

MODIFICA AL

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

In blu le modifiche apportate ai paragrafi:

- ex 1.2. (Effetti del Referendum abrogativo “giugno 2011” sulla disciplina del TPL) ed ex 1.2.1. (Effetti del DL 138/2011 sulla disciplina del TPL) sostituiti dal disciplina del TPL) sostituiti dal **1.2. Ultima riforma della disciplina dei servizi pubblici locali pag. 2;**
- **3.1. Competenza regionale pag. 11;**
- ex 3.4. Rimodulazione dei servizi sostituito dal **3.4. Interventi di razionalizzazione sulle linee ferroviarie pag. 13;**
- **4.2. Programma infrastrutture pag. 18;**
- **6.1. Premesse pag. 21;**
- **6.2. Le risorse per il Triennio pag. 22;**
- **8.4. Le agevolazioni tariffarie (solo la Tabella) pag. 26.**

1.2. Ultima riforma della disciplina dei servizi pubblici locali (sostituito integralmente)

Durante l'ultimo iter parlamentare di conversione in legge (L. 148/2011) del D.L. 138/2011, si sono succeduti una serie di emendamenti che hanno nuovamente integrato e modificato i provvedimenti presi in considerazione al momento dell'ultima redazione del Programma Triennale regionale dei servizi di TPL 2011-13 .

In particolare, in quella nazionale, dopo gli innumerevoli tentativi di riforma, la disciplina dei servizi pubblici locali è contenuta negli articoli 3-bis e 4 del D.L. 138/2011.

Il D.L. 138/2011, nello specifico, ha conservato negli obiettivi (liberalizzazione) l'impianto preesistente (art. 23-bis, D.L. 112/2008), escludendone l'applicabilità al settore idrico, per tenere conto dell'esito della consultazione popolare dello scorso giugno.

Tale nuova disciplina ha subito alcune correzioni ad opera dell'articolo 9, comma 2, della legge di stabilità 2012 (L. 183/2011) e, da ultimo, è stato modificato dall'articolo 25, comma 1, D.L. 1/2012 (c.d. decreto liberalizzazioni).

All'esito di tali interventi, la disciplina vigente dei servizi pubblici locali è articolata come di seguito sinteticamente esposto.

Organizzazione per ambiti

L'articolo 3-bis del D.L. 138/2011, introdotto dal D.L. 1/2012, convertito dalla L. 27/2012, stabilisce una misura preliminare di organizzazione dei servizi, attraverso l'attribuzione alle Regioni del compito di **individuare ambiti o bacini territoriali** entro il **30 giugno 2012** che consentano di sfruttare economie di scala e di differenziazione (comma 1). Tale misura è preordinata a rendere più efficiente la gestione dei servizi ed esplicitamente dettata "a tutela della concorrenza e dell'ambiente" e l'organizzazione territoriale per ambiti riguarda i servizi pubblici a rete di rilevanza economica. In base alla disposizione, gli ambiti devono essere: ottimali, omogenei, di dimensione normalmente non inferiore a quella del territorio provinciale. In relazione al parametro dimensionale, si segnala che è riconosciuta alle Regioni la possibilità di derogare alla dimensione provinciale, individuando ambiti di dimensione diversa. Ciò purché la scelta sia motivata in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e rispetto a specifiche caratteristiche del servizio.

Il comma 2 qualifica come elemento di valutazione dell'offerta, in sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, la circostanza che siano stati adottati strumenti di tutela dell'occupazione.

Incentivi all'applicazione di procedure ad evidenza pubblica

I commi 3 e 4 dell'articolo 3-bis prevedono misure incentivanti all'utilizzo di procedure concorrenziali per l'affidamento dei servizi. A decorrere dal 2013 è infatti previsto che l'applicazione di procedure di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di Regioni, Province e Comuni o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino costituisce un elemento di valutazione della virtuosità degli enti stessi ai fini di un trattamento più favorevole del Patto di stabilità interno. Per consentire l'operatività della disposizione, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha il compito di comunicare, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'economia e delle finanze l'elenco degli enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure citate. In caso di mancata comunicazione entro il termine, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosità.

L'altra misura incentivante (comma 4) stabilisce un criterio di priorità nella distribuzione dei finanziamenti, a qualsiasi titolo concessi, che riguardino risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione.

La priorità nell'attribuzione dei finanziamenti è attribuita in favore degli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero dei gestori del servizio. In questa seconda ipotesi, il favor è però subordinato al fatto che si tratti di gestori:

- a. selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica;
- b. o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente abbia verificato l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa.

La norma fa salvi, e dunque esclude dal criterio prioritario, i finanziamenti ai progetti relativi ai servizi pubblici locali di rilevanza economica, cofinanziati con fondi europei.

