

**PROGRAMMA TRIENNALE  
DEI SERVIZI DI TRASPORTO  
PUBBLICO 2016-18**

## Indice

Presentazione

Premessa

1. Principi di rilevanza strategica
  - 1.1 Visione strategica del sistema di trasporto pubblico
  - 1.2 Obiettivo strategico del trasporto pubblico
2. Assetto organizzativo regionale, articolazione funzionale e territoriale
  - 2.1 Funzioni della Regione
  - 2.2 Funzioni dell'Agenzia
  - 2.3 Bacini di trasporto ottimali
3. Obiettivi per il PTS 2016-2018
  - 3.1 Criteri per il trasferimento del Fondo Nazionale trasporti [FNT]
  - 3.2 Indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale
  - 3.3 Recepimento regionale degli indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale
  - 3.4 Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018
4. Linee d'azione e indirizzi operativi per il PTS 2016-2018
  - 4.1 Indirizzi per l'affidamento dei servizi
    - 4.1.1 *Definizione del capitolato speciale d'appalto*
    - 4.1.2 *Valutazione delle offerte*
    - 4.1.3 *Contratti di servizio*
  - 4.2 Indirizzi per il monitoraggio e controllo
    - 4.2.1 *Il monitoraggio*
    - 4.2.2 *Il controllo della qualità dei servizi offerti*
5. Risorse finanziarie per l'esercizio
  - 5.1 Ripartizione
  - 5.2 Premialità
6. Risorse finanziarie per investimenti
7. Percorso metodologico
8. Nuovi criteri di ripartizione delle risorse per il Programma Triennale dei Servizi 2019-2021.
  - 8.1 Indicatori
  - 8.2 Distribuzione della quantità di servizio
9. Approfondimenti

## Presentazione

Il presente documento risulta dall'integrazione della

PROPOSTA DI PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015, trasmessa dalla Regione Piemonte all'Agenzia con nota n. 1525 del 14 dicembre 2015.

con gli elementi di specificazione e dettaglio elaborati dall'Agenzia della mobilità piemontese.

Rispetto alla versione presentata all'Assemblea dell'Agenzia del 30 Novembre 2016 quest'ultima versione

- contiene obiettivi di natura ambientale
- recepisce le ultime indicazioni della Regione Piemonte sui servizi ferroviari
- ridetermina la ripartizione delle risorse prevedendo una quota di premialità solo per l'anno 2018
- prevede la distribuzione della premialità 2018 in ragione del raggiungimento di 2 (e non 3) obiettivi
- afferma la necessità di nuovi criteri di ripartizione e nuova definizione dei servizi minimi
- introduce un nuovo paragrafo nel quale si enunciano i nuovi criteri di ripartizione

Nel dettaglio le modifiche salienti rispetto alla versione precedente sono le seguenti:

- accenno al prolungamento del servizio ferroviario a Modane (pag. 7)
- più preciso elenco delle linee ferroviarie (pag. 14)
- nuove indicazioni sui servizi ferroviari (pag.15)
- accenno alla linea Domodossola-Iselle di Trasquera (pag. 15)
- esplicitazione di obiettivi ambientali (pagg. 16, 19, 27, 37)
- premialità prevista solo per il 2018 e suddivisa in due quote (pag. 33)
- aggiornamento delle tabelle di ripartizione (pagg. 33 e 34) con premialità prevista solo per il 2018
- affermazione della necessità di nuovi criteri di ripartizione e nuova definizione dei servizi minimi (pag. 34)
- suddivisione della premialità 2018 in due quote (pag. 35)
- riferimento ai risultati del secondo semestre 2017 per la ripartizione della premialità (pag.35)
- riferimento alle rilevazioni BIP da CSR/CCA per ripartizione premialità (pag. 35)
- aggiornamento dell'esempio di ripartizione della premialità (pag. 36)
- nuovo paragrafo 8 sui criteri di ripartizione (pagg. 43-51).

## **PREMESSA**

Il trasporto pubblico locale è un sistema complesso, strutturato su varie modalità e reti di trasporto, con diversi gradi di integrazione, che insistono su ambiti territoriali differenti in termini di bacino (comunale, provinciale e regionale), di caratteristiche insediative, di condizioni di mercato e di assetto dell'offerta. Al settore non è mai stato riconosciuto il dovuto ruolo strategico nazionale, né è stato affrontato il tema della governance in una prospettiva di sistema, proiettata nel medio e lungo periodo; sono sempre stati attuati interventi normativi parziali, avulsi da una logica unitaria che, nel tempo, hanno comportato evidenti criticità del sistema. Per ovviare a tale situazione, il legislatore nazionale ha dettato precisi indirizzi per la riorganizzazione del settore finalizzati ad una maggiore efficacia ed efficienza dei servizi svolti.

Per quanto riguarda i compiti e le funzioni assegnate alle regioni con il decreto legislativo 422/1997, in materia di trasporto pubblico locale il Piemonte ha attuato [l.r.1/2000] un'ampia delega che coinvolge province, comuni, conurbazioni; per favorire il coordinamento dei servizi sul territorio si è, inoltre, dotata di un'Agenzia il cui ambito operativo è stato recentemente ampliato [l.r. 1/2015] nell'ottica di garantire l'integrazione funzionale delle reti e dei servizi di trasporto su gomma e su ferro.

I dettami nazionali, le recenti modifiche all'impianto normativo della l.r.1/2000 e il nuovo ruolo dell'Agenzia della mobilità piemontese -che si configura quale ente pubblico di interesse regionale in forma di consorzio per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli Enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale – impongono la necessità di concordare una procedura di leale collaborazione tra gli enti affinché i contenuti del Programma Triennale 2016-2018 siano il più possibile condivisi e idonei a raggiungere, tra l'altro, gli obiettivi fissati a livello nazionale anche al fine di partecipare pienamente al riparto del Fondo Nazionale Trasporti (FNT).

Il presente documento fornisce gli indirizzi per l'inquadramento dei contenuti del PTS; atti successivi, d'intesa con le Assemblee di Bacino, andranno a specificare e dettagliare quanto qui delineato nell'ottica di un costante adeguamento delle strategie regionali alle variazioni dei fabbisogni di mobilità e all'evoluzione del contesto organizzativo e finanziario in cui devono inserirsi. L'Agenzia della Mobilità Piemontese ha il compito di assicurare continuità e unitarietà alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico perseguendo un percorso coordinato e partecipato dagli enti territoriali.

## 1. PRINCIPI DI RILEVANZA STRATEGICA

Garantire il diritto alla mobilità significa garantire ai cittadini la possibilità di esercitare alcuni dei diritti fondamentali riconosciuti dalla Costituzione come il diritto alla cura, all'istruzione, al lavoro. La rilevanza di tale diritto, in una fase di riassetto dei fattori economici e produttivi che comporta, anche, la ricollocazione e spesso la concentrazione di servizi precedentemente distribuiti sul territorio in misura ben più capillare, cresce costantemente nel tempo e costituisce una vera e propria sfida ai soggetti pubblici che, nel far fronte a una congiuntura di crisi economica dalle inedite proporzioni, devono saper individuare precise priorità di azione.

In questo quadro, il sistema del trasporto pubblico, più che configurarsi come un servizio a sé, deve definirsi quale:

- **chiave d'accesso agli altri servizi e rispondere alla domanda di mobilità:** in un contesto sociale in trasformazione, è fondamentale assicurare la sua connettività a tutti i livelli per non compromettere totalmente le possibilità di crescita di un territorio, ossia facilitare gli spostamenti delle persone, dei beni e dei prodotti, garantendo una rete di percorsi, modalità, servizi che insieme possano, in modo flessibile, rispondere da un lato ai diversi bisogni e dall'altro mantenere la necessaria sostenibilità finanziaria del sistema.

Per questo occorre:

- considerare, in casi di individuazione di nuove sedi o rilocalizzazioni di sedi esistenti di uffici pubblici, ospedali, istituti scolastici, centri di terziario o altri grandi attrattori, tra i criteri prioritari quello dell'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico;
- prevedere specifiche di servizio, richieste ai gestori fin dalle procedure di gara, che dovranno tendere a inserirsi in progetti di rete che mirino ad individuare un'offerta di qualità, che risponda ai reali fabbisogni di mobilità piuttosto che a criteri di produzione chilometrica indicizzati a corrispettivi economici;
- realizzare un sistema di governance orizzontale e verticale tale da permettere le scelte più razionali ;
- realizzare un sistema di monitoraggio che permetta di valutare in tempo utile le performance e le necessità del sistema trasporto collettivo.

- **volano di sviluppo economico:** il TPL rappresenta il quinto settore dell'economia italiana per valore aggiunto prodotto (5,3% - Fonte ISTAT). Investire in questo settore in congiunture di crisi significa valorizzare l'economia locale e le imprese del territorio nella misura in cui possano costituirsi come soggetti in grado di assicurare i requisiti di efficienza, ma ancor prima di efficacia e qualità dei servizi offerti.

Per questo occorre:

- favorire un razionale processo di aggregazione e sviluppo dell'imprenditoria di settore che salvaguardi le piccole e medie aziende, mediante strumenti quali il consolidamento di consorzi, la formazione di ATI, la creazione di reti di imprese, anche al fine di integrare e valorizzare i diversi requisiti di specializzazione nell'esecuzione dei servizi;
- indirizzare lo sviluppo delle imprese verso l'integrazione gestionale ferro/gomma, favorendo la nascita sul territorio di soggetti in grado di competere sull'intera gamma dei servizi di trasporto pubblico locale, con le relative economie di scala e un incremento di flessibilità nell'offerta di soluzioni di mobilità

- mettere le imprese che esercitano il TPL in Piemonte in condizione di competere anche nell'aggiudicazione di servizi esterni ai confini regionali.

- **strumento per la salvaguardia dell'ambiente:** ad un'organizzazione efficace ed efficiente dei servizi di trasporto pubblico locale consegue un maggior utilizzo della mobilità collettiva e una riduzione degli spostamenti con il mezzo privato con evidenti benefici in termini riduzione di emissioni e di rumore. Il contributo che il settore offre alla riduzione degli inquinanti ha anche un effetto di tipo "economico" quantificabile in una mancata infrazione dei limiti imposti a livello europeo.

Per questo occorre:

- programmare i servizi in modo da rispondere sempre più alle esigenze di mobilità espresse dal territorio, sia in termini di quantità che di qualità e affidabilità nei limiti imposti dalle risorse disponibili.

- **sostegno al lavoro e all'occupazione:** i servizi di mobilità pubblica, in Piemonte, contano ad oggi migliaia di addetti che comprendono non solo il personale operativo ed amministrativo ma anche l'indotto manutentivo e i relativi servizi accessori. L'applicazione al settore di criteri meramente economico-finanziari per il suo efficientamento inducono verso conseguenti prospettive di depauperamento territoriale.

Per questo occorre:

- introdurre elementi di stabilizzazione sociale e di incremento delle competenze presenti sul territorio, definendo processi per la valorizzazione del personale, per la sua protezione [mediante idonee clausole sociali che ammortizzino gli esiti delle procedure competitive] e per la sua formazione, anche in termini di diversificazione delle professionalità

Questi principi si possono riassumere in una visione strategica del sistema di trasporto pubblico regionale che si concretizzerà in un obiettivo strategico come nel seguito specificato.

## 1.1 Visione strategica del sistema di trasporto pubblico

La visione strategica della regione Piemonte e dell'Agenzia della mobilità piemontese nel campo del trasporto pubblico è quello di "assicurare il diritto alla mobilità delle persone quale presupposto allo sviluppo sociale, economico, culturale, dei cittadini che vivono in Piemonte" attraverso lo sviluppo ed il mantenimento di un sistema di trasporto pubblico sostenibile (dal punto di vista sociale, ambientale ed economico) e di qualità.

La sostenibilità del sistema di trasporto pubblico prevede:

- la garanzia di un livello minimo di accessibilità alle funzioni sociali;
- il rispetto dell'ambiente naturale ed artistico;
- l'efficienza nell'impiego dei finanziamenti pubblici.

La qualità del sistema di trasporto pubblico prevede::

- la definizione della quantità del servizio da fornire alle varie comunità;
- la progettazione degli orari delle linee;

- la programmazione delle coincidenze tra servizi;
- la progettazione dei punti di fermata e di trasbordo/interscambio.

La visione del sistema TPL piemontese si traduce nella definizione di un sistema gerarchico nel quale si collocano, in ordine di priorità:

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

che deve essere progettato considerando gli attuali vincoli relativi alla disponibilità dei finanziamenti regionali.

## 1.2 Obiettivo strategico del trasporto pubblico

La traduzione nella realtà della visione del sistema di trasporto pubblico, prevede la definizione di un SFR basato su servizi “veloci” RV (treni Regionali Veloci) tra Torino e i capoluoghi di provincia piemontesi, i capoluoghi di regione delle regioni (significativamente) confinanti, alcuni capoluoghi di provincia di regioni confinanti. Tali servizi sono effettuati con frequenza a cadenza oraria, con fermate nelle località principali e di diramazione, e, tendenzialmente, senza trasbordi compatibilmente con i vincoli infrastrutturali (presenza tratte a binario singolo<sup>1</sup>, presenza tratte senza trazione elettrica<sup>2</sup>, presenza di tratte con livello di traffico al limite di saturazione della capacità).

Nell’SFR i servizi RV sono affiancati da servizi “locali” R (treni Regionali); quest’ultimi con frequenza a cadenza oraria o bioraria, con fermate in tutte le località abilitate, hanno una funzione di adduzione (sulle linee locali di diramazione) o una funzione di sovrapposizione cooperativa (sulle linee principali) ai servizi RV.

Gli orari dei treni R sono coordinati nelle stazioni capolinea a quelli dei treni RV per permettere le coincidenze tra i due tipi di servizio.

Nel triennio di validità del PTS 2016-2018 dovrà essere esaminata la possibilità/fattibilità di

- riattivazione, anche in funzione di possibili affidamenti congiunti ferro-gomma, delle linee ferroviarie attualmente sospese;
- estensione del servizio ferroviario da Bardonecchia a Modane.

<sup>1</sup> Santhià-Biella; Fossano-Cuneo; Chivasso-Ivrea-Aosta

<sup>2</sup> Santhià-Biella; Ivrea-Aosta

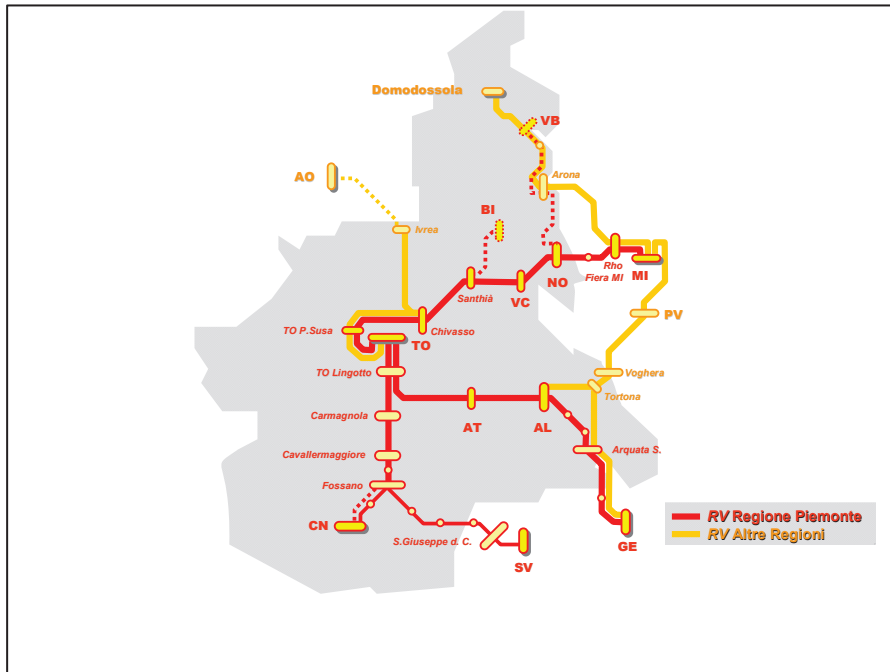


Fig. 1 – Sistema Ferroviario Regionale. Collegamenti regionali veloci (RV)

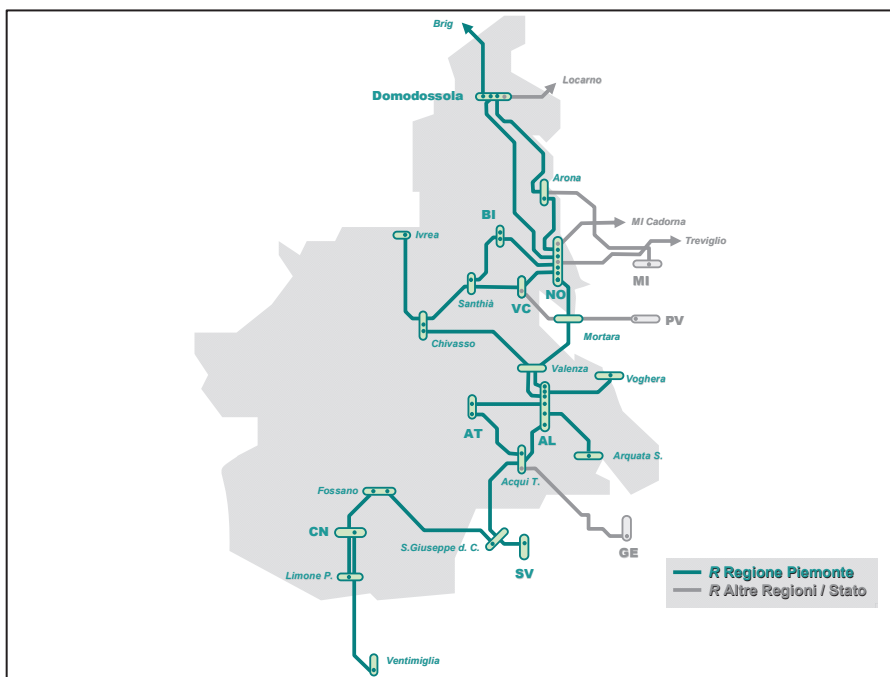


Fig. 2 – Sistema Ferroviario Regionale. Collegamenti locali (R) esclusa SFMB

Nell'area metropolitana di Torino i collegamenti locali sono organizzati nell'SFM, basato su linee "passanti" che attraversano Torino senza effettuare capolinea nelle stazioni centrali<sup>3</sup>. Le linee SFM svolgono servizio con frequenza a cadenza bioraria, oraria o semioraria, con

<sup>3</sup> Una singolarità è costituita dalla linea Cavallermaggiore-Bra che, denominata "SFMB"; è inserita funzionalmente nello schema SFM per il suo esercizio coordinato con la SFM4 Torino-Bra-Alba pur essendo a tutti gli effetti una linea locale regionale "R"



fermate in tutte le località abilitate e con orari coordinati a quelli dei treni RV nelle “stazioni porta” (Chivasso, Asti, Carmagnola).

