



**PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE
DEI SERVIZI
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
PER IL PERIODO 1° GENNAIO 2011 –
31 DICEMBRE 2013**

PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TPL 2011–2013

INDICE

0. PREMESSE	4
1.0. IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO	9
1.1. La disciplina comunitaria nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico.....	9
1.1.1. Il periodo transitorio nel Regolamento CE n. 1370/07	10
1.2. Effetti del Referendum abrogativo "giugno 2011" sulla disciplina di TPL	11
1.2.1. Effetti del DL 138/2011 sulla disciplina dei servizi di TPL	15
1.3. La normativa regionale	22
2.0.L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI E GLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA DEI SERVIZI DI TPL.....	27
2.1. Finalità generali	27
2.2. Obiettivi di efficacia	30
2.3. Obiettivi di efficienza	31
2.4. Qualità dei servizi minimi	33
2.5. L'assetto quantitativo dei servizi minimi	36
3.0. LA RETE DEI SERVIZI	38
3.1. Competenza regionale.....	38
3.2. Competenza dell'area metropolitana.....	42
3.3. Programmi Obiettivo	44
3.4. Rimodulazione dei servizi	49
3.5. Competenza Provinciale	50
3.5. Competenza Urbana e Conurbata.....	51
4.0. IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE.....	52
4.1. Premesse.....	52
4.2. Programma infrastrutture	52
4.3. Progetti MOVlcentro e MOVllinea.....	55
5.0. PROMOZIONE ED INNOVAZIONE DEI SERVIZI DI TPL REGIONALI	58
5.1. Premesse.....	58
5.2. Progetto di bigliettazione elettronica BIP	59

5.3. Progetto "Piattaforma regionale Bus-on Demand"	61
5.4. Progetto Movibyte	64
6.0. LE RISORSE REGIONALI PER IL TRASPORTO SU GOMMA.....	67
6.1. Premesse.....	67
6.2. Le risorse per il triennio.....	68
6.3. Investimenti in materiale rotabile su gomma.....	72
7.0. LE RISORSE REGIONALI PER IL TRASPORTO SU FERRO	75
7.1. Premesse.....	75
7.2. Avvio delle procedure per la messa a gara del servizio di TP ferroviario.....	79
7.3. Piano di investimento per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario	79
7.4. Investimenti in materiale rotabile utilizzato da GTT S.p.A.	82
8.0. LA POLITICA TARIFFARIA.....	83
8.1. L'assetto attuale	83
8.2. Gli obiettivi	84
8.3. Le azioni.....	86
8.4. Le agevolazioni tariffarie	87
9.0. L'OSSERVATORIO REGIONALE DELLA MOBILITA'.....	91
9.1. Premessa.....	91
9.2. Monitoraggio degli Accordi di Programma	94

0. PREMESSE

Il presente Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico, strumento di pianificazione previsto e redatto ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1, disciplina le responsabilità gestionali e le modalità di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale e, d'intesa con gli Enti locali, definisce:

- gli obiettivi d'efficacia, efficienza nell'organizzazione e nella produzione dei servizi;
- l'assetto qualitativo e quantitativo dei servizi minimi;
- la ripartizione delle risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti relativi al trasporto ferroviario, al servizio urbano ed extraurbano;
- la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;
- le modalità d'attuazione e di controllo dei contratti di servizio pubblico;
- il sistema di monitoraggio dei servizi, la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione;
- gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli Enti locali.

Il Programma triennale è approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle Organizzazioni sindacali confederali, delle Associazioni delle aziende di trasporto e delle Associazioni dei consumatori, nonché previa verifica nell'ambito della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali.

Le funzioni di programmazione regionale dei servizi minimi sono espletate attraverso i compiti d'indirizzo e di coordinamento di tutti i servizi di trasporto pubblico al fine di garantirne l'integrazione modale. Nello specifico, tali funzioni si identificano con quella della programmazione della rete di servizi regionali e dell'amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, e con la gestione delle infrastrutture ferroviarie di cui all'articolo 8 del D. Lgs. 422/1997.

L'approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli Enti locali, forniti sulla base del Programma triennale, viene effettuata attraverso la sottoscrizione degli Accordi di Programma di validità triennale, come sancito dall'articolo 9 della l.r. 1/2000.

La Regione stipula tali Accordi di Programma con gli Enti soggetti di delega quali le province, i comuni e le conurbazioni con popolazione pari o maggiore a 30.000 abitanti per:

- il trasferimento delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi, degli investimenti e delle agevolazioni tariffarie;
- il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile;
- l'attuazione di un sistema di bigliettazione integrata regionale e di monitoraggio dei mezzi di servizio;
- il finanziamento degli investimenti in opere infrastrutturali e l'arredo di linea;
- la determinazione delle modalità di affidamento dei servizi in base alla normativa vigente nazionale e regionale.

Con il Decreto Burlando (D.Lgs. 422/1997) si sono riordinate le competenze consentendo il passaggio dal regime di concessione alle gare, attraverso cui affidare i contratti di servizio.

La Regione Piemonte, nel 2008 ha assegnato, per il periodo di validità 1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2010, risorse aggiuntive rispetto a quelle già stanziare per i servizi minimi previsti dagli accordi di programma 2007-2009 che sono stati sottoscritti con gli Enti soggetti di delega. Tale assegnazione ha trovato la sua legittimazione nel fatto che gli stanziamenti attribuiti fino a quel momento non risultavano più adeguati ai reali costi di produzione del servizio, trovando copertura nello stanziamento di risorse aggiuntive che la legge del 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) ha previsto a favore delle regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico.

Contestualmente l'erogazione delle risorse aggiuntive, per l'anno 2009, agli Enti soggetti di delega è stata subordinata alla pubblicazione, da parte di quest'ultimi, del bando di gara per l'affidamento dei servizi di loro competenza.

Recentemente sono intervenute nuove disposizioni normative che disciplinano le modalità per l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico, nello specifico il Regolamento CE n. 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e ferrovia, prevede, infatti, due forme alternative di affidamento: quella diretta e quella mediante gara.

La legge 23 luglio 2009 n. 99, recante disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia, quale norma nazionale non limita, peraltro, l'applicazione del Regolamento comunitario. L'esito prima del referendum dello scorso Giugno (2011) e della successiva manovra finanziaria aggiuntiva, attuata dal Governo attraverso l'**articolo 4 del D.L. 138/2011**(convertito con la L. 148/2011) hanno di fatto, come sarà illustrato in seguito, riaffermato i principi fondamentali del citato Regolamento, nonché quelli dell'abrogato articolo 23bis attraverso cui si era portata a compimento, a parte alcuni aspetti da approfondire, la riforma connessa alle forme di gestione dei servizi pubblici locali.

Il finanziamento dei servizi minimi assegnato nel 2009 dalla Regione Piemonte a favore degli Enti soggetti di delega, illustrato nella "**TABELLA 1**", si configurava come uno stanziamento di risorse che l'Ente aveva facoltà di gestire in autonomia incrementando, diminuendo, variando e/o modificando i servizi prodotti in base alla dimensione e variazione della domanda locale di mobilità, ferme restando le forme di controllo che l'ente regionale intendeva attivare secondo le misure fissate negli stessi Accordi di Programma.

TABELLA 1

2009		da Accordi di Programma sottoscritti		dati forniti dagli EE.LL.	
		vetture/km	compensazioni economiche (€)	vetture/km	compensazioni economiche (€)
PROVINCE	ALESSANDRIA	8.875.000	13.475.680,90	8.690.542	12.221.304,21
	ASTI	5.187.965	7.044.870,47	5.130.204	6.957.198,81
	BIELLA	3.130.000	5.100.964,38	3.186.349	4.708.734,91
	CUNEO	12.275.000	18.098.641,32	12.110.293	17.637.407,96
	NOVARA	4.200.000	6.235.020,91	4.216.996	6.116.888,76
	TORINO	23.000.000	32.279.160,40	22.335.262	31.608.708,28
	VERBANO CUSIO OSSOLA	4.000.000	5.831.829,59	4.174.761	4.939.494,33
	VERCELLI	4.100.000	5.976.629,06	4.142.777	5.749.474,84
	TOTALE	64.767.965	94.042.797,03	63.987.184	89.939.212,10
COMUNI	ALBA	2.700.000	669.918,21	439.920	669.918,21
	ALESSANDRIA	1.401.575	4.448.703,16	2.064.108	4.772.408,00
	ASTI	387.592	2.848.969,03	1.455.244	2.887.735,00
	BIELLA	439.920	1.219.417,25	579.466	1.900.993,37
	BRA	460.223	541.991,15	473.122	715.867,00
	CASALE MONFERRATO	293.373	702.372,45	296.684	672.798,98
	CUNEO	2.748.065	4.115.668,98	2.748.065	4.010.659,14
	IVREA	1.450.000	2.132.178,97	1.448.816	2.120.873,53
	NOVARA	2.883.000	5.205.679,11	2.706.047	5.672.442,00
	PINEROLO	201.929	311.918,22	218.538	396.565,61
	VERCELLI	590.000	1.228.948,98	420.675	1.826.472,37
	TOTALE	13.555.677	23.425.765,51	12.850.685	25.646.733,21
Agenzia per la Mobilità Metropolitana (AMM)		60.600.000	181.937.153,79	60.030.881	181.106.856,00
TOTALE GENERALE		138.923.642	299.405.716,33	136.868.750	296.692.801,31

La “TABELLA 2”, invece, riporta lo stato delle procedure di gara al 30 giugno 2011, in base alle informazioni che sono pervenute alla Regione Piemonte per conto degli enti soggetti di delega.

TABELLA 2				
ente		società aggiudicataria	durata del contratto	
PROVINCE	ALESSANDRIA	SCAT Scrl	13/09/2010	12/09/2016
	ASTI	COAS.	01/05/2010	30/04/2016
	BIELLA	gara sospesa (bando scadeva il 2/11/2010)	proroga del contratto	
	CUNEO	Consorzio Granda Bus	nov-dic 2010	ott-nov 2016
	NOVARA	22/03/2011 riavvio gara	01/01/2011	31/12/2016
	TORINO	EXTRA.TO	01/01/2011	31/12/2016
	VERBANO CUSIO OSSOLA	gara sospesa (bando scadeva il 31/08/2010)	proroga del contratto	
	VERCELLI	gara sospesa (bando scadeva il 2/11/2010)	proroga del contratto	
COMUNI	ALBA	Consorzio Granda Bus	nov-dic 2010	ott-nov 2016
	ALESSANDRIA	ATM SpA	proroga del contratto	
	ASTI	ASP SpA	01/01/2005	31/12/2010
	BIELLA	gara sospesa (bando scadeva il 2/11/2010)	01/07/2011	30/06/2017
	BRA	Consorzio Granda Bus	nov-dic 2010	ott-nov 2016
	CASALE MONFERRATO	AMC SpA	proroga del contratto	
	CUNEO	Consorzio Granda Bus	01/01/2005	31/12/2010
	IVREA	ATI (GTT SpA capofila)	01/01/2011	31/12/2016
	NOVARA	SUN SpA	01/01/2009	31/12/2014
	PINEROLO	ATI (GTT SpA capofila)	01/01/2011	31/12/2016
	VERCELLI	gara sospesa (bando scadeva il 2/11/2010)	proroga del contratto	
	AMM urbano Torino		GTT SpA (9/05/2011aggiudicazione)	10 anni dalla firma del contratto
AMM extraurbano Torino		Avvio gara 1/06/2011	proroga del contratto	

1.0. IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO

1.1. La disciplina comunitaria nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico

Il **regolamento CE n. 1370/07** è entrato in vigore il 3 dicembre 2009, ed in quanto tale direttamente applicabile in ciascuno degli Stati. Le sue disposizioni si applicano solamente nel caso in cui i contratti di servizio pubblico per la fornitura e gestione di servizi di trasporto di passeggeri assumano la forma di concessione di servizi. L'autorità competente sceglie l'operatore al quale affidare la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri mediante un **contratto di servizio pubblico** in cui devono essere:

- definiti gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio deve assolvere e le zone geografiche interessate;
- stabiliti i parametri per calcolare l'eventuale compensazione da corrispondere all'operatore per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico;
- previsti gli eventuali diritti di esclusiva concessi all'operatore medesimo, il diritto in virtù del quale un operatore di servizio presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico" (art. 2, lett. f).

L'affidamento può avvenire o in forma "**diretta**" o mediante "**gara**". La forma "diretta" è sempre ammessa, fatti salvi i divieti della legislazione nazionale.

Le autorità competenti per la forma "**diretta**" hanno la facoltà:

1. di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri (**gestione diretta in economia**), consentita solo se l'autorità competente esercita sull'operatore interno un **controllo analogo** a quello che esercita sulle proprie strutture;
2. di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico ad un soggetto giuridicamente distinto, c.d. "**operatore interno**" (che corrisponde all'affidamento c.d. in "**house providing**"). L'operatore interno:
 - deve esercitare l'attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio competente a eccezione delle eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicino;
 - non può partecipare a procedure di gara organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale: a detta limitazione fanno eccezione le "prime gare". All'operatore interno è consentito di partecipare successivamente

ad una procedura di gara se sono decorsi due anni dal termine della propria gestione diretta non avendo però concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta. In caso di subappalto l'operatore interno è anche obbligato a prestare egli stesso la "maggior parte" dei servizi di trasporto pubblico.

3. di procedere anche ad un'altra ipotesi di **affidamento diretto** senza, in tal caso, che occorra che l'affidatario sia un operatore interno e cioè i c.d. affidamenti "**sotto soglia**" e cioè quando il **valore** annuo medio stimato del **contratto di servizio** è **inferiore a 1.000.000 euro** o quando il **numero di chilometri** è **inferiore a 300.000**. Nel caso di piccole o medie imprese che operano con **non più di 23 veicoli**, le **soglie** suddette sono **raddoppiate** per cui il valore annuo medio stimato è, in tal caso, inferiore a 2.000.000 euro e il numero di chilometri annui inferiore a 600.000. I casi di affidamento diretto considerati possono, comunque, essere vietati dalla legislazione nazionale. All'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico si ricorre nel caso in cui si verifichi una situazione di "emergenza" determinata dalla interruzione del servizio o dal pericolo imminente di interruzione.

L'altra modalità di affidamento prevista è la "**gara**" che deve essere "**equa, aperta a tutti gli operatori**" e rispettare "**i principi di trasparenza e di non discriminazione**". La durata "massima" degli affidamenti:

- nel caso di autobus non può essere superiore a 10 anni;
- nel caso ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia a 15 anni;
- nel caso "misto" a 15 anni se il trasporto per ferrovia o su rotaia è superiore al 50% rispetto a quello effettuato con autobus.

1.2. Il periodo transitorio nel Regolamento CE 1370/07

Il regolamento n. 1370/07 in vigore dal 3 dicembre 2009 è **obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri**. Il "**periodo transitorio**" è pari a 10 anni e **scadrà il 2 dicembre 2019**.

Durante tale periodo transitorio, gli Stati membri dovranno adottare misure per conformarsi gradualmente alle disposizioni dell'art. 5 del regolamento, "**al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto**".

Ai fini dell'applicazione dell'obbligo di conformarsi alle disposizioni introdotte dal citato art. 5 **non si potrà** tener conto degli **affidamenti** effettuati:

- **prima del 26 luglio 2000** in base ad un'equa procedura di gara, rimarranno in vigore fino alla loro naturale scadenza;
- a decorrere **dal 26 luglio 2000** in base ad una procedura diversa da un'equa procedura di gara, non potranno avere una durata superiore a 30 anni;
- a decorrere **dal 26 luglio 2000 ed anteriormente al 3 dicembre 2009** in base ad una procedura diversa da un'equa procedura di gara, non potranno avere una durata oltre a **10 anni per i servizi di trasporto con autobus, a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia** o altri modi di trasporto **su rotaia** e per i servizi di trasporto **misti** (autobus-ferrovia), purché i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentino oltre il 50% del valore di tali servizi (la durata degli affidamenti può, inoltre, essere prorogata sino al 50% nei casi previsti dall'art. 4, paragr. 4, ossia ove sia necessario tenere conto delle modalità di ammortamento dei beni e nelle regioni ultraperiferiche).

I contratti di servizio pubblico possono restare in vigore fino alla loro scadenza qualora la loro risoluzione comporti indebite conseguenze giuridiche o economiche e a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso (art. 8, paragr. 3, c. 3).

Il regolamento n. 1370/07 demanda la scelta se vietare o meno gli affidamenti diretti ad operatori interni e quelli sotto soglia al legislatore nazionale. Con il d.l.vo 19 novembre 1997, n. 422 è stato previsto che l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale debba avvenire mediante procedure concorsuali.

1.2. Effetti del Referendum abrogativo “giugno 2011” sulla disciplina di TPL

A livello nazionale il settore dei servizi pubblici locali di rilevanza economica è oggi organicamente disciplinato dall'articolo 23-bis, del decreto legge n. 112, del 25 giugno 2008 (convertito in legge 6 agosto 2008, n. 133) che sostituisce la precedente normativa e riforma i servizi pubblici locali di rilevanza economica.

L'articolo prevede l'affermazione del principio di evidenza pubblica nella procedura di affidamento della gestione dei servizi ma regola anche le situazioni in deroga, che "non permettono un efficace ed utile ricorso al mercato" ed inoltre reca un'ampia disposizione di delegificazione del settore.

La disciplina generale in materia di servizi pubblici locali, in precedenza normata principalmente dall'articolo 113 del Testo Unico degli Enti Locali del 2000 (TUEL), D.lg. 267/2000, è stata parzialmente abrogata dall'articolo 23-bis.

Il citato articolo 23-bis è stato in seguito modificato, in più punti, dall'articolo 15 del **Decreto Ronchi** (legge 135/2009), convertito dalla legge 166/2009.

L'articolo 23-bis disciplina, dunque, l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, in applicazione della normativa comunitaria ed al fine di favorire la diffusione dei principi di concorrenza, libertà di stabilimento e libera prestazione dei servizi di tutti gli operatori economici interessati alla gestione di servizi di interesse generale in ambito locale. Altra finalità è quella di garantire il diritto di tutti gli utenti all'universalità e accessibilità dei servizi pubblici locali e al livello essenziale delle prestazioni, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere *e*) e *m*), della Costituzione.

In seguito, tuttavia, sono state di fatto esclusi diversi settori dall'ambito di applicazione della riforma, o, più precisamente, sono state espressamente fatte salve le norme vigenti in taluni settori.

Dapprima è stato escluso il settore della distribuzione del gas naturale ed, in seguito il già citato art. 15 del decreto-legge 135 ha escluso anche i settori della distribuzione di energia elettrica, del trasporto ferroviario regionale e della gestione delle farmacie comunali che pertanto continuano ad essere regolati da specifiche norme, anche se l'art. 15 del decreto-legge 135 (comma 1-*ter*) contiene un esplicito riferimento al settore idrico.

La reale portata dell'estensione della nuova disciplina ai singoli settori comunque è demandata al regolamento di attuazione (D.P.R. 7.9.2010 n. 168) con il compito di

individuare le nuove norme che possono essere applicate ai servizi pubblici di rilevanza economica in materia di rifiuti, trasporti, energia elettrica, gas e acqua.

Lo scorso giugno 2011 la **pronuncia referendaria** ha sancito l'**abrogazione** dell'**art. 23bis** del dl 112/2008 convertito con la l. 133/2008, come modificato dal citato Decreto Ronchi, convertito a sua volta con la legge 166/2009 s.m.i., recante la disciplina dell'affidamento e della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

L'effettiva portata della consultazione popolare investe l'intero corpus normativo generale e trasversale a tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica che si era imposto con la riforma del 2008 (il servizio idrico, quello dello smaltimento dei rifiuti e quello del trasporto pubblico locale) e, perciò, prevalente sulle discipline di settore con esso incompatibili. Non sono investite dall'esito referendario e restano valide le discipline settoriali, già escluse dall'applicazione dell'articolo 23-bis ed oggetto di specifiche normative quali quelle inerenti la distribuzione del gas, la distribuzione di energia elettrica, il trasporto ferroviario regionale e la gestione delle farmacie comunali.

In quanto rientrante nell'ambito dei servizi di rilevanza economica il settore del **trasporto pubblico locale** è direttamente investito dagli effetti di tale abrogazione, quali, in sintesi:

- ✓ conseguente abrogazione del Regolamento di attuazione del medesimo art. 23-bis (D.P.R. 7.9.2010 n. 168, "Regolamento attuativo");
- ✓ la piena applicazione, nell'ambito dell'ordinamento nazionale, come evidenziato dalla Corte costituzionale nella sentenza 24/2011, della disciplina comunitaria (Regolamento CE 1370/2007) relativa alle regole concorrenziali minime in tema di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione dei servizi pubblici di rilevanza economica;
- ✓ la sopravvivenza della disciplina abrogata con riguardo ai rapporti in essere sorti in forza della medesima, posta l'efficacia ex nunc della predetta abrogazione;
- ✓ la preclusione per il legislatore nazionale di ripristinare in via formale o sostanziale la disciplina abrogata dalla volontà popolare: il referendum, quale atto-fonte dell'ordinamento, è, infatti, espressione di una volontà definitiva e irripetibile con la conseguenza che al legislatore, secondo la giurisprudenza costituzionale (Corte Costituzionale n. 468/1990 e n. 32/1993), non sarebbe consentito di continuare ad applicare la disciplina abrogata (ad esempio, con una nuova legge che disponesse l'inefficacia del decreto presidenziale di promulgazione dell'esito referendario o prorogasse transitoriamente l'efficacia della legge abrogata);

- ✓ la non reviviscenza delle norme abrogate dall'art. 23-bis, espressamente o tacitamente, secondo quanto stabilito dalla Corte Costituzionale (sentenze n. 24/2011, n. 31/2000 e n. 40/1997).

Nessun dubbio, rispetto all'ultimo punto d'elenco, si pone circa la piena applicazione della normativa nazionale di settore non incompatibile con l'art. 23-bis, nello specifico il D.Lgs. 422/1997 e s.m.i.. Allo stesso modo è automatico il venir meno delle norme nazionali abrogate in via espressa dall'art. 23-bis; in particolare:

- è abrogato l'art. 113, commi 5, 5-bis, 6, 7, 8, 9, escluso il primo periodo, 14, 15-bis, 15-ter e 15-quater del Testo Unico degli Enti Locali per espresso disposto di cui all'art. 12, comma 1, del Regolamento attuativo (comunque non applicabile al settore del TPL in punto di procedure di affidamento e periodo transitorio ex art. 1, comma 48, l. 308/2004);
- è soppresso l'avverbio "esclusivamente" di cui all'art. 18, comma 3-bis del D.Lgs. n. 422/1997, per espresso disposto dell'art. 12, comma 3, del Regolamento attuativo, con la conseguenza che dopo il Referendum la citata disposizione va letta nel senso che "Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a)": non si tratta, tuttavia, di una novità di rilievo in quanto, da un lato, il citato art. 18 non contempla modalità di affidamento diverse dalla gara, dall'altro, sono comunque ammesse le modalità dell'in house e della gara "a doppio oggetto" ai sensi della generale normativa comunitaria.

La questione, invece, della permanenza o meno delle disposizioni non abrogate in via espressa dall'art. 23-bis (tra queste, in particolare, l'art. 61 l. 99/2009 e l'art. 4-bis l. 102/2009 che hanno mantenuto la loro vigenza perché limita al servizio ferroviario regionale, settore escluso dall'applicazione dell'art. 23bis) sembra aprire scenari di non semplice e, forse, di non univoca interpretazione. Se la Corte costituzionale, infatti, ha sottolineato con chiarezza nella sentenza n. 24/2011 come dall'abrogazione dell'art. 23-bis, da un lato, non consegua alcuna reviviscenza delle norme abrogate da tale articolo, e dall'altro, ciò comporti l'applicazione immediata nell'ordinamento italiano della normativa comunitaria relativa alle regole concorrenziali minime in tema di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione di servizi pubblici di rilevanza economica, per il TPL tale asserzione deve essere vagliata con attenzione, dato che la portata abrogatrice dell'art. 23bis è stata in questo settore più limitata.

Inoltre, per il TPL anche il riferimento alla normativa comunitaria trova una sua specificità, dato che il Regolamento (CE) 1370/2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, non si è

limitato solo a regolare le condizioni alle quali la pubblica autorità può imporre e compensare gli obblighi di servizio pubblico, ma ha delineato un quadro normativo di riferimento entro il quale le autorità possono intervenire nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri.

1.2.1. Effetti del DL 138/2011 sulla disciplina dei servizi di TPL

A distanza di pochi mesi dal referendum che ha determinato l'abrogazione dell'art. 23-bis, l. 133/2008 e s.m.i. e del relativo regolamento attuativo (D.P.R. 168/2010), la manovra aggiuntiva, varata dal Governo con il D.L. 138/2011, recante "Ulteriori misure per la stabilizzazione finanziaria e lo sviluppo", pubblicato il 13 agosto 2011 convertito con la L. 148/2011, torna a disciplinare, attraverso l'articolo 4, la materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. Azione questa alquanto anomala se si considera che la disciplina introdotta riproduce quasi integralmente quella già abrogata a seguito del citato referendum.