Verifica della gestione concorrenziale e delibere quadro

L'art. 4, D.L. 138/2011, prevede in capo agli enti locali, prima di procedere al conferimento della gestione dei servizi, l'obbligo di individuare in via preliminare i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale e, poi, di procedere alla verifica della realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali, limitando i diritti di esclusiva alle sole ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risulti idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità (commi 1-4). A tal fine è prevista l'adozione, entro il **13 agosto 2012**, poi periodicamente e, comunque, prima di procedere all'affidamento del servizio, di una delibera quadro, che evidenzia l'istruttoria

compiuta nonché, per i settori sottratti alla liberalizzazione, le ragioni della decisione e i benefici derivanti dal mantenimento di un regime di esclusiva del servizio.

Per gli enti territoriali con **popolazione superiore a 10.000 abitanti** è previsto altresì l'obbligo di acquisire il parere dell'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato, prima di adottare la delibera. Il parere è reso sulla base dell'istruttoria svolta dall'ente di governo locale dell'ambito o del bacino o, in sua assenza, dall'ente locale.

È inoltre introdotto un esplicito obbligo di pubblicità della delibera quadro e del parere dell'Antitrust. Si tratta, pertanto, di un parere preventivo, obbligatorio, ma non vincolante.

Gli enti inviano la verifica ed il relativo schema di **delibera quadro** entro il 13 agosto 2012 e poi periodicamente secondo i rispettivi ordinamenti degli enti locali. In assenza della delibera, l'ente locale non può procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva.

Affidamenti

Gli enti locali possono procedere all'affidamento simultaneo con gara di una pluralità di servizi pubblici locali, purché se ne dia motivazione nella delibera quadro, dimostrando come tale scelta sia economicamente vantaggiosa.

Qualora, dall'esito della verifica l'ente locale intenda attribuire in esclusiva la gestione del servizio pubblico locale (comma 8), l'affidamento avviene:

- tramite **procedure competitive ad evidenza pubblica**, nel rispetto dei principi del Trattato europeo e dei principi generali relativi ai contratti pubblici (economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità), nonché anche degli standard qualitativi, quantitativi, ambientali, di equa distribuzione sul territorio e di sicurezza definiti dalla legge, ove esistente, dalla competente autorità di settore o, in mancanza di essa, dagli enti affidanti. A tali procedure possono partecipare anche le società a intera partecipazione pubblica, salvo che non esistano specifici divieti previsti dalla legge (comma 9) e società private extra UE, a condizioni di reciprocità (comma 10).
- tramite procedure competitive ad evidenza pubblica a società mista pubblico privata, mediante la cosiddetta gara "**a doppio oggetto**", una gara cioè che abbia ad oggetto sia la qualità di socio privato (che deve avere una quota non inferiore al 40%) e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio. Nel bando di gara i criteri di valutazione delle offerte, basati su qualità e corrispettivo del servizio devono prevalere di norma su quelli riferiti al prezzo delle quote societarie. Il socio privato selezionato deve svolgere gli specifici compiti operativi connessi alla gestione

del servizio per l'intera durata del servizio stesso. Se ciò non si dovesse verificare, si procederà a un nuovo affidamento (comma 12).

In deroga alle modalità di affidamento illustrate, la nuova disciplina (comma 13) ammette l'affidamento diretto a società che possiedono i requisiti per la gestione "**in house**" qualora il valore del servizio **non superi i 200.000 euro annui**. Per evitare il rischio di elusione della disposizione, è fatto divieto di procedere al frazionamento del servizio e del relativo affidamento.

La **società in house** è una società posseduta al 100% dall'ente locale che deve svolgere con proprio personale tutte le attività legate al servizio senza appaltare a terzi, sulla base di alcuni requisiti posti dalla giurisprudenza comunitaria che sono:

- l'esercizio da parte dell'ente committente, sul soggetto affidatario, di un "**controllo analogo**" a quello che esercita sui propri servizi;
- la necessità che il soggetto affidatario realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente committente (o gli enti se sono più di uno) che la controlla.

Sul requisito del controllo analogo la giurisprudenza comunitaria è negli ultimi anni a più riprese intervenuta con numerose pronunce finalizzate a ridimensionare l'effettivo ricorso all'istituto dell'in house. La giurisprudenza nazionale ha recepito gli orientamenti comunitari.

Regime delle società in house

L'articolo 4 (commi 14, 15 e 16) impone alle società "**in house**" il rispetto del **patto di stabilità interno**, l'applicazione delle disposizioni già vigenti per l'acquisto di beni e servizi, nonché per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi.

In particolare le società "**in house**" sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite, con il concerto del Ministro per le riforme per il federalismo, in sede di attuazione dell'articolo 18, comma 2-bis del d.l. 112 del 2008. Gli enti locali vigilano sull'osservanza di tali vincoli (comma 14).