Sia sull’SFR sia sul SFM l’offerta nei periodi di picco della domanda è integrata da servizi di rinforzo con orari fuori dal cadenzamento ed, eventualmente, fermate diverse.

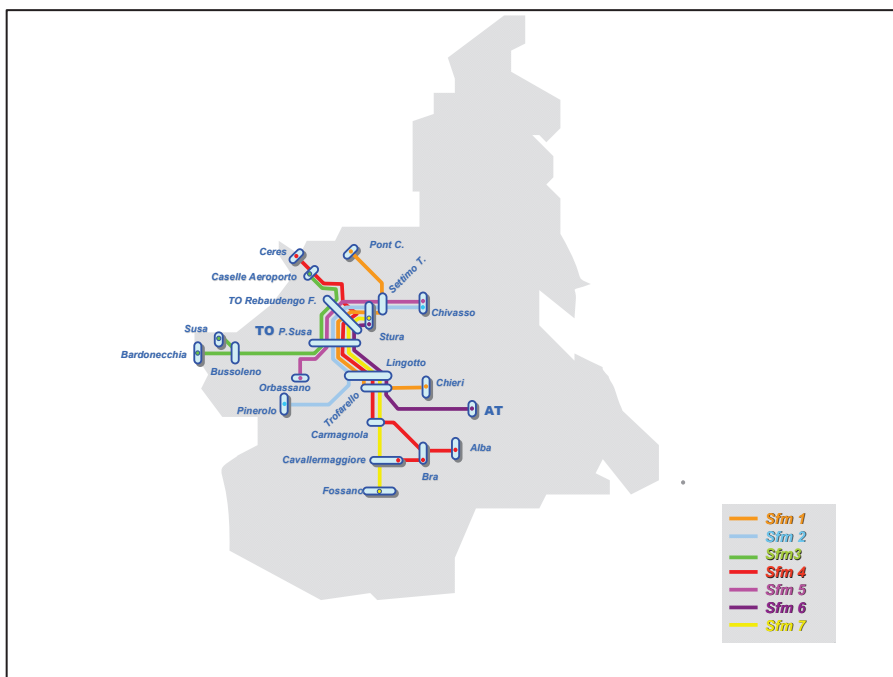


Fig. 3 – Sistema Ferroviario Metropolitan inclusa SFMB

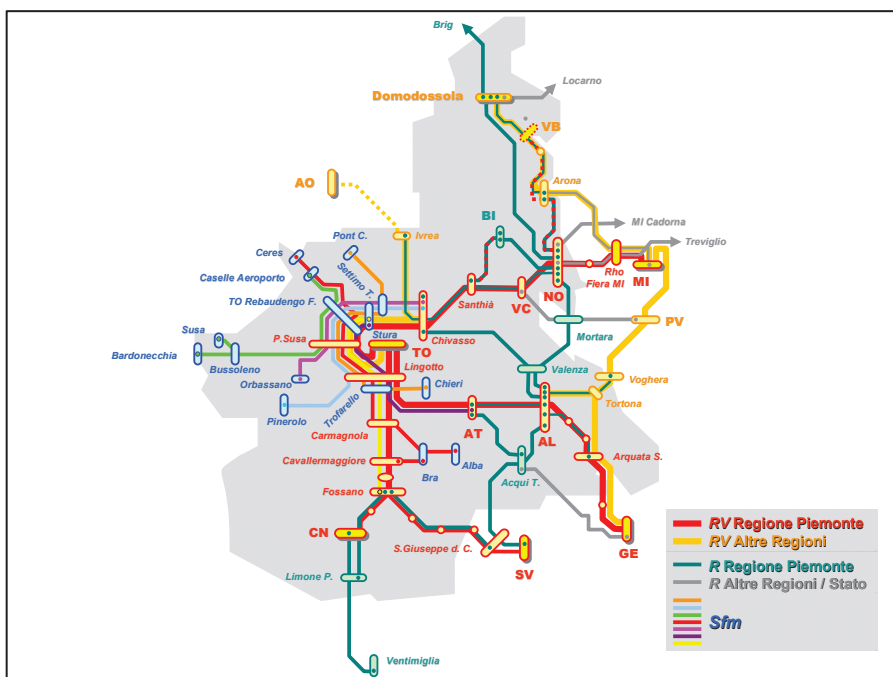


Fig. 4 – Sistema ferroviario piemontese completo

Nell'area metropolitana torinese opera il sistema di metropolitana automatica, costituito dall'attuale linea 1 Fermi (Collegno)-Porta Nuova-Lingotto (con prossima estensione sud a Bengasi e futura estensione ovest a Rivoli), interconnessa con SFR a Porta Susa e Porta Nuova e con e SFM a Porta Susa e da ulteriori future linee.

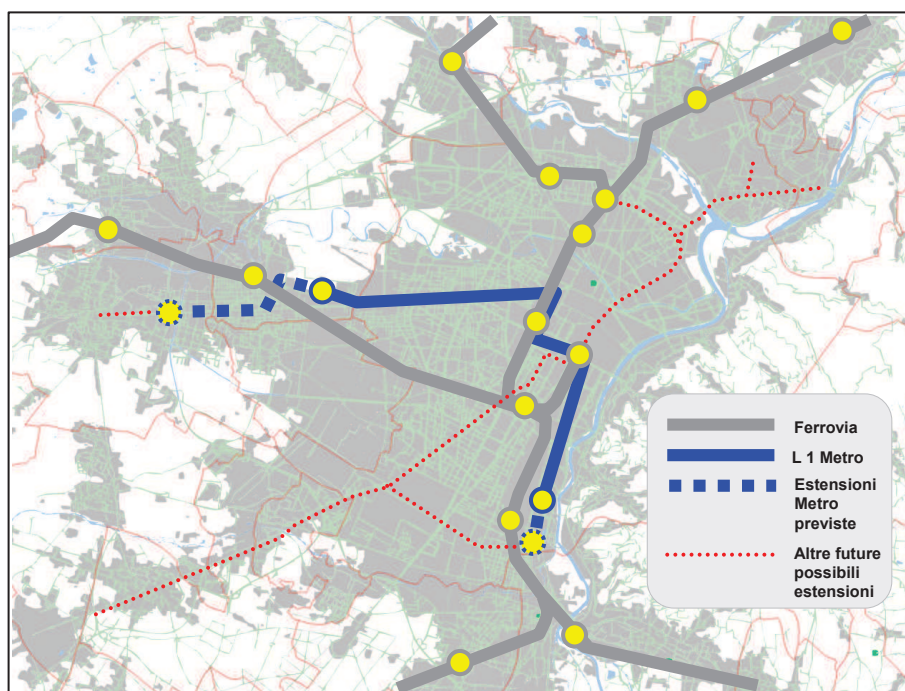


Fig. 5 –Linea 1 di metropolitana automatica e possibili estensioni del sistema

Il sistema dei bus extraurbani è costituito da

- linee “strutturali”, caratterizzate da un servizio cadenzato e continuo, con frequenze coerenti con la domanda espressa, con orari e percorsi armonizzati e coordinati con l’SFR e l’SFM per funzioni di collegamento “strutturale”;
- linee “dedicate” per esigenze locali o specifiche (scuole, stabilimenti, ...) con orari “ad hoc” per tali esigenze;
- servizi a chiamata per aree/relazioni/fasce orarie a domanda debole.

In ambito metropolitano torinese, come nelle conurbazioni ed altri ambiti urbani di maggior dimensione i sistemi di trasporto pubblico urbano e suburbano sono disegnati seguendo i principi di

- gerarchizzazione (suddivisione delle linee per categorie funzionali con missioni e prestazioni/capacità diverse)
- efficacia (percorsi e frequenze coerenti con la domanda espressa)
- integrazione con il sistema ferroviario (passaggio in stretta prossimità delle stazioni),
- semplicità (cadenzamento dei passaggi per quanto possibile con orari “mnemonici”, intervalli di passaggio multipli di 5-10-15-30-60 minuti),
- connessione (rendez-vous in punti notevoli delle reti - es. stazioni ferroviarie - ove realizzare le coincidenze e facilitare i flussi in trasbordo)

- velocizzazione dei percorsi (aumento del grado di separazione dal traffico privato e della priorità alle intersezioni semaforizzate).

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

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

## **2. ASSETTO ORGANIZZATIVO REGIONALE, ARTICOLAZIONE FUNZIONALE E TERRITORIALE**

### **2.1 Funzioni della Regione**

La l.r. 1/2000 e s.m.i., all'art. 4, comma 1, prevede che la Regione eserciti "le seguenti funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale:

- a) indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale con particolare attenzione al servizio regionale al fine di garantire la necessaria integrazione tra le diverse modalità di trasporto;
- b) programmazione della rete e dei servizi regionali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a);
- c) amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, (omissis)".

Il successivo comma 2 prevede che la Regione svolga "le funzioni di cui al comma 1 attraverso l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale."

Secondo la stessa l.r. 1/2000 il Programma Triennale dei Servizi (PTS) "definisce, d'intesa con gli enti locali aggregati nel consorzio di cui all'articolo 8:

- gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
- l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;
- le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega;
- la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;
- le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- il sistema di monitoraggio dei servizi;
- la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali."

### **2.2 Funzioni dell'Agenzia**

Il consorzio di cui all'articolo 8, denominato "Agenzia della mobilità piemontese", è costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali [province e comuni sup. 30.000 abitanti] in materia di trasporto pubblico locale. Comuni o unioni di comuni aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti possono aderire al consorzio su base volontaria.

L'Agenzia della mobilità piemontese favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti

L' Agenzia ha come obiettivo primario quello di stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro e realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di:

- assicurare omogeneità sul territorio regionale mediante la programmazione di servizi equi;
- soddisfare, in via prioritaria, la mobilità sistematica e quella legata ai servizi di interesse sociale;

- ottimizzare gli orari e le frequenze;
- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria principale quale asse portante del sistema regionale dei trasporti;
- assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi.

Secondo il proprio Statuto l'Agenzia assume tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale, conformemente alla programmazione regionale e con le risorse messe a disposizione dalla Regione e dagli Enti aderenti; con specifico riferimento alla programmazione sono previste le seguenti funzioni:

- a) il coordinamento del sistema della mobilità nei bacini e negli ambiti territoriali omogenei, e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dagli Enti aderenti;
- b) la programmazione unitaria ed integrata, in coerenza con la programmazione regionale ed in particolare con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di definire:
  - la rete e l'offerta dei servizi di competenza e le relative modalità di svolgimento;
  - le aree a domanda debole e le modalità di effettuazione dei servizi minimi a carattere sociale in tali ambiti;
  - la ripartizione delle risorse da destinare all'esercizio dei servizi, specificando l'entità di quelle messe a disposizione dai singoli Enti consorziati;
  - la programmazione operativa dei servizi che interessano destinazioni poste al di fuori del territorio di competenza del bacino, previo parere degli altri bacini interessati e, per le destinazioni poste al di fuori del territorio regionale, degli altri enti interessati;
  - le modalità di integrazione tra i servizi di trasporto pubblico locale e le altre forme di mobilità sostenibile;
  - le strategie di comunicazione e di diffusione delle informazioni all'utenza riguardanti iniziative a carattere locale; la promozione delle attività necessarie ad assicurare un processo di costante miglioramento del servizio di trasporto pubblico e della mobilità;

### 2.3 Bacini di trasporto ottimali<sup>4</sup>

Ai sensi dell'art. 3 bis titolato "Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali", del DL 13 agosto 2011 n. 138 convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 settembre 2011, n. 148, (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo - MANOVRA BIS), con DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012, la Giunta regionale ha definito, per i servizi di trasporto su gomma, i seguenti bacini di trasporto ottimali,:

1. **Bacino Metropolitan**, che comprende il territorio della Città Metropolitana di Torino;
2. **Bacino Nord-Est**, che comprende il territorio delle province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli;
3. **Bacino Sud-Ovest** che comprende il territorio della provincia di Cuneo;
4. **Bacino Sud-Est**, che comprende il territorio delle province di Alessandria ed Asti.

Il medesimo provvedimento ha, altresì, previsto, quale Ente di governo di ciascun Bacino, il

<sup>4</sup> punto 2.3.1 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

Consorzio formato da tutti gli enti soggetti di delega compresi al suo interno (Assemblee di Bacino).

Nella visione strategica del sistema di trasporto pubblico a questi quattro bacini dovranno corrispondere, a tendere, quattro sistemi integrati di servizio TPL da affidare in non meno di quattro lotti di servizio, con corrispondenti contratti di servizio che possano eventualmente prevedere articolazioni interne per diverse tipologie di servizio.

1. TPL Bacino Metropolitano: metropolitana, tram e bus urbani di Torino, bus urbani di altri comuni, bus extraurbani, servizi a chiamata;
2. TPL Bacino Sud Ovest: bus urbani di Cuneo, bus urbani di altri comuni, funicolare di Mondovì, bus extraurbani, servizi a chiamata;
3. TPL Bacino Nord-Est: bus urbani di Biella, Novara, Vercelli, Verbania, bus urbani di altri comuni, funicolare di Biella, funivie, bus extraurbani, navigazione interna, bus a chiamata;
4. TPL Bacino Sud-Est: bus urbani di Alessandria, Asti, bus urbani di altri comuni, bus extraurbani, bus a chiamata.

Nella visione strategica del sistema di trasporto pubblico il servizio ferroviario è composto da due categorie di servizi (A e B) delle quali la seconda è suddivisa in tre ambiti come sotto meglio specificato.

A. Servizio Ferroviario Metropolitano: SFM 1-7

B. Servizio Ferroviario Regionale: RV Torino-Milano, RV Torino-Alessandria-Genova, RV Torino-Cuneo/Savona, RV Asti-Milano, R Chivasso-Casale M.-Alessandria, R Santhià-Biella; R Biella-Novara, R Ivrea-Chivasso-Novara, R Domodossola-Novara, R Domodossola-Arona, R Arona-Novara, R Novara-Alessandria, R Asti-Alessandria, R Alessandria-Arquata S, R Alessandria-Voghera, R Asti-Acqui Terme, R Fossano-S.Giuseppe di Cairo, R Alessandria- Acqui T. -S.Giuseppe di Cairo-Savona, R Fossano-Cuneo-Limone Piemonte, R Cuneo-Limone Piemonte-Ventimiglia SFMB Bra-Cavallermaggiore<sup>5</sup>  
+ linee attualmente sospese.

B1 Ambito costituito da linee RV (Regionali Veloci) e linee R (Regionali) più strettamente connesse ai servizi RV ;

B2 Ambito costituito da linee trasferibili nei contratti di regioni limitrofe mediante accordi;

B3 Ambito costituito da linee R più facilmente separabili dagli stessi servizi RV per le quali è ipotizzabile una gestione integrata con i servizi automobilistici extraurbani afferenti ad uno specifico Bacino.

La suddivisione in categorie distinte (A e B) ed ambiti distinti (B1, B2) è funzionale all'affidamento dei relativi servizi in lotti separati.

---

<sup>5</sup> Vedi precedente nota 3

Per i servizi appartenenti all'ambito A (SFM) è previsto l'affidamento del servizio ferroviario comprensivo dei servizi sostitutivi ed integrativi su gomma.

Per questi servizi è intenzione della Regione richiedere una revisione della loro "perimetrazione", sia nell'accezione spaziale sia nell'accezione temporale, con l'obiettivo di un più puntuale allineamento dell'offerta alla domanda.

In tale ottica, dal punto di vista spaziale, potranno essere eventualmente riposizionati a minor distanza da Torino i capilinea esterni del servizio SFM su alcune direttrici, con passaggio ad un servizio "RV" (da e per Torino) o "R" (da e per il nuovo capolinea) a cadenzamento almeno biorario sulla tratta esterna non più servita da SFM.

Parimenti, dal punto di vista temporale, potranno essere maggiormente differenziati i servizi nei periodi a più bassa frequentazione (sabato, festivi, periodi di chiusura scuole) da quelli feriali dal lunedì al venerdì dei periodi di apertura scuole.

Sempre per i servizi appartenenti all'ambito A (SFM) sarà valutata la possibilità di trasformare gli attuali servizi di rinforzo fuori cadenzamento nei periodi di punta in servizi "diretti" con riduzione del numero di fermate e commisurata riduzione del tempo di percorrenza.

Per i servizi appartenenti all'ambito B3 è previsto l'affidamento in lotti integrati ferro-gomma; tra questi vanno annoverati anche eventuali servizi da riattivare su alcune delle sotto elencate linee attualmente sospese.

- Alessandria - Castagnole
- Asti - Casale – Mortara
- Asti - Chivasso
- Ceva - Ormea
- Cuneo - Saluzzo - Savigliano
- Novi - Tortona
- Alessandria – Ovada
- Asti - Castagnole - Alba
- Casale - Vercelli
- Cuneo - Mondovì
- Novara - Varallo
- Santhià - Arona

Per le linee regionali più fortemente connesse con il Servizio Ferroviario Metropolitano

- Germagnano-Ceres,
- Rivarolo C.se-Pont C.se
- Pinerolo - Torre Pellice (attualmente sospesa, eventualmente da riattivare)

è da valutare, ai fini dell'affidamento del servizio, la miglior alternativa tra la collocazione nell'ambito A oppure nell'ambito B3.

