

17 dicembre 2024

**Bacino Metropolitano - Ambito E
Incontro finale**

Online su Zoom

Partecipanti: 49

Città di Grugliasco
Agenzia per lo Sviluppo del Canavese
Air Pullman spa
ANAV Piemonte e Valle d'Aosta
Arriva Italia s.r.l
Autoguidovie S.p.A.
AUTOLINEE GIACHINO SRL
autolinee nuova benese srl
AZIENDA TRASPORTI MILANESI
Bellando Tours srl
BUS COMPANY SRL
Città Metropolitana di Torino
Comune di Baldissero Torinese
Comune di Caluso
Comune di Chieri
Comune di Collegno
comune di Givoletto
Comune di Torino
COMUNE DI TORRE PELLICE
Comune di Villafranca Piemonte
Comune di Vinovo
Comune di Volpiano
epa delta
EVOLVO srl
Filt-Cgil
Gherra srl

GTT SpA
Micla Engineering & Design stl
Regione Piemonte
UGL Autoferro Piemonte
UILTRASPORTI

Presentazione della consultazione e dei primi risultati

Introduzione

Nell'incontro conclusivo delle consultazioni dedicate al Bacino Metropolitano del Piemonte, l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) ha presentato gli esiti della consultazione dedicata ai futuri affidamenti del trasporto pubblico locale del bacino, analizzando nel dettaglio le materie oggetto di consultazione quali i dati finanziari, le tariffe e le proposte di ottimizzazione del servizio. Sono stati affrontati temi come la pianificazione del trasporto, l'individuazione di priorità emerse dalle consultazioni e aspetti trasversali quali innovazione tecnologica e sicurezza dei lavoratori. L'Agenzia ha illustrato i prossimi passi, invitando gli stakeholder intervenuti a fornire tempestivamente il proprio contributo qualora fosse necessario.

[La presentazione condivisa durante l'incontro è scaricabile qua \(inseriamo link in piattaforma\).](#)

Prossimi passi prima della pubblicazione dei bandi di gara

I prossimi passi che l'Agenzia dovrà intraprendere per la definizione dei bandi di gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel bacino sono tre:

- aggiornamento della preinformativa;
- invio all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) della relazione sui lotti;
- invio all'ART della relazione sugli affidamenti.

Innanzitutto, sarà necessario un **aggiornamento della preinformativa**. Questo implica una revisione approfondita della documentazione preliminare relativa ai bandi, tenendo conto delle specifiche esigenze emerse durante il processo di consultazione. In particolare, si dovrà considerare la proposta di avviare una procedura per l'affidamento in house dei servizi di trasporto pubblico dell'area urbana e suburbana di Torino, valutando anche la possibilità di integrare i servizi extraurbani attualmente gestiti da GTT.

Successivamente, si procederà con l'**invio all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) della relazione sui lotti**. Questo passaggio prevede la preparazione e la trasmissione della documentazione che descrive la suddivisione del territorio in lotti per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Si dovrà tener conto del lavoro di ottimizzazione dei servizi, della suddivisione delle linee per depositi e della creazione di unità di rete. Sarà necessario valutare attentamente le richieste dell'Unione Montana, che ha manifestato l'interesse a mantenere l'accordo di programma in essere, e della città di Torino, che ha proposto di includere le linee extraurbane di GTT in un unico lotto.

Infine, si dovrà effettuare l'**invio all'ART della relazione sugli affidamenti**. Questo passaggio prevede la preparazione e la trasmissione della documentazione che descrive le modalità di affidamento dei servizi, che possono avvenire tramite gara o affidamento diretto. Si dovrà porre particolare attenzione alla separazione dei servizi di trasporto metropolitano, tranviario ed extraurbano di Torino, al fine di procedere con le relazioni di affidamento in modo appropriato. È fondamentale una motivazione che giustifichi le scelte operate.

Questi tre passaggi sono fondamentali per garantire che il processo di gara sia trasparente, efficiente e conforme alle normative vigenti. L'obiettivo è arrivare alla pubblicazione dei bandi di gara entro marzo-maggio del 2025. Dopo l'invio delle relazioni sui lotti, si procederà con la relazione sugli affidamenti. La piattaforma "AMPartecipa" rimarrà accessibile per consultare i contributi e le attività svolte, mentre il questionario MaaS sarà disponibile per un periodo più lungo.

Riepilogo dei temi oggetto di consultazione e restituzione dei primi risultati

Il processo di consultazione, della durata di circa 60 giorni, ha coinvolto diversi attori, tra cui enti territoriali, associazioni di categoria, operatori economici del TPL, operatori tecnologici e singoli cittadini. L'obiettivo era raccogliere contributi e osservazioni utili alla definizione dei bandi di gara per il servizio di trasporto pubblico locale nel bacino metropolitano di Torino.