Le società "**in house**" ed anche le società miste, applicano, per l'acquisto di beni e servizi, le disposizioni di cui al D.Lgs. n. 163/2006, Codice dei contratti pubblici (comma 15).

Il comma 16 dispone l'applicabilità dell'art. 32, comma 3, del Codice dei contratti pubblici alle società di cui al comma 1, lett. c), del medesimo art. 32 - limitatamente alla gestione del servizio per il quale sono state specificamente costituite - se la scelta del socio privato sia avvenuta mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, che hanno ad oggetto la qualità di socio e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio

(c.d. gara a “doppio oggetto”). Rimangono comunque impregiudicate le altre condizioni stabilite dall’art. 32, comma 3, numeri 2) e 3), del D.Lgs. n. 163.

Divieti e incompatibilità

I commi da 19 a 26 introducono una serie di divieti ed incompatibilità che si applicano alle nomine e agli incarichi da conferire successivamente alla data di entrata in vigore del D.L. 138/2011 (comma 27).

Regime transitorio degli affidamenti non conformi

E’ prevista un’articolata disciplina del regime transitorio degli affidamenti non conformi a quanto stabilito dal decreto (comma 32). Il regime transitorio prevede 4 ipotesi ed in ogni caso, la cessazione anticipata è improrogabile e non richiede apposita deliberazione dell’ente affidante.

Ipotesi 1)

Gli affidamenti diretti "**in house**" relativi a servizi sopra la soglia (pari a 200.000 euro annui) cessano alla data del **31 dicembre 2012**. Alla stessa data cessano gli affidamenti diretti a società miste pubblico-private in cui il socio privato non sia stato scelto tramite gara.

Il D.L. 1/2012 ha introdotto una deroga in relazione al regime di tali affidamenti. In alternativa alla posticipata scadenza del 31 dicembre 2012, è consentito l'affidamento per la gestione in favore di un’unica società in house, risultante dalla integrazione operativa, perfezionata sempre entro il termine del 31 dicembre 2012, ma per non più di tre anni, di preesistenti gestioni (in affidamento diretto ed in economia) tale da configurare un unico gestore del servizio a livello di ambito o di bacino territoriale ottimale ai sensi del nuovo articolo 3-bis. Entro il **31 dicembre 2012** devono essere perfezionati sia la soppressione delle preesistenti gestioni, sia la costituzione della nuova società in house.

Per tali deroghe sono altresì previste talune condizioni che il contratto di servizio deve rispettare per l'affidamento in house, quali: indicazioni puntuali riguardanti il livello di qualità del servizio reso, il prezzo medio per utente, il livello di investimenti programmati ed effettuati e obiettivi di performance (redditività, qualità, efficienza). Efficacia, efficienza e rispetto delle condizioni del contratto di servizio devono essere verificate annualmente dall’Autorità di regolazione di settore.

La deroga alla scadenza anticipata non si applica ai processi di aggregazione a livello di ambito che già prevedano procedure di affidamento ad evidenza pubblica.

In ogni caso, la deroga che viene introdotta pare andare nella direzione di incentivare la riorganizzazione per ambiti territoriali prevista dal nuovo art. 3-bis.

Ipotesi 2)

Gli affidamenti diretti a società miste pubblico-private in cui il socio privato sia stato scelto tramite gara, ma la gara non sia stata a doppio oggetto (cioè non abbia avuto ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione dei compiti operativi connessi alla gestione del servizio), cessano entro il **31 marzo 2013**.

Ipotesi 3)

Gli affidamenti diretti a società miste pubblico-private in cui il socio privato sia stato scelto tramite gara "a doppio oggetto" (cioè abbia avuto ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione dei compiti operativi connessi alla gestione del servizio), cessano alla scadenza prevista dal contratto di servizio.

Ipotesi 4)

Gli affidamenti diretti assentiti prima del 1° ottobre 2003 a società miste pubblico-private quotate in borsa a tale data, cessano alla scadenza prevista dal contratto di servizio se la partecipazione pubblica nella società alla data del **13 agosto 2011** si riduce al 40% entro il **30 giugno 2013** e scende al 30% entro il **31 dicembre 2015**. Al mancato verificarsi di tali condizioni, l'affidamento cessa rispettivamente il **30 giugno 2013** e il **31 dicembre 2015**.

Ferme restando le scadenze del regime transitorio, è stabilito il principio di continuità nell'erogazione dei servizi (comma 32-ter), in base al quale i gestori assicurano la prosecuzione delle attività anche oltre le scadenze, ed assicurano in particolare il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi, alle condizioni dei contratti e degli altri atti che regolano il rapporto, fino al subentro del nuovo gestore e comunque, in caso di liberalizzazione del settore, fino all'apertura del mercato alla concorrenza. In relazione a ciò, non può essere preteso ad alcun titolo nessun indennizzo o compenso aggiuntivo.