Si segnala, per completezza di informazione, che il Servizio Ferroviario Regionale comprende anche la linea Domodossola-Iselle di Trasquera-[Brig] (elettrificata con il sistema svizzero a corrente alternata monofase di tensione 15 kV e frequenza 16 e 2/3 Hz) il cui esercizio è stato affidato all'impresa Bern-Lötschberg-Simplon AG per sei anni (2016-2021).

### 3. OBIETTIVI PER IL PTS 2016-2018

L'obiettivo strategico di cui al precedente punto 1.1 deve essere tradotto in obiettivi operativi per quanto attiene la programmazione dei servizi di trasporto pubblico nel triennio 2016-2018.

Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018 saranno quindi incentrati sulla **sostenibilità economica** del sistema del trasporto pubblico regionale da ricercare attraverso l'aumento dei ricavi da traffico ed il contenimento delle compensazioni erogate.

Gli obiettivi operativi per il trasporto pubblico regionale relativi al triennio 2016-2018 saranno quindi incentrati su;

- sostenibilità economica, da ricercare attraverso l'aumento dei ricavi da traffico ed il contenimento delle compensazioni erogate, in modo da allineare per ogni contratto di servizio e quindi per ogni bacino il valore della produzione al valore degli stanziamenti previsti;
- sostenibilità ambientale, al fine di concorrere alla riduzione complessiva degli inquinanti presenti in atmosfera, attraverso la sostituzione dei mezzi più obsoleti con altri più moderni, privilegiando ove le condizioni lo consentano, la modalità elettrica, oppure con interventi di revamping sulla flotta esistente qualora sia possibile ottenere riduzioni delle emissioni a costi contenuti<sup>6</sup>.

#### 3.1 Criteri per il trasferimento del Fondo Nazionale trasporti [FNT]<sup>7</sup>

L'articolo 16-bis, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, come modificato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, stabilisce che "Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, ai sensi dell'articolo 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro il 31 ottobre 2012, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

I criteri sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

---

<sup>6</sup> Integrazione richiesta dalla Città Metropolitana

<sup>7</sup> primi due capoversi del punto 2.3.2 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015



- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

### **3.2 Indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale<sup>8</sup>**

In applicazione della suddetta norma è stato emanato il DPCM 11 marzo 2013, che, all'articolo 1, prevede quanto segue:

#### **- load factor**

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico" e del punto c) finalizzato a conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata" è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor"<sup>9</sup> calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del suddetto DPCM.

Nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

#### **- rapporto ricavi/costi**

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del suddetto DPCM.

#### **- livelli occupazionali**

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "la definizione di livelli occupazionali appropriati" è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

#### **- monitoraggio**

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) del richiamato art. 16-bis, finalizzato a conseguire "la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica" è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei

---

<sup>8</sup> capoversi dal tre in poi del punto 2.3.2 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>9</sup> load factor = passeggeri•km / posti•km. Va notato che in caso di invarianza della distanza media percorsa dai passeggeri e di invarianza della capacità unitaria media dei veicoli/convogli la variazione del load factor è uguale alla variazione del rapporto passeggeri/unità•km

dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi sopraccitati, relativi all'intero complesso dei servizi TPL compresi anche quelli ferroviari, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità di cui al successivo art. 5 del DPCM e mediante l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale [L. 244/2007, art. 1, comma 300].

Il successivo articolo 3, del succitato DPCM, stabilisce che qualora la regione raggiunga tutti gli obiettivi indicati all'art. 1, la quota variabile, inizialmente pari al 10%, viene assegnata integralmente. Qualora gli obiettivi vengano, invece, raggiunti parzialmente, alla regione viene assegnata solo una parte della quota variabile secondo le percentuali di seguito riportate:

- 1) il 30% sulla base di un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata (ovvero, se è stato raggiunto il miglioramento load factor);
- 2) il 60% sulla base del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; (ovvero, se è stato raggiunto il miglioramento del rapporto R/C);
- 3) il 10% sulla base della definizione di livelli occupazionali appropriati.

Ulteriori elementi di novità normativa sono stati introdotti dalla legge di stabilità 2014 attraverso i commi 84 e 85 dell'articolo 1 che recitano quanto di seguito riportato:

**- comma 84.**

Entro il 31 marzo 2014 sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, **i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale** [con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281] nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi.

Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

**- comma 85.**

A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.

I decreti attuativi dei precedenti commi sono di prossima pubblicazione.

### **3.3 Recepimento regionale degli indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale<sup>10</sup>**

Da quanto riportato nei precedenti paragrafi, emerge chiaramente la volontà del legislatore, nazionale e regionale, di perseguire una programmazione il più possibile efficiente ed

---

<sup>10</sup> punto 2.4 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

efficace ma anche economicamente sostenibile. Una mancata o tardiva applicazione dei nuovi criteri potrebbe portare ad una penalizzazione della regione inadempiente.

L'assetto organizzativo del Piemonte, richiamato ai paragrafi precedenti, è tale per cui la Regione, pur non esercitando direttamente alcun tipo di servizio di TPL, ha l'onere di definire le strategie per il perseguimento degli obiettivi che le norme nazionali impongono alla stessa:

- 1) **miglioramento del rapporto ricavi/costi operativi (R/C)**; i costi operativi potranno essere assunti pari a quelli desumibili dall'applicazione dei costi standard in via di definizione;
- 2) **miglioramento continuo del load-factor** in linea con gli obiettivi fissati dal legislatore nazionale;
- 3) **tutela dei livelli occupazionali**: definizione del personale per lo svolgimento dei servizi minimi essenziali e utilizzo dell'eventuale personale in esubero per servizi finalizzati al miglioramento della qualità percepita, della sicurezza degli utenti e del personale viaggiante a bordo dei mezzi ed a un più puntuale monitoraggio del servizio erogato, in attesa che le uscite in quiescenza riequilibrino le presenze in servizio.

Gli obiettivi posti a livello nazionale, per una programmazione il più possibile efficiente ed efficace, sono organicamente connessi fra loro: il load factor può, infatti, derivare sia da un aumento dei passeggeri trasportati sia da una migliore organizzazione del servizio che risponde in modo elastico alla domanda di mobilità espressa nel tempo; d'altra parte, l'aumento del rapporto R/C può essere ottenuto sia attraverso l'aumento del numeratore, mediante azioni per migliorare il suddetto load factor o azioni di politica tariffaria, sia attraverso la diminuzione del denominatore, mediante modalità di servizio più idonee alla domanda.

Se pensiamo che attualmente la modalità pubblica cattura mediamente in Piemonte non poco più del 10% della mobilità totale e non più del 15% della mobilità motorizzata è chiaro che l'offerta di servizio di trasporto pubblico ha ancora larghi spazi di miglioramento.

### 3.4 Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018

Sulla base di queste premesse il programma triennale dei servizi di TPL assume per il triennio 2016-2018 i seguenti obiettivi operativi:

- allineamento delle produzioni agli stanziamenti previsti (come già affermato ad inizio capitolo)
- incremento dell' 1-2% annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/treni•km sui servizi ferroviari
- incremento dell' 1-2% annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/veicoli•km sul rimanente servizio di trasporto pubblico (servizi bus, tranvie, metropolitane, funicolari, navigazione interna)
- incremento dello 0,2-0,4% (assoluto) annuo a livello regionale del rapporto  $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi} + \text{compensazioni})$
- incremento dell' 1-2% (assoluto) annuo a livello regionale della quota di servizio (non ferroviario) effettuato con materiale rotabile a basso impatto ambientale<sup>11</sup>
- mantenimento invariato dei livelli occupazionali a livello regionale, ovvero riduzione dei livelli con movimenti fisiologici (blocco del turn over, trasferimenti e dimissioni volontarie con eventuali incentivazioni economiche da parte del datore di lavoro).

---

<sup>11</sup> Inserito a seguito della integrazione degli obiettivi richiesta dalla Città Metropolitana

nel rispetto dei principi di sostenibilità sociale, ambientale, e di qualità e nel rispetto dei vincoli determinati dall'ammontare delle risorse finanziarie disponibili.

I valori numerici esposti sono una prima ipotesi di lavoro; ne va verificata la coerenza interna come quella con l'obiettivo di riallineamento della produzione alle risorse disponibili.

Questi obiettivi operativi devono essere declinati per bacino: In prima approssimazione si possono assumere per ogni bacino i valori numerici stabiliti per l'intera Regione; eventuali variazioni saranno stabilite d'intesa con le Assemblee di Bacino a seguito dei lavori e dell'interlocuzione con le Commissioni Tecniche di Bacino.

La ricognizione al 2014 (ultimi dati disponibili presso l'Osservatorio delle Politiche del TPL presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) degli indicatori è illustrato nelle tabelle che seguono (elaborazione dell'Agenzia su dati trasmessi dalla Regione Piemonte con nota prot. Agenzia n.1102 del 15/02/2016).

<b>Regione Piemonte</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Volume di Produzione (unità•km)	V	157.115.687	149.566.254	144.202.171
Ricavi (€)	R	250.317.758	245.540.372	252.639.217
Corrispettivi (€)	C	567.129.041	534.187.273	534.988.361
Infrastruttura (€)	I	88.241.628	89.536.392	86.722.705
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura (€)	CI	478.887.413	444.650.882	448.265.656
<b>Rapporto Ricavi / Costi</b>	<b>R/(CI + R)</b>	<b>34,3%</b>	<b>35,6%</b>	<b>36,0%</b>
Passeggeri trasportati (N.)	Pax	347.622.850	352.418.522	358.581.406
Addetti (N.)	Add	9.206	9.092	8.723
<b>Fattore di efficacia (N. Pax/unità•km)</b>	<b>Pax/V</b>	<b>2,213</b>	<b>2,356</b>	<b>2,487</b>
Fattore di efficienza (unità•kn/addetto)	V/Add	17.067	16.450	16.531
Fattore di redditività (€/pax)	R/Pax	0,720	0,697	0,705
Fattore di contribuzione al netto infras. (€/pax)	CI/Pax	1,378	1,262	1,250
Contribuzione unitaria al netto infras. (€/km)	CI/V	3,048	2,973	3,109

Tab. 0.1 – Indicatori relativi a tutti i servizi della Regione Piemonte

<b>Ferrovie</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Volume di Produzione (treni•km)	V	19.980.987	19.423.301	19.159.405
Ricavi (€)	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890
Corrispettivi (€)	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057
Infrastruttura (€)	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura (€)	CI	159.366.539	150.334.320	148.101.112
<b>Rapporto Ricavi / Costi</b>	<b>R/(CI + R)</b>	<b>36,0%</b>	<b>36,4%</b>	<b>38,6%</b>
Passeggeri trasportati (N.)	Pax	43.556.882	46.543.308	49.936.696
Addetti (N.)	Add	2.355	2.246	2.083
<b>Fattore di efficacia (N. Pax/unità•km)</b>	<b>Pax/V</b>	<b>2,180</b>	<b>2,396</b>	<b>2,606</b>
Fattore di efficienza (unità•kn/addetto)	V/Add	8.484	8.648	9.198
Fattore di redditività (€/pax)	R/Pax	2,056	1,852	1,865
Fattore di contribuzione al netto infras. (€/pax)	CI/Pax	3,659	3,230	2,966
Contribuzione unitaria al netto infras. (€/km)	CI/V	7,976	7,740	7,730

Tab. 0.2 – Indicatori relativi ai servizi ferroviari dell'intera Regione Piemonte

<b>Bacino Metropolitan</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Volume di Produzione (unità•km)	V	88.929.790	83.382.089	81.714.589
Ricavi (€)	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380
Corrispettivi (€)	C	252.447.136	230.652.898	237.203.960
Infrastruttura (€)	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura (€)	CI	231.579.452	208.660.780	215.986.738
<b>Rapporto Ricavi / Costi</b>	<b>R/(CI + R)</b>	<b>34,6%</b>	<b>36,3%</b>	<b>35,5%</b>
Passeggeri trasportati (N.)	Pax	255.665.133	260.236.518	266.781.060
Addetti (N.)	Add	5.035	4.950	4.899
<b>Fattore di efficacia (N. Pax/unità•km)</b>	<b>Pax/V</b>	<b>2,875</b>	<b>3,121</b>	<b>3,265</b>
Fattore di efficienza (unità•kn/addetto)	V/Add	17.662	16.845	16.680
Fattore di redditività (€/pax)	R/Pax	0,479	0,457	0,445
Fattore di contribuzione al netto infras. (€/pax)	CI/Pax	0,906	0,802	0,810
Contribuzione unitaria al netto infras. (€/km)	CI/V	2,604	2,502	2,643

Tab. 0.3 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Metropolitan

<b>Bacino Nord est</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Volume di Produzione (unità•km)	V	17.634.590	16.576.870	15.601.213
Ricavi (€)	R	15.001.330	15.814.454	16.511.133
Corrispettivi (€)	C	33.439.645	31.834.055	30.564.751
Infrastruttura (€)	I	413.856	398.719	517.180
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura (€)	CI	33.025.789	31.435.336	30.047.571
<b>Rapporto Ricavi / Costi</b>	<b>R/(CI + R)</b>	<b>31,2%</b>	<b>33,5%</b>	<b>35,5%</b>
Passeggeri trasportati (N.)	Pax	18.675.762	18.268.804	17.048.668
Addetti (N.)	Add	705	757	660
<b>Fattore di efficacia (N. Pax/unità•km)</b>	<b>Pax/V</b>	<b>1,059</b>	<b>1,102</b>	<b>1,093</b>
Fattore di efficienza (unità•kn/addetto)	V/Add	25.014	21.898	23.638
Fattore di redditività (€/pax)	R/Pax	0,803	0,866	0,968
Fattore di contribuzione al netto infras. (€/pax)	CI/Pax	1,768	1,721	1,762
Contribuzione unitaria al netto infras. (€/km)	CI/V	1,873	1,896	1,926

Tab. 0.4 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Nord-Est

<b>Bacino Sud Est</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Volume di Produzione (unità•km)	V	16.002.455	15.954.529	13.656.142
Ricavi (€)	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249
Corrispettivi (€)	C	29.934.608	29.413.554	29.497.934
Infrastruttura (€)	I	483.946	433.449	630.809
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura (€)	CI	29.450.663	28.980.105	28.867.125
<b>Rapporto Ricavi / Costi</b>	<b>R/(CI + R)</b>	<b>27,7%</b>	<b>28,2%</b>	<b>27,4%</b>
Passeggeri trasportati (N.)	Pax	13.649.284	11.325.652	10.341.323
Addetti (N.)	Add	625	649	601
<b>Fattore di efficacia (N. Pax/unità•km)</b>	<b>Pax/V</b>	<b>0,853</b>	<b>0,710</b>	<b>0,757</b>
Fattore di efficienza (unità•kn/addetto)	V/Add	25.604	24.583	22.722
Fattore di redditività (€/pax)	R/Pax	0,828	1,006	1,052
Fattore di contribuzione al lordo infras. (€/pax)	C/Pax	2,193	2,597	2,852
Fattore di contribuzione al netto infras. (€/pax)	CI/Pax	2,158	2,559	2,791
Contribuzione unitaria al lordo infras. (€/km)	C/V	1,871	1,844	2,160
Contribuzione unitaria al netto infras. (€/km)	CI/V	1,840	1,816	2,114

Tab. 0.5 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Sud-Est

<b>Bacino Sud</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Volume di Produzione (unità•km)	V	14.567.866	14.229.465	14.070.822
Ricavi (€)	R	12.078.319	13.108.228	13.436.564
Corrispettivi (€)	C	25.672.683	25.519.597	25.423.659
Infrastruttura (€)	I	207.713	279.257	160.549
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura (€)	CI	25.464.970	25.240.340	25.263.110
<b>Rapporto Ricavi / Costi</b>	<b>R/(CI + R)</b>	<b>32,2%</b>	<b>34,2%</b>	<b>34,7%</b>
Passeggeri trasportati (N.)	Pax	16.075.789	16.044.240	14.473.659
Addetti (N.)	Add	486	490	480
<b>Fattore di efficacia (N. Pax/unità•km)</b>	<b>Pax/V</b>	<b>1,104</b>	<b>1,128</b>	<b>1,029</b>
Fattore di efficienza (unità•kn/addetto)	V/Add	29.975	29.040	29.314
Fattore di redditività (€/pax)	R/Pax	0,751	0,817	0,928
Fattore di contribuzione al netto infras. (€/pax)	CI/Pax	1,584	1,573	1,745
Contribuzione unitaria al netto infras. (€/km)	CI/V	1,748	1,774	1,795

Tab. 0.6 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Sud

Nell'esempio di fig. 6 il rapporto Passeggeri/Veicolo•km risulta pari a 1,029; un aumento dell'1,5% corrisponde ad un valore obiettivo di 1,044 che può essere raggiunto con un aumento di passeggeri pari a circa 217 mila unità/anno a parità di produzione, o con una diminuzione di produzione di circa 200 mila veicoli•km/anno a parità di passeggeri, o con una combinazione di variazioni compatibili di passeggeri e di produzione (ad esempio -100 mila veicoli•km/anno e +113 mila passeggeri/anno o -300 mila veicoli•km/anno e -96 mila passeggeri/anno).

