Lgs.50/2016
(5) Relativa a CPV principale. Deve essere rispettata la coerenza, per le prime due cifre, con il settore: F= CPV<45 o 48; S= CPV>48
(6) Indica il livello di priorità di cui all'articolo 6 commi 10 e 11
(7) Riportare nome e cognome del responsabile del procedimento
(8) Servizi o forniture che presentano caratteri di regolarità o sono destinati ad essere rinnovati entro un determinato periodo.
(9) Importo complessivo ai sensi dell'articolo 3, comma 6, ivi incluse le spese eventualmente già sostenute e con competenza di bilancio antecedente alla prima annualità
(10) Riportare l'importo del capitale privato come quota parte dell'importo complessivo
(11) Dati obbligatori per i soli acquisti ricompresi nella prima annualità (Cfr. articolo 8)
(12) Indicare se l'acquisto è stato aggiunto o è stato modificato a seguito di modifica in corso d'anno ai sensi dell'art.7 commi 8 e 9. Tale campo, come la relativa nota e tabella, compaiono solo in caso di modifica del programma
(13) La somma è calcolata al netto dell'importo degli acquisti ricompresi nell'importo complessivo di un lavoro o di altra acquisizione presente in programmazione di lavori, forniture e servizi

Il referente del programma

Paonessa Cesare

Tabella B.1
1. priorità massima
2. priorità media
3. priorità minima

Tabella B.1bis
1. finanza di progetto
2. concessione di forniture e servizi
3. sponsorizzazione
4. società partecipate o di scopo
5. locazione finanziaria
6. contratto di disponibilità
9. altro

Tabella B.2
1. modifica ex art.7 comma 8 lettera b)
2. modifica ex art.7 comma 8 lettera c)
3. modifica ex art.7 comma 8 lettera d)
4. modifica ex art.7 comma 8 lettera e)
5. modifica ex art.7 comma 9

Tabella B.2bis
1. no
2. si
3. sì, CUI non ancora attribuito
4. sì, interventi o acquisti diversi

PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021/2022 DELL'AMMINISTRAZIONE Agenzia della mobilità Piemontese - Direzione Generale

SCHEDA C: ELENCO DEGLI ACQUISTI PRESENTI NELLA PRIMA ANNUALITA' DEL PRECEDENTE PROGRAMMA BIENNALE E NON RIPROPOSTI E NON AVVIATI

Codice Unico Intervento - CUI	CUP	Descrizione dell'acquisto	Importo acquisto	Livello di priorità	Motivo per il quale l'intervento non è riproposto (1)

Note

(1) breve descrizione dei motivi