Controlli

È affidato al **prefetto** il compito di accertare che gli enti locali abbiano ottemperato, entro i termini stabiliti, le disposizioni sul regime transitorio degli affidamenti e sulla loro cessazione. In caso contrario, il prefetto assegna agli enti inadempienti un termine perentorio entro il quale provvedere, decorso il quale sarà il Governo, ricorrendone i presupposti, ad esercitare il potere sostitutivo (comma 32-bis).

Attuazione

È prevista entro il **31 marzo 2012**, l'adozione di un decreto ministeriale (del Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'interno), per tutte le misure necessarie ad assicurare la piena attuazione della disciplina dell'art. 4, del D.L. 138/2011 e s.m.i. (comma 33-ter). È previsto il parere obbligatorio della **Conferenza unificata**.

Esclusioni

Per quanto riguarda il campo di applicazione delle nuove regole sull'affidamento dei servizi locali di rilevanza economica è prevista una **clausola di prevalenza** dell'articolo 4 a tutti i servizi pubblici locali, con prevalenza sulle relative discipline di settore incompatibili (comma 34).

Accanto a ciò è stabilita l'esclusione di una serie di servizi, disciplinati da specifiche disposizioni:

- il servizio idrico integrato, ad eccezione di quanto previsto dai commi 19 a 27, che prevedono una serie di incompatibilità;
- il servizio di distribuzione di gas naturale specificando però che a tale servizio si applica quanto previsto dal comma 33 in merito alla disciplina dei limiti di operatività degli affidatari diretti senza gara e gli altri limiti previsti dal citato comma;
- il servizio di distribuzione di energia elettrica;
- la gestione delle farmacie comunali.

A seguito delle modifiche introdotte dal D.L. 1/2012, anche il **servizio di trasporto ferroviario regionale**, rientra nell'ambito di applicazione della disciplina generale di cui all'articolo 4, come disposto dall'art. 5 del D.L. n. 1/2012.

Tuttavia, sono fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti e i contratti di servizio ferroviario regionale già deliberati o sottoscritti in conformità all'**articolo 5** del regolamento CE n. 1370/2007 e all'**articolo 61** della legge 23 luglio 2009, n. 99. Si ricorda che i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, comunque affidati, hanno durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili di altri sei, secondo quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3-ter, del D.L. 10 febbraio 2009, n. 5 e convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33.

Il succitato **articolo 5** del regolamento CE n. 1370/2007 consente alle Regioni e agli enti locali di svolgere il servizio di trasporto pubblico locale, oltre che affidandolo con gara:

- ✓ fornendolo direttamente (paragrafo 2);
- ✓ mediante affidamento in house (paragrafo 2);
- ✓ mediante aggiudicazione diretta, nei seguenti casi (paragrafo 4):
 - per i contratti di servizio inferiori, per valore o per chilometri annui, ai limiti previsti dal regolamento;
 - in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione (paragrafo 5);
 - per il trasporto ferroviario (paragrafo 6).

Il citato **articolo 61** consente alle autorità competenti di avvalersi, anche in deroga alla disciplina di settore, delle previsioni di cui ai paragrafi 2, 4, 5 e 6 del sopra illustrato articolo 5 e di cui al paragrafo 2, dell'articolo 8 dello stesso regolamento (CE) n. 1370/2007. Quest'ultimo prevede che, fino al **3 dicembre 2019** (fine del periodo transitorio successivo all'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 1370/2007) gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Inoltre, è previsto che gli affidamenti in essere a valere su infrastrutture ferroviarie interessate da investimenti compresi in programmi co-finanziati con risorse comunitarie **cessano con la conclusione dei lavori**, previsti dai programmi di finanziamento, e degli eventuali connessi collaudi, anche di esercizio (comma 34-quater).

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico locale su gomma** (comma 34-ter) è confermata la validità, fino alla **scadenza fissata nel relativo contratto**, degli affidamenti diretti, in essere alla data di entrata in vigore della legge di conversione del D.L. 1/2012.

La conferma della validità fino alla naturale scadenza si applica agli affidamenti per i quali si realizzano entrambe le **due condizioni** seguenti:

- siano stati affidati ai sensi dell'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99; che consente alle Regioni e agli enti locali di svolgere il servizio di trasporto pubblico locale, oltre che affidandolo con gara:
 - fornendolo direttamente;
 - mediante affidamento in house;
 - mediante aggiudicazione diretta, nei seguenti casi:
 - per i contratti di servizio inferiori, per valore o per chilometri annui, ai limiti previsti dal regolamento;

- in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione;
- per il trasporto ferroviario.
- siano conformi all'articolo 8 del reg. CE n. 1370/2007.