Senza entrare nel merito di legittimità costituzionale, di quest'ultimo intervento legislativo del Governo che, semmai, è da valutarsi nella sede opportuna, la materia in esame al momento è delineata:

- ✓ da un lato, dalla non reviviscenza dell'art. 23-bis, considerato anche quanto rilevato dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 24/2011: "*l'applicazione immediata nell'ordinamento italiano della normativa comunitaria (meno restrittiva rispetto a quella oggetto di referendum) relativa alle regole concorrenziali minime in tema di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione di servizi pubblici di rilevanza economica*";
- ✓ dall'altro dalla riemersa necessità di stemperare la vigente disciplina comunitaria, relativa alle regole concorrenziali minime, con una nuova disciplina nazionale, destinata ad integrare la prima perché a favore di una più ampia concorrenza, come recita la stessa sentenza n. 325/2010: "*È... innegabile l'esistenza di un "margine di apprezzamento" del legislatore nazionale rispetto a principi di tutela, minimi ed indefettibili, stabiliti dall'ordinamento comunitario con riguardo ad un valore ritenuto meritevole di specifica protezione, quale la tutela della concorrenza "nel" mercato e "per" il mercato. Ne deriva, in particolare, che al legislatore italiano non è vietato adottare una disciplina che preveda regole concorrenziali - come sono quelle in tema di*

gara ad evidenza pubblica per l'affidamento di servizi pubblici - di applicazione più ampia rispetto a quella richiesta dal diritto comunitario.

Nello specifico il riferimento è rivolto all'art. 4 del decreto in parola, intitolato "**Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dell'Unione europea**", ripreso dal disegno di legge di conversione approvato nei giorni scorsi al Senato, che oggi racchiude la disciplina generale in materia di affidamento e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

La nuova normativa, pur escludendo la gestione dell'acqua, propone la reiterazione della disciplina oggetto di abrogazione referendaria.

Le disposizioni del citato articolo, infatti, come in passato, prescrivono all'ente affidante l'obbligo di procedere, in via preliminare e con cadenza periodica, alla verifica della realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali, limitando i diritti di esclusiva (art. 4, commi 1, 2, 3, 4). A tal fine è prevista l'adozione, entro il **13.8.2012**, poi periodicamente e, comunque, prima di procedere all'affidamento del servizio, di una "**delibera quadro**" da pubblicizzare e trasmettere alla Autorità Antitrust, che evidenzii l'istruttoria compiuta nonché, per i settori sottratti alla liberalizzazione, le ragioni della decisione ed i benefici derivanti dal mantenimento di un **regime di esclusiva del servizio**. La manovra mostra di non tenere in alcun conto le censure mosse dal Consiglio di Stato riguardo alle disposizioni contenute nel regolamento attuativo dell'art. 23-bis. Osservava infatti il Consiglio di Stato che "*La rilevanza della questione (regime di esclusiva del servizio) ... avrebbe richiesto criteri puntuali e definiti, essendo nota la riluttanza degli enti locali a procedere in tal senso.* Non a caso il criterio di delegificazione (la lett. g) del comma 10) richiede di "*limitare ... i casi di gestione in regime di esclusiva*". A ciò non provvede di certo l'articolo 4 in questione che si limita, invece, a rimettere la scelta agli enti locali senza fornire un quadro di riferimento concreto legato ai dati economici di mercato.

Quanto alle modalità di affidamento dei servizi in questione, le nuove norme riproducono all'incirca, l'impianto proprio dell'art. 23-bis, prevedendo in via ordinaria che il conferimento avvenga tramite **procedura ad evidenza pubblica** in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituiti, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici (art. 4, comma 8).

Al fine di promuovere e proteggere l'assetto concorrenziale dei mercati interessati, il bando di gara o la lettera di invito:

- a. esclude che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali non duplicabili a costi socialmente sostenibili ed essenziali per l'effettuazione del servizio possa costituire elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti;
- b. assicura che i requisiti tecnici ed economici di partecipazione alla gara siano proporzionati alle caratteristiche e al valore del servizio e che la definizione dell'oggetto della gara garantisca la più ampia partecipazione e il conseguimento di eventuali economie di scala e di gamma;
- c. indica, ferme restando le discipline di settore, la durata dell'affidamento commisurata alla consistenza degli investimenti in immobilizzazioni materiali previsti nei capitolati di gara a carico del soggetto gestore. In ogni caso, la durata dell'affidamento non può essere superiore al periodo di ammortamento dei suddetti investimenti;
- d. può prevedere l'esclusione di forme di aggregazione o di collaborazione tra soggetti che possiedono singolarmente i requisiti tecnici ed economici di partecipazione alla gara, qualora, in relazione alla prestazione oggetto del servizio, l'aggregazione o la collaborazione sia idonea a produrre effetti restrittivi della concorrenza sulla base di un'oggettiva e motivata analisi che tenga conto di struttura, dimensione e numero degli operatori del mercato di riferimento;
- e. prevede che la valutazione delle offerte sia effettuata da una commissione nominata dall'ente affidante e composta da soggetti esperti nella specifica materia;
- f. indica i criteri e le modalità per la determinazione dell'eventuale importo spettante al gestore al momento della scadenza o della cessazione anticipata della gestione;
- g. prevede l'adozione di carte dei servizi al fine di garantire trasparenza informativa e qualità del servizio.

Quanto alla gara **“a doppio oggetto”**, la manovra sembra far proprio l'insegnamento giurisprudenziale consolidato che la equipara alla procedura ordinaria ad evidenza pubblica, tant'è che conserva interamente, nel nuovo impianto normativo, la configurazione che le aveva dato il legislatore prima dell'abrogazione referendaria, quale procedura avente ad oggetto, al contempo, la qualità di socio, *“al quale deve essere conferita una partecipazione non inferiore al 40%”* e l'attribuzione di *“specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio”*, per il cui caso specifico si fa riferimento al comma 16 del decreto, all'articolo 32, comma 3, del Codice dei contratti pubblici.

Al riguardo, il bando o la lettera di invito, analogamente a quanto disposto dall'abrogato art. 3 del regolamento attuativo dell'art. 23-bis, deve prevedere che:

- a) i criteri di valutazione delle offerte basati su qualità e corrispettivo del servizio prevalgano su quelli riferiti al prezzo delle quote societarie;
- b) il socio privato svolga gli specifici compiti operativi per l'intera durata del servizio e che, diversamente, si proceda a un nuovo affidamento;
- c) siano previsti criteri e modalità di liquidazione del socio privato alla cessazione della gestione (art. 4, comma 12).

Tra le effettive novità rispetto al passato si segnala, invece, il nuovo rapporto tra disciplina generale e discipline di settore, eventualmente con essa incompatibili, in quanto non più espressa la **clausola di prevalenza**, presente, invece, nell'abrogato art. 23-bis, (secondo l'abrogato art. 23-bis infatti "*Le disposizioni contenute nel presente articolo ... prevalgono sulle relative discipline di settore con esse incompatibili*", art. 23-bis, comma 1).

Conformemente alla volontà referendaria, inoltre, il **regime delle esclusioni** dall'ambito di applicazione della disciplina generale di cui all'art. 4 in esame, viene esteso anche il servizio idrico integrato, fatta eccezione per le norme in tema di incompatibilità (art. 4, comma 34).

Altri elementi di novità riguardano poi la disciplina dell'**affidamento in house**, a dispetto di ogni indicazione del Consiglio di Stato ancora accompagnato dalla locuzione "cosiddetto". Nel rendere parere sul regolamento attuativo dell'art. 23-bis, il Consiglio di Stato, infatti, evidenziava che "*in sede di stesura definitiva, il Governo dovrà prestare cura alle emende formali, eliminando la locuzione "cosiddetto" dalla espressione "in house"* (impiegata nella legge e non richiedente chiarificazioni) e, sostituendo termini inappropriati o formule non confacenti all'uso normativo, come codificato nella circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 2 maggio 2001, n. 1/1.1.26/108888/9.92)" (Parere, sez. consultiva per gli atti normativi del 24.5.2010 n. 2415, cit.).

Le società a capitale interamente pubblico possono partecipare alle procedure competitive ad evidenza pubblica salvi specifici divieti di legge (art. 4, comma 9) ed è consentito, in deroga rispetto alle modalità di affidamento sopra citate, l'**affidamento in house** in favore di società a capitale totalmente pubblico aventi i requisiti a tal fine richiesti dall'ordinamento europeo, infatti, la giurisprudenza comunitaria e nazionale è costante nel riconoscere che il solo fatto che amministrazioni aggiudicatrici ammettano la partecipazione, ad un procedimento di aggiudicazione di un pubblico appalto, di **organismi che beneficiano di**

sovvenzioni pubbliche non costituisce automaticamente, violazione del principio di parità di trattamento (e della concorrenza), non sussistendo a livello di normativa comunitaria un espresso divieto di partecipazione di tali organismi a dette procedure di appalto.

L'Autorità Antitrust ha, peraltro, da ultimo, sottolineato che *“l'Autorità sottolinea l'opportunità di accompagnare il processo di riforma del settore dei servizi pubblici locali con misure di garanzia dell'efficienza e della qualità della gestione del servizio, e ciò indipendentemente dalla natura pubblica o privata del gestore”* (Segnalazione al Governo e al Parlamento, AS864 del 26 agosto 2011).

Al riguardo, sembra che la nuova normativa introduca un elemento di rigidità nella disciplina dell'in house, in sostituzione dei requisiti – meno determinati e determinabili - posti dalla disciplina previgente, che, come noto, ammettevano tale affidamento solo in “ipotesi eccezionali” che non consentissero l’“efficace e utile ricorso al mercato” debitamente dimostrate nonché alla previa richiesta di parere all'Autorità Antitrust (art. 23-bis, commi 3 e 4, cit.).

L'art. 4, per contro, ridimensionando notevolmente il controllo dell'Antitrust in materia, subordina più semplicemente la **legittimità dell'affidamento in house** al rispetto di una predeterminata soglia quantitativa massima, già criticata dalla Autorità Antitrust pari a **900.000 euro annui**, in relazione al valore economico del servizio oggetto dell'affidamento (art. 4, comma 13).

Fatta eccezione per il servizio idrico, dunque, la disciplina in oggetto comporta un restringimento delle ipotesi in cui è consentito l'in house rispetto a quanto consentito agli effetti della normativa “di risulta” post referendum.

Tali società sono assoggettate dal decreto al **patto di stabilità interno** nonché, unitamente alle **società miste**, alle regole in materia di acquisto di beni e servizi di cui al Codice dei contratti pubblici, di reclutamento del personale e conferimento incarichi di cui al D.Lgs. 165/2001 ed al D.Lgs. 112/2008 s.m.i. (art. 4, commi 14, 15, 17); la verifica del rispetto del contratto di servizio nonché ogni eventuale aggiornamento e modifica dello stesso sono in tali casi sottoposti alla vigilanza dell'organo di revisione, di cui agli art. 234 del D.Lgs. n. 267/2000 (art. 4, comma 18).

Ai commi 6 e 7 del decreto, si richiamano, inoltre, come applicabili ai gestori di servizi pubblici locali le disposizioni della l. 287/90, e, in particolare, l'art. 9 (relativo all'autoproduzione di beni e servizi contro corrispettivo) e l'art. 8, commi 2-bis e 2-quater (sull'attività in mercati diversi).

Significative sono poi le disposizioni del decreto in tema di incompatibilità – non aventi, tuttavia, valenza sui rapporti in essere – con riguardo agli amministratori, ai dirigenti e responsabili di cui ai commi 19 -27.

E' ribadita la **proprietà pubblica delle reti** (art. 4, comma 28), la disciplina dei beni strumentali, necessari per la prosecuzione del servizio, in caso di subentro è dettata ai commi 29-31, che ricalcano sul punto le disposizioni dell'abrogato regolamento attuativo dell'art. 23-bis, stabilendo l'obbligo a carico del precedente gestore, alla scadenza della gestione o in caso di cessazione anticipata, di cedere tali beni al gestore subentrante, salvo eventuale indennizzo e, comunque, con salvezza di eventuali diverse norme o accordi in essere al momento dell'entrata in vigore del decreto.

Al fine del graduale passaggio alla nuova disciplina, il decreto introduce un **nuovo regime transitorio** con scadenze ravvicinate per gli affidamenti in essere non conformi alle nuove norme (art. 4, comma 32) già contestato dall'Antitrust, in quanto tendente ad ampliare eccessivamente la platea dei soggetti che possono continuare a gestire i servizi pubblici locali senza aver vinto una gara.

In ogni caso, alla luce delle nuove norme, la possibilità per le regioni ed enti locali di stabilire differenti termini di cessazione appare assai vacua. La Corte Costituzionale, con riguardo all'analogo regime transitorio, di cui al comma 8 dell'art. 23-bis, aveva così stabilito: *“il regime transitorio degli affidamenti non conformi (art. 23-bis, c. 8 del d.l. n. 112/2008), è congruo e proporzionato all'entità ed agli effetti delle modifiche normative introdotte e, dunque, ragionevole. Tali ampi margini temporali assicurano una concreta possibilità di attenuare le conseguenze economiche negative della cessazione anticipata della gestione e, pertanto, escludono la possibilità di invocare quell'incolpevole affidamento del gestore nella durata naturale del contratto di servizio che, solo, potrebbe determinare una possibile irragionevolezza della norma”* (sentenza n. 325/2010).

L'art. 4 della manovra riproduce i divieti all'attività extra moenia per gli **affidatari diretti** (ivi incluse le società affidatarie con gara cd. **“a doppio oggetto”**) negli stessi ampi termini previsti dall'abrogato art. 23-bis, comma 9, con esclusione delle sole società quotate e delle relative controllate nonché del socio privato selezionato con la predetta gara **“a doppio oggetto”**.

Anche ai sensi della nuova disciplina, è consentito, tuttavia, derogare ai predetti divieti, consentendosi la partecipazione alla **“prima gara”** successiva alla cessazione del servizio (art. 4, comma 33).

Nulla cambia, dunque, rispetto al quadro antecedente, piuttosto si alimenta il contrasto interpretativo, mai chiuso, in ordine alla applicabilità e ai limiti delle predette restrizioni. Anche questo aspetto cattura il dissenso dell'Autorità Antitrust, che già da tempo sottolineava il carattere paradossale di un simile divieto, che rischia di *"limitare drasticamente il numero degli operatori ammissibili alle procedure di gara"*.

Secondo l'Autorità, il divieto appare porre condizioni eccessivamente restrittive: *"La ratio della norma è condivisibile: evitare le distorsioni derivanti dalla partecipazione di soggetti avvantaggiati dal beneficiare di un affidamento diretto, e disincentivare il ricorso ad affidamenti diretti, ostacolando la partecipazione alle gare per i soggetti titolari di tali affidamenti. Tuttavia, l'esperienza maturata in alcuni settori, quale il trasporto pubblico locale, indica come la restrizione qui in esame rischi di rendere impraticabile l'intero meccanismo di gara, finendo per limitare drasticamente il numero degli operatori ammissibili alle procedure di gara, e favorendo l'aggiudicazione al precedente affidatario, spesso l'unico partecipante alla gara. Si propone dunque di attenuare le condizioni che consentono agli affidatari diretti di partecipare ad altre gare, consentendo loro di farlo nel caso in cui (i) i soggetti in questione siano nella fase finale (inferiore ai due anni) del proprio affidamento e (ii) sia già stata bandita la gara per il riaffidamento del servizio o, almeno, sia stata adottata la decisione di procedere al nuovo affidamento attraverso procedure ad evidenza pubblica, per il servizio erogato dall'affidatario diretto"* (Segnalazione al Governo e al Parlamento, AS864 del 26 agosto 2011).

Al comma 35 dell'art. 4 è riportata la clausola che fa salve le **procedure di affidamento già avviate all'entrata in vigore del decreto** considerato.

Particolare attenzione in materia va rivolta, infine, alle previsioni che precedono e seguono l'art. 4 in commento:

- ✓ l'art. 3, commi 1 e 4, precisa che l'adeguamento degli enti territoriali al principio secondo cui l'iniziativa e l'attività economica privata sono libere, imposto al comma 1 dell'art. citato, costituisce elemento di valutazione della "virtuosità" dei predetti enti ai sensi dell'art. 20, comma 3, del D.L. 98/2011, convertito in l. 111/2011;
- ✓ l'art. 5, invece, destina una quota del Fondo infrastrutture ad investimenti degli enti territoriali che procedano, rispettivamente entro il 31.12.2012 ed entro il 31.12.2013, alla dismissione di partecipazioni in società esercenti servizi pubblici locali di rilevanza economica, ad esclusione del servizio idrico.

1.3. La normativa regionale

La **legge regionale del 4 gennaio 2000 n°1**, di attuazione del decreto Burlando (D.Lgs 422/1997), modificata ed integrata rispettivamente dalla l.r. 19 luglio 2004 n°17, dalla l.r. 26 giugno 2006 n. 22 e dalla l.r. 4 dicembre 2009 n. 30, ha mutato l'assetto della programmazione e del finanziamento del trasporto pubblico locale.

Le **finalità** della legge sono:

- la promozione dello sviluppo economico del territorio regionale, in particolare nelle aree montane e collinari;
- l'incentivazione del superamento degli assetti monopolistici;
- il raggiungimento di più elevati standard di qualità ambientale;
- la promozione dell'uso della bicicletta.

In ottemperanza a quanto stabilito dal D.Lgs. 422/97, la l.r. 1/2000 e s.m.i. prevede una netta divisione tra le funzioni di programmazione e di gestione del servizio.

La legislazione regionale ha attuato in materia di trasporto pubblico locale un'ampia delega che coinvolge Province, Comuni e Conurbazioni.

Per quanto riguarda in particolare queste ultime, la l.r. 1/2000, all'art. 7, definisce le Conurbazioni come entità territoriali formate da più comuni, che d'intesa ed attraverso il Comune capofila, programmano ed amministrano i servizi "urbani" relativi all'area medesima. La Giunta Regionale ha individuato le **Conurbazioni** e la loro composizione.

I criteri utilizzati sono stati:

- ✓ popolazione complessiva dell'area non inferiore alla soglia di 30.000 abitanti;
- ✓ presenza nell'area di almeno un servizio urbano contribuito e/o suburbano contribuito.

In applicazione di quanto sopra sono state individuate le seguenti conurbazioni: Alba, Bra, Casale M.to, Cuneo, Ivrea, Novara, Vercelli e Pinerolo.

Inoltre, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione ha istituito l'**Agenzia per la Mobilità Metropolitana e regionale** (art. 8 L.r. 1/2000 e s.m.i.). L'Agenzia gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale agli Enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare quelle di programmazione e gestione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e del trasporto pubblico locale.

Da questo processo di riorganizzazione delle deleghe il sistema di trasporto pubblico regionale risulta quindi oggi articolato come segue:

- ✓ la rete di servizi “regionali ferroviari”, amministrati direttamente dalla Regione ad eccezione di quelli conferiti all’Agenzia;
- ✓ le reti ed i servizi extraurbani di linea, definiti e amministrati dalle Province, ad eccezione di quelli conferiti all’Agenzia dalla Provincia di Torino;
- ✓ le reti ed i servizi urbani di linea nei Comuni inferiori ai 30mila abitanti, definiti e amministrati dalle Province;
- ✓ e reti ed i servizi urbani di linea per Comuni superiori ai 30mila abitanti amministrati dagli stessi Comuni eventualmente nelle rispettive Conurbazioni e dall’Agenzia per i Comuni di Torino, Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese.

I **servizi minimi** sono stati definiti tenendo conto dei dettami di cui all’art.16 del D. Lgs. 422/97 i cui costi sono a carico del bilancio della regione. È facoltà degli enti locali istituire **servizi aggiuntivi** a carico dei propri bilanci.

Si definiscono servizi minimi in via prioritaria i seguenti:

- collegamenti operati in giorni feriali nelle fasce orarie 05.30 – 09.30, 12.00 – 14.30, 17.00 – 19.30 a sostegno della mobilità degli studenti e dei lavoratori;
- collegamenti diretti operati in aree di servizi, industriali e produttive in concomitanza con gli orari di cambio turno;
- collegamenti operati verso e da aree mercatali;
- collegamenti operati verso e da aree cimiteriali;
- collegamenti operati verso e da aree ospedaliere e presidi sanitari durante gli orari di visita;
- collegamenti serali o festivi operati verso e da aree ricreative e ludiche (stadi, palazzetti sportivi, piscine, cinema, teatri ecc.);
- collegamenti serali o festivi operati verso e da centri urbani maggiori da definire nei programmi triennali provinciali.

Le funzioni di **programmazione dei servizi minimi** spettano a tre diversi livelli di governo: regionale, provinciale e comunale.

- La **Regione** ha compiti di indirizzo e coordinamento per quel che riguarda tutti i servizi di trasporto pubblico locale (al fine anche di garantire l’integrazione modale), tra cui quelli di programmazione della rete di servizi regionali e di amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, e disciplina la gestione delle infrastrutture ferroviarie di cui all’articolo 8 del D. Lgs. 422/1997. La Regione stipula accordi di

programma con gli enti soggetti di delega (province, comuni e conurbazioni con più di 30.000 abitanti) per il trasferimento delle risorse per l'esercizio e per gli investimenti; a loro volta le province stipulano accordi di programma con le comunità montane e i comuni di minori dimensioni per il finanziamento dei servizi in area a domanda debole e per i servizi urbani.

- Le **Province** hanno, in particolare, compiti di programmazione operativa e di amministrazione del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma, di individuazione e finanziamento dei servizi di trasporto urbano nei comuni con meno di 30.000 abitanti e nelle aree a domanda debole, di indirizzo e promozione dell'integrazione del trasporto urbano con quello extraurbano, la concessione di autostazioni per i servizi di linea.
- I **Comuni** programmano le reti e i servizi di trasporto nel territorio di loro competenza mediante l'elaborazione di un programma triennale dei servizi di trasporto, la cui approvazione ha un iter diverso a seconda che si tratti di comuni con più o meno di 30.000 abitanti.
- Le **Conurbazioni** le cui aree sono definite, d'intesa coi comuni interessati, dalla Giunta regionale, previo parere del Comitato competente istituito per materia, nell'ambito della Conferenza Permanente Regione-Autonomie locali, programmano ed amministrano le reti e i servizi di trasporto di loro competenza mediante l'elaborazione di un programma triennale dei servizi di trasporto, che è attribuita al comune capofila, d'intesa con i comuni della conurbazione.
- Le **Comunità Montane**, o i comuni interessati in associazione tra loro, individuate dalla provincia di appartenenza come aree a domanda debole organizzano e amministrano i servizi di trasporto pubblico che possono essere effettuati anche secondo modalità particolari.
- Inoltre, la Regione al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, insieme agli Enti locali interessati, ha promosso, aderendovi, la costituzione di un consorzio denominato **Agenzia per la Mobilità Metropolitana e regionale** (articolo 8, l.r. 1/2000 e s.m.i.). La A.M.M. gestisce tutte le funzioni delegate o trasferite in materia di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione e gestione dei trasporti urbani di Torino, oltre che dei servizi extraurbani dell'area metropolitana.

Nella legge regionale, inoltre, sono stabiliti i seguenti **strumenti di programmazione**:

- il **Piano regionale dei trasporti**, strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale dei trasporti, ed il **Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico**, in cui, d'intesa con gli Enti locali, sono definiti gli obiettivi di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e nella produzione del servizio, l'assetto qualitativo e quantitativo dei servizi minimi, la ripartizione delle risorse tra esercizio, investimenti, urbano ed extraurbano e tra i vari enti soggetti di delega, la politica tariffaria, le modalità di attuazione e di revisione dei contratti di servizio, il sistema di monitoraggio, la rete dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi programmatici dei servizi regionali delegati agli enti locali.
- Per le Province, gli strumenti di programmazione previsti sono: il **Piano provinciale dei trasporti**, strumento di indirizzo e di sintesi della politica provinciale dei trasporti, e il **Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico**, in cui sono definiti gli obiettivi di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e nella produzione del servizio, la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali, i bacini e la loro eventuale divisione in aree omogenee, le aree a domanda debole, i comuni nei quali finanziare il servizio urbano, la ripartizione delle risorse tra esercizio e investimenti.
- Per i comuni, gli strumenti di programmazione previsti sono: il **Piano urbano del traffico** ed il **Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico** che definisce gli obiettivi di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e nella produzione del servizio, la rete e l'organizzazione dei servizi e la ripartizione delle risorse tra esercizio e investimenti.

Oltre a modificare il quadro programmatico, la legge piemontese, al fine di assicurare la concorrenzialità nella gestione dei servizi, impone l'obbligo di affidare il servizio mediante **procedure concorsuali ad evidenza pubblica** (gare) secondo le procedure previste dal **D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163** e s.m.i..

Il **contratto di servizio**, redatto ai sensi dell'art. 10 della l.r. 1/2000 e s.m.i., volto a definire i rapporti e gli obblighi intercorrenti tra l'amministrazione concedente ed il gestore del servizio, stipulato a seguito dell'espletamento delle gare è di durata di sei anni, con verifica triennale; mentre, come da modifica della l.r. 30/2009 alla l.r. 1/2000, per i **contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario** la durata minima non è inferiore ai sei anni, rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.