Gli enti territoriali hanno condiviso le loro osservazioni attraverso la piattaforma AMPartecipa, utilizzando le aree dedicate al confronto online, alla valutazione delle priorità, ai questionari o inviando contributi via mail.

E' previsto lo sviluppo di proposte progettuali finalizzate a fornire riscontro alle richieste emerse durante le consultazioni, nonché agli ulteriori approfondimenti che saranno sviluppati da AMP. Particolare attenzione sarà rivolta alla copertura territoriale durante tutto l'anno, inclusi i periodi estivi e festivi, nonché all'estensione oraria.

AMP sta lavorando in parallelo con la pianificazione della Città Metropolitana di Torino. In quest'area esiste il Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) che ha l'obiettivo di programmare azioni e interventi sul territorio metropolitano, al fine di sviluppare una visione del sistema di mobilità e dei trasporti più accessibile. La città metropolitana ha calendarizzato incontri specifici per ciascuna zona omogenea, con lo scopo di raccogliere le esigenze di rete per definire le strategie di rete.

Il progetto Bus Cooperativi e SFM

Questo progetto specifico è connesso al contratto del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, con la finalità di estendere ed integrare l'offerta di TPL su alcune direttrici ferroviarie attraverso la coordinazione con servizi su gomma.

Sul tema dei bus cooperativi ad integrazione dei servizi ferroviari è stato organizzato un incontro specifico nel corso delle consultazioni rivolto agli operatori economici.

Modalità di finanziamento degli Obblighi di Servizio (OdS)

- Ad oggi, gli obblighi di servizio nel bacino metropolitano di Torino sono finanziati con circa 42,4 milioni di euro.
- Queste risorse coprono lo sviluppo del servizio, i contributi per il contratto nazionale del lavoro (CCNL) del comparto ferro-tranvieri e l'IVA.
- Risorse aggiuntive possono provenire dagli enti locali per servizi specifici o agevolazioni tariffarie.
- Attualmente il servizio copre circa 23 milioni di chilometri all'anno.
- Gli operatori economici devono considerare nei loro piani economici e finanziari i costi di gestione dei nodi di interscambio, che saranno esplicitati nella documentazione di gara
- L'Agenzia (AMP) redigerà un piano economico finanziario simulato, adeguato alle richieste, che tenga conto di ricavi da vendita di titoli di viaggio, costi operativi e un margine di profitto per l'operatore.
- Le tariffe applicate saranno quelle regionali per i titoli di viaggio e come da norma sono adeguate annualmente in base al tasso di inflazione.

Lotti - Definizione e dimensionamento

- Le linee sono state attribuite ai depositi e/o punti rilevanti.
- Alcune linee verranno trasferite ai lotti dei bacini confinanti per una migliore gestione.
- A seguito dell'assegnazione delle linee, nel bacino metropolitano di Torino, verranno affidati tramite bandi di gara 19 milioni di chilometri, più gli accordi di programma.
- Sono state definite cinque unità di rete che accorpano depositi e punti strategici:
 1. Torino nord - Chivasso - Castellamonte
 2. Val di Lanzo - Val di Susa - Val Sangone - Cumiana
 3. Val Chisone - Val Pellice
 4. Torino sud - Carmagnola - Chieri
 5. Ivrea
- La città di Torino ha chiesto di valutare l'ipotesi di includere nel lotto di Torino anche le linee extraurbane gestite da GTT, creando un lotto unico ad alta densità abitativa.
- L'Unione Montana Valli Chisone e Germanasca ha chiesto di mantenere l'accordo di programma esistente come area a domanda debole.
- Queste richieste hanno portato a ipotizzare una variazione, configurando un'area ad alta densità abitativa che comprende le zone di Ivrea e Castellamonte
 1. Torino nord - Chivasso
 2. Val di Lanzo - Val di Susa - Val Sangone - Cumiana
 3. Val Chisone - Val Pellice
 4. Torino sud - Carmagnola - Chieri

5. ADA: Ivrea - Castellamonte
 6. ADD: Unione Montana Valli Chisone e Germanasca
- Il questionario sui lotti ha rivelato che gli enti locali preferirebbero lotti più piccoli, mentre gli operatori di TPL si dividono tra chi preferisce lotti con 4-6 milioni di chilometri annui e chi preferisce lotti più grandi.

Beni essenziali e indispensabili

- I beni essenziali sono i nodi di interscambio di primo livello, come i Movicentro.
- I beni indispensabili sono gli autobus che al 2026 avranno un vincolo di destinazione d'uso per il TPL, perché hanno ricevuto contributi pubblici.