Il citato articolo 8 detta la disciplina transitoria correlata all'entrata in vigore, il 3 dicembre 2009, del Regolamento CE n. 1370/2007. In particolare fa salvi, fino alla loro scadenza, i contratti stipulati tra il 26 luglio 2000 e il 3 dicembre 2009 in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara, purché abbiano durata non superiore a dieci anni.

Autorità di regolazione dei trasporti

L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'art. 37 D.L. n. 201/2011 e modificato dall'art. 36 del D.L. n. 1/2012, è un'Autorità indipendente competente per la regolazione dei trasporti, per l'accesso alle infrastrutture e per le tariffe e, provvisoriamente, anche quelle aeroportuali, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli enti locali di cui al Titolo V della seconda parte della Costituzione. L'Autorità di nuova istituzione:

- ✓ garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali;
- ✓ definisce gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva;
- ✓ con specifico riferimento al trasporto ferroviario regionale, verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti (si concedono 18 mesi dall'aggiudicazione per l'acquisto del materiale rotabile);
- ✓ con specifico riferimento al settore autostradale: fissa i sistemi tariffari per le nuove concessioni; definisce gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; definisce gli schemi dei bandi relativi alle gare per le nuove concessioni; definisce gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali;
- ✓ svolge funzioni di organismo di regolazione del settore ferroviario, definendo in particolare i criteri per la determinazione dei pedaggi della rete ferroviaria e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e vigila sulla relativa applicazione.

3.1. Competenza regionale (Modifica nel penultimo periodo)

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 della spesa del 5% ~~dei servizi ferroviari~~ **sui servizi ferroviari rispetto alla spesa dell'anno 2011** 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%.

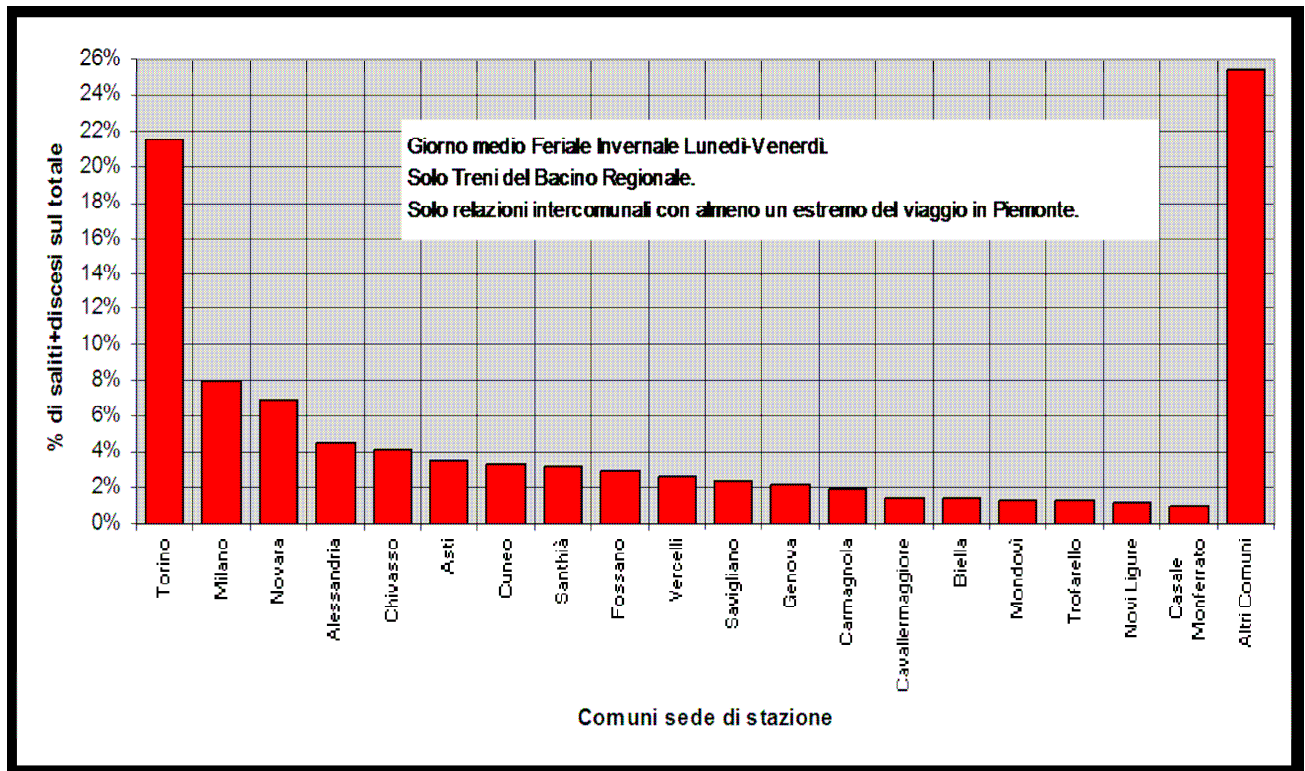
Nel **Prospetto A**, inoltre, rispetto alla direttrice **Asti-Chivasso** i Treni*km 102.427, relativi agli anni 2012 e 2013, rappresentano una programmazione meramente teorica, in quanto il servizio ferroviario è stato interrotto da settembre 2011 per problemi infrastrutturali nelle gallerie di attraversamento: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