La **politica tariffaria** è definita dalla Giunta regionale d'intesa con gli enti locali delegati; gli enti possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie con oneri a proprio carico.

Per quel che riguarda i **poteri la vigilanza** sui servizi di trasporto, la Regione esercita compiti di controllo per la generalità dei servizi, mentre le **funzioni di vigilanza** sono esercitate dagli Enti competenti.

Il nuovo panorama che si è delineato con la riforma legislativa testé descritta ha fatto nascere l'esigenza di uno strumento che sia di ausilio alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale: in questa ottica la l. r. 4 Gennaio 2000, n° 1 all'art. 13 prevede l'istituzione dell'**Osservatorio regionale della mobilità**.

L'Osservatorio regionale della mobilità nasce come strumento all'interno dell'Ente Regione con l'obiettivo di verificare l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico messe in atto.

L'Osservatorio regionale ha il compito di monitorare ed aggiornare periodicamente, attraverso la costituzione di un sistema informativo esteso agli enti locali, le caratteristiche della domanda e dell'offerta, il flusso della spesa di esercizio e di investimento ed elabora parametri di efficacia rispetto all'utenza e efficienza rispetto ai servizi offerti.

2.0. L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI E GLI OBIETTIVI DI EFFICACIA E DI EFFICIENZA DEI SERVIZI DI TPL

2.1. Finalità generali

La norma nazionale col Decreto Burlando e quella regionale con la L.r. 1/2000 e s.m.i., hanno introdotto il concetto di “**servizi minimi**” qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, i cui costi sono a carico del bilancio regionale e che sono definiti tenendo conto:

- dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- della fruibilità degli utenti ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

La Regione definisce la determinazione del **livello dei servizi minimi**, d'intesa con gli Enti locali, sulla base di un **indice parametrico di offerta** individuato in relazione:

- alla quantità ed alle caratteristiche della domanda di mobilità espressa dal territorio;
- agli obiettivi di quota di mercato del trasporto pubblico;
- alle aree a domanda debole;
- nonché al valore obiettivo d'efficienza, assunto per il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, che deve avere una copertura minima del 35%.

E la stessa adotta **criteri di omogeneità, quantità e standard di qualità** dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità delle direttive e regolamenti comunitari, osservando i seguenti criteri:

1. ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
2. scelta tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, con i minori costi per la collettività, anche attraverso modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi (l'intermodalità);
3. nella determinazione dei costi del trasporto su gomma dovrà essere considerata, in particolare, l'incidenza degli elementi esterni quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

Per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per l'arredo di linea, la Regione stipula con gli Enti soggetti di delega **accordi di programma** di validità triennale, che costituiscono approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti nei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli Enti locali e sono sottoscritti sulla base degli indirizzi forniti dal Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico.

Con il Programma Triennale, quale strumento di programmazione, sono definiti anche una serie di obiettivi, d'intesa con gli Enti soggetti di delega, di cui beneficiano:

- l'Ente che gestisce ;
- l'utenza che fruisce direttamente del servizio;
- la collettività compresa nell'ambito territoriale in cui si svolge il servizio di T.P.L..

Gli stessi obiettivi pubblici devono, allo stesso tempo, poter consentire all'azienda, che esercisce il servizio, di massimizzare il **rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi**, (rapporto che, per vincolo normativo, deve essere **maggiore o uguale al 35%**) ed essere perseguiti nei diversi ambiti di competenza pubblica che, nello specifico, risultano essere :

1. **sociale**, in quanto l'Ente deve garantire, attraverso l'offerta dei servizi minimi, la mobilità dei suoi cittadini derivante da causa di studio, lavoro, accesso ai servizi sociali e assistenziali;
2. **ambientale**, in quanto una diversa ripartizione modale a favore del trasporto pubblico nel suo complesso, consente di ridurre i problemi da congestione di traffico e, quindi, di inquinamento delle città, destinazione principale degli spostamenti giornalieri, consentendo così di utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti e di conseguenza migliorando la qualità della vita;
3. **economica**, in quanto un maggiore utilizzo dei servizi pubblici consente di ridurre il finanziamento pubblico degli stessi ovvero di indirizzare sempre maggiori risorse per gli investimenti necessari a migliorare l'aspetto qualitativo degli stessi servizi.

Attraverso, quindi, il raggiungimento degli obiettivi prefissati nell'ambito della gestione del servizio di trasporto pubblico, rispetto alla collettività ed al cittadino-utente si raggiungono, inoltre, una serie di ulteriori vantaggi e cioè rispetto:

all'accessibilità ed utilizzo del territorio:

- maggiore fruibilità;

- più equilibrato sviluppo economico e sociale;
- miglioramento complessivo dell'offerta di servizi pubblici per la mobilità dei cittadini-utenti derivante da causa di studio, lavoro, accesso ai servizi sociali, assistenziali e culturali;;
- maggiore diffusione della cultura della mobilità sostenibile;
- miglioramento del livello di sicurezza del servizio di trasporto pubblico.

all'ambiente:

- miglioramento della qualità della vita;
- contenimento dei consumi energetici e quindi riduzione delle cause di congestione da traffico e quindi di inquinamento ambientale;
- maggiore garanzie al diritto alla mobilità sostenibile.

all'economia:

- miglioramento dell'integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico;
- miglioramento della ripartizione modale per ridurre i costi esterni al trasporto (congestione ed inquinamento);
- minore influenza dei servizi di trasporto pubblico sui bilanci degli Enti pubblici.

Sicuramente il settore del trasporto pubblico è un comparto che presenta significative disomogeneità tra le differenti aree geografiche. Soprattutto nel trasporto pubblico locale c'è molta strada da compiere sul piano della definizione di un idoneo sistema d'**individuazione e verifica degli indicatori** rispetto agli **standard di qualità e sicurezza prefissati** e, di efficienti ed efficaci strumenti di tutela dei diritti dei cittadini utenti.

Nella realtà piemontese gli Enti preposti (Regione ed Enti soggetti di delega), attraverso la stipula degli accordi di programma, concordano diverse strategie d'azioni ed indirizzi mirati al raggiungimento di specifici obiettivi prefissati. Tali obiettivi sono misurati attraverso parametri di riferimento, detti **indicatori**, in relazione ai quali, in sede di monitoraggio determinare il rispettivo livello di raggiungimento.

Per indicatore s'intende uno strumento capace di rappresentare un'informazione analitica (dati, valori, parametri, ecc.), al fine di misurare sinteticamente gli argomenti e le problematiche poste dai temi oggetto di analisi; sulla base degli indicatori utilizzati per la misurazione dei livelli di raggiungimento di specifici obiettivi si determinano di conseguenza gli standard da raggiungere nell'erogazione del servizio considerato.

Nello specifico gli indicatori utilizzati nell'ambito del trasporto pubblico sono classificati nelle seguenti categorie tradizionali:

- Indicatori d'efficienza,
- Indicatori d'efficacia,
- Indicatori di qualità.

L'**efficienza** di un servizio di trasporto pubblico si misura ponendo in relazione la quantità di servizio prodotto con le risorse impegnate. Premesso che l'efficienza di un servizio è massimizzata allorché tutta l'offerta è soddisfatta e, considerando invece che l'**efficacia** si misura correlando la quantità di servizio prodotto (offerta) con la richiesta totale del servizio (domanda), dalle due definizioni emerge chiaramente che l'obiettivo di massimizzare l'efficienza è in antitesi con quello di massimizzare l'efficacia. L'equilibrio tra i due obiettivi deve essere in ogni modo ricercato attraverso la mediazione fornita dal principio di **economicità** (principio introdotto nell'azione amministrativa assieme a quelli di efficienza ed efficacia, attraverso il percorso di revisione ed innovazione legislativa intrapreso negli anni '90) , in modo da evitare le due situazioni estreme:

- nella prima (efficienza) si creerebbe una diminuzione dell'offerta dei servizi fino a coprire interamente la domanda, per cui l'erogazione del servizio di trasporto pubblico deve essere finalizzata al raggiungimento di un buon rapporto tra le risorse impegnate ed i servizi erogati;
- nella seconda (efficacia) si alzerebbe il costo per soddisfare sempre e in ogni modo la domanda, per cui l'erogazione del servizio di trasporto pubblico deve essere finalizzata al raggiungimento di un giusto grado di soddisfazione delle esigenze degli utenti.

2.2. Obiettivi di efficacia

L'obiettivo dell'Ente programmatore di ottimizzare l'**efficacia** di un servizio di trasporto pubblico si ottiene progettando e programmando un servizio che **massimizzi innanzitutto l'accessibilità del territorio**.

Questo obiettivo si raggiunge anche attraverso una migliore reperibilità dei titoli di viaggio e fruibilità del servizio che può essere ottenuta mediante:

- l'integrazione tariffaria;

- servizi cadenzati in modo tale da essere facilmente memorizzati dai cittadini/utenti;
- facilità nel reperire informazioni riguardo al viaggio e all'acquisto dei documenti di viaggio.

Considerando che i servizi di trasporto pubblico oggetto della **gestione diretta** della Regione Piemonte sono **esclusivamente ferroviari**, al fine di valutare il raggiungimento dei predetti obiettivi di efficacia e valutarne l'andamento nel tempo, gli indicatori per il servizio ferroviario regionale sono:

- 1) posti offerti annui/popolazione attiva regionale (14- 65 anni) al 31.12.2009;
- 2) posti offerti annui/popolazione totale regionale al 31.12.2009;
- 3) rapporto n° stazioni-fermate con biglietterie (con personale, automatiche o punti vendita autorizzati)/ n° stazioni-fermate totale;
- 4) rapporto tra n° di stazioni-fermate dotate di sistemi di informazione dinamica (tabelloni, monitor, altoparlanti)/ n° stazioni-fermate totale;
- 5) n° di contatti annuo di richiesta informazioni al servizio "Pronto TPL".

Al fine di valutare il raggiungimento degli obiettivi di efficacia gli indicatori per il servizio ferroviario regionale, a cui dovranno essere omologati gli indicatori per gli altri servizi di trasporto pubblico locale, sono:

- numero assoluto di viaggiatori acquirenti il servizio;
- rapporto tra il numero di viaggiatori e le relazioni complessive di mobilità;
- rapporto tra il numero di viaggiatori e popolazione residente
- numero di abbonamenti venduti;
- diffusione delle vendite degli abbonamenti nel territorio regionale.

2.3. Obiettivi di efficienza

L'obiettivo dell'Ente programmatore di massimizzare l'**efficienza** di un servizio di trasporto pubblico si ottiene progettando e programmando un servizio che **massimizzi l'uso del mezzo pubblico**.

Questo obiettivo si traduce nella necessità di definire le caratteristiche di un servizio che, ovviamente limitato nella quantità e nel tempo, risponda al meglio alle esigenze dell'utente/cliente. Tali risultati si possono ottenere anche mediante:

- l'integrazione modale;
- l'individuazione della frequenza media di servizio offerto per fasce orarie;
- l'offerta di servizi definita in base alla domanda di trasporto.

Considerando che i servizi di trasporto pubblico oggetto della gestione diretta della Regione Piemonte sono esclusivamente ferroviari, al fine di raggiungere significativi parametri di efficienza è necessario in primo luogo individuare i migliori itinerari dei servizi stessi, ed in particolare:

- analizzare le linee, le tratte e i servizi in sovrapposizione (ferro-gomma);*
- analizzare i coefficienti di occupazione dei singoli servizi;*
- definire il servizio a maggiore efficienza, in relazione alla domanda e alla configurazione territoriale;
- concentrare le risorse in favore del servizio prescelto.

*** con la partecipazione degli Enti Locali**

Gli altri Enti, in analogia a quanto sopra detto, devono individuare i propri indicatori di efficienza, indicarne l'attuale valore e quello obiettivo.

Agli obiettivi di efficienza tecnici si possono affiancare una serie di obiettivi di efficienza economica necessari per valutare se l'azione amministrativa è in linea con il principio di economicità.

Al fine di valutare i predetti obiettivi di efficienza gli indicatori per il servizio ferroviario a cui dovranno essere omologati gli indicatori per gli altri servizi di trasporto pubblico locale, sono:

- rapporto tra viaggiatori *km e posti offerti *km;
- rapporto tra servizi integrati e servizi complessivi espressi;
- rapporto tra viaggiatori e popolazione attiva regionale.

Ai predetti obiettivi di efficienza tecnica si possono affiancare una serie di obiettivi di efficienza economica per valutare se l'azione amministrativa è in linea con il principio di economicità.

Tra i vari indicatori si assumono:

- rapporto tra ricavi totali da traffico e costi totali operativi annuali;
- costo medio annuo per passeggero *km;
- ricavo medio annuo per passeggero *km.

2.4. Qualità dei servizi minimi

Nella programmazione ed erogazione di un qualsiasi servizio pubblico l'elemento centrale è l'utente. Il cittadino è utente del servizio di trasporto pubblico ed le fasi del rapporto fra utente e vettore spostamento si distinguono:

1. nell'acquisizione dell'informazione: **pianificazione del viaggio**;
2. nello spostamento: **viaggio**;
3. nell'assistenza a conclusione dello spostamento: **assistenza post viaggio**.

Il viaggio deve essere inteso nella sua accezione più ampia, e cioè inizia nel momento in cui sorge l'esigenza di spostarsi, e termina quando si arriva alla destinazione finale, assieme con i beni che accompagnano il viaggiatore (bagagli).

I soggetti erogatori delle diverse modalità di trasporto sono dunque direttamente responsabili dei livelli prestazionali, qualitativi e quantitativi, del ventaglio di servizi offerti, conseguentemente sono tenuti ad intervenire per le parti di competenza; nello specifico ogni azienda erogante un servizio di trasporto pubblico, ne stabilisce i **fattori di qualità** (aspetti rilevanti per la percezione della qualità da parte dell'utente) e gli **indicatori di qualità** (parametri qualitativi direttamente misurabili capaci di rappresentare adeguatamente ciascun fattore di qualità ed i livelli prestazionali del servizio) e dovrà accordare uno standard o **livello di servizio**, promesso agli utenti, per ogni indicatore di qualità individuato che dovrà essere monitorato periodicamente secondo le tecniche prestabilite dalla norma, costruendo in tal modo un parametro di riferimento utile al miglioramento graduale e continuo della qualità del servizio ed anche dell'informazione che deve garantire la trasparenza nei confronti dell'utente.

La "**qualità totale nei trasporti**" è tale se assicurata in ciascuna delle tre fasi già descritte (pianificazione del viaggio, viaggio e assistenza post viaggio) e, comunque la qualità erogata di un servizio pubblico, quale il trasporto, la si può distinguere da quella percepita.

La **qualità erogata** riguarda principalmente la produzione del servizio ed è orientata ad annullarne i difetti (obiettivo ancora molto lontano nell'immagine collettiva del trasporto

pubblico locale) o quantomeno tendere a ridurre i disagi equilibrando esigenze economiche e funzionali con i desideri degli utenti.

La **qualità percepita** (apprezzamento dell'utente) fa invece riferimento a criteri più soggettivi quali l'immagine, lo status, il comfort, e deve essere quindi riscontrata mediante indagini di "**customer-satisfaction**", con interviste a campione.

Il concetto **qualità del servizio** è introdotto per la prima volta dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 "**Principi sull'erogazione dei servizi pubblici**", in cui sono esposti i principi fondamentali (eguaglianza, imparzialità, continuità, diritto di scelta e partecipazione) cui deve essere uniformata, in generale, la fornitura dei servizi pubblici, sia quelli erogati direttamente dalle pubbliche amministrazioni che quelli svolti in regime di concessione e, la valutazione della qualità dei servizi, che va basata su criteri oggettivi che trovano un concreto riscontro nelle "**Carte dei Servizi**", che ogni erogatore deve pubblicare e che assegna un ruolo forte sia agli Enti erogatori di servizi, sia ai cittadini nell'orientare l'attività dei servizi pubblici verso uno di buona qualità.

Anche se le Carte dei Servizi prodotte ai sensi del suddetto D.P.C.M. sono state un primo passo verso la tutela dei diritti degli utenti nell'ambito della produzione di un servizio pubblico, i principi di erogazione dei servizi pubblici di trasporto trovano puntuale attuazione nella legge n. 273 dell'11 luglio 1995, di conversione del D.L. 163/1995, la quale all'articolo 2, si occupa appunto della qualità dei servizi introducendo l'**obbligatorietà della stesura della carta dei servizi** ed, in particolare, al comma 2, prevede che gli Enti erogatori dei servizi pubblici adottino le rispettive carte dei servizi pubblici sulla base dei principi indicati dalla direttiva e dallo schema generale di riferimento, dandone adeguata pubblicità agli utenti e comunicazione al Dipartimento della funzione pubblica.

Nel settore dei trasporti pubblici occorre aspettare il 30 dicembre dell'anno 1998 in cui viene emanato un DPCM "**Schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei Servizi pubblici del settore trasporti**" noto come la direttiva Ciampi-Cassese, che illustra nel dettaglio quale debba essere lo **schema di riferimento** per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti, detta anche **carta della mobilità**. La Carta rafforza la garanzia della libertà di circolazione (mobilità) dei cittadini prevista dall'art. 16 della Costituzione italiana e dall'art. 8 del Trattato di Maastricht prefiggendo il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- miglioramento della qualità dei servizi forniti;
- miglioramento del rapporto tra utente e fornitore dei servizi.

E' dunque un impegno che l'azienda erogatrice di un servizio pubblico assume nei confronti dei cittadini, visti ora in qualità di clienti, nel fornire loro determinati livelli di prestazioni, nel definire un rapporto chiaro e diretto con il cittadino e nel garantire forme di tutela in caso di servizi non adeguati.

Gli aspetti dell'erogazione della qualità del servizio di trasporto pubblico sono individuati ed elencati nella normativa attualmente in vigore, anche se per alcune denominazioni, come per esempio alla **carta dei servizi di trasporto** (della direttiva del 1994), che nella direttiva Ciampi-Cassese è detta anche **carta della mobilità** e che nella legge 24 dicembre 2007 n. 244 è denominata **Carta della qualità dei servizi**. A parte alcune disomogeneità si può indubbiamente ritenere che la specificità dei contenuti della carta comunque la si voglia chiamare non lasciano dubbi interpretativi. Infatti è obbligatoria e deve essere parte integrante del contratto di servizio e, dalla sua struttura generale, si desumono sia le finalità che i contenuti generali e nella sua struttura specifica sono riportate le caratteristiche della qualità dei servizi oggetto del contratto.

Per una tutela più concreta bisogna attendere la Finanziaria 2008, legge 24 dicembre 2007 n. 244, all'articolo 2, comma 461, per ribadire la tutela degli utenti dei servizi pubblici locali attraverso **l'obbligatorietà della Carta della qualità dei servizi** proprio nel documento contrattuale di stipula del contratto di servizio, che deve tutelare e garantire:

- i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali;
- la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni.

Alla luce di quanto descritto occorre quindi tradurre le aspettative qualitative del servizio offerto in vincoli e meccanismi penalizzanti e/o incentivanti di natura economica attraverso un'idonea formulazione dei Contratti di Servizio fra Ente pubblico e Azienda di gestione. Si denota comunque come il cliente/utente spesso non sia informato di cosa sia la carta dei servizi e quali siano le regole in essa previste.

Dal 1° gennaio 2001 le Regioni ricevono le competenze in materia di trasporto ferroviario regionale e, dalla stessa data, anche la regione Piemonte, come sancito dalla norma, ha regolato il suo rapporto con i gestori del servizio ferroviario piemontese attraverso il **Contratto di servizio**, al cui articolo 18, "**politica della qualità dei servizi**" viene appunto richiamata la **Carta dei Servizi**, (parte integrante dei programmi triennali dei servizi e dei contratti di servizio in cui sono definiti i parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi, per ogni tipologia), redatta ed adottata dai gestori, Trenitalia S.p.A.

anno 2005 e GTT S.p.A. 2003, in linea con lo schema generale di riferimento di cui alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico gestiti dagli Enti soggetti di delega, nello schema di **Accordo di Programma**, strumento per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti utili per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per l'arredo e messa in regola delle fermate di linea, da stipularsi fra Regione Piemonte ed gli stessi, la qualità dello stesso servizio è prevista, negli **“Obiettivi, strategie ed organizzazione per il miglioramento della qualità dei servizi”**, che l'Ente soggetto di delega appunto si impegna a prevedere nei propri contratti di servizio (le competenze in materia di trasporto pubblico locale su gomma sono state delegate alle province, alle conurbazioni, ai comuni al di sopra dei 30.000 abitanti ed alla Agenzia per la Mobilità Metropolitana) con l'adozione e la revisione annuale della **carta dei servizi aziendale**, nel rispetto delle procedure previste dalla normativa in materia.

Inoltre l'Ente si impegna a prevedere nei propri **contratti di servizio** il monitoraggio, anche su base statistica, della qualità erogata in relazione ai fattori di regolarità, accessibilità del servizio e sicurezza, prevedendo anche un sistema di penali adeguato.

A tal proposito un punto di criticità è rappresentato dal fatto che con il trasferimento delle funzioni di programmazione e gestione del trasporto pubblico locale su gomma agli Enti soggetti di delega, la regione Piemonte non ha il controllo diretto rispetto all'adozione, da parte delle aziende o degli Enti esercenti il trasporto pubblico locale, della carta dei servizi.

2.5. L'assetto quantitativo dei servizi minimi

La pianificazione del TPL, attualmente, può essere gerarchicamente individuata su 3 diversi livelli:

- un livello nazionale (con il recepimento di quella comunitaria) nel quale sono presenti la normativa nazionale e il Piano Generale dei trasporti e della Logistica;
- un livello regionale nel quale sono presenti la normativa regionale e il Piano Regionale dei Trasporti;
- un livello intermedio che comprende sia quello regionale che quello di bacino (area omogenea) in cui si definiscono la programmazione dei **servizi minimi** da cui prende vita il **Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico**.

Nel Programma triennale dei servizi di trasporto Pubblico, come sancisce la L.r. 1/2000 e s.m.i., si definisce, tra l'altro, anche l'**assetto quantitativo e qualitativo** dei servizi minimi, nello specifico quei "servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini ed i cui costi sono a carico del bilancio regionale", come già esaurientemente descritto nei capitoli precedenti. Tali servizi devono inoltre tener conto anche delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento delle aree urbane.

Tutti i servizi di trasporto pubblico non finanziati dalla Regione, ma direttamente dagli Enti locali, rientrano tra quelli che il Decreto Burlando (422/97) definisce come "**servizi aggiuntivi**"; questi servizi possono essere un'integrazione ai servizi minimi, e quindi possono essere inseriti nella stessa programmazione, oppure possono essere considerati a parte.

In fase di prima applicazione della riforma innescata dal Decreto Burlando, in regime transitorio, il Piemonte, ha fatto coincidere il livello dei servizi minimi con quelli storicamente garantiti dal finanziamento regionale. La ripartizione tra gli Enti, infatti, è avvenuta, tenendo conto dei dati storici, applicando alcuni fattori correttivi adeguati al nuovo assetto organizzativo delineatosi (aree conurbate) e considerando anche gli elementi sociali, economici e territoriali che entrano nel merito dei servizi di trasporto pubblico.

Il livello dei servizi minimi è stato, pertanto, elevato attraverso l'istituzione di un fondo regionale destinato ai servizi da svolgersi in **Aree a domanda debole** o a **domanda rarefatta**.

Per il triennio di validità del Programma triennale 2011-2013 si procede di intesa con gli Enti soggetti di delega alla revisione dell'entità dei servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale, definiti secondo i dettami di cui all'articolo 16 del D. Lgs. 422/1997 e s.m.i..

3.0. LA RETE DEI SERVIZI

La Regione Piemonte recependo il D.Lgs. 422/97 con la l.r. 1/2000 e s.m.i., oltre a realizzare un ampio processo di delega che coinvolge le Province, i Comuni, le Conurbazioni e l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ha previsto una netta divisione tra le funzioni di programmazione e quella di gestione del servizio di trasporto pubblico.

L’attuale sistema di trasporto pubblico regionale è articolato secondo la rete di servizi “**regionali ferroviari**”, amministrati direttamente dalla Regione, ad eccezione di quelli dell’area metropolitana torinese delegati all’Agenzia per la mobilità metropolitana (AMM) e “**le reti ed i servizi urbani ed extraurbani di linea**”, definiti e amministrati rispettivamente dai Comuni soggetti di delega e dalle Province.

3.1. Competenza regionale

I servizi regionali, oggetto di gestione diretta da parte della Regione Piemonte, sono esclusivamente quelli **ferroviari**. Una parte di essi è stata delegata all’AMM, così come le ferrovie concesse Torino-Ceres e Canavesana. I servizi ferroviari di competenza della Regione Piemonte e dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana sono gestiti dalle Società Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A..