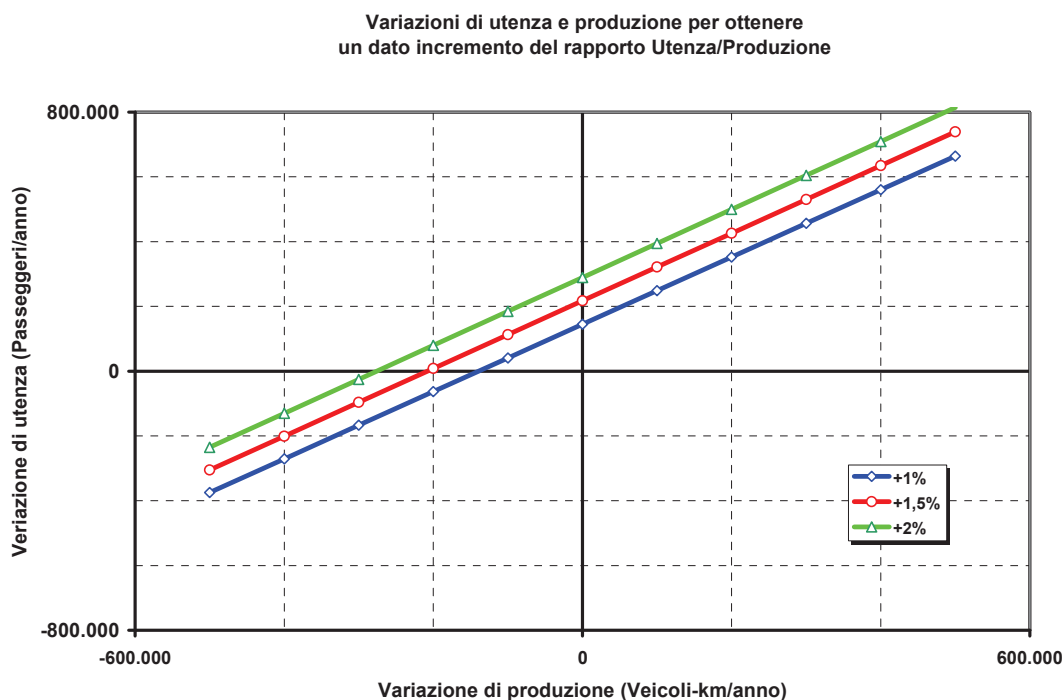


Fig. 6 – Variazioni di utenza e produzione per ottenere un dato incremento del rapporto Utenza/Produzione

#### **4. LINEE D'AZIONE E INDIRIZZI OPERATIVI PER IL PTS 2016-2018<sup>12</sup>**

Per il raggiungimento degli obiettivi posti a livello nazionale occorre che le azioni del PTS 2016-2018 siano fattibili, coerenti e coordinate.

Il PTS deve delineare un'assetto dei servizi flessibile e in grado di accogliere l'eventuale nuova domanda senza peggiorare il livello di qualità offerta. Pertanto il PTS deve perseguire i seguenti indirizzi operativi.

##### **1. Politica tariffaria.**

Un sistema di bigliettazione elettronica nel campo dei trasporti, come quello attivo in Piemonte, Bip, consente di poter disporre di uno strumento idoneo a realizzare sul territorio una tariffa regionale a "consumo" che possa anche superare i propri confini amministrativi. Ritenendo opportuno un approccio per passi successivi, si richiede che i nuovi contratti prevedano un'unica tariffa interurbana (bus e ferrovia) di corsa semplice per ogni origine – destinazione collegata dal TPL piemontese. La tariffa deve essere calcolata sulla base della tariffa ordinaria pentachilometrica applicata al percorso minimo e deve essere indipendente dal numero di gestori coinvolti. I servizi urbani ed i servizi a chiamata potranno avere tariffe proprie eventualmente integrate con quelle dei servizi interurbani [nei casi di comunità tariffarie]. Tutte le tipologie di titoli di viaggio dovranno essere gestite dal medesimo sistema di bigliettazione. Le aziende, in fase di offerta, possono proporre tariffe promozionali e sconti a favore delle famiglie. Per altri servizi alternativi [tra i quali i servizi a chiamata] possono essere proposte dagli enti delle tariffe specifiche.

In ogni caso, prima di introdurre variazioni alla struttura tariffaria, sarà necessaria una valutazione puntuale degli effetti sui ricavi da traffico attuali e previsti, nonché degli effetti redistributivi sulle varie modalità di trasporto utilizzabili<sup>13</sup>. Una disamina sulla possibile evoluzione del sistema tariffario regionale in Piemonte è riportata in Allegato 1.

Per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe si seguiranno le indicazioni riportate nella Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Al fine di agevolare il nuovo sistema tariffario occorre che i nuovi contratti [e, ancor prima i capitolati di gara] prevedano una rete di vendita regionale.

##### **2. Modalità di servizio più idonee alla domanda.**

Nel definire l'offerta di servizio di Trasporto Pubblico Locale per un determinato ambito la scelta della modalità di trasporto non deve essere effettuata a priori ma sulla base di verifiche sull'efficacia, l'efficienza e l'economicità complessiva di tutti i modi che cooperano per soddisfare la domanda di mobilità del territorio e valorizzare le peculiarità di ogni modo<sup>14</sup>.

Modalità di servizio più rispondenti alla domanda determinano, anche, una diminuzione del costo operativo del servizio totale offerto: sarà compito delle aziende ricercare un'organizzazione tale da garantire dei costi inferiori a quelli standard. Il Costo, assunto dal Ministero per misurare il raggiungimento dell'obiettivo R/C, non tiene conto dei costi effettivi del servizio svolto ma del "costo standard" legato alle modalità di svolgimento del servizio [gomma, ferro, metropolitana...]

---

<sup>12</sup> capitolo 3 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>13</sup> ANAV e CONF SERVIZI segnalano la conseguente diminuzione dei ricavi ogni volta che esistono alternative di lunghezza diversa, con riflessi negativi sul rapporto ricavi/costi. Richiedono quindi che eventuali variazioni alla struttura tariffaria siano precedute da attente valutazioni

<sup>14</sup> Precisazione richiesta da ANAV e CONF SERVIZI

### **3. Dimensione ottimale dei servizi.**

Al fine di consentire una maggiore efficienza delle aziende, gli eventuali lotti per bacino da mettere a gara, ad esclusione di quelli dedicati alle aree a domanda debole, devono avere una dimensione di almeno 4 M di vetture\*km.

### **4. Integrazione dei servizi.**

L'intermodalità deve essere uno degli obiettivi finali da raggiungere con le future gare per l'affidamento dei servizi: i servizi integrati sono in grado di incrementare in maniera sostanziale i ricavi da traffico e di garantire efficacia ed attrattività al sistema del trasporto pubblico locale. I nodi di interscambio sono funzionali al raggiungimento di una significativa percentuale di intermodalità; pertanto è necessario che l'assetto organizzativo dei servizi tenga conto dei nodi esistenti [Movicentro] e di eventuali implementazioni.

L'Agenzia individuerà una metodologia condivisa per definire in maniera appropriata la modalità economicamente più efficace per soddisfare la domanda pubblica presente sul territorio entro le risorse disponibili.

### **5. Gestione più efficace dei servizi.**

Per il comune raggiungimento degli obiettivi posti dal legislatore nazionale, occorre un efficace coordinamento delle politiche e azioni necessarie a garantire una più semplice gestione del trasporto pubblico, quali: l'efficientamento degli orari di apertura/chiusura degli istituti scolastici e programmazione dei giorni di rientro; l'accessibilità al tpl in casi di individuazione di nuove sedi o rilocalizzazioni di sedi di uffici pubblici, ospedali, istituti scolastici, centri di terziario; le azioni per migliorare la velocità commerciale e la qualità dei servizi offerti [realizzazione di corsie preferenziali, sistemi di gestione semaforica a favore del tpl, provvedimenti quali la realizzazione di ZTL, zone pedonali, programmazione della chiusura dei centri urbani in occasione di manifestazioni supportata da un coordinato sistema di parcheggi di attestamento e interscambi, road pricing temperati da clausole che garantiscano il diritto alla mobilità]; l'offerta di servizi complementari e alternativi [il bike-sharing come modalità complementare ai servizi di tpl; l'organizzazione di servizi alternativi, anche a chiamata, per le aree a domanda debole<sup>15</sup>] che possano contribuire a sottrarre utenza al trasporto privato a favore del tpl o di sistemi di trasporto più sostenibili; interventi per la limitazione al traffico privato, incentivazioni del car-pooling [anche sotto forma di incentivi di accesso ad aree riservate] e regolamentazione della logistica urbana che contribuiscono ad una maggiore sostenibilità della mobilità in ambito urbano.

### **6. Innovazione e interoperabilità tariffaria.**

Al fine di non creare disagi per l'utenza tutti i servizi devono essere accessibili mediante l'utilizzo di titoli di viaggio integrati sia dal punto di vista tariffario che tecnologico (Bip). La tecnologia Bip permetterà di verificare costantemente sia la qualità del servizio offerto, in termini di regolarità e occupazione, sia le linee di desiderio degli utenti del tpl regionale. Tutte le aziende hanno il compito di rendere disponibili i dati, quelli raccolti dal sistema Bip e quelli definiti utili a tale scopo dai regolamenti regionali in materia, pena il blocco dei pagamenti.

### **7. Programmazione dei servizi ferroviari.**

A garanzia dell'attuale impianto del servizio ferroviario regionale, già ridimensionato da recenti interventi di razionalizzazione<sup>16</sup>, qualsiasi intervento di riorganizzazione dei servizi dovrà assicurare, sulle linee attualmente attive, servizi adeguati nelle fasce di maggior domanda.

---

<sup>15</sup> Una proposta di metodologia per l'identificazione delle aree a domanda debole è riportata in Allegato 2

<sup>16</sup> ANAV e CONF SERVIZI fanno notare che al "rammarico" per il ridimensionamento del servizio ferroviario non corrisponde un altrettanto rammarico per i "tagli" già subiti dal TPL su gomma



La programmazione annuale e le revisioni orarie, prima della loro effettiva trasmissione al gestore, saranno sottoposte alla Regione per verifica di coerenza con gli indirizzi e i principi generali della vigente programmazione.

In linea generale, anche in presenza di aumenti di costi o di altre necessità di razionalizzazione, andranno garantiti prioritariamente il servizio pendolare e scolastico; pertanto, il ridimensionamento di servizi ferroviari dovrà essere circoscritto agli orari di morbida. Nelle fasce orarie a minor domanda, il servizio potrà essere espletato anche tramite servizi automobilistici, da armonizzare il più possibile con il principio del cadenzamento orario così come adottato nei corrispondenti servizi ferroviari. Onde adeguare i corrispettivi, i servizi dovranno essere programmati con treni di capacità non eccedente rispetto ai tassi di frequentazione rilevati e preventivati. Eventuali revisioni al ribasso dei corrispettivi o altre risorse provenienti da razionalizzazioni potranno essere utilizzate, previo parere favorevole della Regione, per il potenziamento dei servizi ferroviari<sup>17</sup> secondo le seguenti priorità:

- a) a tutela dei collegamenti in fasce orarie ad alta domanda, il potenziamento dei servizi dovrà essere prioritariamente programmato a soddisfazione delle esigenze di mobilità pendolare e scolastica, con particolare attenzione alle linee regionali veloci e all'adeguamento dei collegamenti agli orari di studio e di lavoro.
- b) in considerazione dei numerosi tagli già subiti dal servizio ferroviario regionale, l'estensione dei servizi dovrà prioritariamente riguardare, ovunque necessario, le linee secondarie.
- c) su iniziativa della Regione, recuperi frutto di ribasso di corrispettivi o altri risparmi potranno inoltre essere utilizzati per la riapertura di linee sospese, tramite interlocuzione specifica con i soggetti territoriali e secondo processi partecipativi che saranno oggetto di apposite linee di indirizzo.
- d) estensioni di servizi transfrontalieri, frutto di accordo fra Stati o fra Regioni di paesi confinanti, potranno essere programmate su iniziativa della Regione anche al fine di favorire la composizione dei contenziosi sulle convenzioni transfrontaliere..

Nel perimetro individuato dai suddetti criteri, la programmazione di bacino rappresenta la sede prioritaria per la definizione operativa dei servizi di trasporto pubblico locale e della loro modalità di effettuazione in relazione alla domanda.

## **8. Rinnovo del parco rotabile per servizi accessibili e di qualità.**

La possibilità di acquisire utenza al trasporto collettivo con la qualità offerta ed il contenimento dei costi di gestione sono le premesse indispensabili per assegnare un nuovo ruolo al trasporto pubblico, limitare il ricorso alla mobilità privata e conseguentemente ridurre l'inquinamento e la congestione delle aree urbane. La riqualificazione dei servizi di trasporto pubblico locale si ottiene anche attraverso il rinnovo del materiale rotabile – con l'introduzione di mezzi ecocompatibili, con motorizzazioni capaci di ridurre consumi ed emissioni in atmosfera e dotazioni tecnologiche atte a favorire l'accessibilità al servizio per categorie svantaggiate – ed il miglioramento delle strutture e delle tecnologie funzionali al servizio. Si intende proseguire l'impegno a sostegno degli investimenti per la sostituzione degli autobus maggiormente inquinanti, in particolare di quelli con motorizzazione omologata sino allo standard Euro2, con mezzi a basso impatto ambientale o, quando alimentati a gasolio, caratterizzati da standards ecologici elevati (Euro6), anche al fine di migliorare o perlomeno mantenere l'età media del parco mezzi circolante.

### **4.1 Indirizzi per l'affidamento dei servizi**

---

<sup>17</sup> ANAV e CONF SERVIZI obiettano su un reimpiego "aprioristico" dei possibili risparmi solo sul servizio ferroviario

In coerenza con gli indirizzi settoriali comunitari e nazionali, la Regione Piemonte individua nello strumento della gara ad evidenza pubblica e, in senso più esteso, degli affidamenti tramite comparazione fra offerte, la via privilegiata per introdurre elementi di competitività e contendibilità nell'ambito del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di qualificare i servizi e di assicurarne la compatibilità finanziaria.

Eccezioni a tale principio sono da prevedersi, per quanto attiene ai servizi ferroviari, per la gestione di aree a forte complessità – quali quelle metropolitane – e a fronte di prospettive di integrazione fra differenti soluzioni di mobilità che risultino particolarmente vantaggiose in termini di programmazione e di economie di gestione<sup>18</sup>. Tali eccezioni vanno in ogni caso considerate di carattere provvisorio e gestite come fasi propedeutiche a future procedure di gara. In questo senso, la durata temporale di tali affidamenti deve essere definita in modo da favorire, all'interno dei bacini ottimali individuati dalla Giunta regionale, l'allineamento ad un'unica data delle scadenze dei contratti di servizio afferenti ai bacini stessi.

La definizione del disegno o progetto di gara o di affidamento del servizio rappresenta il nodo decisivo per garantire nel lungo termine l'efficacia e l'efficienza del sistema.

La Regione Piemonte promuove, incentiva e valorizza, ovunque possibile, l'avvio di gare o di affidamenti che portino a gestioni integrate ferro/gomma<sup>19</sup>.

L'integrazione ferro/gomma, dal punto di vista gestionale, comporterebbe:

- l'esercizio dei servizi ad opera di un solo soggetto, in grado di rispondere alla domanda di trasporto operando nei singoli contesti con i mezzi, il materiale rotabile e le modalità più idonee alle caratteristiche della domanda;
- la formazione e la qualificazione del personale, anche per la gestione flessibile di diverse modalità di trasporto.

In caso di gare "integrate" occorrerà ridefinire l'attuale assetto organizzativo dei bacini e individuare idonee modalità di affidamento. Gli enti affidanti, per la gestione delle procedure di affidamento, potranno avvalersi della società di committenza regionale.

Nel corso del 2016 e i primi mesi del 2017 molti contratti arriveranno alla loro naturale scadenza. Anche al fine di dare indicazioni utili agli attuali Enti affidanti si ritiene opportuno indicare in 12 mesi dall'approvazione del Programma Triennale dei Servizi il termine ultimo per l'avvio delle procedure di affidamento dei servizi. L'Agenzia, come previsto dallo Statuto in essere, potrà essere delegata dagli Enti competenti a tale funzione.

Per quanto riguarda le modalità di affidamento dei servizi ferroviari l'Agenzia potrà essere supportata da qualificati soggetti esterni.

Le misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare - assunte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con delibera n. 49 del 17 giugno 2015 al fine di dettare una disciplina uniforme degli aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dagli enti affidanti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri svolti su strada e su ferrovia di cui al

---

<sup>18</sup> ANAV e CONF SERVIZI sottolineano che non è chiaramente specificato in cosa consistano le "prospettive di integrazione fra differenti soluzioni di mobilità" evidenziando che i risparmi ottenibili con l'espletamento delle gare per i servizi ferroviari costituiscono una delle possibili più rilevanti fonti di riduzione di fabbisogno e di spesa

<sup>19</sup> ANAV e CONF SERVIZI obiettano che la possibilità di espletamento di gare integrate ferro-gomma si collocano realisticamente oltre l'orizzonte temporale del presente programma triennale

D.Lgs n. 422/1997 e al Regolamento CE n. 1370/2007 - costituiscono indirizzo di riferimento in materia.

#### **4.1.1 Definizione del capitolato speciale d'appalto**

Il capitolato speciale d'appalto dovrà prevedere un sistema di determinazione dei corrispettivi che tenga conto, oltre ad una quota direttamente commisurata alla quantità di servizi (veicoli\*km), di una ragionevole quota (orientativamente compresa tra il 5% ed il 10%) commisurata alla qualità dei servizi e al raggiungimento degli obiettivi precedentemente indicati.

Il programma di esercizio relativo ai servizi oggetto di affidamento non dovrà essere rigido e predefinito, ma consentire una certa flessibilità nella definizione dei servizi offerti, in particolar modo per le fasce orarie a bassa domanda.

#### **4.1.2 Valutazione delle offerte**

In merito all'individuazione dei criteri di aggiudicazione, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti dispone che gli enti affidanti tengano conto, oltre che del valore dell'offerta economica [criterio prevalente], anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro:

- agli investimenti sul materiale rotabile, con particolare riferimento a quelli con basso impatto ambientale;
- al miglioramento della qualità del servizio erogato e all'utilizzo di appositi strumenti di rendicontazione;
- ad eventuali servizi aggiuntivi offerti;
- nonché a politiche tariffarie.