3.4. Interventi di razionalizzazione sulle linee ferroviarie (sostituito integralmente)

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

L'analisi delle frequentazioni sulle direttrici regionali evidenzia:

- la fortissima polarizzazione dei flussi su Torino, le cui stazioni movimentano circa il 21% del totale dei flussi intercomunali;
- Milano, come secondo polo dei flussi di mobilità originati/destinati dal/al Piemonte;
- un limitato numero di poli di media forza (Novara, Alessandria, Asti, Cuneo, Santhià, Fossano, Vercelli);
- un'alta dispersione di poli a bassa generazione di domanda.



Riparto % dei passeggeri (saliti + discesi) per Comune. Sono stati considerati i Comuni con sede di stazione e con almeno 2.000 passeggeri (saliti + discesi) nel giorno medio feriale invernale 2011.

L'assegnazione alla rete della Matrice OD evidenzia come la maggiore parte della domanda impegna i corridoi Torino-Milano, Torino-Fossano (sulla quale si sommano le direttrici Torino-Savona e Torino- Ventimiglia) e Torino-Genova.

Evidenzia, altresì, la presenza di numerosi rami a bassi volumi di domanda

Le linee interregionali sono quelle a maggiore efficacia (assorbono circa 83% della domanda soddisfatta).

Le direttrici caratterizzate dalle migliori performance sono:

- ✓ la Torino-Milano (circa 40% della domanda nel giorno feriale invernale a fronte dell'13% dell'offerta);
- ✓ la Torino-Genova (13% della domanda a fronte del 7% dell'offerta).

Più in generale, dall'elaborazione dei dati di frequentazione riferiti alle 7.241 corse monitorate nel marzo 2011 (5.414 del Bacino Regionale, 1.827 del Bacino Metropolitano) risulta molto alto il numero delle corse con bassi volumi di domanda soddisfatta.

In particolare, le corse che in almeno una tratta stazione-stazione hanno più di 50 passeggeri a bordo sono:

- il 51,3% del totale monitorato;
- il 46,8% delle corse del Bacino Regionale;
- il 64,6% del Bacino Metropolitano.

Per entrambi i Bacini i maggiori valori di frequentazione si registrano nel giorno feriale. In particolare, per il Bacino Regionale risulta che le corse che in almeno una tratta stazione-stazione hanno più di 50 passeggeri a bordo sono:

- il 50,9% nei giorni feriali,
- il 46,5% nella domenica;
- il 35,9% nel sabato.

Il confronto con le rilevazioni di frequentazione effettuate nel mese di luglio 2010 evidenzia la maggiore efficacia del servizio nell'orario invernale.

Risulta infatti una riduzione della % di servizio con almeno 50 passeggeri nei giorni tipo di Luglio rispetto ai corrispondenti giorni tipo di Marzo pari a:

- 7,9% nei giorni feriali,
- 5,6% nella domenica;
- 2,4% nel sabato. La conferma del giorno feriale invernale come quello in cui il servizio consegue i massimi livelli di efficacia rafforza ulteriormente le considerazioni prima sviluppate.

L'analisi delle frequentazioni nel giorno feriale del marzo 2011 riferita ai treni delle principali 12 direttrici del Bacino Regionale (a cui corrispondono l' 83% della produzione chilometrica ed il 91% della domanda soddisfatta) evidenzia:

- ✓ un'elevata numerosità dei percorsi (individuati dalle stazioni capolinea dei treni).
- ✓ la presenza di molti treni (ed anche di intere direttrici) a bassa frequentazione.

La produzione chilometrica associata ai treni a bassa frequentazione è pari a circa 3,6 ÷ 4 milioni di trenikm (22- 23% del totale del Bacino regionale).

La soglia "50 passeggeri" può essere utilizzata per individuare, in prima approssimazione, i treni a bassa frequentazione, eventualmente sostituibili (laddove sia soddisfatto un definito insieme di condizioni) da servizi automobilistici.