I servizi programmati per il triennio 2011-2013, fatte salve le riduzioni di seguito specificate, individuabili in ragione degli attuali gestori, sono circa:

- 16,4 milioni di treno*km annui per l’anno 2011, 16,6 milioni di treno*km per l’anno 2012 e 16,6 milioni di treno*km per l’anno 2013 classificati **regionali**, sottoposti a contratto Regione-Trenitalia S.p.A.;
- 2,9 milioni di treno*km per l’anno 2011, 3,5 milioni di treno*km per l’anno 2012 e 4,1 milioni di treno*km per l’anno 2013, classificati **regionali/metropolitani**, sottoposti a contratto AMM–Trenitalia S.p.A.;
- 1,07 milioni di treno*km per l’anno 2011, 1,07 milioni di treno*km per l’anno 2012, 1,9 milioni di treno*km per l’anno 2013, classificati **regionali/metropolitani**, sottoposti a contratto AMM-GTT S.p.A. (ex SATTI S.p.A.);
- ai servizi su ferro si aggiungono i cosiddetti **servizi sostitutivi**, gestiti dalla Regione e dalla AMM, sempre nell’ambito dei rispettivi contratti di servizio.

Il sistema dei servizi ferroviari sopra menzionato è confermato fino all'ultimazione dei lavori relativi al Passante ferroviario del Nodo di Torino previsti per fine 2012.

I servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. rispetto al contratto con la Regione Piemonte sono distinti in:

- a) Servizi ferroviari regionali (**Prospetto A**);
- b) Corse sostitutive a mezzo autobus (**Prospetto B**).

come specificato nelle tabelle di seguito riportate.

Attualmente le corse bus sostitutive prodotte complessivamente dalla Regione e dall'Agenzia Metropolitana della Mobilità in vett*km ammontano a circa 2.8 milioni.

Il servizio sostitutivo di cui sopra a decorrere dal prossimo orario invernale 2011-12 ed anni successivi sarà attribuito alla competenza degli Enti soggetti di delega.

Con riferimento al 2012 sarà praticata una riduzione del 5% dei servizi ferroviari di cui al **Prospetto A** con decorrenza dall'entrata in vigore dell'orario estivo 2012; tale riduzione nel 2013, su base annua, sale al 10%.

Nel **Prospetto A**, inoltre, rispetto alla direttrice **Asti-Chivasso** i Treni*km 102.427, relativi agli anni 2012 e 2013, rappresentano una programmazione meramente teorica, in quanto il servizio ferroviario è stato interrotto da settembre 2011 per problemi infrastrutturali nelle gallerie di attraversamento: il servizio è attualmente garantito tramite servizi automobilistici sostitutivi.

Prospetto A (Servizi Ferroviari Regionali)

Direttrice	esercizio 2011 treni*km	esercizio 2012 treni*km	esercizio 2013 treni*km
Alessandria-Castagnole/Asti-Cavallermaggiore (**)	578.946	578.946	578.946
Alessandria-Chivasso	770.836	770.836	770.836
Alessandria-Genova	458.166	458.166	458.166
Alessandria-Ovada	72.364	72.364	72.364
Alessandria-S.Giuseppe-(Savona)	612.715	612.715	612.715
Alessandria-Vercelli	21.734	21.734	21.734
Alessandria-Tortona-Voghera	209.082	209.082	209.082
Arona-Novara-Alessandria	524.410	524.410	524.410
Arona-Santheta	356.352	356.352	356.352
Asti-AcquiT.	260.651	260.651	260.651
Asti-Chivasso (***)	68.284	102.427	102.427
Ceva-Ormea	68.242	68.242	68.242
Cuneo-Mondovì	109.962	109.962	109.962
Domodossola-Arona-(Milano)	423.879	423.879	423.879
Novara-Domodossola	591.221	591.221	591.221
Novara-Varallo	338.334	338.334	338.334
Novi L.-Tortona	37.921	37.921	37.921
Santheta'-Biella-Novara	772.869	820.381	820.381
Savigliano-Cuneo	178.763	178.763	178.763
Torino-Alessandria (*)	1.122.545	1.122.545	1.122.545
Torino-Cuneo-Ventimiglia (*)	2.267.090	2.267.090	2.267.090
Torino-Genova	1.218.687	1.218.687	1.218.687
Torino-Milano	2.073.510	2.169.511	2.169.511
Torino-Novara (*)	874.784	874.784	874.784
Torino-Savona (*)	2.344.776	2.344.776	2.344.776
Vercelli-Casale M.to	81.781	81.781	81.781
Totale	16.437.905	16.615.561	16.615.561

(*) Con l'apertura del Passante ferroviario le linee afferenti al nodo subiranno modifiche al programma di esercizio.

(**) Con riapertura della tratta Alba-Castagnole al servizio ferroviario preventivato nel corso del 2012 il programma di esercizio verrà modificato.

(***) In servizio solo fino al 11/06/2011 per inagibilità della galleria ferroviaria.

Prospetto B (Corse sostitutive a mezzo Autobus)

Direttrice	esercizio 2011 bus*km	esercizio 2012 bus*km	esercizio 2013 bus*km
Alessandria-Tortona/Novi L.-Voghera	20.945	20.945	20.945
Alessandria-Castagnole/Asti-Cavallermaggiore (*)	582.895	582.895	582.895
Alessandria-Chivasso	12.636	12.636	12.636
Alessandria-Genova	21.505	21.505	21.505
Alessandria-Ovada	69.560	69.560	69.560
Arona-Novara-Alessandria	73.910	73.910	73.910
Arona-Santhià	118.101	118.101	118.101
Asti-AcquiT.	54.544	54.544	54.544
Asti-Chivasso (**)	257.646	311.922	311.922
Asti-Casale M.to-Mortara	455.806	461.686	461.686
Ceva-Ormea	98.064	98.064	98.064
Cuneo-Mondovì	35.949	35.949	35.949
Novara-Domodossola	103.002	103.002	103.002
NoviL.-Tortona	24.006	24.006	24.006
Savigliano-Saluzzo-Cuneo	76.416	76.416	76.416
Torino-Cuneo-Ventimiglia	45.097	45.097	45.097
Torino-Novara	16.848	16.848	16.848
Torino-Savona	31.656	31.656	31.656
Vercelli-Casale M.to	106.874	106.874	106.874
Totale	2.205.460	2.265.616	2.265.616

(*) Con la riapertura della tratta Alba-Castagnole al servizio ferroviario preventivato nel corso del 2012 il programma di esercizio verrà modificato.

(**) Dal 12/09/2011 solo con bus.

3.2. Competenza dell'area metropolitana

Il servizio ferroviario metropolitano si compone:

- di una quota storica comprendente l'offerta delle ferrovie in concessione Rivarolo-Torino con estensione fino a Chieri (Canavesana) e la Torino-Ceres;
- e di seguenti linee metropolitane:
 - Chieri-Torino-(Rivarolo);
 - Modane-Bardonecchia-Susa-Torino;
 - Torino-Chivasso-Ivrea;
 - Torino-Chivasso;
 - Torino-Pinerolo-Torre Pellice;
 - Torino-Bra.

di seguito riportate nel **Prospetto C**.

I servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A. rispetto al contratto con l'AMM sono quelli riportati nel **Prospetto C** sottostante:

		SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI			SERVIZI AUTOBUS SOSTITUTIVI		
Direttrice		esercizio 2011 treni*km	esercizio 2012 treni*km	esercizio 2013 treni*km	esercizio 2011 bus*km	esercizio 2012 bus*km	esercizio 2013 bus*km
TRENITALIA	Chieri - Torino - (Rivarolo)	259.972	259.972		5.616	5.616	
	Modane - Susa – Torino	1.170.018	1.170.018	1.170.018	152.140	74.250	74.250
	Torino - Chivasso – Ivrea	298.774	298.774		24.559	24.559	
	Torino - Chivasso	275.721	275.721				
	Torino - Pinerolo – Torre Pellice	549.255	549.255	549.255	183.887	183.887	183.887
	Torino – Bra	379.524	379.524		266.703	266.703	217.710
	avvio Regionali Associati FM3 potenziamento linea Modane-Torino		573.623	573.623			
	avvio FM4 Carmagnola – Chivasso			1.888.258			
	TOTALE TRENITALIA	2.933.265	3.506.887	4.181.154	632.905	555.015	475.847
GTT	Torino - Germagnano – Ceres	596.028	596.028	596.028	196.636	196.636	196.636
	(Chieri) - Torino – Rivarolo	472.851	472.851		216.416	216.416	83.644
	avvio FM1 Chieri – Rivarolo			1.364.000			
	TOTALE GTT	1.068.879	1.068.879	1.960.028	413.052	413.052	196.636
TOTALE TRENITALIA + GTT		4.002.144	4.575.766	6.141.182	1.045.957	968.067	672.483

3.3. Programmi Obiettivo

La Regione Piemonte e l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, vista la stretta interdipendenza tra i servizi metropolitani e quelli regionali, concordano di realizzare un **programma di sviluppo dei servizi unitario**, di seguito descritto dove sono evidenziati i servizi facenti parte del contratto della Regione [RP] e dell’Agenzia [AM].

Al fine di rendere più efficace, efficiente, economico e di qualità il servizio programmato, si adotta il criterio guida del “**cadenzamento dell’offerta dei servizi per relazione**”. Con l’introduzione del cadenzamento il programma di esercizio dovrà evolvere negli anni sfruttando progressivamente le migliorie infrastrutturali e l’utilizzo delle nuove tecnologie nei due progetti predisposti dagli Enti strettamente coordinati fra loro:

- a) progetto **Sistema Ferroviario Piemontese** “SFP”; tale progetto riguarda la riorganizzazione della rete ferroviaria regionale;
- b) progetto **Sistema Ferroviario Metropolitano** “SFM” e Treni Regionali Associati; tale progetto riguarda la completa riorganizzazione dei servizi a valenza metropolitana interessanti il nodo di Torino¹.

La programmazione annuale ed i conseguenti interventi sull’attuale programma di esercizio dovranno quindi essere mirati al raggiungimento dello sviluppo dell’obiettivo “SFP” e dell’obiettivo “SFM”.

La programmazione annuale, pertanto, dovrà periodicamente evolvere verso la realizzazione dei progetti: le modifiche apportate agli orari di servizio non devono rispondere ad esigenze puntuali, che portano a definire l’orario dei treni singolarmente, ma devono essere propedeutiche alla realizzazione dei progetti citati. I tempi di percorrenza presentano evidenti margini di miglioramento e devono quindi evolvere, durante la durata del Contratto, verso una progressiva diminuzione grazie all’effetto della modernizzazione della rete ferroviaria e dell’introduzione di nuovo materiale rotabile. Deve essere perseguita, inoltre, l’integrazione con i servizi su gomma, in particolare sotto l’aspetto della integrazione tariffaria, della comunicazione e dell’informazione.

Deve essere definita una intesa per la gestione unitaria del trasporto ferroviario nell’area metropolitana di Torino, al fine di realizzare, in Piemonte, attraverso la razionalizzazione ed ottimizzazione dei fattori produttivi, l’obiettivo di miglioramento del servizio di trasporto

¹ Le cinque linee del SFM sono: FM1 CHIEMI – RIVAROLO con estensione a PONT, FM2 PINEROLO – GERMAGNANO con estensione a CERES, FM3 AVIGLIANA – STURA, FM4 CARMAGNOLA – CHIVASSO con estensioni a BRA e IVREA, FM5 ORBASSANO – STURA.

pubblico locale previsto dal progetto del sistema ferroviario metropolitano. I contenuti dell'intesa saranno oggetto di specifico accordo unitario per la gestione integrata dei servizi del "SFM".

Il calendario degli interventi "**ORARIO 2011-2012**" che ne scaturisce e di seguito riportato:

➤ **linea Torino–Milano** [RP], potenziamento nelle ore di punta, con l'istituzione dei collegamenti giornalieri diretti Torino-Chivasso-Santhià-Vercelli-Novara-Milano:

- 1. Milano C.le 06.30 – Torino P.N. 08.30;
- 2. Torino P.N. 18.30 – Milano C.le 20.30;

La maggior produzione annua è di circa 95.000 treni*km e circa 1.000 treni*ora. Da dicembre 2011 i treni regionali veloci della linea Torino – Milano saranno effettuati con materiale interamente dedicato (90 carrozze MD – media distanza, brandizzate con pellicolatura specifica, nuovi rivestimenti dei vestiboli centrali, pavimentazione e cappelliere). Le stesse carrozze dal 2013 saranno revampizzate.

➤ **Linea Torino–Bardonecchia/Susa** [AMM], realizzazione del servizio cadenzato in funzione delle indicazioni degli "Accordi di Pracatinat" e del "Primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro" per una produzione complessiva annua di circa 1.700.000 treni*km e 31.800 treni*ora ed un maggior costo di 8,7M€ (esercizio)+1,3M€ (pedaggio).

Le caratteristiche del nuovo servizio sono le seguenti:

Servizio base feriale

- ✓ Susa – Torino:
 - Cadenzamento orario in entrambe le direzioni;
 - Porta Nuova partenza al minuto 45 ed arrivo al minuto 15;
 - Fermate tutte compresa Grugliasco;
 - Materiale dedicato: treno Vivalto (locomotore 464 + 5 carrozze Vivalto + pilotina Vivalto) ;
- ✓ Bardonecchia – Torino:
 - Cadenzamento orario in entrambe le direzioni;
 - Porta Nuova partenza al minuto 20 arrivo al minuto 40;
 - Fermate tutte in alta valle + Bussoleno, Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno/Grugliasco;
 - Materiale dedicato: treno Media Distanza (locomotore 464 + 5 carrozze MD + pilotina).

Inserimento di 2 tracce di potenziamento in fascia pendolare, fra Bussoleno e Torino e viceversa, l'una in afflusso a Torino e l'altra in deflusso da Torino con tutte le fermate intermedie.

Servizio festivo

✓ Susa – Torino:

- Cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con tutte le fermate intermedie.

✓ Bardonecchia – Torino:

- Cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con le tutte le fermate in alta valle + Bussoleno, S. Antonino, Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno. Uscita da Torino al minuto 45 ed entrata al minuto 15.

Manutenzione

Modifica del periodo della fascia di manutenzione in uniformità alle altre linee.

Treni Lunga Percorrenza

I treni a lunga percorrenza sulla linea Modane saranno programmati in modo da non interferire con il cadenzamento dei treni regionali.

Punti di interscambio ferro-gomma

Per permettere la riprogettazione del servizio automobilistico della valle al fine di consentire l'interscambio in coincidenza con partenze ed arrivi dei treni è necessario individuare i tre punti principali di interscambio (nel quale realizzare l'incrocio dei treni pari e dispari)

- Oulx in Alta Valle;
- Bussoleno in Media Valle;
- Avigliana in Bassa Valle.

➤ Relazione **Biella - Santhià - Torino** [RP]

Riorganizzazione dei collegamenti diretti Torino – Biella. A seguito dell'ordinanza sanitaria n. 180/10 del 22.9.2010 del Comune di Torino riguardante il divieto di transito dei materiali diesel all'interno del Passante ferroviario di Torino (nello specifico stazione di Porta Susa) rispetto all'effettuazione dei due treni diretti: n. 10082 Biella 7.11 – Torino P.S. 8.18 – Torino P.N. 8.30 e n. 10107 Torino P.N. 18.30 – Torino P.S. 18.41 – Biella 19.47 dal mese di dicembre 2010 è stato richiesto alla società Trenitalia di prevedere per i succitati treni il cambio da motrice diesel a elettrica presso la stazione di Santhià senza rottura di carico per gli utenti biellesi. Dall'11 dicembre 2011 gli attuali collegamenti Biella – Torino e viceversa, verranno garantiti secondo il seguente schema:

- ✓ Andata: Biella 7.11 –Santhià 7.28, a Santhià sarà previsto treno in coincidenza: (Milano) - Santhià 7.40- Torino P.N. 8.30;

- ✓ Ritorno: Torino P.N. 18.30 – Santhià 19.15 – (Milano), a Santhià sarà previsto treno in coincidenza: Santhià 19.25 – Biella 19.47.

Materiale utilizzato: 2 [Aln502+Aln501+Ln220].

➤ Relazione **Biella – Novara – Milano** [RP]

Istituzione nuovi collegamenti diretti Biella – Novara – Milano. Verranno effettuati dal lunedì al venerdì i seguenti collegamenti diretti:

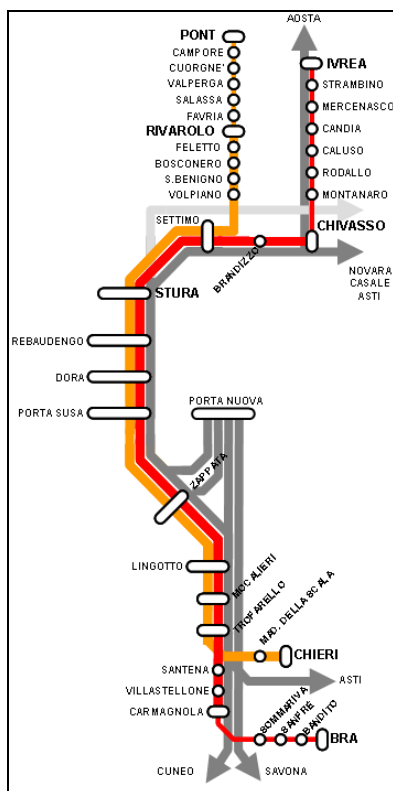
- ✓ Biella 6.04 – Novara 6.49 – Milano P. Garibaldi 7.51;
- ✓ Biella 15.54 – Novara 16.39 – Milano P. Garibaldi 17.15;
- ✓ Milano P. Garibaldi 13.40 – Novara 14.27 – Biella 15.21;
- ✓ Milano P. Garibaldi 18.20 – Novara 19.05 – Biella 19.55;

Materiale utilizzato: Aln502+Aln501+Ln220. La maggior produzione è di circa 48.800 treni*km e 800 treni*ora.

Per quel che riguarda, invece, l'”**ORARIO 2012-2013**” si rileva:

- **Avvio “SFM”** [AMM]. Con il completamento del Passante ferroviario si avvia una prima fase del sistema ferroviario metropolitano (SFM) con le linee FM1 Rivarolo – Chieri e FM4 Carmagnola – Chivasso con estensioni a Bra ed Ivrea. Per la realizzazione dell'orario cadenzato SFM è necessario perseguire le seguenti specifiche:
 - I treni del servizio metropolitano devono effettuare tutte le fermate: Trofarello – Moncalieri – Lingotto – (Zappata) – Porta Susa – (Dora) – Rebaudengo – Stura – Settimo – Brandizzo;

Il **servizio base** dovrà prevedere un cadenzamento semiorario in entrambe le direzioni e nelle ore di estremità è previsto un cadenzamento orario. I tempi di percorrenza devono essere omogenei. L'introduzione di nuovo materiale a potenza distribuita e l'utilizzo omogeneo di quello esistente per servizi ad elevata frequentazione faciliterà l'uniformità dei tempi di percorrenza; inoltre uniformando la percorrenza si realizzeranno tracce omogenee che permettono il pieno sfruttamento della capacità della infrastruttura ferroviaria. Il servizio base potrà essere integrato con i necessari rinforzi per rispondere a picchi di domanda e dovrà essere svolto inizialmente con treni adatti al servizio metropolitano e, successivamente, con i nuovi elettrotreni la cui entrata in servizio è prevista nel piano di rinnovo del materiale rotabile (vedi § 7.3.).



FM1 (in giallo) e FM4 (in rosso) con i treni regionali associati

➤ **Linee regionali associate [RP].** Le linee regionali che devono essere associate alle due linee sono:

- Cuneo/Savona-Torino;
- Torino-Asti-Alessandria;
- Novara-Torino.

Il coordinamento tra le linee FM e le linee regionali associate è realizzato nelle stazioni porta di Carmagnola e Chivasso. Dal momento che la linea FM4, coprendo l'intera tratta metropolitana Settimo-Trofarello, si inserisce come ossatura portante nel SFM e risulta strettamente correlata con la linea FM1 Chieri-Rivarolo, si coordineranno al meglio le due linee, per distanziare quanto più possibile uniformemente i due servizi.

Aggiornamento del Programma Obiettivo

La Regione e l'Agenzia si impegnano dal 2012 a concordare il piano di sviluppo dei servizi per gli anni 2013-2015. Tale piano dovrà prevedere, tra l'altro:

- L'ulteriore sviluppo del servizio ferroviario metropolitano;
- La riprogrammazione dei servizi sulle linee secondarie con lo sviluppo dell'integrazione ferro-gomma.

3.4. Rimodulazione dei servizi

La Regione Piemonte, si pone come obiettivo l'adeguamento dei servizi alle esigenze qualitative e quantitative della domanda, anche attraverso la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

Le linee potenzialmente più idonee allo sviluppo dell'integrazione modale sono quelle su cui esiste una viabilità parallela al ferro che consente, entro tempi di percorrenza quasi analoghi, l'utilizzo promiscuo di entrambi i sistemi.

Si riportano le linee individuate per la rimodulazione del trasporto pubblico in ambito regionale: Asti-Casale-Mortara, Ceva-Ormea, Alessandria-Ovada, Novi-Tortona, Asti-Chivasso, Cuneo-Mondovì, Vercelli-Casale, Pinerolo-Torre Pellice.

Linea	Treni*km	Valore da catalogo (€)
Asti-Casale M.to-Mortara (1)	238.808	3.060.000
Ceva-Ormea	68.242	1.160.000
Alessandria-Ovada	72.364	890.000
Novi L. –Tortona	37.921	590.000
Asti-Chivasso (1)	102.427	1.640.000
Cuneo-Mondovì	109.962	1.430.000
Vercelli-Casale M.to	81.781	1.050.000
Pinerolo-Torre Pellice	103.434	1.570.000

(1) Servizi attualmente svolti con bus sostitutivi per problemi infrastrutturali nelle gallerie di attraversamento.

Le succitate relazioni sono caratterizzate dall'esistenza di un'offerta di trasporto sia ferroviario che automobilistico congiuntamente a specificità che le rendono esemplificative di una possibile evoluzione nell'intero ambito regionale.

L'opportunità e la necessità di sviluppare l'integrazione dei servizi TPL, siano essi svolti con bus o con i treni, viene affrontata prioritariamente attraverso l'analisi dell'offerta e della domanda soddisfatta in essere e, dell'evoluzione, dello sviluppo o della contrazione dei poli di attrazione storicamente strutturati.

Elemento qualificante della strategia sopra delineata è la realizzazione di un sistema tariffario integrato fra le diverse modalità e tipi di servizio. Il primo passo per centrare tale obiettivo è l'introduzione di una tariffa unica extra-urbana condivisa fra servizi ferroviari ed autolinee. In questo senso occorre eliminare le differenze ancora esistenti tra le tariffe

di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma, obiettivo di politica tariffaria discusso nel capitolo 8 di questo stesso documento.

Il passo successivo sarà l'evoluzione dei sistemi tariffari integrati **Formula e Piemonte Integrato**, oggi applicati in ambiti territoriali circoscritti, verso un nuovo modello di integrazione tariffaria esteso a tutto il territorio regionale.

In quest'ottica l'introduzione di un nuovo sistema di biglietteria elettronica (smart card/bip) rappresenta la soluzione indispensabile per definire la ripartizione degli introiti tra le aziende partecipanti alla comunità tariffaria. Il nuovo sistema di biglietteria elettronica è un obiettivo che si intende raggiungere nel triennio di vigenza del presente Programma, attraverso il completamento dell'infrastruttura con riferimento alle aziende del trasporto pubblico locale automobilistico (servizi urbani ed extraurbani di linea) e l'avvio dell'infrastrutturazione, per quanto riguarda i servizi ferroviari, come previsto dal nuovo Contratto di Servizio sottoscritto tra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A. per il periodo 2011-2016.

Il **contratto di servizio** sottoscritto tra la Regione Piemonte e la società Trenitalia in data 28.6.2011, prevede che rispetto alla D.G.R. n. 8-8955 del 16.6.2008, la stessa Società si impegni ad aderire al Progetto Biglietto Integrato (BIP) e, conseguentemente adotti le relative tecnologie con una partecipazione finanziaria del 50%. L'art. 7, comma 6, del CdS citato stabilisce, inoltre, che le parti si impegnino a definire condizioni e modalità di adesione al progetto BIP in apposito atto, entro quattro mesi dalla firma del contratto, concordando i necessari interventi e le relative scadenze di attuazione, tenendo conto dell'effetto sugli introiti a salvaguardia dell'equilibrio economico del contratto stesso.

La Regione Piemonte si impegna a favorire, attraverso la concertazione con gli Enti soggetti di delega ed i vettori del trasporto pubblico, la formazione degli accordi commerciali necessari per la gestione di un siffatto sistema di integrazione modale e tariffaria, nonché l'eventuale passaggio che tuteli gli utenti rispetto al venir meno di servizi per i quali detengono abbonamenti annuali.

3.5. Competenza provinciale

La rete dei servizi provinciali deve essere il più possibile integrata con la rete dei servizi regionale e deve avere, rispetto a quest'ultima, prevalentemente finalità di adduzione, distribuzione e completamento.