Allo stesso modo saranno valutati in sede di valutazione delle offerte i miglioramenti alla flotta esistente presentati dall'operatore rispetto alla produzione di inquinanti, sia come mezzi ad inizio affidamento sia nel corso dello stesso, privilegiando le attività in autofinanziamento da parte dell'affidatario e le modalità di funzionamento elettriche<sup>20</sup>.

La Regione ritiene che, nella valutazione delle offerte, si debba tener conto anche:

- della capacità degli operatori di rispondere in misura puntuale alle esigenze dei territori con servizi in grado di dare alle soluzioni di trasporto la dovuta flessibilità operativa, attestata anche mediante progetti di rete e soluzioni innovative di gestione della mobilità, la cui misurabilità prescinda dal mero criterio di attribuzione e contribuzione chilometrica;
- delle caratteristiche di prossimità territoriale degli operatori, intesa come adeguata vicinanza di sportelli, sedi operative, informative ed amministrative, ai cittadini dei luoghi serviti, a specifica tutela delle fasce deboli e a garanzia dell'economicità e della rapidità delle operazioni di controllo e monitoraggio;
- del rispetto degli accordi sottoscritti, a tutela dell'occupazione, fra Regione ed organizzazioni sindacali<sup>21</sup>.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti prevede inoltre che gli enti affidanti favoriscano:

---

<sup>20</sup> Integrazione richiesta dalla Città Metropolitana

<sup>21</sup> ANAV e CONF SERVIZI fanno notare la subalternità rispetto ad accordi sconosciuti che saranno presi da soggetti terzi e comunque la negativa incidenza a discapito della futura efficienza di gestione

- l'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria;
- l'applicazione di sistemi di Intelligent Technology System, ivi compresa l'adozione del sistema regionale di bigliettazione elettronica Bip e di altre tecnologie innovative a bordo;
- la previsione di misure a tutela dei passeggeri a mobilità ridotta.

#### **4.1.3 Contratti di servizio**

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato mediante contratti di servizio.

Ai sensi della l.r. 1/2000 s.m.i. l'Agenzia della mobilità piemontese stipula i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa comunitaria e nazionale vigente.

Considerato che alcuni contratti relativi a servizi di trasporto pubblico locale sono in corso di esecuzione e presentano scadenze differite nel tempo, si ritiene opportuno prevedere gare per bacino che comprendano anche i servizi relativi ai<sup>22</sup> contratti in essere sino alla loro scadenza naturale. Ai soggetti aggiudicatari delle gare di bacino sarà affidata la gestione dei distinti servizi al momento della scadenza dei relativi contratti in essere.

In conformità con l'attuale assetto organizzativo per bacini e con le decisioni che saranno assunte dalla programmazione regionale in relazione ai lotti di gara, i contratti relativi ai servizi ferroviari, in fase di rinnovo, dovranno prevedere lotti di servizi che possano eventualmente essere affidati anche in tempi diversi rispetto alla scadenza contrattuale.

## **4.2 Indirizzi per il monitoraggio e controllo**

In linea con gli indirizzi per la programmazione europea, l'azione dell'Amministrazione regionale si sviluppa nell'ambito di un percorso che ha come riferimento la puntuale e costante verifica dei risultati raggiunti rispetto agli obiettivi prefissati. In questo contesto assumono particolare rilievo i temi del monitoraggio dei servizi e del controllo con il fine di garantire una maggiore flessibilità del sistema - adeguando, sulla base dei dati e delle informazioni raccolte, la programmazione - assicurare una maggior rispondenza dell'offerta di servizi alla domanda di mobilità espressa dal territorio, tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali.

In ottemperanza a quanto previsto dalla normative vigenti (articolo 9 della Convenzione ONU sui diritti delle Persone con Disabilità - Accordo della Conferenza Unificata, sottoscritto in data 26 settembre 2013 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, redatto ai sensi dell'art. 9 comma 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281 - comma 4 bis, dell'art. 13 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.) verranno attivati appositi tavoli di confronto con le associazioni di utenti dei servizi di trasporto offerti dalla Regione, aventi come scopo la raccolta di dati e segnalazioni al fine di apportare possibili correzioni alla programmazione dei servizi, in modo da aumentarne l'efficienza generale ed un costante miglioramento dei livelli di accessibilità, di fruizione e di sicurezza a favore dell'utenza.

### **4.2.1 Il monitoraggio**

---

<sup>22</sup> La proposta di gara deriva da un'analogia con la procedura stabilita dal comma 5, art. 63 del d.lgs. 50/2016, nel massimo rispetto dei principi di par condicio e trasparenza.

Con riferimento all'art. 16 bis – D.Lgs 95/2012, che detta i criteri per il trasferimento del FNT, i gestori dei servizi di TPL hanno l'obbligo di trasmettere i dati economici e trasportistici all'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL ed alle Regioni; nello specifico il D.Lgs prevede che i contributi pubblici ed i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico e ferroviario che non adempiono all'obbligo di trasmissione.

Al succitato riferimento normativo, si aggiungono le previsioni dell'art.18 della l.r. 1/2000, così come modificato dalla l.r. 19 del 25 ottobre 2016, che istituisce il Debito Informativo Trasporti (DIT) e dispone in ordine alla specificazione dei dati di interesse ed alla formalizzazione delle relative modalità e tempistiche di trasmissione al livello regionale.

Alla luce di quanto sopra, che determina un sistema informativo trasporti in grado di rendere disponibili dati sempre più puntuali ed affidabili, l'Osservatorio regionale [articolo 13, l.r. 1/2000] assume un ruolo particolarmente rilevante nell'ambito del monitoraggio in quanto analizza le caratteristiche della domanda e dell'offerta ed il flusso della spesa di esercizio, elabora e aggiorna gli indicatori di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti, compresi quelli definiti a livello nazionale, utili per la definizione degli strumenti di programmazione regionale e di bacino; l'Osservatorio regionale si coordina con gli osservatori nazionali.

Pertanto nell'ambito dei contratti di servizio e dei documenti correlati devono trovare compiuta definizione:

- ***il tema del “debito informativo”***

per il quale occorre fare riferimento ai vincoli sulle caratteristiche dei dati richiesti, nonché sulle relative modalità e tempistiche di trasmissione, che l'amministrazione regionale formalizzerà in attuazione delle previsioni dei commi 6, 7, 8 e 9 dell'art. 18 della l.r. 1/2000, come modificato dal comma 1 dell'art. 19 della l.r. 19/2016 definendo contestualmente i livelli di governo e di responsabilità connessi. Il debito informativo, infatti, si configura quale obbligo per le aziende nei confronti dell'Agenzia della mobilità piemontese e degli enti soggetti di delega, e di tutti questi soggetti, ciascuno per la parte di rispettiva competenza, nei confronti della Regione Piemonte.

Costituiscono in ogni caso debito informativo i dati di cui all'Allegato A alla deliberazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 49 del 17 giugno 2015 e quelli comunque necessari alla predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico.

Le Aziende affidatarie di servizi TPL sono informate del fatto che, in caso di loro inadempienza, sarà sospesa in tutto o in parte, con una percentuale minima del 5% in relazione alla gravità, l'erogazione dei corrispettivi come previsto dal comma 11 dell'art 18 della citata l.r. 1/2000 e s.m.i.

E' organizzato il raccordo su base regionale del debito informativo, di cui all'art.1 del DPCM 13 marzo 2013, per il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) dell'art.16 bis del d.l. 6 luglio 2012 n. 95 come modificato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

- ***il completamento del sistema di bigliettazione elettronica BIP***

e l'attività connessa al Centro Servizi Regionale (CSR-BIP): le aziende di trasporto già dotate di sistema BIP forniranno i dati raccolti nel formato e con le caratteristiche individuate con apposito provvedimento regionale;

- ***l'implementazione del sistema informativo (DB Omnibus):***

questo tema costituisce un obiettivo strategico per le aziende non ancora dotate di BIP e per gli enti che gestiscono i contratti come supporto per la gestione della programmazione e della consuntivazione del servizio.

#### **4.2.2 Il controllo della qualità dei servizi offerti**

In linea con quanto previsto dalla legge regionale 1/2000 e s.m.i., l'Agenzia della mobilità piemontese esercita la vigilanza ed effettua i monitoraggi ed i controlli di propria competenza, secondo quanto disciplinato nei contratti di servizio sottoscritti con i soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Tali funzioni sono esercitate tramite il proprio personale ovvero attraverso soggetti esterni appositamente incaricati. Le verifiche potranno essere disposte in collaborazione con le organizzazioni di rappresentanza degli utenti attraverso la sottoscrizione di appositi protocolli.

Il tema della tutela del consumatore pone l'Amministrazione regionale quale garante, nei confronti dei cittadini, delle modalità di effettuazione del servizio di TPL.

Nell'ambito dei Contratti di servizio stipulandi dovranno essere previsti, specifici obblighi per i soggetti affidatari dei servizi a garanzia del pieno ed uguale godimento dei servizi medesimi sia a favore delle persone con disabilità sia a tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi

Pertanto, devono essere individuati

- **indicatori**

in grado di misurare l'attrattività complessiva del sistema, partendo anche dalle esigenze degli utenti siano essi pendolari, viaggiatori occasionali o anche solo potenziali, in relazione a:

- a) accessibilità, fruibilità e sicurezza delle fermate e del servizio;
- b) intermodalità e organizzazione dei punti di interscambio;
- c) comunicazione e informazione al pubblico

- **forme di controllo**

[con il coinvolgimento diretto delle strutture regionali e/o di soggetti esterni appositamente selezionati] sulle modalità di effettuazione dei servizi anche in termini di qualità e accessibilità; tali verifiche potranno essere disposte in collaborazione con le organizzazioni di rappresentanza degli utenti attraverso la sottoscrizione di appositi protocolli.

- **forme di misurazione del grado di soddisfazione degli utenti:**

prevedendo, in diversi sedi e anche con modalità innovative, il coinvolgimento degli stakeholder in tutte le fasi di redazione, verifica, monitoraggio e revisione della programmazione di area; promuovendo la redazione da parte dei gestori della Carta della Qualità dei servizi redatta secondo le norme vigenti.

Di particolare interesse, in termini di qualità servizio offerto, risultano:

- a) gli standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate [affidabilità, puntualità, modalità di interscambio];
- b) le modalità di accesso alle informazioni;
- c) sviluppare e pubblicizzare un processo per quanto possibile semplificato per la gestione dei reclami e dei rimborsi, così da fornire risposte certe agli utenti.

Per lo sviluppo delle attività di valutazione è attivato un sistema di raccolta ed elaborazione delle segnalazioni di disservizio e sono altresì promossi accordi con le principali associazioni rappresentative degli utenti con particolare riferimento a quelle di tutela dei diversamente abili, per la valutazione congiunta dei livelli di servizio effettivamente realizzati.

- **informazione adeguata:**

occorre rendere disponibili, anche attraverso un portale unico e in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete, efficaci sistemi e tecnologie di informazione e comunicazione sui servizi offerti

Le azioni sopra descritte devono trovare corrispondenza nell'ambito dei contratti di servizio e impegnare le aziende e gli enti gestori dei contratti in un'adeguata e proficua collaborazione, anche attraverso la promozione di un processo di formazione continua del personale per migliorare, in particolare, l'approccio sui temi della sicurezza e accessibilità dell'utenza, sia a bordo che a terra. Sono da prevedersi specifici impegni con riguardo:

- agli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio conformemente alle indicazioni del programma triennale vigente;
- ai fattori di qualità e comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e puntualità, velocità commerciale, affidabilità del servizio, informazione ai clienti in tempo reale, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza,
- all'obbligo per tutti i gestori di trasmettere i dati tecnici ed economico-finanziari necessari per l'esercizio della funzione di valutazione e controllo in capo all'amministrazione regionale;
- alle modalità di tutela della funzione regionale nel caso di mancato rispetto degli impegni assunti

## 5. RISORSE FINANZIARIE DISPONIBILI PER L'ESERCIZIO<sup>23</sup>

L'attuale assetto organizzativo dei servizi di trasporto che vede l'Agenzia della Mobilità Piemontese, insieme agli Enti gestori dei Bacini di Trasporto, nel ruolo di programmatore dei servizi di trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro, fa prevedere la possibilità di efficientare ulteriormente i servizi secondo gli indirizzi dati nel Capitolo 4. Tale efficientamento deve seguire l'andamento delle disponibilità di bilancio che la Regione può assicurare nel corso del prossimo triennio.

Per quanto sopra, nel 2016 e nel 2017 è indispensabile proseguire una razionalizzazione dei costi dei servizi di TPL che porti ad una riduzione della spesa preventivata per il 2015 e ad una conseguente riduzione dei finanziamenti regionali.

Nel 2018, anno in cui si potrà ritenere raggiunto un primo efficientamento ottimale dei servizi e in fase di superamento le difficoltà finanziarie della Regione, si prevede che le risorse regionali destinate al TPL rimarranno costanti rispetto all'anno precedente.

Per quanto sopra e alla luce degli indirizzi individuati dalla giunta con DGR 12 – 2217 del 12 ottobre 2015, l'ammontare complessivo dei finanziamenti per il triennio di programmazione è così articolabile:

- Anno 2016: 533 M€
- Anno 2017: 520 M€
- Anno 2018: 520 M€

Le penalità annuali, eventualmente contestate dal MIT alla Regione per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti dal sopra citato DPCM, si tradurranno in una conseguente riduzione delle risorse sopra riportate<sup>24</sup>.

L'Agenzia renderà alla Regione, in concomitanza con la predisposizione del bilancio di previsione, le risorse che lo Stato le ha versato direttamente nell'anno fiscale precedente a titolo di rimborso IVA, e le risorse non erogate alle aziende esercenti, in virtù delle clausole previste dai contratti di servizio per penalità e mancata produzione.

Tutti i rimborsi IVA attesi dallo Stato saranno completamente impiegati per il finanziamento dei servizi<sup>25</sup>.

Parimenti saranno impiegati per il finanziamento di servizi gli importi non erogati per mancate produzioni come pure quelli derivanti da applicazioni di penali.

Alle risorse sopra indicate si aggiungono nel 2017 e 2018 risorse aggiuntive, pari a 10 M€/anno.

Nel 2017 l'intero ammontare annuo (10 M€) delle risorse aggiuntive è distribuito pro-quota sui vari bacini e servizi.

---

<sup>23</sup> Capitolo 4 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>24</sup> ANAV e CONF SERVIZI chiedono la cancellazione di questo periodo

<sup>25</sup> ANAV e CONF SERVIZI chiedono che sia esplicitato l'obiettivo di mantenere costanti rispetto al 2015 i finanziamenti, poggiandosi sull'utilizzo dei rimborsi IVA, integrati da stanziamenti di bilancio, fino a completa copertura del fabbisogno annuo che si situa intorno a 549 M€



Nel 2018 l'intero ammontare annuo (10 M€) sarà distribuito sui vari bacini e servizi in funzione del grado di raggiungimento di obiettivi specifici.

L'ammontare complessivo dei finanziamenti per il triennio di programmazione viene quindi così articolato:

- Anno 2016: 533 M€
- Anno 2017: 530 M€
- Anno 2018: 530 M€

## 5.1 Ripartizione

La ripartizione per bacino e per modalità delle risorse regionali, al netto delle risorse da assegnare al CCNL autoferrotranviari, è determinata partendo dall'attuale riparto storico tenendo conto dei criteri riportati nel precedente capitolo 4.

La tabella 1 riporta le previsioni delle risorse complessive stimate disponibili per il periodo 2016-2018 e la loro ripartizione per bacino in continuità con il riparto storico nell'attesa di una nuova definizione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000.

	Anni		
	2015-2016	2017	2018
Totale BACINO SUD EST	€ 23.228.516	€ 22.980.485	€ 22.506.758
Totale BACINO SUD OVEST	€ 24.760.744	€ 24.496.353	€ 23.991.377
Totale BACINO METROPOLITANO	€ 194.303.258	€ 192.228.514	€ 188.265.857
Totale BACINO NORD EST	€ 26.407.183	€ 26.125.210	€ 25.586.657
<b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b>	<b>€ 268.699.700</b>	<b>€ 265.830.562</b>	<b>€ 260.350.649</b>
<b>Totale Servizi Ferroviari</b>	<b>€ 220.459.300</b>	<b>€ 219.269.438</b>	<b>€ 214.749.351</b>
Premialità da distribuire			€ 10.000.000
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
<b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>	<b>€ 533.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>

Tab. 1 – Ripartizione per bacino delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico

La tabella 2 riporta la ripartizione, in funzione del riparto storico, delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto<sup>26</sup>; per il 2015-2016 è indicata anche la suddivisione, in funzione del riparto storico, tra le risorse per servizi urbani-suburbani e quelle per servizi extraurbani. La definizione di tale suddivisione sarà autonomamente decisa da ciascun Bacino.

Le risorse riportate nelle tabelle 1 e 2 sono calcolate nell'ipotesi di assenza di penalità contestate dal MIT alla Regione Piemonte per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti

<sup>26</sup> ANAV e CONF SERVIZI richiedono la dichiarazione esplicita che sarà mantenuta invariata rispetto al 2015 la ripartizione delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto

dal DPCM 11 marzo 2013. Nel caso di applicazione di penalità gli importi riportati saranno ridotti di conseguenza.