Condizioni di subentro per i beni strumentali

- La maggior parte degli attuali gestori ha dichiarato l'indisponibilità dei propri depositi per i nuovi operatori.
- Al 2026, circa 330 autobus saranno trasferiti ai nuovi operatori in quanto soggetti a vincolo di destinazione.
- I criteri di subentro seguiranno la delibera ART 154 del 2019.
- Saranno fissati dei canoni di locazione per permettere agli operatori entranti di utilizzare i depositi per un periodo di transizione.
- I canoni di locazione saranno fissati da AMP, facendo riferimento alle indicazioni reperibili dall'Agenzia delle Entrate.

Piano di accesso ai dati e modalità di accesso di terzi

- L'obiettivo è una digitalizzazione della gestione dei servizi per maggiore trasparenza, controllo e monitoraggio.
- Le informazioni saranno accessibili a diversi livelli, con una parte pubblica e una parte riservata.
- Le informazioni proverranno sia dall'ente affidante (AMP) che dall'operatore economico.

Requisiti di partecipazione

- L'agenzia ha un suo sistema di qualificazione adeguato ai bandi di gara.
- Le aziende devono registrarsi al sistema di qualificazione e rientrare in determinate categorie per partecipare alle gare.

Individuazione personale necessario

- L'agenzia ha un dataset sul personale necessario basato sui dati dell'ART e del CCNL.
- Il dataset sarà integrato con informazioni sulle qualifiche, scadenze di certificazioni mediche e previsioni innovative del personale viaggiante.

Modalità di trasferimento personale e clausola sociale

- Sarà definita una clausola sociale nei contratti per garantire il mantenimento dei posti di lavoro del personale attuale.

- L'agenzia sta acquisendo la contrattazione di secondo livello degli operatori attuali per garantire lo stesso livello contrattuale per almeno un anno.
- Saranno definiti criteri per la ripartizione del personale tra diversi lotti.

Certificazioni di qualità e ambientali

- Il possesso di certificazioni di qualità non sarà un elemento ostativo o premiale per la partecipazione alle gare, ad eccezione della certificazione UNI 13816, che potrà essere valutata come elemento qualitativo.
- Gli operatori che non hanno la certificazione UNI 13816 possono presentare proposte per ottenerla in futuro.

Condizioni di qualità del servizio

- Le condizioni minime di qualità del servizio sono definite dalla delibera ART 53 del 2024, che fornisce indicatori e livelli attesi.
- Alcuni temi come l'integrazione multimodale e la sostenibilità ambientale potranno essere sviluppati in progetti specifici e valutati nell'offerta qualitativa.
- Sarà redatta una carta dei servizi con il coinvolgimento degli stakeholder e delle associazioni dei consumatori.
- I contratti di servizio prevederanno risorse per progetti dedicati alla verifica della qualità del servizio e alla tutela dei diritti dei consumatori.
- Il questionario sugli Obblighi di Servizio ha evidenziato la necessità di integrare i servizi di mobilità dolce e di ultimo miglio, di lavorare sul codice di comportamento del personale viaggiante, di fornire informazioni multilingue e di prevedere la formazione degli addetti e questionari periodici di customer satisfaction.

Votazione sugli aspetti prioritari per una maggiore qualità del Trasporto Pubblico Locale

Durante la riunione, sono stati presentati [nove temi prioritari](#) per una maggiore qualità del trasporto pubblico locale nel Bacino Metropolitano, emersi dalle precedenti attività di consultazione.

I partecipanti sono stati invitati a votare in diretta le loro tre priorità principali utilizzando la piattaforma Mentimeter. AMP e i suoi collaboratori hanno gestito il processo di votazione, assicurando la partecipazione di tutti e anticipando la restituzione dei risultati finali sulla piattaforma AMPartecipa.