Le Province hanno compiti di programmazione operativa ed amministrativa del servizio di trasporto pubblico regionale “**su gomma**”, per cui la rete dei servizi provinciale non deve essere quindi in “concorrenza” con le altre modalità di trasporto pubblico.

Nel presente Programma, per offrire un servizio migliore all’utenza su tutta la rete regionale dei servizi ferroviari esistenti, si conferma, inoltre, la programmazione da parte delle Province delle “**corse suppletive**”, servizio che consiste nell’ammissione a bordo bus, senza altro onere aggiuntivo, di viaggiatori in possesso di titoli di viaggio rilasciati da Trenitalia. I trasferimenti regionali a questo titolo, a favore delle Province, ammontano a circa € 340.000 per ciascun anno del triennio 2011-2013, per consentire la libera circolazione sui bus a fronte dei mancati introiti alle Aziende di trasporto su gomma.

3.6. Competenza Urbana e Conurbata

La rete dei servizi urbani e conurbati è costituita da tutti quei servizi che si svolgono all’interno dei confini del singolo comune o all’interno dell’area conurbata (le cui aree sono definite, d’intesa coi comuni interessati, dalla Giunta regionale, previo parere del comitato competente istituito per materia, nell’ambito della Conferenza Permanente Regione-Autonomie locali), la cui programmazione ed amministrazione è attribuita al comune capofila, che elabora il programma triennale dei servizi d’intesa con i comuni della conurbazione.

La programmazione dei servizi, pertanto, realizzata dal comune competente o dal comune capofila, d’intesa con gli altri componenti la conurbazione, deve essere d’adduzione, distribuzione e complementare a quella regionale e provinciale.

Le comunità montane, ovvero i comuni interessati in associazione tra loro, organizzano ed amministrano, inoltre, nelle aree caratterizzate da bassa densità abitativa, **a domanda debole**, individuate dalle province, servizi di trasporto pubblico con modalità diverse, atti a soddisfare particolari esigenze di mobilità complementare o speciale.

4.0. E IL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE

4.1. Premesse

La rete ferroviaria regionale rappresenta l'ossatura portante del trasporto pubblico locale e per questo motivo la programmazione regionale in questo campo è principalmente volta a colmare il gap che il sistema infrastrutturale ferroviario presenta attualmente nei confronti della rete di trasporto stradale.

Infatti, mentre lo sviluppo del sistema ferroviario a scala regionale è rimasto sostanzialmente fermo, fatta eccezione per lo sviluppo delle grandi direttrici dorsali nazionali ed internazionali, il sistema della viabilità regionale ha avuto un notevole sviluppo accentuando il disequilibrio modale tra i due tipi di trasporto.

E' necessario quindi concentrare gli sforzi finanziari sulle infrastrutture destinate al TPL, ed in particolare su quelle ferroviarie, sia in vista delle maggiori ricadute in termini di servizio, sia in vista delle politiche di riduzione dell'inquinamento ambientale.

Gli interventi sulla rete ferroviaria regionale sono indirizzati sostanzialmente a garantire l'omogeneità tecnico funzionale dell'intero sistema con opere di elettrificazione, raddoppio dei binari, eliminazione dei passaggi a livello, azioni volte a migliorare l'accessibilità nelle stazioni, l'innovazione tecnologia e l'implementazione dei sistemi di sicurezza sulle linee.

Per raggiungere tali obiettivi si è provveduto a definire con RFI e con l'azienda torinese GTT S.p.A., entrambe società di gestione delle infrastrutture, attraverso vari strumenti attuativi, un programma di interventi sulla rete ferroviaria regionale che preveda la realizzazione e la progettazione di importanti opere anche con il cofinanziamento della Regione Piemonte.

Alcuni interventi sono attualmente in corso di realizzazione e potranno entrare in funzione entro il termine di scadenza del presente programma triennale, e cioè entro il 2013, altri, invece, potrebbero partire entro tale data, altri ancora sono, al momento, a livello progettuale, senza la copertura finanziaria necessaria per la realizzazione e, pertanto, potranno essere presi in considerazione per una programmazione futura.

4.2. Programma infrastrutture

Gli interventi attualmente in fase di realizzazione che entreranno in funzione nel triennio 2011-2013 considerato, sono:

- Quadruplicamento del tratto ferroviario Torino Porta Susa-Stura, con abbassamento del piano del ferro a Dora;
- Nuova stazione di Torino Stura (l'intervento comprende la realizzazione di un fascio di nove binari, un nuovo fabbricato viaggiatori, due sottopassi e sei marciapiedi di stazione con le relative pensiline);
- Nuovo Fabbricato Viaggiatori di Torino Porta Susa, con sistema di trasporto integrato con la linea della metropolitana;
- Opere preliminari per il collegamento ferroviario della linea Torino-Ceres al nodo di Torino;
- Variante di Gozzano;
- Riquilificazione del ponte ferroviario sul torrente Chiusella sulla linea Chivasso–Aosta;
- Interventi per l'accessibilità "percorsi tattili per l'abbattimento delle barriere architettoniche" nelle stazioni di Torino Lingotto, Oulx, Bussoleno, Avigliana, Ivrea, Acqui Terme, Ceva, Mondovì, Pinerolo, Borgomanero, Casale Monferrato, Valenza, Omegna e Carmagnola;
- Interventi per l'accessibilità "piattaforme elevatrici per l'abbattimento delle barriere architettoniche" nelle stazioni di Fossano, Asti, Santhià, Mondovì, Ceva, Felizzano, Solero, Castello d'Annone, Moncalieri Sangone e Biella San Paolo;
- Adeguamento tecnologico della stazione di Centallo, con raddoppio di una tratta estesa per circa 2,4 km e soppressione di n. 2 P.L., costituente il 1° lotto dell'intervento ed, inoltre, potenziamento e raddoppio linea ferroviaria Fossano-Cuneo;
- Eliminazione PL in Comune di Predosa.
- interventi di riquilificazione di alcune stazioni della linea Torino-Modane.

Gli interventi, con copertura finanziaria ma attualmente non appaltati, che potenzialmente potrebbero essere realizzati ed entrare in funzione entro il 2013, sono:

- Nuova SSE (Sotto Stazione Elettrica) Bramante (realizzazione della nuova SSE nel nodo di Torino, dell'elettrodotto a 22kV Bramante-Nichelino e adeguamento della SSE di Nichelino);
- Realizzazione dei sottopassi nelle stazioni di Felizzano, Castello d'Annone e Solero;
- Prolungamenti dei sottopassi nelle stazioni di Torino Lingotto e Chivasso con la realizzazione delle piattaforme elevatrici e dei percorsi tattili nella stazione di Chivasso;
- Realizzazione del nuovo sottopasso nella stazione di Vercelli, con la realizzazione delle piattaforme elevatrici e dei percorsi tattili;

- Innalzamento/rifacimento marciapiedi nelle stazioni di Bussoleno, Alpignano e Fossano.
- Nuovi binari di sosta compreso attrezzaggio nel comprensorio di Rivarolo;
- Interventi per la messa in sicurezza della ferrovia Torino-Ceres;
- Impianti tecnologici nella stazione di Settimo sulla ferrovia Canavesana;
- realizzazione prolungamento sottopasso nella stazione di Torino Lingotto;
- innalzamento marciapiedi nella stazione di Fossano.

Gli interventi, con copertura finanziaria, che potrebbero essere appaltati nel triennio considerato ma i cui lavori non saranno conclusi entro il 2013, sono:

- Potenziamento tratta ferroviaria Chivasso-Aosta (Lunetta di Chivasso e soppressione di 3 PL).
- realizzazione sottopassaggio e innalzamento dei marciapiedi nella stazione di Vercelli;
- realizzazione prolungamento sottopasso nella stazione di Chivasso;
- soppressione del P.L. al Km. 50+085 della linea Bussoleno – Susa in Comune di Susa;
- soppressione del P.L. al Km. 11+164 della linea Torino – Modane in Comune di Alpignano.

Gli interventi, infine, attualmente in fase di progettazione/programmazione che potrebbero essere cantierabili entro il 2013, previo stanziamento delle risorse necessarie per la copertura finanziaria necessaria alla realizzazione, sono:

- Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario a Rebaudengo;
- Allestimento e messa in esercizio della nuova fermata Zappata sul Passante ferroviario;
- Nuova fermata di Orbassano e rifunzionalizzazione dello scalo;
- Potenziamento linea ferroviaria Torino-Pinerolo ed interrimento nel Comune di Nichelino con attuazione per lotti funzionali;
- Ammodernamento della linea ferroviaria in Comune di Bra;
- Realizzazione apparato SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) sulla ferrovia Canavesana;
- Interventi per l'attivazione del SFM nelle stazioni di Chieri, Carmagnola ed Avigliana.
- Attivazione della fermata Dora e collegamento tra Stazione Dora GTT e Stazione Dora FS;
- Realizzazione apparato SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) sulla ferrovia Torino-Ceres;

Elettificazione della tratta Rivarolo-Pont C. della Ferrovia Canavesana.

4.3. Progetti MOVlcentro e MOVlinea

Il progetto regionale dei nodi di interscambio persone si colloca nel più ampio contesto di riorganizzazione, riqualificazione e rilancio del trasporto pubblico locale, azioni che evidenziano la volontà di riorganizzare i servizi di trasporto pubblico, riconoscendo ai nodi di interscambio, per la gran parte, l'efficienza e l'immagine del trasporto pubblico locale.

Le politiche regionali di intervento, comunque, trovano collocazione nell'obiettivo più generale di una mobilità sostenibile che si fondi sull'offerta di un sistema integrato di servizi di trasporto pubblico connessa ad un efficiente sistema di infrastrutture.

In tema di infrastrutture il progetto regionale sviluppa due filoni di interesse:

- le fermate lungo le linee di trasporto pubblico (progetto **MOVlinea**);
- la creazione di nodi di interscambio (progetto **MOVlcentro**).

L'efficienza e la competitività del mezzo di trasporto collettivo dipendono non solo dall'efficienza delle singole linee e dei vari tipi di mezzi, ma anche e soprattutto dalla loro integrazione al sistema, la quale chiama appunto in causa i nodi dove le varie linee e le diverse modalità di trasporto si connettono, consentendo di utilizzare diversi tipi di mezzi di trasporto per completare lo spostamento pianificato.

In tutti quei paesi dove è in corso una politica di ammodernamento e di potenziamento del trasporto collettivo, grande è oggi l'attenzione con cui si guarda al tema dei nodi d'interscambio modale. Rappresentano, infatti, l'azione strategica attraverso cui aumentare il grado di sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti, sia all'interno di una stessa città che tra diverse città.

La Regione Piemonte ha avviato già da tempo l'adeguamento dei nodi della rete del trasporto pubblico locale per garantire agli stessi caratteristiche prestazionali idonee relative alla scala d'intervento.

In ambito extraurbano le fermate del trasporto pubblico sono ancora molto lontane dalle condizioni di sicurezza e di accessibilità ai portatori di handicap: con l'iniziativa **MOVlinea** dei precedenti anni le fermate messe in sicurezza non superano normalmente il 30% del totale.

In alcuni ambiti urbani di particolare rilievo trasportistico, si è puntato alla creazione di nodi complessi, **MOVlcentro**, intesi come luogo che realizza una interfaccia tra due o più modalità di trasporto o tra più mezzi di uno stesso modo, attraverso speciali accorgimenti organizzativi, strutturali ed impiantistici che facilitano il trasbordo dei viaggiatori, per lo più a piedi, da un mezzo all'altro.

Il Movicentro, per caratteristiche, sorge normalmente a ridosso di una stazione ferroviaria e rappresenta anche una occasione per la riqualificazione e la riorganizzazione di importanti e strategiche aree urbane, solitamente collocate in posizione centrale.

Il passeggero accede al nodo a piedi, in bicicletta, in moto o in auto, e da qui completa il suo viaggio utilizzando un sistema integrato di mezzi di trasporto collettivo con costi, tempi e comfort competitivi con il mezzo di trasporto individuale.

I più importanti di essi sono anche le principali porte di accesso alle grandi aree urbane; ma anche ai livelli gerarchici inferiori della rete, essi costituiscono pur sempre luoghi di intensificazione di flussi di persone e, per questo, favorevoli alla concentrazione di attività terziarie di tipo commerciale e direzionale.

Per la promozione e realizzazione di questi progetti la Regione ha previsto un complesso programma finanziario per circa 108 milioni di euro, dal 2000 al 2004, con la concorrenza di risorse investite anche da Enti Locali, Ministero del Tesoro e Rete Ferroviaria Italiana.

I progetti già conclusi sono:

- Acqui Terme;
- Alba;
- Biella;
- Bra;
- Cossato;
- Domodossola;
- Ivrea;
- Lanzo;
- Moncalieri;
- Novi Ligure;
- Pinerolo;
- Torino Stura.

Sono **in fase di ultimazione** i seguenti:

- Alpignano;
- Arquata Scrivia;
- Asti;
- Avigliana;
- Chieri;
- Chivasso;
- Collegno;

- Cuneo;
- Fossano;
- Mondovì;
- Torino Venchi Unica;
- Trofarello;
- Venaria;
- Verbania.

L'impegno degli Enti e delle Aziende di trasporto deve essere volto all'utilizzazione e alla valorizzazione degli stessi nodi, cercando di offrire ai cittadini sempre più servizi di informazione (vedi Movibyte) alla persona.

Per quanto riguarda invece il progetto Movilinea, stante la necessità degli Enti di mettere in sicurezza ancora un gran numero di fermate, si richiede ancora un impegno finanziario della Regione Piemonte per complessivi 9 M€ annui, da ripartire in funzione delle necessità e della compartecipazione al finanziamento tra i vari Enti soggetti di delega.

5.0. PROMOZIONE ED INNOVAZIONE DEI SERVIZI DI TPL REGIONALI

5.1. Premesse

L'obiettivo da perseguire per una mobilità individuale sostenibile, indicato dall'Unione Europea e ribadito nel documento "Accessibilità e Mobilità in Piemonte: la gestione del processo di pianificazione", approvato con DGR n. 27 -13113 del 25 gennaio 2010, è la **multimodalità**.

Lo scopo della multimodalità è garantire il compiersi di una relazione con i mezzi più idonei ed efficienti, disponibili e conosciuti, utilizzando all'interno di uno stesso spostamento, i mezzi più opportuni (per costi ed efficienza) in relazione alle caratteristiche degli spazi da coprire.

L'aspetto più delicato delle multimodalità è quello che viene definito "la rottura di carico", che spesso costituisce un disagio ed una perdita di tempo tali da indurre scelte diverse.

Per indurre la scelta multimodale la Regione Piemonte ha avviato una serie di linee di intervento che a loro volta si articolano in una gamma di progetti, alcuni dei quali con spiccato carattere di innovazione e facenti ricorso alle risorse dell'infomobilità e pertanto ricompresi nel **Piano Regionale dell'Infomobilità** approvato nel marzo 2008.

1. Differenziare e rendere più flessibile l'offerta di trasporto (aumentandone l'efficienza), con nuovi tipi di servizi:
 - bike sharing (progetto regionale avviato con bando di finanziamento ai Comuni);
 - car sharing;
 - servizi a chiamata (Bus on Demand);
 - bigliettazione elettronica integrata – progetto BIP.
2. Sviluppare il sistema delle coincidenze, spaziali, temporali ed organizzative:
 - spaziali: MOVlcentro, MOVlinea, MOVlbyte;
 - temporali: orari del trasporto pubblico;
 - organizzative: mobility manager, car pooling.
3. Disporre di un servizio informativo il più completo e tempestivo possibile:
 - Centro Servizi Regionale BIP.

4. Garantire la sicurezza nello spostamento:

- sicurezza nel trasporto pubblico;
- sicurezza stradale.

5. Promuovere il trasporto pubblico con adeguate politiche tariffarie e di sostegno alle classi di utenti più deboli.

Nei paragrafi successivi vengono descritti nel dettaglio i progetti che maggiormente coinvolgono il sistema del Trasporto Pubblico Locale della regione Piemonte.

5.2. Progetto di bigliettazione elettronica BIP

Con la pubblicazione delle Disposizioni regionali in materia di bigliettazione elettronica, nell'ottobre del 2007, è stato avviato il progetto Bip, acronimo di "Biglietto Integrato Piemonte", un sistema di bigliettazione elettronica senza contatto che consente l'accesso ai servizi di trasporto pubblico, regionali e locali, attraverso un unico documento di viaggio. La carta BIP potrà essere utilizzata anche per il pagamento di altri servizi per la mobilità (parcheggi, bike-sharing, car-sharing, pedaggi stradali, etc..).

Il carta Bip, inoltre, è completamente compatibile con quella della Direzione regionale Cultura, PYOU carta giovani con cui condivide l'architettura elettronica: le due carte sono interoperabili.

Per questo progetto, come per quello dell'infomobilità, gli uffici regionali sono coadiuvati da 5T s.r.l. e da CSI Piemonte.

Le Disposizioni regionali in materia di bigliettazione prevedono che il progetto BIP sia gestito e realizzato dalle Imprese del settore; la compatibilità e l'interoperabilità del sistema a livello regionale è garantita dalla presenza del CSR (Centro Servizi Regionale) e dal Capitolato tecnico di base che le aziende hanno utilizzato per bandire le gare per l'acquisto della tecnologia. Per la realizzazione del progetto Bip è previsto un contributo regionale alle Aziende al massimo pari al 60%.

Il compito di realizzare e gestire il CSR è della Regione. L'architettura regionale pone il CSR al centro del sistema di scambio dati di ticketing e di localizzazione dei mezzi. Funzionalmente il CSR è realizzato e gestito da 5T s.r.l., società a partecipazione totalmente pubblica con quota regionale del 30%.

Il progetto BIP, la cui azione è regolata dalla legge regionale n. 1/2000, si pone tre principali obiettivi:

- maggiore accessibilità al sistema dei servizi pubblici (biglietto unico regionale);
- certificazione e informazione del servizio reso (monitoraggio flotta - AVM ed infomobilità);
- maggiore sicurezza personale a bordo dei mezzi (videosorveglianza).

Nel corso del 2009 si è avuta la pubblicazione dei bandi per la fornitura del sistema Bip da parte dei raggruppamenti di aziende delle province di Torino, di Alessandria e dell'azienda urbana di Novara; dette pubblicazioni si aggiungono a quella già operata nel corso del 2008 da parte delle aziende del cuneese.

Le Commissioni di gara per l'aggiudicazione della fornitura di cui sopra, come atteso dalle disposizioni regionali, hanno visto la partecipazione di un commissario individuato dalla Direzione Trasporti.

Ad oggi i valori delle aggiudicazioni provvisorie e definitive rispettano il budget previsto dalle Disposizioni regionali.

L'incarico di progettare il CSR è stato dato a 5T nel corso del 2009, la consegna finale, con la fornitura della piattaforma software, è prevista per i primi mesi del secondo semestre 2012.

Il progetto nel suo insieme, Bip e CSR, ha visto le prime fasi realizzative nel corso del 2010, la piena operabilità, per le aree del cuneese e del torinese, Trenitalia inclusa, è prevista per gli anni 2012-2013.

Nel corso del 2009 è stato acquistato un primo lotto di 100.000 tessere smart-card, necessarie per avviare la distribuzione agli utenti del sistema bike-sharing, co-finanziato dalla Regione Piemonte.

I soggetti direttamente interessati a questo progetto perché fruitori sono i **cittadini-utenti**, anche se saranno gli ultimi, in ordine cronologico, ad avere un primo contatto con il Bip in quanto appunto utilizzatori finali. Le **Aziende** di trasporto, la **Regione** e gli **Enti Locali** devono operare, pertanto, affinché il nuovo sistema impatti positivamente sui futuri utenti fornendo un valore aggiunto in ordine di semplificazione, flessibilità ed informazione.

La Regione si è già fatta carico di regolare, coordinare e cofinanziare il progetto; le attività iniziate con la pubblicazione delle Disposizioni nell'ottobre del 2007. Nell'attività di coordinamento c'è da prevedere anche una serie di modifiche alle regole tariffarie tali da garantire la funzionalità del sistema anche a tariffe invariate.

Gli Enti hanno il compito di sorvegliare sulla corretta applicazione del sistema attraverso una tempestiva e regolare verifica della programmazione del servizio, specie sull'aggiornamento dati del "Database Unico dei Trasporti" (Omnibus).

Le Aziende, al contempo, hanno il compito di realizzare il sistema fornendo ai cittadini, agli Enti e alla Regione tutto il supporto e i dati necessari per il corretto funzionamento del sistema regionale. La Regione utilizzerà gran parte dei dati di localizzazione dei mezzi che arriveranno dalle Aziende per fornire ai cittadini informazioni attraverso i servizi di informazione Pronto TPL e Movibyte e per la programmazione e il controllo dei servizi effettuati.

5.3. Progetto “Piattaforma regionale Bus-on Demand”

I servizi di trasporto pubblico a chiamata (bus on demand) costituiscono una forma flessibile di offerta di trasporto pubblico locale atta a rispondere alle esigenze di mobilità in situazioni di domanda debole quali:

- le aree territoriali a bassa densità abitativa (quartieri periferici, aree rurali, etc.);
- le fasce orarie o giorni della settimana a bassa frequentazione (fasce notturne, fine settimana, etc.);
- le classi di utenza con esigenze di spostamento particolari (anziani, disabili, etc.).

Il servizio, offerto dalle aziende di trasporto, è caratterizzato da:

- ✓ modalità e tempi di prenotazione da parte dell’utente, che può prenotare il servizio prima della partenza del bus (generalmente entro il giorno prima), oppure in tempo reale. In questo secondo caso l’utente ha l’opportunità di salire anche su un autobus che è già partito e il cui percorso, pianificato prima della partenza del bus, è modificato dinamicamente in base a richieste ricevute durante il tragitto, e comunicato all’autista in tempo reale. Generalmente la prenotazione avviene tramite il centralino dell’Azienda di trasporto;
- ✓ tipologia delle fermate, dei percorsi e degli orari che, con una ampia gamma di differenziazioni, possono essere più o meno predefiniti o liberi, ma in ogni caso concordati tra azienda e utente al momento della prenotazione;
- ✓ costo del biglietto.

La massima flessibilità, che meglio risponde alle esigenze dell’utente, si ha nei servizi a fermata con fermate e percorsi liberi, su itinerari pre-autorizzati, e che gestiscano la prenotazione in tempo reale.

Nel panorama regionale e nazionale, i servizi di trasporto pubblico a chiamata sono attualmente offerti dalle aziende di trasporto a macchia di leopardo, a livello comunale e provinciale, in assenza di un coordinamento a livello regionale.

Il **Piano regionale per l'infomobilità della Regione Piemonte**² del 2008 introduce il concetto di Piattaforma Unica regionale, a disposizione degli Enti soggetti di delega, che consente la gestione in tempo reale dei servizi di trasporto pubblico a chiamata presenti sul territorio regionale. La piattaforma, che prevede la realizzazione di una centrale operativa dotata di un sistema per la gestione delle richieste (**scheduling**) e di un servizio di **call center** per la prenotazione, mira a favorire la diffusione del servizio, garantendo notevoli margini di riduzione dei costi di gestione da parte delle aziende di trasporto, un servizio sostenibile e flessibile a disposizione del cittadino: si tratta quindi di uno strumento di promozione territoriale a disposizione degli Enti soggetti di delega.

Obiettivo del progetto è la realizzazione di una Piattaforma regionale per il **bus on demand** che metta a sistema tutti i servizi di trasporto a chiamata presenti sul territorio regionale.

La piattaforma è costituita da una centrale operativa regionale e dal sistema organizzativo che ne definisce le modalità di utilizzo da parte di tutti gli attori coinvolti. La centrale operativa è dotata di:

- un **call center** afferente al numero unico regionale, per l'accesso al servizio da parte dei cittadini,
- un sistema informativo centralizzato, a uso degli operatori del *call center*, per la gestione in tempo reale delle risorse, dei tempi e dei percorsi in base alle richieste degli utenti (**scheduling**).

La realizzazione della Piattaforma regionale è commissionata dalla Regione Piemonte per favorire la diffusione del servizio del trasporto a chiamata nelle aree e nelle fasce orarie a domanda debole, col fine di potenziare l'offerta di trasporto pubblico locale a disposizione del cittadino, dei visitatori e dei turisti.

La piattaforma regionale sarà messa a disposizione degli Enti soggetti di delega, che potranno offrire alle Aziende di trasporto un sostegno per l'erogazione del servizio di trasporto a chiamata sul proprio territorio di competenza.

La realizzazione della piattaforma regionale favorirà la diffusione del servizio attraverso:

² Piano regionale dell'infomobilità 2008 (azione 22) – Regione Piemonte

- la riduzione dei costi di gestione del servizio da parte delle aziende, soprattutto in termini di **call center** e di costo di licenza software;
- il miglioramento del servizio offerto al cittadino, sia in termini di flessibilità che di accesso alle informazioni relative;
- il coinvolgimento degli Enti soggetti di delega, che avranno a disposizione uno strumento per migliorare la mobilità e l'accessibilità sul proprio territorio.