	Anni		
	2015-2016	2017	2018
Totale servizi urbani-suburbani BACINO SUD-EST Conurbazioni di Alessandria, Asti, Casale M. (bus)	€ 6.657.944		
Totale servizi urbani-suburbani BACINO SUD OVEST Conurbazioni di Alba, Bra, Cuneo (bus)	€ 5.029.235		
Totale servizi urbani-suburbani BACINO METROPOLITANO Conurbazione di Torino (metro, tram, bus)	€ 156.148.738		
Totale servizi urbani-suburbani BACINO NORD EST Conurbazioni di Biella, Novara, Vercelli (bus, funicolare)	€ 5.750.313		
<b>Totale servizi urbani-suburbani</b>	<b>€ 173.586.230</b>		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO SUD-EST Province di Alessandria, Asti (bus)	€ 16.570.572		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO SUD OVEST Provincia di Cuneo (bus, funicolare)	€ 19.731.509		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO METROPOLITANO Città Metropolitana di Torino, AMP (bus)	€ 38.154.520		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO NORD EST Province di Biella, Novara, Verbanò Cusio Ossola, Vercelli (bus, funivie, navigazione)	€ 20.656.869		
<b>Totale servizi extraurbani e urbani minori</b>	<b>€ 95.113.470</b>		
<b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b>	<b>€ 268.699.700</b>	<b>€ 265.830.562</b>	<b>€ 260.350.649</b>
<b>Servizi Ferroviari</b>	<b>€ 220.459.300</b>	<b>€ 219.269.438</b>	<b>€ 214.749.351</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 475.100.000</b>
Premialità da distribuire			€ 10.000.000
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
<b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>	<b>€ 533.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>

Tab. 2 – Ripartizione per tipologia di servizio delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico

Si evidenzia la necessità di superare il criterio di ripartizione delle risorse basata sulla spesa storica e pervenire ad una ripartizione delle risorse fondata su criteri oggettivi, basati su dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto (quali IMQ 2013 e futura IMQ 2018 da lanciare nel 2017) e definiti in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. Discussioni in merito sono state avviate presso gli organi istituzionali (Consiglio di Amministrazione, Assemblee di Bacino) e presso gli organi tecnici (Comitato Tecnico, Commissioni Tecniche di Bacino) dell'Agenzia; lo stato dell'arte è descritto nel successivo paragrafo 8.

Parimenti si evidenzia l'esigenza di pervenire ad una nuova definizione (univoca, basata su criteri oggettivi e grandezze misurabili delle quali assumere valori da fonte certificata) della quantificazione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000. A questa definizione si dovrà pervenire in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7.

Le ripartizioni riportate nelle tabelle 1 e 2 saranno quindi ricalcolate sulla base dei nuovi criteri che risulteranno dai lavori del Comitato Tecnico, dalle Assemblee e Commissioni Tecniche di Bacino e dall'interlocuzione con i territori.

Per ragioni di sincronismo con le scadenze delle procedure amministrative necessarie e con le scadenze dei Contratti di Servizio in essere, le ripartizioni ricalcolate con i nuovi criteri non potranno verosimilmente essere applicate in corso di vigenza del presente Programma Triennale 2016-2018. Tuttavia i nuovi criteri dovranno ispirare il successivo Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 nel quale le ripartizioni delle risorse dovranno risultare coerenti con la quantificazione dei servizi minimi secondo la nuova definizione.

## 5.2 Premialità

L'importo della premialità verrà distribuito (tra i Bacini/Contratti) nel 2018, sulla base dei risultati conseguiti nel secondo semestre 2017, in due quote in ragione dei valori assunti dalla seguenti grandezze:

1. Incremento del valore dell'indicatore *passengeri paganti trasportati/veicoli(treni)•km prodotti* (valore riferito al 2° semestre 2017, premio € 4 M€),
2. Percentuale di *passengeri paganti trasportati rilevato dal sistema BIP* rispetto al numero totale di *passengeri paganti trasportati totali* desunto dalla vendita dei titoli di viaggio (valore riferito al 2° semestre 2017, premio € 6 M€).

Per la valorizzazione delle grandezze

- passeggeri paganti trasportati
- veicoli(treni)•km prodotti

faranno fede le quantificazioni presenti nelle dichiarazioni delle Imprese di Trasporto che dovranno pervenire all'Agenzia entro il 31 marzo 2018.

Per la valorizzazione della grandezza

- passeggeri paganti rilevati dal sistema BIP

faranno fede le quantificazioni rilevate dal sistema BIP (CSR e/o CCA di competenza).

La ripartizione degli importi di premialità sarà definita entro il 30 aprile 2018, o comunque entro 30 giorni solari dal completamento della ricezione delle dichiarazioni delle imprese in modo da consentire l'adeguata programmazione dei servizi nel secondo semestre del 2018.

Il computo delle quote di ripartizione è demandata al Comitato Tecnico dell'Agenzia. In ogni caso

- l'entità della premialità spettante a ciascun bacino/contratto dovrà essere correlato al rispettivo numero di passeggeri paganti;
- per ciascuna quota di premialità, nella ripartizione per bacino/contratto saranno presi in considerazione, solo bacini/contratti per i quali i valori delle grandezze di cui ai punti 1-2 assumono valori maggiori di zero.

Nelle tabelle 3, 4 e 5 che seguono è riportato, a solo titolo esemplificativo, un esempio numerico basato sui valori esposti nelle tabelle 0.2-0.6 del precedente paragrafo 3.4.

	PAX PAGANTI 2013	UNITA'-KM 2013	PAX/U-KM 2013	PAX PAGANTI 2014	UNITA'-KM 2014	PAX/U-KM 2014	PAX BIP esempio
BACINO SUD-EST	11.325.652	15.954.529	0,7099	10.341.323	13.656.142	0,7573	4.000.000
BACINO SUD-OVEST	16.044.240	14.229.465	1,1275	14.473.659	14.070.822	1,0286	13.000.000
BACINO METROPOLITANO	260.236.518	83.382.089	3,1210	266.781.060	81.714.589	3,2648	33.000.000
BACINO NORD-EST	18.268.804	16.576.870	1,1021	17.048.668	15.601.213	1,0928	12.000.000
SERVIZI FERROVIARI	46.543.308	19.432.301	2,3952	49.936.696	19.159.405	2,6064	23.000.000
<b>TOTALE</b>	<b>352.418.522</b>	<b>149.575.254</b>	<b>2,3561</b>	<b>358.581.406</b>	<b>144.202.171</b>	<b>2,4867</b>	<b>85.000.000</b>

Tab. 3 – Situazione esemplificata

Incremento Pax Paganti/Unità-km	Δ 2014-2013	PESO	PAX PAGANTI	PESO	PESO	PREMIO
	PAX/U-KM	Δ PAX/U-KM	2014	PAX PAGANTI	combinato	
BACINO SUD-EST	0,0474	11,78%	10.341.323	3,16%	7,47%	€ 298.797,02
BACINO SUD-OVEST	(negativo)					
BACINO METROPOLITANO	0,1438	35,73%	266.781.060	81,57%	58,65%	€ 2.345.996,44
BACINO NORD-EST	(negativo)					
SERVIZI FERROVIARI	0,2112	52,49%	49.936.696	15,27%	33,88%	€ 1.355.206,54
<b>TOTALE</b>	<b>0,4024</b>	<b>100,00%</b>	<b>327.059.079</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>€ 4.000.000,00</b>
Fattore di combinazione pesi ( $\alpha+\beta=1$ )		0,5 $\alpha$		0,5 $\beta$		

Quota Pax Paganti rilevati BIP	PAX BIP su	PESO	PAX PAGANTI	PESO	PESO	PREMIO
	PAX PAGANTI	PAX BIP	2014	PAX PAGANTI	combinato	
BACINO SUD-EST	0,3868	15,03%	10.341.323	2,88%	8,96%	€ 537.484,49
BACINO SUD-OVEST	0,8982	34,91%	14.473.659	4,04%	19,47%	€ 1.168.279,34
BACINO METROPOLITANO	0,1237	4,81%	266.781.060	74,40%	39,60%	€ 2.376.188,42
BACINO NORD-EST	0,7039	27,35%	17.048.668	4,75%	16,05%	€ 963.270,31
SERVIZI FERROVIARI	0,4606	17,90%	49.936.696	13,93%	15,91%	€ 954.777,43
<b>TOTALE</b>	<b>2,5731</b>	<b>100,00%</b>	<b>358.581.406</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>€ 6.000.000,00</b>
Fattore di combinazione pesi ( $\alpha+\beta=1$ )		0,5 $\alpha$		0,5 $\beta$		

Tab. 4 – Esempio di ripartizione delle quote di premialità

Riepilogo Premi	QUOTA Δ PAX/U-KM	QUOTA PAX BIP	TOTALE
BACINO SUD-EST	€ 298.797,02	€ 537.484,49	€ 836.281,51
BACINO SUD-OVEST	€ 0,00	€ 1.168.279,34	€ 1.168.279,34
BACINO METROPOLITANO	€ 2.345.996,44	€ 2.376.188,42	€ 4.722.184,86
BACINO NORD-EST	€ 0,00	€ 963.270,31	€ 963.270,31
SERVIZI FERROVIARI	€ 1.355.206,54	€ 954.777,43	€ 2.309.983,98
<b>TOTALE</b>	<b>€ 4.000.000,00</b>	<b>€ 6.000.000,00</b>	<b>€ 10.000.000,00</b>

Tab. 5 – Tabella riepilogativa dei premi della situazione esemplificata

## 6. RISORSE FINANZIARIE PER GLI INVESTIMENTI<sup>27</sup>

Si intende finanziare gli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale principalmente attraverso il ricorso alle risorse nazionali stanziare dalla legge di stabilità 2015 (n.d.r. tabella E annessa alla legge 23 dicembre 2014 n. 190 che ha rifinanziato gli interventi previsti dall'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013 n. 147).

Le risorse per gli investimenti relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale potranno essere erogate sotto forma di contributi in conto capitale o, qualora si proceda all'introduzione del principio del costo standard per la quantificazione delle compensazioni degli obblighi di servizio assolti dagli operatori e dei corrispettivi da porre a base d'asta delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi, in conto ammortamento<sup>28</sup>.

Saranno finanziabili in modo analogo anche interventi di revamping sui mezzi esistenti in grado di ridurre in modo certificato le emissioni<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> punto 4.2 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>28</sup> ANAV e CONF SERVIZI richiedono che "siano dettagliate le risorse aggiuntive, rispetto a quelle previste dalla legge di stabilità 2015, da rendere disponibili fin dal 2016 nonché i criteri con i quali esse saranno destinate ai diversi ambiti"

<sup>29</sup> Integrazione richiesta dalla Città Metropolitana

## 7. PERCORSO METODOLOGICO

Per l'identificazione delle configurazioni di servizio di ciascun Bacino capaci di realizzare gli obiettivi (di bacino e regionali) è necessaria l'interlocuzione con le Assemblee di Bacino e con le Commissioni tecniche di Bacino per effettuare le necessarie azioni distintamente per Bacino ma basate su una comune metodologia e su una scelta unanimemente condivisa degli indicatori da considerare e dei valori soglia da assumere per questi ultimi.

Questo percorso metodologico prevede le attività di seguito elencate.

### Definizione dei criteri di ripartizione delle risorse

La ripartizione delle risorse deve avvenire sulla base di criteri oggettivi, basati su basi dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto disponibili (IMQ 2013). I criteri di partenza devono basarsi almeno sull'esame delle seguenti grandezze:

- a) popolazione domiciliata sul territorio e relativa densità;
- b) numero di addetti e relativa densità;
- c) distribuzione della popolazione per classi di età, di reddito e di "disabilità";

Nelle figure 7 ed 8 sono illustrate le distribuzioni per comune dei residenti e degli addetti (lavoratori + volontari) da fonte ISTAT (Censimento 2011)

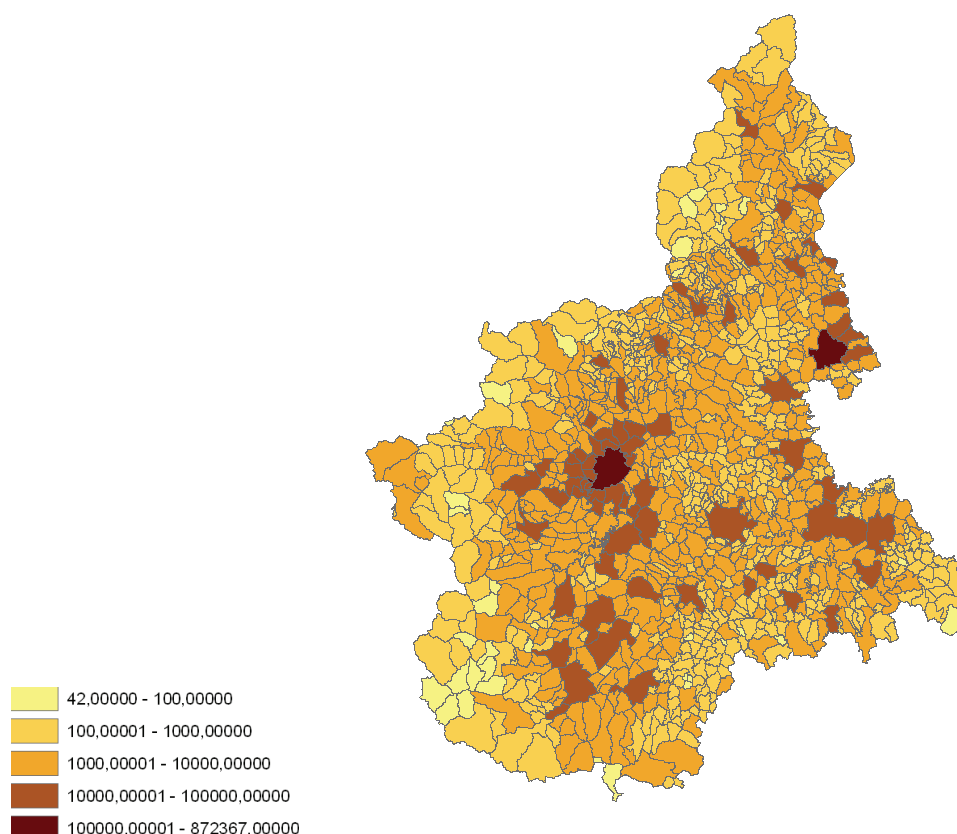


Fig. 7 – Distribuzione dei residenti per comune da fonte ISTAT (Censimento 2011)

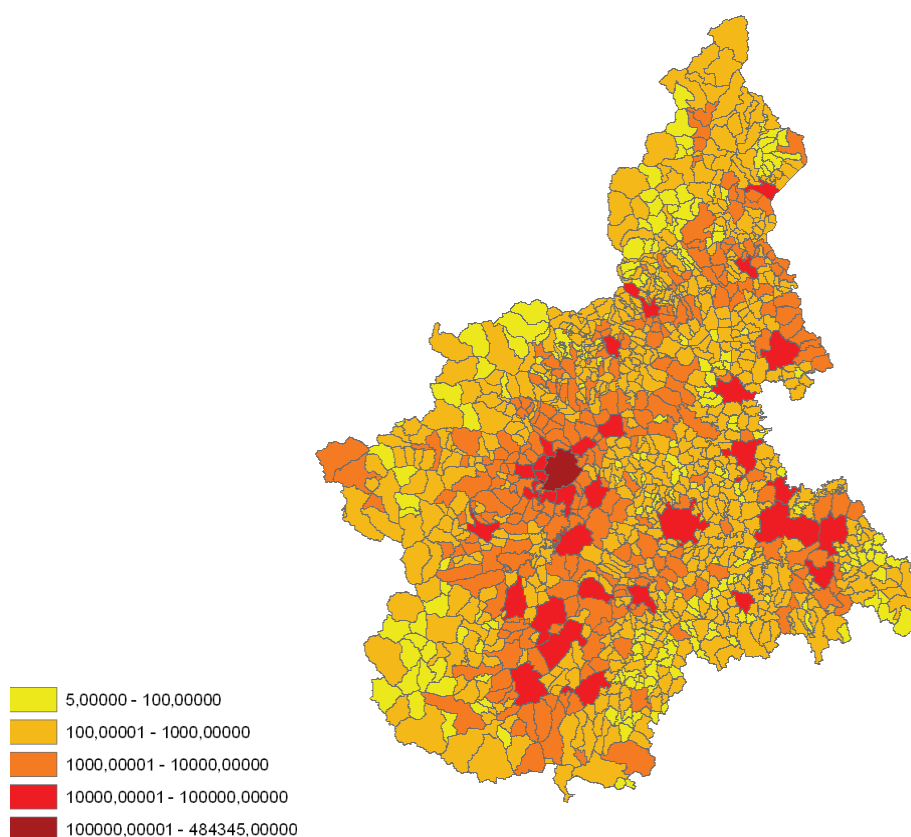


Fig. 8 – Distribuzione degli Addetti (lavoratori+volontari) per comune da fonte ISTAT (Censimento 2011))

Si deve inoltre necessariamente aggiungere l'esame della

d) domanda di trasporto tra le zone (all'interno di ciascun bacino, tra ciascun bacino e gli altri bacini, tra ciascun bacino e le altre Regioni e gli altri Stati)

per capire l'entità degli spostamenti tra le stesse e, quindi, il potenziale generatore ed attrattore delle zone.