Le indicazioni fornite dalle elaborazioni sopra riportate non vanno, ovviamente, lette nel senso che tutti i treni con un numero massimo di passeggeri minore o uguale del valore di "soglia" possano essere sostituiti da autobus, poiché occorre tenere conto di un complesso di fattori, tra cui rilevano soprattutto:

- ✓ le esigenze di turnazioni del personale e del materiale (che potrebbero richiedere il mantenimento di corse poco efficaci ma funzionali all'esercizio di altre),
- ✓ le condizioni di accessibilità veicolare (che potrebbero determinare tempi di viaggio eccessivamente lunghi o comunque non coerenti con definiti livelli qualitativi del servizio),
- ✓ la "costanza" nel tempo del dato di frequentazione, poiché, prima di assumere la decisione di eliminare un servizio è necessario essere certi che le condizioni "intercettate" di domanda debole non siano occasionali o frutto di errori di rilevazione;
- ✓ la possibilità di esercitare i treni "da sostituire" a costi marginali, tenuto conto dei vincoli dettati dalla contrazione aziendale.

Tuttavia le preliminari analisi svolte segnalano:

- ✓ una percentuale molto alta di treni suscettibili di sostituzione cui corrisponde una produzione chilometrica che si assume, in prima approssimazione, pari a 3 milioni di trenikm;
- ✓ la presenza di alcune direttrici suscettibili di integrale sostituzione dei servizi ferroviari con servizi automobilistici laddove non già sostituite;
- ✓ la presenza di ulteriori direttrici in cui solo pochi treni superano il valore di soglia e che, per tale motivo, potrebbero eventualmente essere esercitate con servizi automobilistici in misura prevalente o integrale.

Ne consegue:

- ✓ un ampio spazio di razionalizzazione del servizio;
- ✓ la possibilità di “trasferire” sulla gomma una parte non marginale dell’attuale servizio ferroviario.

Si riportano le linee interessate alla rimodulazione del trasporto pubblico in ambito regionale:

PINEROLO - TORRE PELLICE treni*km 102.756 (annui)	SAVIGLIANO - SALUZZO - CUNEO treni*km 182.100 (annui)
ASTI - CASTAGNOLE - ALBA treni*km 85.282 (annui)	MONDOVI' - CUNEO treni*km 111.891 (annui)
ALESSANDRIA - CASTAGNOLE treni*km 191.562 (annui)	ALESSANDRIA - OVADA treni*km 71.962 (annui)
SANTHIA' - ARONA treni*km 350.348 (annui)	CEVA - ORMEA treni*km 71.112(annui)
NOVI - TORTONA treni*km 39.571 (annui)	VERCELLI - CASALE treni*km 85.461 (annui)
NOVARA - VARALLO treni*km 338.318 (annui)	*ASTI - CASALE - MORTARA treni*km 0
*ASTI – CHIVASSO treni*km 0	*BRA - CEVA treni*km 0

* Servizi attualmente già svolti con autolinee

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.

4.2. Programma infrastrutture

A. 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;
- ~~Riqualificazione 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 per l'attivazione del SFM nelle stazioni di Chieri, Carmagnola ed Avigliana \(spostato dal gruppo "D" degli interventi in elenco\);](#)
- Interventi di riqualificazione di alcune stazioni della linea Torino-Modane.

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

- Nuova fermata di Orbassano e rifunzionalizzazione dello scalo (spostato dal gruppo “D” degli interventi in elenco);
- 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;
- Innalzamento marciapiedi nella stazione di Fossano.

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

- Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario a Rebaudengo (spostato dal gruppo “D” degli interventi in elenco);
- Allestimento e messa in esercizio della nuova fermata Zappata sul Passante ferroviario (spostato dal gruppo “D” degli interventi in elenco);
- Attivazione della fermata Dora (spostato dal gruppo “D” degli interventi in elenco) e collegamento tra Stazione Dora GTT e Stazione Dora FS;
- ~~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.

D. 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:

- 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;
- Realizzazione apparato SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) sulla ferrovia Torino- Ceres;
- Elettificazione della tratta Rivarolo-Pont C. della Ferrovia Canavesana.

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.~~

Attualmente per garantire soluzioni che assicurino servizi di TPL sufficienti alle esigenze di mobilità si ritiene necessario istituire un tavolo tecnico costituito dai rappresentanti delle aziende di trasporto pubblico di persone, degli Enti locali soggetti di delega e della Regione Piemonte per la definizione, a decorrere dall'anno 2013, di idonei costi standardizzati del servizio di TPL identificati per ambiti o bacini territoriali omogenei, così come definiti dall'art. 3 bis del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 che consentano di sfruttare economie di scala e di differenziazione.