Il progetto persegue inoltre l'obiettivo generale di una mobilità sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale, essendo finalizzato a:

- potenziare il servizio di trasporto pubblico, con conseguente riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento attraverso la riduzione dei mezzi privati circolanti;
- migliorare la mobilità e innalzare i livelli di accessibilità locale, verso e da poli di riferimento, in contesti a domanda debole, favorendo qualità della vita e valorizzazione, tutela e sviluppo territoriale;
- concorrere al rafforzamento della coesione interna dei sistemi regionali in cui insistono territori a bassa densità insediativa ed elevate valenze ambientali;
- ridurre il gap sociale ed economico tra le zone montane e rurali e le aree urbane;
- ottimizzare i costi globali del territorio e aziendali.

La realizzazione della Piattaforma regionale **bus on demand** presuppone lo sviluppo delle seguenti componenti di progetto:

1. **il modello organizzativo**, che consiste nella definizione delle relazioni che intercorreranno tra i diversi attori coinvolti nel progetto;
2. **il sistema informativo**, che comprende l'acquisizione del motore di calcolo, ad uso degli operatori della centrale operativa, per lo **scheduling** delle risorse e la ripianificazione dei percorsi in tempo reale su scala regionale;
3. **i dispositivi a bordo veicolo**, che consiste nella definizione dei requisiti della strumentazione on bord per la comunicazione tra veicolo e centrale operativa (GPS, consolle autista);
4. **il sistema di prenotazione del servizio (call center)**, in termini di formazione degli operatori e di gestione del servizio telefonico;

5. **l'informazione al cittadino** sul servizio offerto a livello regionale (aree coperte, caratteristiche dei servizi offerti, promozione in caso di attivazione di nuovi servizi).

Tutte le componenti di progetto sono rilevanti per il successo dell'iniziativa, quella più delicata riguarda la definizione del modello organizzativo.

Le parti interessate, pertanto, sono:

- **Promotore:** Regione Piemonte;
- **Destinatari diretti:** Enti soggetti di delega (Province e Comuni);
- **Fruitori del sistema** (centrale operativa): Aziende di trasporto;
- **Utilizzatori finali del servizio complessivo:** Cittadini, visitatori, turisti delle aree coperte dal servizio.

Il sistema ha un costo di investimento iniziale che va dalla definizione dell'architettura all'acquisizione del software di ottimizzazione, alla personalizzazione del servizio per ogni area interessa che è stato stimato in circa € 150.000,00, e un costo di gestione stimabile a regime in circa € 30.000,00 annue a cui vanno aggiunti i costi delle chiamate che in parte già si riversano per la parte trasporti sul numero verde regionale.

5.4. Progetto Movibyte

Con il progetto MOVlcentro, la Regione Piemonte ha dato la possibilità alle principali città piemontesi di istituire presso le stazioni ferroviarie una interfaccia tra due o più modi di trasporto al fine di facilitare il trasbordo dei viaggiatori da un mezzo all'altro.

Tra gli elementi costitutivi del progetto c'è l'impegno dei Comuni a realizzare servizi destinati all'informazione all'utenza del trasporto pubblico che evidenzino la vocazione intermodale del MOVlcentro. Su questi presupposti nasce il progetto **MOVlbyte** come azione sinergica rispetto al progetto regionale dei MOVlcentro.

Di norma il Comune non gestisce direttamente tutti i servizi di trasporto che gravitano sul MOVlcentro e deve, quindi, rivolgersi a soggetti terzi (gestori del servizio ferroviario, aziende dei trasporti extraurbani, etc.) per poter generare i contenuti informativi da offrire ai propri utenti.

Il progetto MOVlbyte nasce, pertanto, all'interno del Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni proprio per poter realizzare ciò che i singoli comuni del progetto MOVlcentro non potrebbero realizzare. Il progetto è richiamato anche dal Piano Regionale

dell'Infomobilità del 2008 e dal Piano di sviluppo triennale per l'e-Government e la Società dell'Informazione in Piemonte 2009-2011.

Con il progetto **MOVlbyte**, realizzato da CSI Piemonte, la Regione Piemonte ha inteso realizzare una piattaforma regionale scalabile, riutilizzabile e multicanale, per fornire ai cittadini un adeguato sistema di informazione che faciliti ed incentivi i viaggi col mezzo pubblico sia all'interno delle aree intermodali che all'esterno (es.: informazioni su piccoli raggruppamenti di fermate monomodale).

Alla base dell'applicativo implementato è fondamentale la presenza del "Database Unico dei Trasporti", repository regionale, nel quale si concentrano gli orari programmati dei servizi di trasporto pubblico che si svolgono sul territorio, alimentato ed aggiornato da tutti i soggetti di delega. L'affidabilità dell'informazione erogata dal servizio al pubblico è pertanto strettamente collegata con l'accuratezza e la tempestività con la quale i soggetti di delega alimentano, come previsto dagli Accordi di Programma, il Data Base unico del TPL. Lo stato dell'aggiornamento del DB può essere verificato in tempo reale all'indirizzo web <http://www.regione.piemonte.it/ptplweb/aggiornamentodati.do>.

Lo stesso Database alimenta, altresì, il servizio di calcolo percorsi del "**ProntoTPL**", servizio di consultazione delle informazioni relative al Trasporto Pubblico Locale piemontese e ricerca di percorsi multimodali sul territorio regionale, realizzato in collaborazione con il CSI Piemonte (Ente strumentale della Regione), Trenitalia, le Amministrazioni Provinciali, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed i Comuni soggetti di delega.

Nel 2008, il sistema è stato messo a disposizione di ogni Comune Movicentro, generando in tempo reale informazioni multimodali riguardanti i mezzi di trasporto pubblico in partenza, in arrivo ed eventuali avvisi di sciopero, siano essi riguardanti treni o autobus. I quadri orario dei mezzi di arrivo e partenza nel Movicentro sono fruibili via internet, previa autenticazione. Pertanto il Comune deve solamente dotarsi di due o più monitor rispondenti alle specifiche di progetto (è disponibile una bozza di capitolato messa a punto da CSI-Piemonte) e di una connessione internet (anche wireless) per poter avviare il servizio presso il proprio MOVlcentro senza ulteriori costi aggiuntivi relativi a servizi di generazione dei contenuti.

Ad oggi le informazioni visualizzate riguardano l'orario programmato e non tengono conto di eventuali variazioni, temporanee o improvvise (ritardi). Tale limite sarà superato con la messa in esercizio del progetto BIP ed in particolare del Centro Servizi Regionale che si

interfaccerà ai dati trasmessi dagli AVM (Automatic Vehicle Monitoring) dei mezzi e dai Centri di Controllo Aziendale, nonché interfacciandosi con il sistema informativo di RFI per i dati ferroviari.

Il servizio on-line è disponibile per una fruizione priva di interazione e su dispositivi monitor di medie e grandi dimensioni da posizionare in ambienti pubblici interni o esterni, ma dal novembre 2009 permette anche di visualizzare le stesse schermate dalle pagine del sito web regionale <http://www.sistemapiemonte.it/mobilitaTrasporti/movibyteWeb/index.html>.

Sempre dalle pagine del sito web regionale del servizio è possibile generare, per uno specifico MOVlcentro, in soli tre passaggi, il codice HTML necessario per un widget, ovvero una piccola applicazione che permette di distribuire in maniera semplice le schermate di arrivi/partenze integrandole in siti web esterni.

Tra i prossimi rilasci rispetto all'avanzamento del progetto c'è quello relativo alla possibilità di creare dei Movicentro virtuali (macronodi della rete TPL formati da aggregazioni di fermate adiacenti) personalizzabili a richiesta degli Enti tramite apposito applicativo di back-office, per offrire ai propri cittadini servizi di informazioni anche per quei luoghi che non hanno visto un intervento infrastrutturale sul proprio territorio (es.: piazza principale del paese, pressi del Comune, pressi di luoghi di interesse come musei, monumenti, etc.). Saranno inoltre sviluppati appositi desktop widget per PC ed applicazioni per le principali piattaforme smartphone (iPhone, Android, OVI, etc..).

6.0. LE RISORSE REGIONALI PER IL TRASPORTO SU GOMMA

6.1. Premessa

I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini sono a carico del bilancio regionale, mentre gli enti locali possono istituire, ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa con oneri a carico dei propri bilanci (vedi § 1.3.).

Gli obiettivi pubblici devono consentire alle aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico di massimizzare il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che per vincolo normativo, deve essere uguale o superiore al 35%; l'entità dei servizi minimi deve essere compatibile con le risorse messe a disposizione dalla regione mediante la stipula di Accordi di Programma, che costituiscono, appunto, approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei programmi di servizi di trasporto pubblico e di investimento degli Enti locali.

L'ultimo Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico adottato dalla regione (triennio 2007-2009), approvato ai sensi dell'art. 4 della l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i. con la D.G.R. n. 8-5296 del 19 febbraio 2007, ha ripartito le risorse agli enti soggetti di delega su base storica con l'introduzione, peraltro, di un sistema di riparto premiante per il triennio 2007-09: che è basato su parametri di efficienza, efficacia e sul rapporto ricavi da traffico rispetto ai costi operativi d'esercizio (Programma Triennale 2007-09, § 4.1.1. a. Tavola 1, pag. 39).

Il trasferimento complessivo assegnato dalla regione agli enti soggetti di delega si intendeva onnicomprensivo, si configura cioè come un monte risorse che l'ente locale può gestire in autonomia incrementando, diminuendo, variando e/o modificando i servizi di TP tenendo conto delle variazioni della dimensione e della domanda locale di mobilità, ferme restando le forme di controllo che la regione intende attivare secondo le misure che sono fissate negli Accordi di Programma.

6.2. Le risorse per il triennio

Nella stesura dei prossimi Accordi di Programma 2011-2013 il finanziamento dei servizi minimi, previsti nei contratti stipulati, dovrebbe contemplare, pertanto, un adeguamento annuale del corrispettivo sulla base delle rilevazioni dei prezzi per il settore dei trasporti operata dall'ISTAT.

Pertanto la revisione del corrispettivo contrattuale dovrebbe essere attuata annualmente avendo riguardo dell'inflazione reale, rilevabile dall'ISTAT per la classificazione della attività economica 49.31.0 denominata appunto "Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane".

Nei lavori istruttori per la definizione del Documento di Programmazione Economico Finanziaria è stato evidenziato lo stanziamento ottimale, al fine di far fronte al finanziamento dei servizi minimi, che si auspica sia tenuto in debita considerazione durante la stesura dei Bilanci di Previsione per gli anni del triennio considerato.

La classificazione dei servizi minimi dovrà essere rivista, naturalmente, con una certa periodicità, in modo che il rapporto ricavi su costi sia mantenuto nella percentuale stabilita dalla norma vigente.

Dovrà essere attribuita anche la corretta denominazione alle diverse modalità con cui viene espletato il servizio di trasporto pubblico (servizi in aree a domanda debole, servizi aggiuntivi, ecc.) con contestuale finanziamento da parte degli enti preposti.

In un momento come quello attuale, di particolare criticità dovuto non solo all'aumento del prezzo del gasolio, ma a tutta la situazione delineatasi in conseguenza della crisi economica, non si può non auspicare una razionalizzazione di tutto il comparto del trasporto pubblico che deve essere attuata dai tutti gli enti coinvolti.

L'attuale manovra finanziaria nazionale per l'anno 2012, al fine di fronteggiare il protrarsi della crisi economica – produttiva degli Stati appartenenti all'area-Euro, sta impostando un processo che inevitabilmente prevede una drastica riduzione dei trasferimenti alle regioni.

Questo di fatto comporta la necessità, per ogni settore alimentato dalla finanza pubblica statale, di prendere i dovuti provvedimenti che dovranno mirare all'adeguamento della spesa con le entrate previste.

Con la D.G.R. n. 15 – 1761 del 28 marzo 2011, sulla base delle risorse disponibili sul bilancio regionale 2011, è già stato impostato un efficientamento dei costi che,

sviluppendosi attraverso una razionalizzazione della spesa, ha comportato una contrazione delle risorse in materia di trasporto pubblico locale assegnate agli Enti soggetti di delega. Tale contrazione nel corso del triennio 2011-13 è rispettivamente del 3%, del 10% e del 12% all'anno, con decorrenza dal 2011 sulla base delle risorse anno 2010, comprensive delle risorse storiche incrementate dalle risorse aggiuntive.

Considerato il perdurare dell'attuale crisi finanziaria anche per il 2012 si ritiene necessario intervenire con un'ulteriore razionalizzazione nell'ambito di servizi minimi. La prevedibile riduzione delle risorse per il 2012 e anni successivi richiede per garantire l'equilibrio del trasporto pubblico locale una riduzione del 5% della spesa, in aggiunta a quella già approvata con la D.G.R. n. 15 – 1761 del 28 marzo 2011, relativamente agli anni 2012 e 2013, come riportata nella **TABELLA** sottostante (per le agevolazioni tariffarie consultare § 8.4.). Nello specifico in riferimento alla voce “**metro TORINO**” è in corso di valutazione un incremento del contributo fino ad euro 19,4 milioni per l'anno 2011, in considerazione del prolungamento della linea 1 da Porta Nuova a Lingotto.

ENTE		2010 base	2011 base - 3%	2012 base - 15%	2013 base - 17%
P R O V I N C E	ALESSANDRIA	14.281.615,29	13.853.167,00	12.139.373,00	11.853.740,70
	ASTI	7.463.132,76	7.239.239,00	6.343.662,80	6.194.400,20
	BIELLA	5.375.527,05	5.214.261,00	4.569.198,00	4.461.687,50
	CUNEO	19.125.665,13	18.551.895,00	16.256.815,40	15.874.302,10
	NOVARA	6.584.542,11	6.387.006,00	5.596.860,80	5.465.170,00
	TORINO (*)	36.650.788,41	35.551.265,00	31.153.170,10	30.420.154,40
	VCO (**)	6.191.468,57	6.005.725,00	5.262.748,30	5.138.918,90
	VERCELLI	6.300.893,34	6.111.867,00	5.355.759,30	5.229.741,50
	TOTALE	101.973.632,66	98.914.425,00	86.677.587,70	84.638.115,30
C O M U N I	ALBA	714.251,68	692.824,00	607.113,90	592.828,90
	ALESSANDRIA	4.876.375,96	4.730.085,00	4.144.919,60	4.047.392,00
	ASTI	3.076.928,92	2.984.621,00	2.615.389,60	2.553.851,00
	BIELLA	1.314.765,32	1.275.322,00	1.117.550,50	1.091.255,20
	BRA	579.752,34	562.360,00	492.789,50	481.194,40
	CASALE M.TO	752.115,17	729.552,00	639.297,90	624.255,60
	CUNEO	4.324.318,94	4.194.589,00	3.675.671,10	3.589.184,70
	NOVARA	5.515.174,26	5.349.719,00	4.687.898,10	4.577.594,60
	VERCELLI	1.295.443,29	1.256.580,00	1.101.126,80	1.075.217,90
	metro TORINO	16.000.000,00	19.400.000,00	17.000.000,00	16.600.000,00
	TOTALE	38.449.125,88	41.175.652,00	36.081.757,00	35.232.774,30
Agenzia per la Mobilità	192.052.976,30	186.291.387,00	163.245.029,90	159.403.970,30	
TOTALE GENERALE	332.475.734,84	326.381.464,00	286.004.374,60	279.274.859,90	

(*) Provincia di TORINO e Comuni di Ivrea e Pinerolo

(**) Provincia del VCO e Comune di Verbania

Comuni capofila di Conurbazioni ad esclusione dei **Comuni di Alessandria, Asti e Biella**

Sulla base delle risorse disponibili sul bilancio regionale 2011, è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso una razionalizzazione della spesa nel corso del triennio considerato, in relazione delle risorse anno 2010 comprensive delle risorse storiche incrementate alle risorse aggiuntive, comporterà un miglioramento qualitativo dei servizi offerti unitamente ad un risparmio di risorse pubbliche. Tale miglioramento sarà ottenuto tramite il completamento delle seguenti iniziative e progetti già in corso di realizzazione:

- diffusione territoriale del sistema di bigliettazione elettronica (BIP);
- piano di sicurezza degli autobus e tram;

- collegamenti metropolitani;
- rinnovo graduale del piano autobus con eliminazione dei bus obsoleti euro 0 ed euro 1 dal parco circolante;
- valutazione delle indicazioni dell'Osservatorio permanente del TPL ai fini della programmazione del servizio.

La Regione Piemonte ritiene necessario pervenire, entro l'anno 2011, ad un adeguamento delle tariffe nel settore del trasporto pubblico locale. Tale adeguamento avverrà nel rispetto di quanto previsto all'art. 12 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 sulla politica tariffaria e di promozione. L'intervento suddetto avrà il beneficio di comportare un aumento degli introiti con effetti positivi sui bilanci delle aziende di trasporto di persone.

E' in itinere, inoltre, il progetto descritto al § 3.4. che dovrebbe portare ad una graduale sostituzione di alcuni servizi ferroviari, su linee a scarso traffico, con adeguati servizi svolti mediante autolinee. Questa operazione comporterebbe di conseguenza l'assegnazione agli Enti soggetti di delega di risorse provenienti dalle future economie di gestione sui servizi ferroviari attualmente attribuiti a Trenitalia.

Analogamente si intende procedere per quanto riguarda le **corse sostitutive** del servizio ferroviario a mezzo di autobus riconducendole dai contratti con Trenitalia di Regione ed AMM, all'ambito dei servizi minimi di competenza degli enti soggetti di delega.

In relazione alle iniziative in corso sopra descritte si ritiene necessario, pur confermando la quantificazione ed il riparto delle risorse per i servizi minimi, nonché per le agevolazioni tariffarie relative all'anno 2011 (vedi § 8.3.), considerare la quantificazione ed il riparto delle risorse per gli anni 2012 e 2013 così come riportato nella precedente **TABELLA** di riparto.

La Regione Piemonte ritiene opportuno perseguire nel settore del trasporto pubblico locale l'obiettivo di un efficientamento massimo per l'anno 2012 nell'ordine del 15% e per l'anno 2013 nell'ordine del 17%.

Le risorse, quindi, che verranno assegnate per gli anni successivi al 2011, con i provvedimenti relativi, terranno in considerazione l'effettivo efficientamento che il comparto riuscirà a realizzare nel periodo preso in considerazione sulla base delle percentuali massime sopra stabilite.

A tal fine verrà istituito un tavolo tecnico di confronto tra la Regione Piemonte, gli Enti soggetti di delega e le Aziende di trasporto esercenti il servizio sul reale perseguimento dell'obiettivo di efficientamento, sia dal punto di vista economico che qualitativo del servizio offerto.

6.3. Investimenti in materiale rotabile su gomma

L'obiettivo prioritario che la Regione Piemonte si pone è lo svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l'introduzione di veicoli, più idonei alle esigenze dei cittadini, moderni e conformati ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato con D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006, prevedendo comunque nel periodo di validità del presente Programma una riduzione dell'inquinamento atmosferico dell'ordine del 70%.

L'obiettivo sarà perseguito attraverso la sostituzione degli autobus obsoleti con autobus nuovi di fabbrica, tenendo conto della necessità di introdurre, nel rispetto della D.G.R. n. 31-3125 del 12 giugno 2006 "Definizione delle linee strategiche ed operative del programma di interventi per la riduzione delle emissioni e per la promozione del trasporto pubblico locale", proposta congiuntamente dalla Direzione Tutela e Risanamento Ambientale e dalla Direzione Trasporti, veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione.

Gli obiettivi ambientali, fissati dalle DD.G.R. n. 66 - 3859 del 18 settembre 2006 e n. 31 - 3125 del 12 giugno 2006 e s.m.i., sono sintetizzabili in limitazioni alla circolazione di veicoli ed in particolare nel divieto alla circolazione di tutti i veicoli diesel pre euro, euro 0, nonché dei veicoli diesel euro 1, euro 2, euro 3 ed euro 4 non dotati di sistemi di contenimento del particolato.

Detti obiettivi sono perseguibili attraverso due linee di intervento:

1. l'installazione, già in corso, di filtri antiparticolato (F.A.P.) su tutti gli autobus di omologazione euro 2 e successive;
2. il rinnovo del parco più inquinante attraverso programmi di investimento che contemplino come finanziabili esclusivamente tipologie di veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione.

Il rinnovo del parco destinato ai servizi di trasporto pubblico locale automobilistico, peraltro, è oggetto della programmazione regionale che costituisce progetto caratterizzante dell'Asse II, "Sostenibilità ambientale, efficienza energetica, sviluppo delle fonti energetiche", Linea d'azione Mobilità Sostenibile del Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS 2007-2013), adottato con D.G.R. n. 10-9736 del 6 ottobre

2008 e aggiornato, in relazione al negoziato avviato con il DPS-MISE, con D.G.R. n. 49-11971 del 4 agosto 2009.

In base alle dichiarazioni delle aziende del settore i veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte sono circa 3.400:

- ✓ di cui circa 672 con motorizzazione antecedente l'omologazione euro 1;
- ✓ circa 344 con standard euro 1.

Un rinnovo del parco autobus piemontese, che consenta di conseguire gli standard ambientali previsti dai provvedimenti regionali, comporta certamente la sostituzione dei veicoli pre euro ed euro 0, rappresentanti circa il 20% della totalità dei mezzi dedicati, ma anche degli autobus immatricolati secondo lo standard euro 1 che sono circa il 10% della totalità dei mezzi dedicati, considerando, tra l'altro, che hanno raggiunto un'anzianità di almeno quindici anni.

Per conseguire gli obiettivi ambientali previsti, il **sistema di trasporto pubblico locale** dovrà attivare investimenti sufficienti alla sostituzione di circa un terzo del **parco rotabile stimabili in circa 180 milioni di euro**.

Si ritiene che detti investimenti possano essere finanziati, con riferimento alla sostituzione dei veicoli omologati fino all'euro 0, ricorrendo alle risorse regionali stanziare dal bilancio regionale di previsione per l'anno 2011 e, con parte delle risorse della Legge Finanziaria Statale 2007, rese disponibili per effetto del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4223 del 3 dicembre 2007 e, di specifico programma, approvato con D.G.R. n. 28-8551 del 7 aprile 2008, modificato ed integrato con D.G.R. n. 21-13299 del 15 febbraio 2010, e, con riferimento ai veicoli classificati euro 1, utilizzando il Fondo per le Aree Sotto utilizzate (FAS 2007-2013) che, compatibilmente con i decreti di assegnazione potrebbe essere disponibile dal 2012.

Il miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto pubblico, tanto dal punto di vista ambientale quanto in termini di sicurezza e confort, verrà perseguito prioritariamente attraverso la sostituzione dei mezzi obsoleti con autobus nuovi, conformati ai più recenti standard ecologici, dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori (opzionali sulle tipologie "interurbano cortissimo" ed "interurbano corto"), impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata. Gli stessi, inoltre, dovranno essere predisposti per accogliere le tecnologie necessarie all'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica (Progetto B.I.P.).

I nuovi autobus potranno essere ammessi a contributo a fronte della dismissione di un numero corrispondente di unità obsolete, fatto salvo il caso in cui nuovi autosnodati vadano

a sostituire mezzi di minor capacità, caso in cui il rapporto di sostituzione diventa di 1,5 autobus sostituiti per ogni autobus acquistato.

La compartecipazione regionale agli investimenti per il **rinnovo del materiale rotabile è fissata nel limite massimo del 60%** rispetto al costo dell'autobus completo delle dotazioni richieste.

Con apposite deliberazioni si fisseranno i criteri generali e le modalità di contribuzione e, successivi provvedimenti dirigenziali contribuiranno gli Enti e le Aziende di trasporto sulla base delle pervenute richieste di sostituzione di autobus obsoleti dal punto di vista ambientale ed alla conseguente assegnazione agli Enti soggetti di delega, in funzione dei contratti di servizio in essere gestendo le situazioni relative ad aziende titolari di più contratti di servizio, secondo criteri di proporzionalità rispetto agli agenti di guida e, in subordine all'entità dei servizi oggetto dei contratti.

7.0. LE RISORSE REGIONALI PER IL TRASPORTO SU FERRO

7.1. Premesse

Come è noto, il Decreto Legislativo n. 422 del 1997 e s.m.i. ha prodotto importanti novità all'interno del sistema dei trasporti, in sintonia con la regolamentazione comunitaria ed in linea con i principi di efficienza ed economicità, indicati nella delega e, dunque, nell'ottica dell'apertura della gestione del settore alla concorrenza e del superamento degli assetti monopolistici.

Il D.Lgs. 422/97, nel perseguire l'obiettivo del superamento degli assetti monopolistici e dell'introduzione di nuove regole di concorrenza, prevede all'art. 18, comma 2, l'obbligo per le Regioni e gli Enti locali di garantire, nell'affidamento dei servizi, il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta dei gestori, in conformità con la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti.

Considerando l'obiettivo della Regione Piemonte di protendere ad un miglioramento del servizio ferroviario regionale nel suo complesso e avendo cura di ottimizzare al tempo stesso le risorse finanziarie necessarie, con apposita D.G.R. n. 22-1095 del 30 novembre 2010, la Giunta Regionale ha dato l'avvio al processo di liberalizzazione del sistema ferroviario regionale piemontese, approvando appositi indirizzi propedeutici all'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria piemontese e per la relativa attivazione delle procedure ad evidenza pubblica.