Nella figura 9 sono illustrati i flussi prevalenti della mobilità pendolare casa-lavoro tra gli Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) da elaborazione IRES su dati di fonte ISTAT (Censimento 2011)

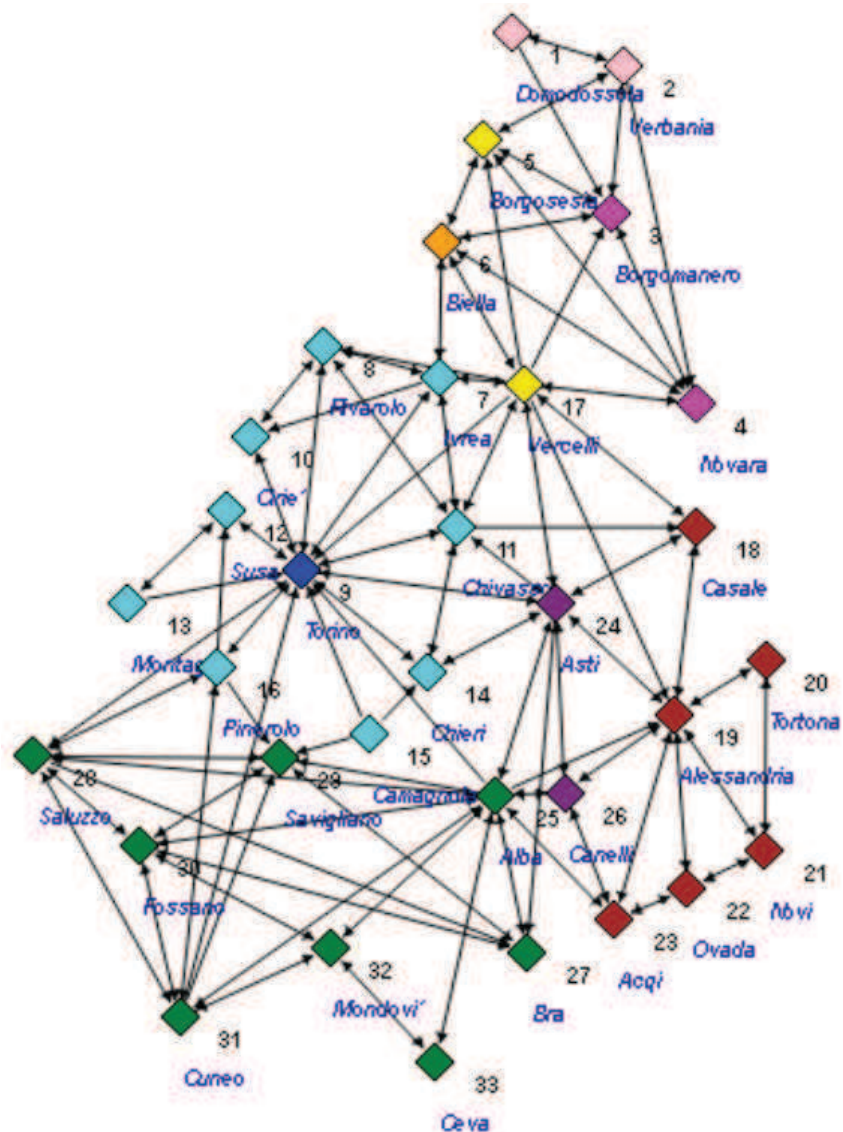


Fig. 9 – Prevalenti flussi pendolari casa-lavoro tra AIT da censimento ISTAT 2011  
 (da S. Landini, S. Occhelli - Una stima dei flussi di pendolarità casa lavoro in Piemonte - IRES Piemonte 2016)

Nelle figure 10 e 11 sono rappresentate le entità degli spostamenti giornalieri motorizzati (modo auto e mezzo pubblico, tutti gli scopi escluso il ritorno a casa) nella Regione Piemonte distribuite rispettivamente per zona di origine e per zona di destinazione, (da dati di fonte IMQ 2013).

In allegato 3 sono riportate le tabelle contenenti, oltre a vari indicatori demografici, i valori – distintamente per ciascuna zona campionaria IMQ - degli spostamenti giornalieri ivi originati e destinati, totali e distinti per modo utilizzato (auto, mezzo pubblico, altri mezzi) effettuati per tutti gli scopi escluso il ritorno a casa dai cittadini residenti nell'intera Regione Piemonte.



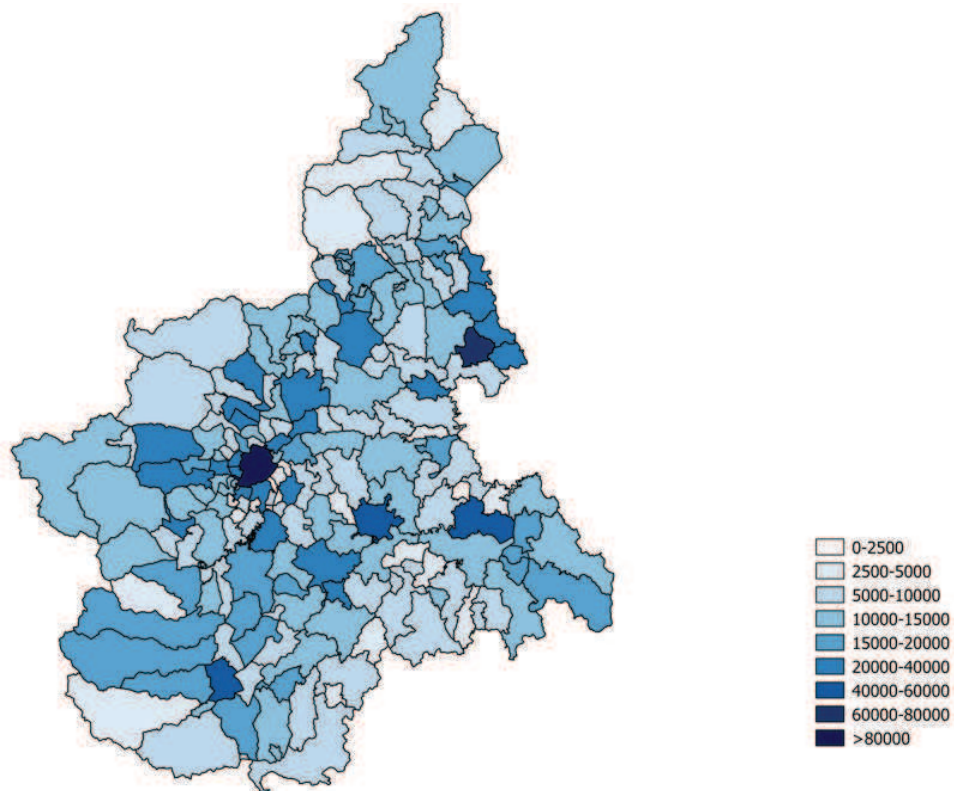


Fig. 10 –Spostamenti giornalieri motorizzati (con uso dell'auto e/o di un mezzo pubblico) distribuiti per zona di origine. Tutti gli scopi esclusi i ritorni a casa. (fonte IMQ 2013)

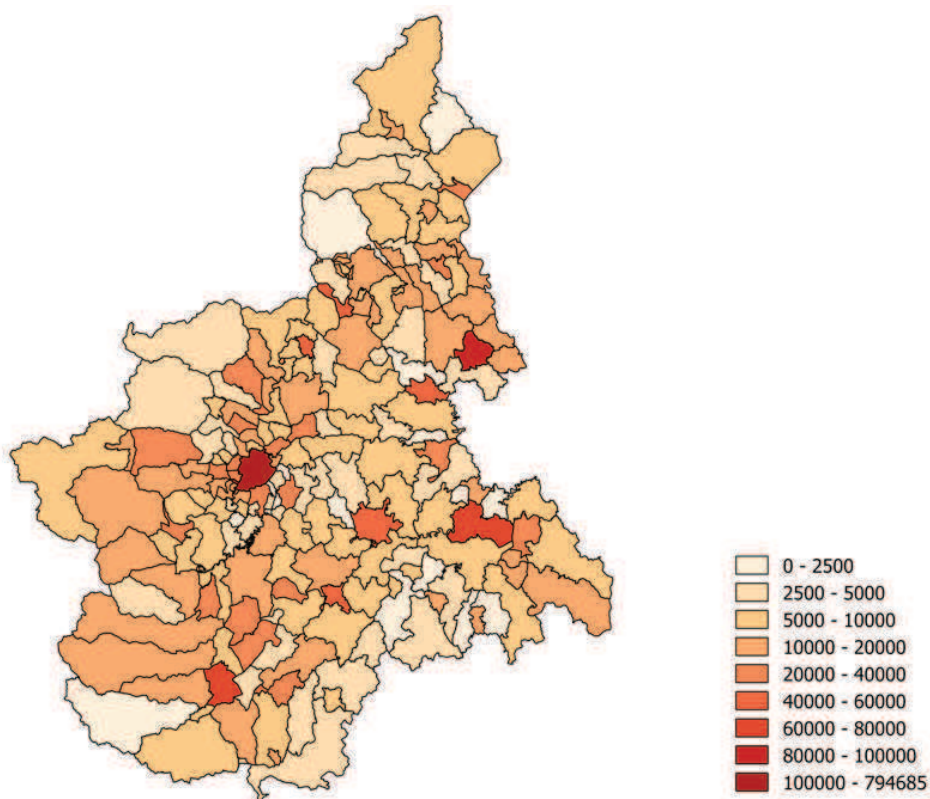


Fig. 11 – Spostamenti giornalieri motorizzati (con uso dell'auto e/o di un mezzo pubblico) distribuiti per zona di destinazione. Tutti gli scopi esclusi i ritorni a casa. (fonte IMQ 2013)

In seguito, devono essere definiti i servizi minimi sulla base di quanto prevede la LR. 1/2000 all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2; quest'ultimo recita: *"L'entità dei servizi minimi è definita sulla base di un indice parametrico di offerta individuato anche 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 di efficienza assunto per il rapporto tra ricavi e costi"*. L'art. 4, comma 5 prevede inoltre che *"Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico, in conformità con il piano regionale della mobilità e dei trasporti e con il piano di settore di riferimento, definisce, d'intesa con gli enti locali aggregati nel consorzio di cui all'articolo 8: [...] b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi"*.

Dal PTS 2011-2013 i servizi minimi non sono stati più definiti e sono stati fatti coincidere con le risorse che la Regione trasferisce agli enti per il finanziamento dei contratti di servizio, ricordando che le risorse con specifiche destinazioni quali quelle relative agli obblighi di trasporto per i titolari di tessere di libera circolazione o oneri derivanti dalla riconoscimento di risorse ex CCNL devono essere distinte e individuate separatamente.

Infine, si devono definire le soglie minime di domanda sotto le quali il trasporto pubblico non può essere offerto perché non sostenibile finanziariamente. Questi valori determinano lo spartiacque tra l'offerta di servizi tradizionali di trasporto pubblico e quelli alternativi, tipici, per esempio, delle aree a domanda debole.

Inoltre, vi sono oggi nuovi servizi di mobilità, anche grazie allo sviluppo della sharing economy, che possono garantire una buona accessibilità anche a quei territori in cui il trasporto pubblico è più rarefatto. La definizione delle soglie permette di scegliere il servizio più appropriato per ogni contesto territoriale.

### **Stima del contributo di ciascuna azione al raggiungimento degli obiettivi**

Per ogni azione proposta (variazione di configurazione rispetto alla situazione in essere) è da effettuare

- la stima dell'impatto atteso sugli indicatori posti a base degli obiettivi operativi.

Sul complesso delle azioni proposte a livello territoriale/contrattuale è da effettuare

- la verifica della capacità del complesso di azioni di conseguimento degli obiettivi

con eventuale conseguente

- revisione/integrazione delle azioni

e/o

- ridimensionamento/allargamento degli obiettivi.

## 8. NUOVI CRITERI DI RIPARTIZIONE DELLE RISORSE PER IL PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI 2019-2021

Idealmente la distribuzione (spaziale) dell'offerta di trasporto pubblico dovrebbe essere commisurata alla distribuzione della domanda di mobilità che può essere espressa dalla distribuzione di vari indicatori tra i più esplicativi dei quali si possono considerare il numero di residenti, di addetti, di studenti, di spostamenti complessivi (esplicati con tutti i modi).

La volontà di tenere esplicitamente conto di particolari categorie "disagiate" di cittadini induce a dover considerare esplicitamente la distribuzione del numero di cittadini che ricadono in tali categorie: cittadini appartenenti a determinate fasce di età, di reddito o a determinate classi di disabilità.

Parimenti, la volontà di porre esplicita attenzione a particolari realtà territoriali, quali ad esempio le aree a domanda debole o le aree urbane con una elevata concentrazione di inquinanti in atmosfera (correlata ad una elevata concentrazione di abitanti e di attività), induce a dover considerare esplicitamente la distribuzione del numero di cittadini (di addetti, di studenti) che risiedono (lavorano, studiano) in aree con molto bassa o molto alta densità abitativa.

### 8.1 Indicatori

Si propone di basare i criteri di ripartizione delle risorse sulla distribuzione degli indicatori che seguono.

*Caratteristiche demografiche* declinate in

1. Densità abitativa
2. Densità occupazionale

*Domanda di mobilità* declinata in

3. Domanda di trasporto "intrazonale"
4. Domanda di trasporto "interzonale"

*Disagio sociale* declinato in

5. Numero di persone con più di 65 anni
6. Numero di persone con invalidità superiore a 75%
7. Numero di persone con reddito inferiore a 1.000 €/mese

Ciascuno degli indicatori ha un proprio valore a livello di Comune, Provincia, Bacino e Regione; è preferibile adottare indicatori additivi (cioè indicatori per i quali il valore relativo ad una determinata Provincia è dato dalla somma dei valori relativi a tutti i Comuni appartenenti a quella determinata Provincia, il valore relativo ad un determinato Bacino è dato dalla somma dei valori relativi a tutte le Province appartenenti a quel determinato Bacino; il valore relativo alla Regione è dato dalla somma dei valori relativi a tutti i Comuni, ovvero a tutte le Province, ovvero a tutti i Bacini appartenenti alla Regione).

Ogni indicatore ha una propria distribuzione spaziale normalizzata ad 1 sul valore relativo alla Regione.

La quota di ripartizione di un determinato Bacino è data dalla somma pesata dei valori, relativi a quel determinato bacino, delle distribuzioni degli indicatori prescelti.

I valori dei pesi devono essere univoci ed indipendenti dalle distribuzioni spaziali degli indicatori; i valori dei pesi devono essere normalizzati ad 1.

Alcuni indicatori sono risultati di difficile reperibilità in particolare, per quanto riguarda il reddito

- sono disponibili informazioni disaggregate per scaglioni fino a 10.000 €/anno (833,33 €/mese) e fino a 15.000 €/anno (1.250 €/mese)
- e, per quanto riguarda l'invalidità
- sono più facilmente reperibili (ma non ancora reperite) informazioni sul numero di disabili che hanno diritto ed hanno richiesto il rilascio della tessera per l'uso gratuito del trasporto pubblico;
  - nel frattempo come proxy si è adottato il numero di persone con più di 65 anni di età

Per le prime valutazioni sono state considerate le distribuzioni degli indicatori sotto enumerati.

### **1. Densità abitativa**

- Distribuzione del numero di residenti in comuni "rurali" con densità inferiore a 300 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione del numero di residenti in comuni "urbani" con densità compresa tra 300 e 1.500 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione dei residenti in comuni ad "alta densità", non inferiore a 1.500 abitanti/km<sup>2</sup> da fonte ISTAT – Censimento 2011.

A livello di intera Regione risulta che la popolazione (al 2011) è così distribuita:

- 37% residente in comuni rurali
- 37% residente in comuni urbani
- 24% residente in comuni ad alta densità

La figura 12 illustra la distribuzione della popolazione per classi di densità abitativa del Comune di residenza.

### **2. Densità occupazionale**

- Distribuzione del numero di addetti<sup>30</sup> in comuni con densità inferiore a 300 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione del numero di addetti in comuni con densità compresa tra 300 e 1.500 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione del numero di addetti in comuni con densità non inferiore a 1.500 abitanti/km<sup>2</sup>

---

<sup>30</sup> Secondo la definizione ISTAT per "adetto" si intende una "persona occupata in un'unità giuridico-economica, come lavoratore indipendente o dipendente (a tempo pieno, a tempo parziale o con contratto di formazione e lavoro), anche se temporaneamente assente (per servizio, ferie, malattia, sospensione dal lavoro, Cassa integrazione guadagni ecc.). Comprende il titolare/i dell'impresa partecipante/i direttamente alla gestione, i cooperatori (soci di cooperative che come corrispettivo della loro prestazione percepiscono un compenso proporzionato all'opera resa ed una quota degli utili dell'impresa), i coadiuvanti familiari (parenti o affini del titolare che prestano lavoro manuale senza una prefissata retribuzione contrattuale), i dirigenti, quadri, impiegati, operai e apprendisti".

A livello di intera Regione risulta che gli addetti sono così distribuiti rispetto al comune di attività:

- 32% in comuni rurali
- 39% in comuni urbani
- 29% in comuni ad alta densità

La figura 13 illustra la distribuzione degli addetti per classi di densità abitativa del Comune di attività.

Per entrambi gli indicatori **1.** e **2.** la fonte utilizzata è il Censimento ISTAT 2011; per l'individuazione delle classi di densità abitativa si è presa a riferimento la classificazione proposta da *The EC classification of the "degree of urbanisation"*, recepita anche dall' ISTAT nelle varie edizioni del proprio Annuario Statistico Italiano, secondo la quale sono definite tre classi di aree (le definizioni sono presenti nell'edizione del 2014):

1. "Aree densamente popolate (città o grandi aree urbane), definite come grappolo (cluster) di celle di 1 kmq contigue, con densità non inferiore a 1.500 abitanti per kmq e popolazione non inferiore a 50 mila abitanti (cluster ad alta densità)";
2. "Aree con un livello di densità intermedio (o piccole aree urbane), definite come grappolo (cluster) di celle contigue di densità non inferiore a 300 abitanti per kmq e popolazione non inferiore ai cinquemila abitanti (cluster urbani)";
3. "Aree scarsamente popolate (o aree rurali), definite come singole celle (rurali) non classificate nei gruppi precedenti".

Per semplificazione la classificazione di cui sopra è stata applicata a livello di intero territorio comunale senza suddivisione in celle di 1 km<sup>2</sup> di superficie e senza tenere conto del limite di 50 mila abitanti.