6.2. Le risorse per il triennio

~~Nella stesura dei prossimi Accordi di Programma 2011-2013 il finanziamento dei servizi minimi;~~ Il finanziamento dei servizi minimi, nella stesura degli Accordi di Programma 2011-2013, ~~previsti nei contratti stipulati, dovrebbe contemplare, pertanto,~~ deve contemplare anche 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, inoltre, 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 delincatasi in conseguenza della crisi economica,~~ Nella situazione di difficoltà verificatasi soprattutto nell'ultimo triennio, con la perdita di fatturato dovuta all'andamento negativo dell'economia ed alla stretta sul credito, non si può non auspicare una razionalizzazione di tutto il comparto del trasporto pubblico che deve essere attuata ~~da~~ attraverso la collaborazione di 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.~~ prevede una drastica riduzione dei trasferimenti alle regioni; questo di fatto comporta la necessità, per ogni settore alimentato dalla finanza pubblica statale, di ~~prendere~~ adottare 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, ~~sviluppandosi 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 relativamente al triennio 2011-13, che è stata~~ rispettivamente del 3%, del 15% e del 17% all'anno, sulla base delle risorse assegnate nel 2010. ~~, comprensive delle risorse storiche incrementate dalle risorse aggiuntive.~~

Considerando il protrarsi della crisi finanziaria ~~anche per il 2012~~ si ritiene necessario intervenire nella razionalizzazione dei 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,~~ mitigando la riduzione delle risorse contenuta nella DGR succitata, attraverso il reperimento delle nuove risorse previste dall'emendamento modificativo al D.d.L.R. n. 170.

La conseguente nuova contrazione delle risorse nell'ambito del TPL risulta essere, rispetto agli anni 2012 e 2013, del 9% e 15% 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.

Tenuto conto, inoltre, dell'ultima prescrizione di legge (L. 27/2012) che stabilisce una misura preliminare di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, attraverso l'attribuzione alle Regioni del compito di individuare ambiti o bacini territoriali ottimali ed omogenei (tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio) entro il termine del 30 giugno 2012, i riparti della **TABELLA**, di seguito riportata, sono da considerarsi indicativi e suscettibili di variazioni conseguenti dall'applicazione di corrispettivi standardizzati dei servizi effettuati nei bacini predetti. Per la definizione di tali prescrizioni normative si provvederà attraverso un Tavolo allargato agli Enti locali ed alle Aziende di trasporto, tramite deliberazione della Giunta Regionale.

ENTE		2010 base	2011 base - 3%	2012 base - 9%	2013 base - 15%
P R O V I N C E	ALESSANDRIA	14.281.615,29	13.853.167,00	12.996.269,90	12.139.373,00
	ASTI	7.463.132,76	7.239.239,00	6.791.450,80	6.343.662,80
	BIELLA	5.375.527,05	5.214.261,00	4.891.729,60	4.569.198,00
	CUNEO	19.125.665,13	18.551.895,00	17.404.355,30	16.256.815,40
	NOVARA	6.584.542,11	6.387.006,00	5.991.933,30	5.596.860,80
	TORINO (*)	36.650.788,41	35.551.265,00	33.352.217,50	31.153.170,10
	VCO (**)	6.191.468,57	6.005.725,00	5.634.236,40	5.262.748,30
	VERCELLI	6.300.893,34	6.111.867,00	5.733.812,90	5.355.759,30
	TOTALE	101.973.632,66	98.914.425,00	92.796.005,70	86.677.587,70
C O M U N I	ALBA	714.251,68	692.824,00	649.969,00	607.113,90
	ALESSANDRIA	4.876.375,96	4.730.085,00	4.437.502,10	4.144.919,60
	ASTI	3.076.928,92	2.984.621,00	2.800.005,30	2.615.389,60
	BIELLA	1.314.765,32	1.275.322,00	1.196.436,40	1.117.550,50
	BRA	579.752,34	562.360,00	527.574,60	492.789,50
	CASALE M.TO	752.115,17	729.552,00	684.424,80	639.297,90
	CUNEO	4.324.318,94	4.194.589,00	3.935.130,20	3.675.671,10
	NOVARA	5.515.174,26	5.349.719,00	5.018.808,60	4.687.898,10
	VERCELLI	1.295.443,29	1.256.580,00	1.178.853,40	1.101.126,80
	metro TORINO	16.000.000,00	19.400.000,00	18.200.000,00	17.000.000,00
	TOTALE	38.449.125,88	41.175.652,00	38.628.704,40	36.081.757,00
Agenzia per la Mobilità	192.052.976,30	186.291.387,00	174.768.208,40	163.245.029,90	
TOTALE GENERALE	332.475.734,84	326.381.464,00	306.192.918,50	286.004.374,60	

(*) 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 § 8.4.), 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 **9%** e per l'anno 2013 nell'ordine del **15%**.

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.

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,~~ **Con le Leggi finanziarie regionali n. 9 del 14 maggio 2004, n. 9 del 23 aprile 2007 e n. 5 del 4 maggio 2012** 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 **nonché al personale appartenente all'esercito italiano, alla marina militare ed all'aeronautica militare**, 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 - 9%	2013 base - 15%
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**