Nell'ambito degli indirizzi volti all'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria piemontese, vengono individuati i seguenti ambiti territoriali:

1. "Sistema Ferroviario Piemonte (Provincia di Novara, Vercelli, Biella, Verbano-Cusio-Ossola, Provincia di Cuneo e i collegamenti con la Liguria di Ponente e la Francia, Provincia di Alessandria, Asti e i collegamenti con Genova, i collegamenti portanti tra le Province su rete fondamentale R.F.I.);
2. "Metropolitano" (servizio ferroviario metropolitano di Torino), comprendente le tratte finora coperte da Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A. (il differenziamento del lotto "metropolitano" si rende indispensabile anche in considerazione dei significativi interventi di potenziamento infrastrutturale programmati in coerenza con l'avanzamento del progetto del sistema Ferroviario Metropolitano strutturato dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino).

Nella medesima delibera si stabilisce che il servizio, nel periodo intercorrente tra l'indizione delle procedure di gara e l'avvio dei nuovi affidamenti, verrà eseguito da Trenitalia SpA, in relazione agli ambiti su enunciati e nel rispetto delle indicazioni sotto indicate.

1. il servizio avrà la durata prevista dalle normative settoriali vigenti, tenendo conto dei tempi necessari a consentire l'aggiudicazione e l'effettivo subentro nel servizio dell'aggiudicatario;
2. il Contratto di Servizio dovrà tenere conto dei seguenti aspetti:
 - investimenti economici volti al rinnovo ed ammodernamento del parco rotabile dei treni circolanti in Piemonte attraverso un dettagliato cronoprogramma;
 - miglioramento dell'offerta dei servizi ferroviari, prevedendo a favore dei clienti delle ferrovie servizi affidabili e di alta qualità garantendo condizioni di sicurezza, puntualità, igiene, comodità e accessibilità con particolare riferimento alle esigenze dei passeggeri diversamente abili;
 - qualità e quantità dei servizi Intercity ed Eurostar City realizzate sulle linee interpolari ed in particolare sulla linea Torino-Milano;
 - previsione di servizi Intercity ed Eurostar City a carattere regionale;
 - realizzazione del progetto BIP regionale e la partecipazione di Trenitalia s.p.a. al progetto stesso;
 - previsione di tutte le specificità storiche piemontesi a suo tempo contenute nei precedenti Contratti di Servizio (Carta Tutto Treno, Bonus viaggiatori, Sanzioni Ispettive, Detrazioni, Diversamente Abili, Forse dell'Ordine, Treni storici, e speciali, etc.) con particolare riferimento al miglioramento dell'offerta destinata ai pendolari;
 - realizzazione di una politica di pianificazione volta all'integrazione e razionalizzazione dei servizi ferro/gomma;
 - adeguamento di una politica tariffaria in relazione agli standard qualitativi del servizio.
3. Nell'ambito dei rapporti tra Regione Piemonte e Trenitalia s.p.a., il costituito "Osservatorio regionale permanente sul Trasporto Pubblico Locale", organismo di consultazione di ampia e qualificata rappresentanza dell'utenza ferroviaria, svolgerà un ruolo centrale di riferimento al fine di individuare le migliori strategie per la risoluzione dei problemi di ordine trasportistico anche in relazione alle problematiche presenti sulle tratte interregionali e transnazionali.

La Regione Piemonte e Trenitalia, nel dicembre del 2010, siglano un Protocollo di Intesa che recepisce i punti sopra esposti. Tale Protocollo d'Intesa risulterà propedeutico alla successiva fase finalizzata alla sottoscrizione del Contratto di Servizio valevole per gli anni 2011–2016.

Nello stesso periodo la Regione Piemonte, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Trenitalia s.p.a. raggiungono un accordo transattivo per la definizione dei corrispettivi relativi agli anni 2008, 2009 e 2010 (annualità in cui si è svolto il servizio ferroviario in Piemonte in assenza di Contratto di Servizio) approvato con DGR 15-1324 del 29.12.2010.

La Regione Piemonte, nel giugno del 2011, con D.G.R. n. 16-2262 del 27 giugno 2011, affida a Trenitalia S.p.A. la gestione dei servizi ferroviari di propria competenza per gli anni che vanno dal 2011 al 2016, approvando contestualmente il relativo schema di Contratto di Servizio (C.d.S.) basato su un Catalogo articolato su due sezioni che sono i servizi di trasporto ed i servizi connessi. Nella medesima delibera si fa presente che l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, per la parte di servizi di trasporto ferroviario di propria competenza, è tenuta contestualmente a sottoscrivere apposito Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A.

I due Contratti di Servizio, entrambi sottoscritti il 28 giugno del 2011, sono strettamente connessi e collegati: concorrono a generare integralmente i flussi finanziari previsti in favore di Trenitalia S.p.A. garantendo l'equilibrio economico-finanziario e, per la parte economica, sono regolati sul sistema a “**Catalogo**” che sottende un corrispettivo unitario per ora di servizio offerto anziché per chilometro di produzione ed un costo totale del servizio determinato come somma delle seguenti 3 voci:

- **Trasporto** - Si compone di 5 categorie (4 per svolgere servizi ferroviari e 1 per bus sostitutivi/integrativi). Le categorie sono individuate sulla base del materiale rotabile utilizzato e dai posti offerti. Ogni categoria ha il suo prezzo orario calcolato applicando alle ore di percorrenza per specifica categoria di treno circolante in Regione (in funzione della tipologia del materiale rotabile e dei posti offerti) il relativo costo orario univoco a livello nazionale (determinato dall'analisi e dalle valutazioni delle voci di costo di: Condotta, Scorta, Manutenzione, Manovra, Pulizia Treni/Impianti, Energia, distribuzione, Ammortamento, costo del capitale investito, Imposte/Tasse ed altri costi del processo) e già scontato del recupero di efficienza che Trenitalia si è impegnata a conseguire in logica di rischio di impresa. I maggiori costi correlati ai servizi festivi/notturni, all'età del Materiale rotabile ed all'indice di affollamento sono correlati con appositi coefficienti.
- **Pedaggio** calcolato applicando rispettivamente il D.M. n° 43-T del 21 marzo 2000 “Criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura, in applicazione della Delibera Cipe n° 180/99 del 5 novembre 1999” ed il D.M. del 18 agosto 2006 “Aggiornamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale” al servizio della singola Regione Integrazione Ministero dei Trasporti GU 07.10.2006;
- **Servizi accessori**, parametrati alle ore di servizio e dei turni di lavoro per la gestione dei servizi di biglietteria, assistenza alla clientela, informazione.

Le linee che compongono la rete ferroviaria piemontese sono classificate, come riportato nei prospetti riepilogativi sottostanti, secondo specifiche caratteristiche, in:

- ✓ **linee fondamentali**, caratterizzate da un'alta densità di traffico e da una elevata qualità dell'infrastruttura, comprendono le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane;
- ✓ **linee complementari**, con minori livelli di densità di traffico, costituiscono la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e, connettono fittamente tra loro le direttrici principali;
- ✓ **linee di nodo**, che si sviluppano all'interno di grandi zone di scambio e di collegamento tra linee fondamentali e complementari, situate nell'ambito di aree metropolitane.

I **proventi da traffico** complessivi di Trenitalia S.p.A. in Regione Piemonte, su base annua, si attestano nel 2010 su circa 78 milioni di euro.

RETE FERROVIARIA PIEMONTESE AL 2010

RETE RFI	KM 1.874
LINEE FONDAMENTALI	535
LINEE COMPLEMENTARI	1.261
NODI	78

TOTALE RFI	KM 1.874	100 %
BINARIO DOPPIO	728	39
BINARIO SEMPLICE	1.145	61
LINEE ELETTRIFICATE	1.294	69
LINEE DIESEL	579	31
TOTALE GTT	KM 89,7	

7.2. Avvio delle procedure per la messa a gara del servizio di TP ferroviario

La Regione Piemonte, con D.G.R. 102572 del 13 settembre 2011, attribuisce a SCR Piemonte S.p.a., società di committenza della Regione Piemonte, l'incarico di predisporre il Capitolato speciale di gara, nonché tutti gli atti connessi e relativi, volto all'attivazione delle procedure ad evidenza pubblica per la messa a gara del "Sistema Ferroviario Piemonte" al netto del bacino metropolitano, in conformità con quanto definito con la D.G.R. n. 22-1095 del 30 novembre 2010, individuando altresì nel 31 ottobre 2012 il termine ultimo entro il quale dovranno concludersi le attività assegnate, approvando contestualmente la relativa Convenzione .

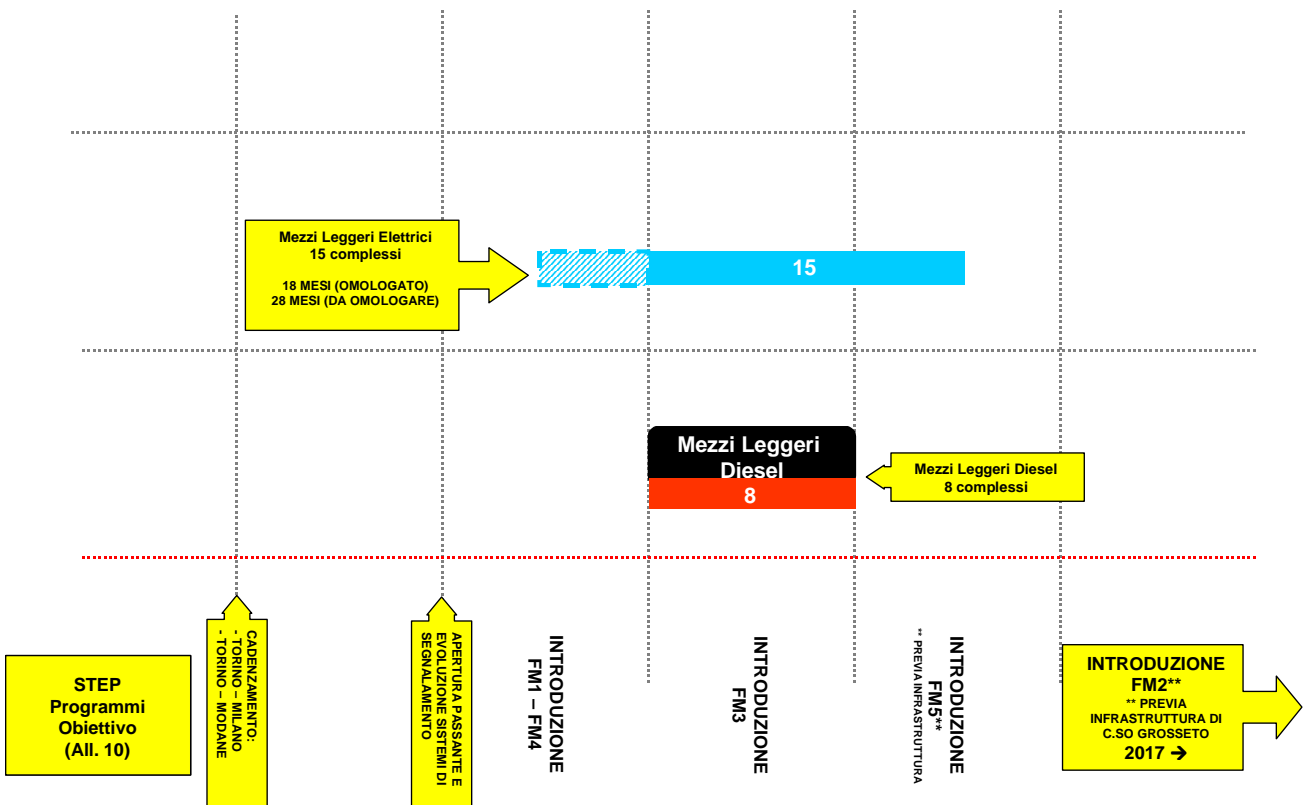
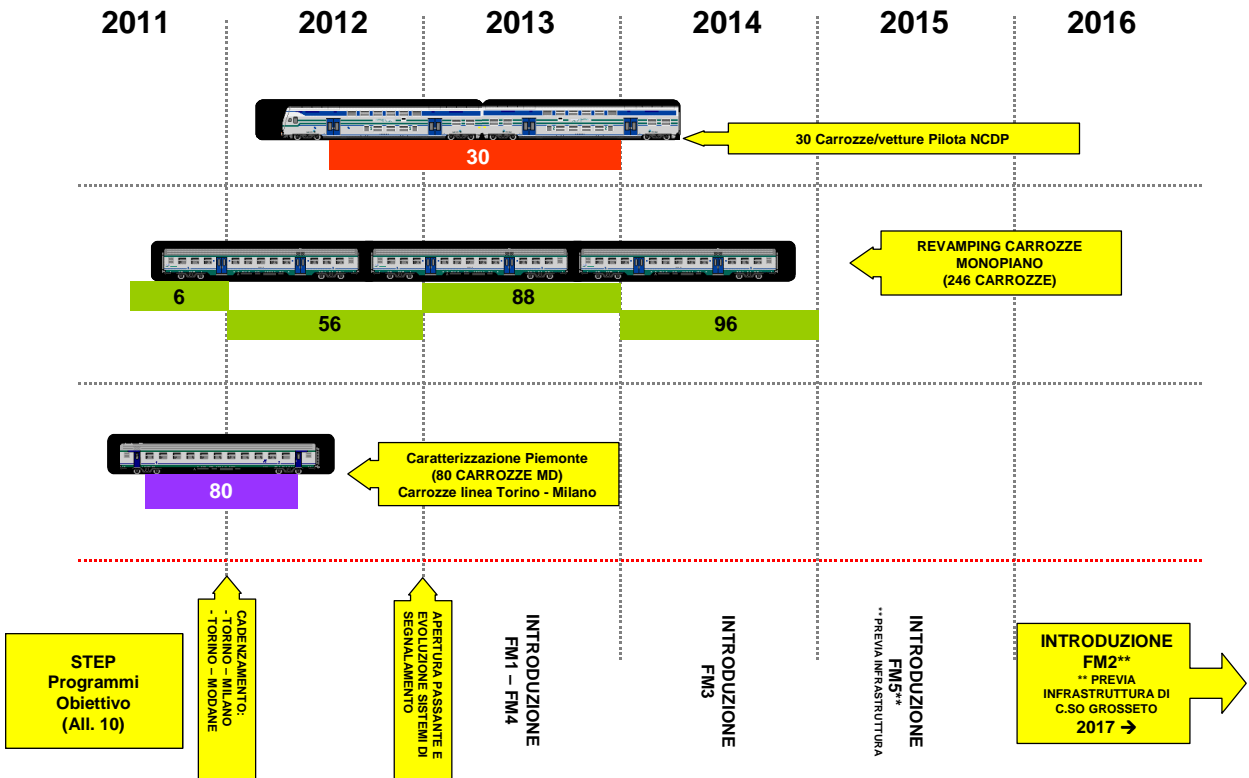
7.3. Piano di investimento per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Nell'ambito della sottoscrizione del Contratto di Servizio tra la Regione Piemonte e Trenitalia s.p.a. per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale viene approvato un piano di investimenti per il rinnovo del materiale rotabile in esercizio nel territorio regionale.

La Regione Piemonte e Trenitalia s.p.a. concordano la progressiva immissione in servizio di rotabili secondo un piano di investimenti la cui entità ammonta a 280 milioni di euro, di cui 217 milioni finanziati da Trenitalia ed i restanti 63 milioni di euro a carico della Regione Piemonte .

Tale piano di investimenti è articolato nell'ambito di uno spazio temporale di sei anni (2011-2016), stante la pari durata contrattuale e in una serie di interventi cadenzati così come descritto negli schemi illustrati nella pagina successiva.

Piano di rinnovo del Materiale Rotabile – valore investimento: 280M€



Indipendentemente dal mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario del Contratto, qualora l'insufficienza dei fondi non consenta alla Regione e alla AMM di corrispondere a Trenitalia, nei termini previsti all'art. 9 del Contratto il complessivo importo annuale di 236,02 milioni di euro, Trenitalia e Regione condividono la necessità di rivedere il presente piano in misura proporzionale alla riduzione della produzione prevista. Le quantità indicate nel piano sono calcolate sulla base dei prezzi noti alla data di sottoscrizione del Contratto.

Attività di caratterizzazione Carrozze Media Distanza per RV Torino - Milano

Esterno

1. Applicazione pellicola digitale con motivi definiti nel progetto RV Torino – Milano;
2. Intervento decoro telaini finestrini e vetri mobili e/o fissi;
3. Applicazione di una copertura in alluminio antiscivolo sulle alzate e scalini di accesso vestibolo.

Interno

1. Vestibolo: applicazione pellicola su pareti e verniciatura cielo.
2. Ambiente viaggiatori:
 - a. applicazione pellicola pareti, verniciatura del cielo;
 - b. applicazione pellicola porte vestiboli;
 - c. applicazione schematizzazione linea Torino – Milano;
 - d. riverniciatura telai sedili e rinnovo fodere;
 - e. sostituzione braccioli;
 - f. verniciatura tavolinetti e vano rifiuti;
 - g. resinatura pavimento intera carrozza.
3. Toilette:
 - a. applicazione pellicola pareti e porta accesso;
 - b. sostituzione accessori (portasapone, porta-carta, seggetta, cantero, specchio).

7.4. Investimenti in materiale rotabile utilizzato da GTT S.p.A.

Per quanto riguarda il materiale rotabile in servizio sulle linee ferroviarie concesse a GTT, la Regione ha attualmente finanziato l'acquisto di tre nuovi elettrotreni, per un importo di 16,5 milioni di euro, che verranno utilizzati inizialmente sulla linea Canavesana in attesa dell'entrata in funzione dell'interconnessione della linea Torino – Ceres con il passante ferroviario torinese.

Sono inoltre stati effettuati investimenti per l'ammodernamento sia del materiale rotabile in esercizio, sia degli impianti tecnologici sulle linee concesse, nonché per la ristrutturazione di numerosi fabbricati appartenenti al demanio ferroviario in concessione.

8.0. LA POLITICA TARIFFARIA

8.1. L'assetto attuale

La l.r. 1/2000 e s.m.i. pone alla base delle politiche tariffarie della Regione Piemonte principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi, modi e tipi di trasporto in coerenza con gli obiettivi in materia di rapporto tra ricavi e costi dei servizi fissati dalla stessa legge e nel rispetto dei parametri dell'inflazione programmata.

La Regione Piemonte in materia di T.P.L., da tempo, si è posta come obiettivo qualificante la realizzazione di un sistema di trasporti il più possibile integrato fra le diverse modalità e tipi di servizio per cui la tariffa unica extraurbana è elemento imprescindibile.

Tale volontà è confermata dagli atti assunti dalla Giunta Regionale fin dalla metà degli anni novanta con l'introduzione della tariffa pentachilometrica per i servizi di linea extraurbani, con l'uniformazione della relativa curva tariffaria a quella adottata dalle Ferrovie dello Stato a livello locale e con l'introduzione, nell'Area Metropolitana di Torino, della tariffa integrata a zone "Formula" che consente, ai possessori dell'abbonamento, di usufruire di tutti i servizi esercitati dalle Aziende che aderiscono al sistema.

Quasi contemporaneamente nelle Province di Alessandria, Cuneo e Novara, sulle direttrici in cui era presente una forte sovrapposizione fra le modalità ferro e gomma, anche al fine di ridurre la "concorrenza" fra i due servizi, sono state attuate alcune integrazioni tariffarie.

La tariffa di riferimento sulle predette linee integrate è intermedia fra i due sistemi, e prevede una compensazione economica da parte di Trenitalia verso le aziende automobilistiche, in quanto, attraverso la tariffa integrata, la società ferroviaria, realizza un maggiore introito.

Con il "Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4 della l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 per il periodo 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2009, approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19 febbraio 2007 si riproponeva l'obiettivo dell'integrazione tariffaria mediante la progressiva omogeneizzazione delle tariffe praticate dai vettori operanti in Piemonte.

Secondo detto programma l'adeguamento, in linea generale, si doveva ottenere attraverso il blocco delle tariffe delle autolinee extraurbane ed il progressivo aumento delle tariffe ferroviarie criterio base seguito anche nell'adeguamento approvato con la D.G.R. n. 66-6087 del 4 giugno 2007.

Il succitato aumento ha determinato la seguente situazione:

- ✓ **tariffe di corsa semplice:** quelle dei servizi ferroviari ora sono allineate con quelle dei servizi di linea automobilistici extraurbani se si fa eccezione per le fasce chilometriche superiori ai 100 km, dove le prime sono superiori alle seconde;
- ✓ **tariffe di abbonamento:** quelle dei servizi ferroviari sono più basse di quelle del servizio di linea ordinario extraurbano mediamente del:
 - c.a. 8% per gli abbonamenti settimanali;
 - c.a. 12% per gli abbonamenti mensili ed annuali;
- ✓ **tariffe Piemonte Integrato (treno+bus)**
 - tariffe di biglietto ordinario coincidenti sia con quelle ferroviarie che con quelle automobilistiche;
 - tariffe di abbonamento settimanale coincidenti con quelle automobilistiche e mediamente superiori del 10,6% rispetto a quelle ferroviarie;
 - tariffe di abbonamento mensile mediamente inferiori del 5,1% rispetto a quelle automobilistiche e mediamente superiori del 8% rispetto a quelle ferroviarie.
- ✓ **tariffa integrata "Formula":** si può affermare che la tariffa è collocata ad un livello paritario rispetto alla tariffa di linea extraurbana ordinaria, pur considerando la difficoltà di comparazione tra una tariffa a zona ed una tariffa chilometrica.

Per le tariffe urbane e conurbate praticate in Regione Piemonte, il quadro determinatosi nel tempo resta alquanto disomogeneo malgrado la D.G.R. n. 66-6087 del 4 giugno 2007 abbia cercato di livellarle fissando il valore minimo del biglietto ordinario di corsa semplice e indicando come, a partire dal biglietto ordinario di corsa semplice, si potessero definire le altre tariffe (abbonamenti, carnet, ecc...) in coerenza con i rapporti tra tipologie tariffarie adottate per i servizi automobilistici di linea extraurbani approvati dallo stesso provvedimento.

Va considerato che, in relazione ai diversi ambiti territoriali di applicazione e alle diverse quantità e qualità del servizio offerto, non è sempre possibile l'omogeneizzazione delle tariffe urbane e suburbane a livello regionale.

8.2. Gli obiettivi

La realizzazione di un sistema di trasporti il più possibile integrato fra le diverse modalità e tipi di servizio non può prescindere dall'introduzione di una **tariffa unica extraurbana** uguale per servizi ferroviari ed automobilistici.

Per questo ci si propone di eliminare quanto prima le residue differenze fra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma.

L'introduzione di un **nuovo sistema di bigliettazione elettronica** (smart card/bip), soluzione ottimale per definire la ripartizione degli introiti tra le aziende partecipanti ad una comunità tariffaria, è altro obiettivo irrinunciabile per la realizzazione di un sistema pienamente integrato. Per questo si intende raggiungere nel triennio di vigenza del presente Programma il completamento del sistema di cui sopra con riferimento alle aziende del trasporto pubblico locale automobilistico (servizi urbani ed extraurbani di linea) e l'avvio dell'infrastrutturazione per quanto riguarda i servizi ferroviari come previsto dal nuovo contratto di servizio per il periodo 2011-2016.

L'eliminazione delle residue differenze fra tariffe extraurbane e tariffe integrate, così da creare uno scenario omogeneo, e la disponibilità di un sistema di bigliettazione elettronica esteso all'intero territorio regionale consentiranno l'evoluzione dei sistemi tariffari integrati odierni, Formula e Piemonte Integrato, in una nuova integrazione tariffaria regionale.

Con l'affidamento dei servizi mediante gara pubblica è opportuno che le tariffe applicate ai servizi di T.P.L. e le loro modalità di aggiornamento, per i diversi ambiti e durante tutto il periodo di validità del contratto, siano definite e pubblicate nello stesso bando di gara.

La definizione delle tariffe è di competenza della Giunta regionale secondo le modalità previste al comma 1 dell'art. 12 della l.r. 1/2000, ma la stessa legge non regola in maniera puntuale la gestione dei livelli tariffari durante la fase di gestione dei servizi affidati mediante contratti di servizio, per questo ci si propone di definire un meccanismo di aggiornamento automatico. Tale sistema deve definire l'adeguamento delle tariffe in funzione del dato inflattivo registrato nel periodo di affidamento dei servizi.

Gli Enti, inoltre, con i propri Programmi Triennali, possono richiedere alla Regione l'autorizzazione ad applicare tariffe speciali per i servizi svolti in particolari situazioni temporali o territoriali, o con modalità di effettuazione di tipo particolare.

Le Province nell'esprimere il parere sui Programmi Triennali delle conurbazioni devono porre particolare attenzione alla definizione dei livelli tariffari indicati; è inoltre auspicabile l'integrazione tra il servizio conurbato e quello extraurbano di penetrazione. In ogni caso, le tariffe conurbate ed extraurbane, non devono essere in concorrenza tra di loro.