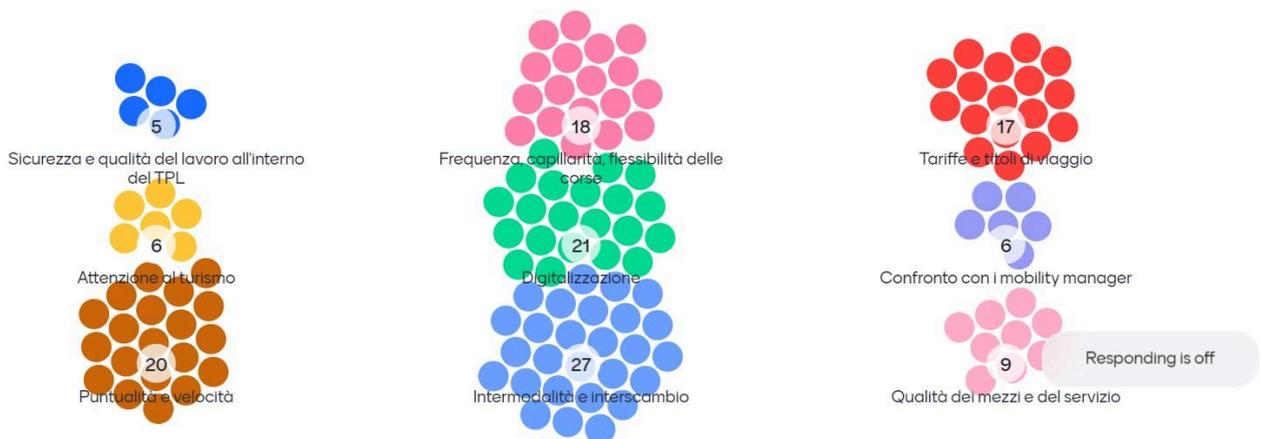
Di seguito l'immagine dei risultati della votazione delle priorità eseguita dai partecipanti all'incontro. Si segnala che i risultati complessivi della votazione saranno resi disponibili su AMPartecipa, nella sezione dedicata alle priorità del Bacino Nord Est.

Join at menti.com | use code 1132 9413

Mentimeter

Questi temi sono emersi durante il percorso di consultazione

Quali aspetti sono prioritari per una maggiore qualità del servizio di TPL?



Domande e interventi dei presenti

Durante l'incontro di condivisione degli esiti del processo di consultazione per il trasporto pubblico locale del bacino metropolitano di Torino, **sono state poste alcune domande dai partecipanti a cui l'agenzia AMP ha risposto, fornendo chiarimenti e precisazioni.** Ecco una sintesi delle principali domande e risposte:

Chiara Cavargna - Città Metropolitana di Torino

Chiara Cavargna ha osservato che, alla luce del lavoro sui lotti e del piano di revisione della rete (PAINT), sarebbe opportuno verificare i perimetri dei lotti in base alle strategie di rete che emergeranno dal territorio. Questo perché le direttrici principali identificate potrebbero cambiare l'assetto delle linee esistenti. Ha anche sollevato il tema delle integrazioni tariffarie, con la proposta di inserire tra gli obblighi di servizio l'adesione ad una tariffa integrata, in linea con gli indirizzi regionali.

AMP ha confermato che il calendario della Città Metropolitana coincide con quello di AMP, pertanto l'invio della relazione sui lotti all'Autorità di Regolazione avverrà in tempo utile per raccogliere le indicazioni del territorio. AMP si è dichiarata disponibile a valutare e approfondire la questione dei perimetri dei lotti, sottolineando che il lavoro è fortemente in itinere e aperto alle istanze del territorio, come quella del Comune di Torino. L'obiettivo di mantenere lotti con una produzione di 4 milioni di chilometri rimane, ma si cercherà di mediare tra le diverse richieste.

Daniele Fiore - UIL Trasporti

UIL Trasporti ha chiesto se nella riorganizzazione del TPL si terrà conto delle società che hanno in subappalto i servizi e dei lavoratori indiretti.

AMP ha chiarito che il tema del subappalto sarà trattato nelle procedure di gara nei limiti previsti dalla legge regionale. Tuttavia, al momento non si tiene conto del personale delle aziende subappaltatrici, poiché non c'è una rendicontazione completa di questi addetti. Il monitoraggio si basa sui dati dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e sui contributi per il contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) del settore autoferrotranvieri. AMP ha specificato che la carenza di autisti rende probabile che chi desidera continuare a lavorare nel settore del TPL possa trovare impiego.

Il rappresentante di UIL Trasporti ha chiesto chiarimenti anche sui lavoratori indiretti.

AMP ha precisato che, a parte le figure dirigenziali, tutte le altre figure professionali sono monitorate, suddivise in tre grandi blocchi: autisti, manutenzione e supporto tecnico, personale amministrativo. Questo monitoraggio riguarda tutti i dipendenti con contratto collettivo nazionale di lavoro autoferrotranvieri.

In sintesi, gli interventi finali hanno riguardato principalmente l'inclusione di lavoratori indiretti e di aziende in subappalto nel processo di riorganizzazione del TPL, la necessità di flessibilità nella definizione dei lotti alla luce delle strategie di rete emergenti dal territorio, e la possibilità di avere tariffe integrate. Le risposte di AMP hanno fornito chiarimenti sulle modalità di monitoraggio del personale, sulla disponibilità a rivedere i lotti in base alle indicazioni del territorio e sull'importanza di integrare i diversi contributi e dati raccolti durante il processo di consultazione.