8.3. Le azioni

Le tariffe da applicarsi ai servizi automobilistici extraurbani, ai servizi ferroviari regionali e negli ambiti di applicazione di integrazioni tariffarie (Formula e Piemonte Integrato) al 1° gennaio 2011 sono quelle approvate con D.G.R. n. 66–6087 del 4 giugno 2007.

Al fine di pervenire ad un sistema tariffario omogeneo a livello regionale si intende procedere alla eliminazione delle residue differenze fra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma; al di là di un parziale recupero dell'inflazione, questo costituirà l'obiettivo primario di un provvedimento della Giunta Regionale che provvederà a definire le tariffe di competenza, secondo le modalità previste al comma 1 dell'art. 12 della l.r. 1/2000, e ad indicare linee di riferimento che gli Enti soggetto di delega dovranno seguire per l'adeguamento delle tariffe da applicarsi ai servizi automobilistici urbani e conurbati.

Le considerazioni sopra svolte preludono ad un adeguamento che i provvedimenti di dettaglio moduleranno, con decorrenza dal **1° gennaio 2012**, indicando altresì termini e modalità di attuazione, assumendo inizialmente i seguenti valori di incremento medio:

- ✓ tariffe ordinarie di corsa semplice qualunque modalità: +10%;
- ✓ tariffe di abbonamento per servizi automobilistici extraurbani di linea: +6%;
- ✓ tariffe di abbonamento per servizi in area integrata "Formula": +10%
- ✓ tariffe di abbonamento mensile per servizi ferroviari: +18% c.a.;
- ✓ tariffe di abbonamento per servizi integrati (treno+bus):
 - biglietti ordinari: +10%;
 - abbonamenti settimanali: +6% c.a.;
 - abbonamenti mensili: +11% c.a.;
- ✓ tariffe per servizi di Navigazione sul Lago d'Orta: +10%;
- ✓ altre tariffe: +10%.

La manovra tariffaria potrà essere accompagnata da misure volte a promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico e a tutelare le famiglie e i soggetti economicamente più deboli mitigando in parte gli effetti della manovra medesima:

- ✓ Operazioni di marketing a costo zero (Quoziente Familiare):
 - sconto progressivo su abbonamenti dal secondo figlio in poi (indicativamente 15% per il secondo e 30% dal terzo in poi);

- abbonamenti al portatore con validità territoriale delimitata per uffici e/o altri gruppi di soggetti a prezzo maggiorato del 10% rispetto a quello ordinario corrispondente;
 - pagamenti rateizzati degli abbonamenti annuali;
- ✓ Agevolazioni per soggetti basso reddito come la sospensione dell'adeguamento tariffario ai percettori di reddito inferiore alla soglia per la quale scatta l'esenzione del pagamento del ticket sanitario; l'effetto economico e la sostenibilità finanziaria di questa misura è in corso di valutazione.

Le tariffe uniformate secondo le modalità su espresse a partire dal 1° gennaio 2013 verranno adeguate annualmente di una percentuale pari al 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente.

L'automatismo comporterà l'arrotondamento ai 5 centesimi di Euro più prossimi per i biglietti ordinari e per gli abbonamenti settimanali ed ai 50 centesimi di Euro più prossimi per gli abbonamenti mensili o superiori. Il valore mediano sarà arrotondato per difetto e l'incremento non si applicherà per valori dello stesso inferiori ai 5 centesimi di Euro.

Le tariffe che per effetto dell'arrotondamento non subiscono variazioni, nel successivo aggiornamento saranno ricalcolate assumendo come tariffa base quella calcolata nel periodo precedente senza arrotondamento.

Sono inoltre confermate le agevolazioni di viaggio, già previste dal precedente Programma Triennale consistenti in tessere di libera circolazione nominative intestate a disabili con oltre il 67% di invalidità valide sia per servizi urbani di comuni e conurbazioni, sia per servizi extraurbani provinciali e per quelli ferroviari regionali. I mancati ricavi delle aziende di T.P.L. su gomma sono compensati tramite specifici trasferimenti agli EE.LL. competenti, mentre per i servizi ferroviari si fa fronte tramite trasferimenti diretti alle Aziende ferroviarie esercenti nella misura annua già considerata nel precedente capitolo 4.

8.4. Le agevolazioni tariffarie

La Regione Piemonte per alcune categorie di utenti, ed in alcuni casi all'eventuale accompagnatore, finanzia, ai sensi della l.r. 1/2000 e s.m.i. la tessera di libera circolazione, un documento di viaggio regionale che permette di utilizzare gratuitamente tutte le linee di trasporto pubblico urbane, extraurbane, la linea metropolitana di Torino e, dal 1° novembre 2001, tutte le tratte ferroviarie regionali, in specifico si possono utilizzare tutti i treni regionali

e diretti aventi origine e destinazione in città piemontesi e inoltre, tutti i treni interregionali di competenza della Regione con origine o destinazione esterna al Piemonte.

Con la “Legge finanziaria regionale n. 9 del 14 maggio 2004” prima e, con la “Legge finanziaria regionale n. 9 del 23 aprile 2007” successivamente, si sono introdotte nuove disposizioni in materia di libera circolazione sui servizi gomma/ferro di trasporto pubblico rispetto alla l.r. 1/2000 e s.m.i., estendendo la libera circolazione anche agli agenti ed ai funzionari, in attività di servizio, delle Forze dell’Ordine appartenenti ai Corpi di Polizia di Stato, Polizia Penitenziaria, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo Forestale, Corpo dei Vigili del Fuoco e della Polizia Locale al fine di garantire le necessarie condizioni di sicurezza agli utenti del trasporto ferroviario regionale.

La l.r. 1/2000 e s.m.i., infatti, al comma 3 dell’art. 12, prevede che gli Enti locali possano individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità con oneri a carico dei propri bilanci; mentre il comma 4 prevede che la Regione provveda per proprie finalità a quanto previsto nel comma 3 sopra citato mediante apposita deliberazione della Giunta Regionale definendo criteri, modalità e risorse.

Con le DD. G.R. n. 58-8267 del 14 ottobre 1986, n. 38-12800 del 28 aprile 1987, n. 107-18324 del 14 settembre 1992 sono state definite le categorie degli aventi diritto delle agevolazioni tariffarie, rispetto alle linee extraurbane di concessione regionale.

In seguito, ai sensi del Decreto Legislativo 345/98, a decorrere dall’1.1.1999, sono state conferite alle Province le funzioni amministrative relative al loro rilascio.

Con la D.G.R. 1-1824 del 21 dicembre 2000 si sono estese le suddette agevolazioni, a partire dall’anno 2001, anche alle linee urbane comprese le aree conurbate, ed al contempo sono state conferite a tutti gli Enti soggetti di delega (non solo le Province ma anche i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti), le funzioni amministrative e finanziarie relative al rilascio delle tessere di libera circolazione, come previsto dagli stessi Accordi di Programma.

Con D.G.R. n. 2 – 8049 del 23 dicembre 2002 sono state confermate le categorie degli aventi diritto alle agevolazioni tariffarie ed è stato approvato un nuovo fac-simile di tessera sotto riportato.

Hanno diritto al rilascio della tessera di libera circolazione i residenti nella Regione Piemonte che rientrino in una delle seguenti categorie:

- ciechi assoluti e ciechi ventesimisti (la gratuità del viaggio è consentita all’eventuale accompagnatore);

- sordomuti;
- "grandi invalidi" (invalidi: di guerra, civili di guerra e per servizio), appartenenti alle categorie dalla I^a alla IV^a; viene rilasciata una tessera che permette la gratuità del viaggio all'eventuale accompagnatore a coloro che appartengono alla I^a categoria con una super invalidità;
- disabili (invalidi civili e del lavoro) con una percentuale di invalidità superiore/uguale al 67% (nei casi di invalidità al 100% la gratuità del viaggio è consentita anche all'eventuale accompagnatore, come recita la D.G.R. n. 14-11339);
- i minori invalidi (la gratuità del viaggio è consentita anche all'eventuale accompagnatore);
- beneficiari dell'indennità di accompagnamento;
- ultra sessantacinquenni con difficoltà persistenti nello svolgere i compiti e le funzioni proprie della loro età, risultante dalla certificazione della commissione sanitaria.

Con la D.G.R. n. 15 – 1761 del 28 marzo 2011 sono state assegnate e ripartite agli Enti soggetti di delega le risorse per il finanziamento delle agevolazioni tariffarie relativamente agli anni 2011, 2012 e 2013, con una contrazione delle risorse, analogamente a quelle per i servizi minimi nella misura del 3% per l'anno 2011, del 10% per l'anno 2012 e del 12% per il 2013.

Anche per questa fonte contributiva, a seguito delle motivazioni già esposte al § 6.2. si ritiene di intervenire con un'ulteriore razionalizzazione come riportato nella **TABELLA "agevolazioni tariffarie"** di seguito rappresentata.

TABELLA delle agevolazioni tariffarie (diversamente abili e FF.OO.)

ENTE		2010 base	2011 base - 3%	2012 base - 15%	2013 base - 17%
P R O V I N C E	ALESSANDRIA	247.877,03	240.441,00	210.695,50	205.737,90
	ASTI	109.159,79	105.885,00	92.785,80	90.602,60
	BIELLA	90.587,30	87.870,00	76.999,20	75.187,50
	CUNEO	313.489,10	304.084,00	266.465,70	260.196,00
	NOVARA	141.753,31	137.501,00	120.490,30	117.655,20
	TORINO (*)	698.411,49	677.459,00	593.649,80	579.681,50
	VCO (**)	103.413,01	100.311,00	87.901,10	85.832,80
	VERCELLI	141.257,39	137.020,00	120.068,80	117.243,60
	TOTALE	1.845.948,42	1.790.571,00	1.569.056,20	1.532.137,10
C O M U N I	ALBA	18.319,05	17.769,00	15.571,20	15.204,80
	ALESSANDRIA	71.616,36	69.468,00	60.873,90	59.441,60
	ASTI	55.288,38	53.630,00	46.995,10	45.889,40
	BIELLA	25.462,55	24.699,00	21.643,20	21.133,90
	BRA	11.545,87	11.199,00	9.814,00	9.583,10
	CASALE M.TO	14.552,21	14.116,00	12.369,40	12.078,30
	CUNEO	72.651,66	70.472,00	61.753,90	60.300,90
	NOVARA	93.248,72	90.451,00	79.261,40	77.396,40
	VERCELLI	21.576,37	20.929,00	18.339,90	17.908,40
	TOTALE	384.261,17	372.733,00	326.622,00	318.936,80
Agenzia per la Mobilità	2.254.872,48	2.187.226,00	1.916.641,60	1.871.544,20	
TOTALE GENERALE	4.485.082,07	4.350.530,00	3.812.319,80	3.722.618,10	

(*) Provincia di TORINO e Comuni di Ivrea e Pinerolo

(**) Provincia del VCO e Comune di Verbania

Comuni capofila di Conurbazioni ad esclusione dei **Comuni di Alessandria, Asti e Biella**

9.0. L'OSSERVATORIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

9.1. Premessa

Col nuovo panorama legislativo, ampiamente descritto nel primo capitolo, per la Regione è sorta l'esigenza di individuare uno strumento di supporto alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

La l.r. n. 1 del 4 Gennaio 2000 e s.m.i., difatti, all'articolo 13, prevede la costituzione di un Osservatorio, che di fatto nel 2001 viene localizzato all'interno del Settore "Servizi di Trasporto Pubblico" Direzione Trasporti della Regione Piemonte e denominato "**Osservatorio regionale della Mobilità**" (**Gomma**), con gli obiettivi sia di verificare l'efficacia delle politiche messe in atto nell'ambito del trasporto pubblico, sia di analizzare le problematiche relative all'efficienza del servizio stesso, al fine di offrire appunto utili indicazioni per la pianificazione e la programmazione regionale, con il supporto operativo degli Enti soggetti di Delega.

Dal contenuto del 1° comma del citato art. 13, emerge che l'Osservatorio regionale per la Mobilità deve verificare l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico regionale, anche se rispetto alle risorse che si trasferiscono agli Enti locali non si configura come uno strumento di controllo contabile ma piuttosto uno strumento di pianificazione e programmazione dei trasporti regionali.

L'Osservatorio regionale, recita il 2° comma, ha il compito di monitorare ed aggiornare periodicamente, attraverso la costituzione di un sistema informativo di supporto, i dati degli Enti locali soggetti di delega come le caratteristiche della domanda e dell'offerta, il flusso della spesa d'esercizio e d'investimento ed elaborare al contempo i parametri d'efficacia rispetto all'utenza e di qualità ed efficienza rispetto ai servizi offerti.

Il 3° comma coinvolge direttamente gli Enti locali rispetto all'obbligo di trasmettere all'Osservatorio i dati necessari forniti dalle Aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico, secondo le modalità specificate nei Contratti di Servizio.

Il 4° comma infine individua tutte le organizzazioni sindacali, imprenditoriali e dei consumatori ai quali trasmettere i dati raccolti dall'Osservatorio per un confronto costruttivo con la Regione da cui si definisce il programma triennale dei trasporti.

Tra le funzioni che riveste l'Osservatorio della Mobilità, pertanto, prioritario è il compito della progettazione, costruzione e calibratura di un adeguato sistema informativo, indispensabile al monitoraggio, gestione ed elaborazione di tutti i dati che sono richiesti agli Enti soggetti di delega e di riflesso alle Aziende di TPL. Nello specifico tali funzioni sono quelle di:

- o consentire all'Ente pubblico che gestisce risorse finanziarie collettive di renderne conto al pubblico, cioè descrivere obiettivi preposti, le risorse impiegate e risultati conseguiti;
- o essere un strumento di management, rivolto alla gestione complessiva dei sistemi di trasporto e ai processi di integrazione pluri-modale, a supporto della Regione Piemonte e degli Enti di Delega.

In questo ambito sono esaminati:

- il numero di posti *km offerti;
- i viaggiatori *km trasportati;
- i titoli di viaggio venduti e obliterati, distinti tra abbonamenti e biglietti ordinari;
- i proventi economici derivanti dalle vendite di biglietterie;
- e valutati i costi operativi d'esercizio risultanti dal conto economico del trasporto pubblico locale.

L'Osservatorio si pone come strumento di analisi tra i cambiamenti della **domanda** e la realizzazione dell'**offerta** di Trasporto Pubblico al fine di definire un'offerta sempre più mirata alle mutevoli esigenze della domanda anche se emerge, nonostante gli obblighi di legge, un'evidente difficoltà nel reperire i dati che sono richiesti agli enti soggetti di delega tramite la modulistica predisposta dallo stesso.

L'Osservatorio ad oggi non è ancora formalmente istituito con legge ma, individuato all'interno del settore "Servizi di Trasporto Pubblico", ciò nonostante adempie agli obblighi sopra descritti.

E' in corso di realizzazione, infatti, il progetto "Data Warehouse OSServatorio TPL" (DWOSSTPL: sistema decisionale per l'Osservatorio TPL), strumento per il monitoraggio e il confronto dei dati di sintesi (indicatori), desumibili dalle informazioni di dettaglio ricevute

dall'Osservatorio sull'attività previsionale e consuntiva degli enti e delle aziende, utile al calcolo degli indicatori necessari al monitoraggio dell'attività di trasporto pubblico locale a supporto del sistema decisionale. Dovrà permettere la comparazione dei valori assunti da una serie di indicatori secondo le seguenti principali dimensioni di navigazione:

- tempo (serie storiche annuali);
- spazio (ambiti territoriali degli EE.LL.);
- gerarchia degli indicatori (per misure composte);
- confronti interannuali (tra attività prevista e consuntivata delle aziende TPL).

Il sistema decisionale, inoltre, deve permettere di effettuare analisi sistematiche sui dati validati della modulistica del Conto Nazionale Trasporti (Sistema informativo statistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e delle schede regionali, relative agli Accordi di Programma (A e B) e di quelle del Contratto Collettivo Nazionale dei Trasporti, entrambe predisposte dall'Osservatorio.

Il progetto DWOSSTPL intende introdurre un elemento decisionale al flusso informativo sopra citato al fine di:

- **migliorare l'efficienza dei controlli tecnico-economici** dell'Osservatorio TPL, attraverso la comparazione sia temporale (es. confronto tra dati di annualità diverse trasmessi dalla stessa azienda TPL), sia spaziale (es. confronto tra dati indicatore risultanti per un'azienda TPL e la media delle valorizzazioni riscontrate) dei dati trasmessi;
- **accrescere la qualità e l'accessibilità dei dati TPL** nel Sistema Informativo Regionale (SIRe);
- fornire **strumenti di valutazione e verifica** del livello di qualità del servizio di trasporto pubblico attraverso una serie di indicatori rafforzando e velocizzando i controlli formali del dato da parte dell'utente e la qualità delle informazioni presenti nel sistema.

Passo successivo è l'inclusione del sistema Bigliettazione elettronica (BIP) di cui al § 5.3. che porterà ad una revisione dell'intero flusso di comunicazioni tra aziende TPL, enti e Regione Piemonte, con potenziamento del carico informativo sia preventivo, sia consuntivo (es. con i dati trasmessi delle "on board unit" (OBU) di cui saranno dotati i mezzi di trasporto pubblico, sarà possibile verificare con puntualità i livelli di puntualità del servizio).

Il sistema potrà aumentare il dettaglio temporale e spaziale delle informazioni, nonché fornire nuovi indicatori, resi calcolabili dall'ampliamento del set informativo a disposizione.

L'eventuale costituzione di un Osservatorio Nazionale TPL, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, potrà modificare la procedura di trasmissione dei dati all'Osservatorio, dall'invio di moduli cartacei alla trasmissione dati con apposito tracciato, e sarebbe interessante, inoltre, prevedere una forma di interazione anche inversa come la restituzione del dato di sintesi nazionale da integrare nel sistema decisionale.

Il sistema dovrà permettere di creare una lista di indicatori predefiniti, quali:

- Efficienza : tecnica ed economica;
- Efficacia dell'offerta, soddisfazione della domanda, ..ecc;
- Qualità dei servizi;

già definiti nel capitolo 2.0.

9.2. Monitoraggio degli Accordi di Programma

In ottemperanza a quanto disposto dalla normativa vigente e dagli articoli 5 e 6 degli Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore Trasporto Pubblico 2007/09, anche nell'anno 2010 è stata trasmessa la modulistica per il rilevamento dei dati a **consuntivo** per l'anno **2009**, comprensiva di una **scheda A**, nella quale gli Enti indicano i contratti di servizio stipulati con le imprese affidatarie ed una **scheda B** compilata per ogni singolo contratto di servizio in essere, ed una scheda a **preventivo** per l'anno **2010**, fornite sia in copia cartacea che attraverso la posta elettronica.

La stessa è, inoltre, pubblicata nella sezione "**modulistica scaricabile**" (www.regione.piemonte.it/trasporti/tpl/index.htm) pagina del sito del settore "Servizi di Trasporto Pubblico" per dare la possibilità di scaricarla facilmente e compilarla direttamente in formato elettronico.

Attraverso i dati inviati dagli Enti soggetti di delega si allega la **Tabella** riportata di seguito che fornisce un quadro rappresentativo rispetto a quattro diversi anni considerati:

1. 2006 – anno precedente alla firma degli AdP relativi al Programma Triennale dei Trasporti 2007-09;
2. 2009 – ultimo anno di validità del Triennale 2007-09 ed addendum 2008-10;
3. 2010 – anno di proroga degli AdP, nelle more dell'ultimo Triennale 2007-09;
4. 2011 – anno in cui viene effettuato l'efficientamento relativo al comparto del TPL, conseguente la manovra finanziaria già menzionata nel § 6.2..

	2006		2009		2010		2011	
		%		%		%		%
AMM								
compensaz. econ. (mln euro)	159,2	57,9	190,7	57,8	192	57,7	186,3	57,8
passengeri (mln)	165	72,1	176	66,4				
vetture (mln km)	60	42,4	60	41,3	60	41,5	61	
ricavi (mln euro)	64,9		67,8					
R/C*	25,7		23					
Metropolitana linea 1								
compensaz. econ. (mln euro)	16	5,8	16	4,8	16	4,8	**15,5	4,8
passengeri (mln)	8	3,5	22	8,3	21,9			
vetture (mln km)	4,5	3,2	8,6	5,9	8,3	5,4	10,5	
ricavi (mln euro)	3,6		8,4		8			
R/C*	24,3		29					
Resto Piemonte								
compensaz. econ. (mln euro)	99,7	36,3	123,4	37,4	124,5	37,4	120,7	37,4
passengeri (mln)	56	24,5	67	25,3				
vetture (mln km)	77	54,4	76,8	52,8	77	53,1	75,2	
ricavi (mln euro)	45,7		51,8					
R/C*	29,2		29,7					
TOTALE								
compensaz. econ.(mln euro)	274,9	100	330,1	100	332,5	100	322,5	100
passengeri (mln)	229	100	265	100				
vetture (mln km)	141,5	100	145,5	100	145	100	146,7	
ricavi (mln euro)	114,2	100	128	100				
R/C*	27		25,6					

I dati riferiti al 2011 sono a preventivo.

* Si ricorda che in base al D.lgvo 422/97, il rapporto ricavi su costi a preventivo deve essere pari al 35%.

** Per il 2011 la Metropolitana linea 1 è in corso di valutazione un incremento del contributo fino ad euro 19,4 milioni in considerazione del prolungamento della linea 1 da Porta Nuova a Lingotto.

Vengono, inoltre, riportati due grafici relativi alle risorse che la Regione Piemonte ha stanziato nell'anno 2009 per i servizi di trasporto pubblico.

Dal confronto tra le risorse assegnate dalla Regione Piemonte e le compensazioni economiche erogate dagli Enti soggetti di delega alle aziende di trasporto pubblico e/o ad altri enti territoriali, si evidenzia che le province (Grafico 1) erogano per i servizi di trasporto pubblico meno di quanto è stato loro attribuito; i comuni (Grafico 2), al contrario delle Province integrano con risorse aggiuntive quelle a loro destinate dalla Regione.

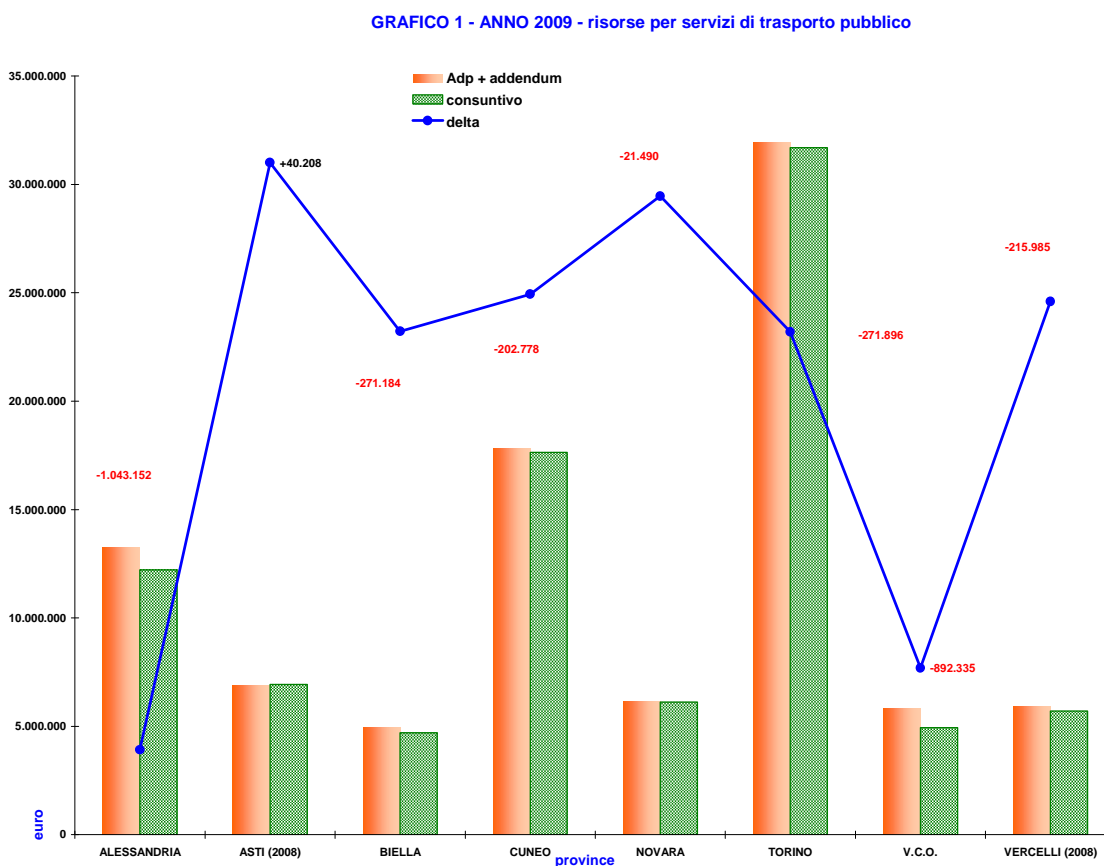


GRAFICO 2 - ANNO 2009 - risorse per servizi di trasporto pubblico