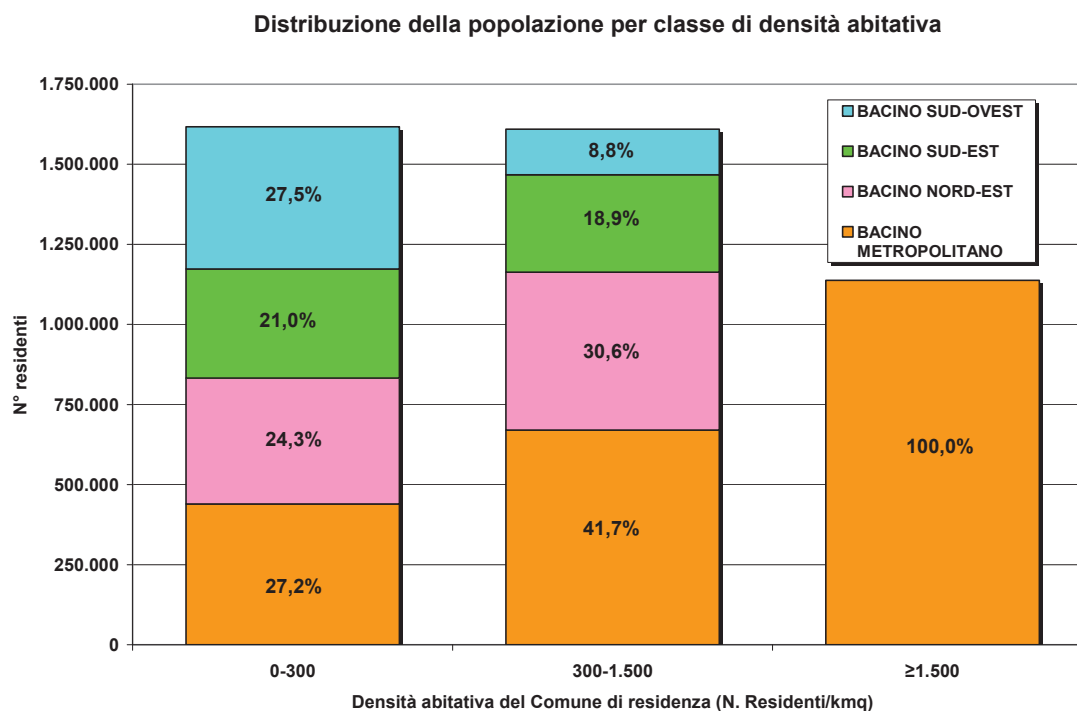


Fig. 12 – Distribuzione della popolazione per classi di densità abitativa del comune di residenza

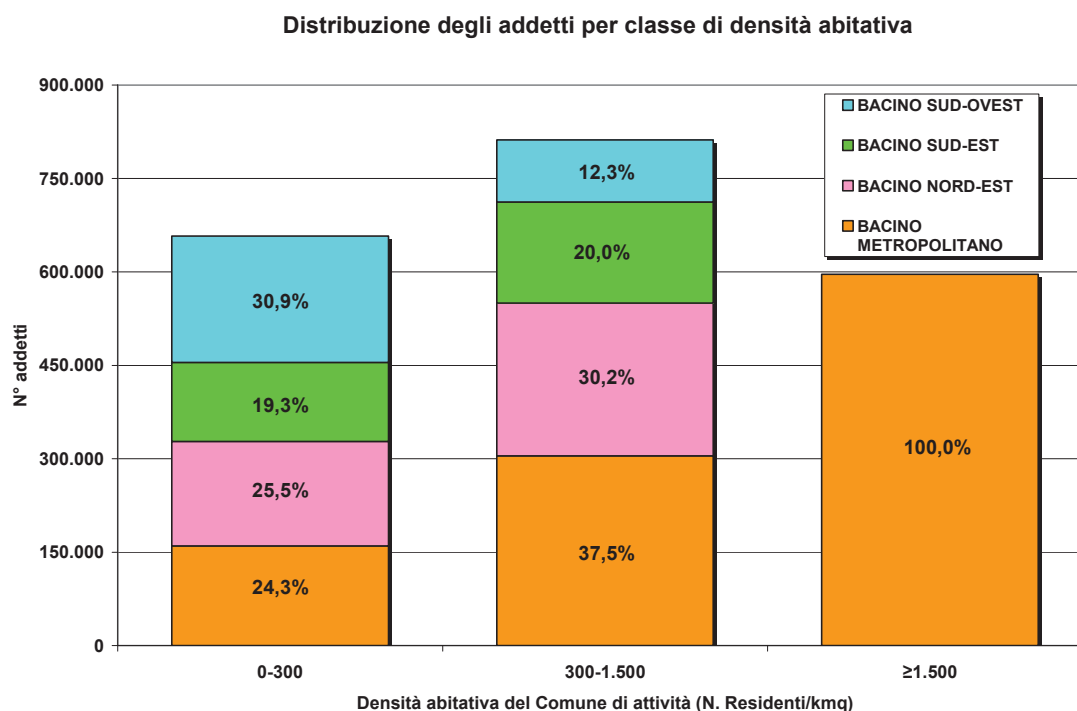


Fig. 13 – Distribuzione degli addetti per classi di densità abitativa del comune di attività

### 3. Domanda di trasporto “infraconale”

- Distribuzione del numero di spostamenti giornalieri effettuati nella Regione Piemonte con qualsiasi modo e per qualsiasi scopo, escluso il ritorno a casa, con origine e destinazione in zone appartenenti allo stesso Bacino.

### 4. Domanda di trasporto “interzonale”

- Distribuzione del numero di spostamenti giornalieri effettuati dai residenti nella Regione Piemonte con qualsiasi modo e per qualsiasi scopo, escluso il ritorno a casa, con origine e destinazione in zone appartenenti a Bacini differenti o appartenenti l’una ad un Bacino e l’altra ad un’altra Regione o ad un altro Stato.

Per entrambi gli indicatori **3.** e **4.** la fonte utilizzata è l’Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei trasporti 2013; gli spostamenti tra Bacini diversi sono ripartiti tra i due Bacini in proporzione all’indice di centralità (rapporto tra il numero spostamenti entranti ed il numero di spostamenti uscenti) di ciascun Bacino; l’indice di centralità delle altre Regioni e degli altri Stati è discrezionalmente assunto pari a zero.

Si è considerata *in primis* la mobilità esplicita con qualsiasi modo, motorizzato e non, inclusa la mobilità pedonale. E’ comunque interessante la comparazione con la mobilità esplicita con modi motorizzati e con quella esplicita con modi pubblici.

La figura 14 illustra la distribuzione degli spostamenti infrazonali per modo di trasporto: la figura 15 illustra la distribuzione degli spostamenti interzonal per modo di trasporto.

A livello di intera Regione risulta che la mobilità esplicita con qualsiasi modo e per qualsiasi scopo, escluso il ritorno a casa è così distribuita:

- 96% spostamenti interni allo stesso bacino
- 2% spostamenti tra bacini diversi
- 2% spostamenti tra un bacino ed altre Regioni/altri Stati

Le percentuali sostanzialmente non cambiano considerando solo la mobilità motorizzata (con uso dell'auto o del mezzo pubblico):

- 95% spostamenti interni allo stesso bacino
- 3% spostamenti tra bacini diversi
- 2% spostamenti tra un bacino ed altre Regioni/altri Stati

Le percentuali cambiano in modo leggermente più apprezzabile considerando la mobilità esplicita con l'uso del mezzo pubblico (da solo o in combinazione con altri modi):

- 91% spostamenti interni allo stesso bacino
- 5% spostamenti tra bacini diversi
- 4% spostamenti tra un bacino ed altre Regioni/altri Stati

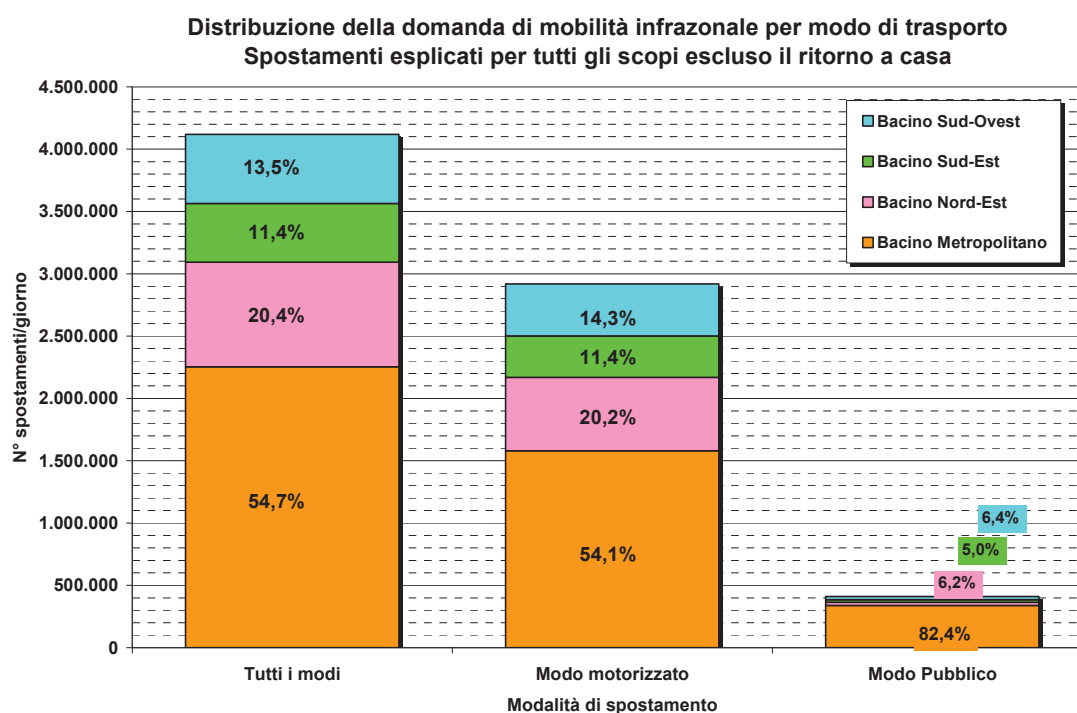


Fig. 14 – Distribuzione della domanda di mobilità infrazonale per modo di trasporto

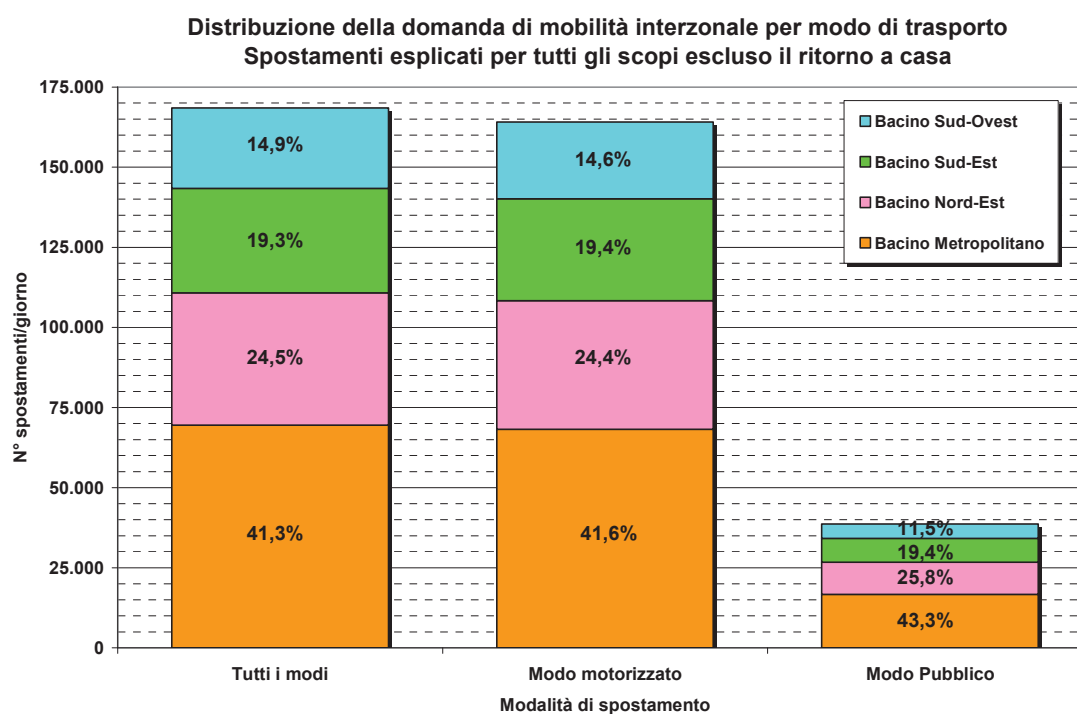


Fig. 15 – Distribuzione della domanda di mobilità infrazonale per modo di trasporto

## 5. Popolazione anziana e meno abile

- Distribuzione del numero di residenti con età uguale o maggiore di 65 anni compiuti

Per questo indicatore la fonte utilizzata è l'universo dei residenti oggetto dell'Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei trasporti 2013.

A livello di intera Regione risulta che la popolazione con età uguale o maggiore di 65 anni costituisce il 26,2% della popolazione oggetto dell'indagine (residenti con età maggiore o uguale a 11 anni compiuti).

## 6. Popolazione a basso reddito

- Distribuzione del numero di dichiaranti con reddito dichiarato inferiore a 10.000 €/anno.

Per questo indicatore le fonti utilizzate sono gli "Open Data" del Ministero dell'Economia ed delle Finanze riguardanti i redditi dichiarati dalle persone fisiche riferiti all'anno 2014.

A livello di intera Regione risulta che il numero di dichiaranti un reddito inferiore a 10.000 €/anno è pari al 24,8% del numero totale di dichiaranti.

La figura 16 illustra la distribuzione della popolazione anziana e di quella a basso reddito.



### Distribuzione della popolazione anziana e a basso reddito

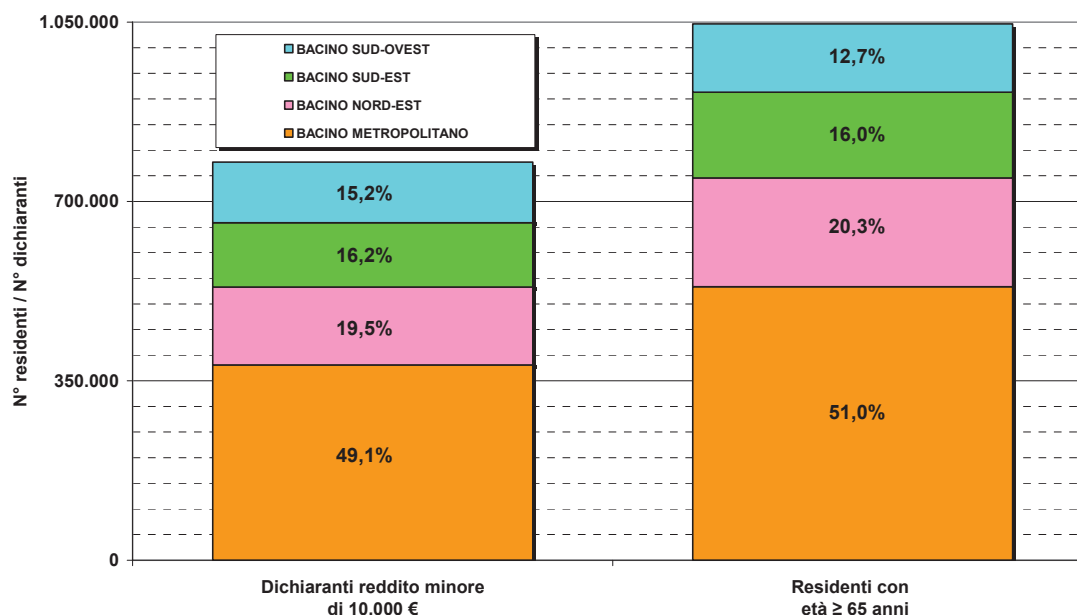


Fig. 15 – Distribuzione della popolazione anziana e a basso reddito

La tabella 6 riassume i valori delle quote di distribuzione per bacino di tutti gli indicatori considerati.

Bacino $j$	Indicatore $k$	1 (a)			2 (a)			3 (b)	4 (b)	5 (b)	6 (c)
		Distribuzione dei Residenti per densità			Distribuzione degli Addetti per densità			Mobilità	Mobilità	Residenti	Dichiaranti
		0-300 ab/kmq	300-1.500 ab/kmq	≥1.500 ab/kmq	0-300 ab/kmq	300-1.500 ab/kmq	≥1.500 ab/kmq	Infrazonale tutti i modi	Interzonale tutti i modi	Età ≥ 65 anni	Reddito ≤ 10 mila €
1	BACINO METROPOLITANO	27,2%	41,7%	100,0%	24,3%	37,5%	100,0%	54,71%	41,26%	51,02%	49,07%
2	BACINO NORD-EST	24,3%	30,6%	0,0%	25,5%	30,2%	0,0%	20,38%	24,48%	20,27%	19,50%
3	BACINO SUD-EST	21,0%	18,9%	0,0%	19,3%	20,0%	0,0%	11,42%	19,35%	16,00%	16,18%
4	BACINO SUD-OVEST	27,5%	8,8%	0,0%	30,9%	12,3%	0,0%	13,48%	14,91%	12,72%	15,25%
REGIONE PIEMONTE		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

(a) elaborazione su dati di fonte ISTAT Censimento 2011

(b) elaborazione su dati di fonte IMQ 2013

(c) elaborazione Open Data di fonte MEF su redditi dichiarati dalle persone fisiche riferiti all'anno 2014

Tab. 6 – Distribuzione normalizzata degli indicatori

## 8.2 Distribuzione della quantità di servizio

Le quote di ripartizione di cui al precedente paragrafo 8.1 sono da intendersi commisurate a tutto il servizio di trasporto pubblico, compreso il servizio ferroviario, da rendere disponibile in ogni distinto bacino.

Si rammenta che il servizio ferroviario di competenza della Regione Piemonte è attualmente offerto sulla base di contratti di servizio dei quali uno è indiviso a livello regionale, con sconfinamenti dei servizi in Regioni e Stati limitrofi. I servizi di trasporto pubblico non ferroviario sono invece offerti sulla base di contratti univocamente attribuibili ad un determinato bacino; nonostante ciò non sono infrequenti i casi di "sconfinamento" di alcuni di tali servizi in Bacini limitrofi e Regioni limitrofe. D'altra parte esistono, in modo duale,

sconfinamenti nella Regione Piemonte di servizi di competenza di altri soggetti (altre Regioni e Stato);

La tabella 7 illustra la produzione 2016 del servizio ferroviario compensato dalla Regione Piemonte suddiviso per classi di molteplicità di Bacini e Regioni servite.

Pluribacino		Monobacino		Totale	
Interregionale	Linea	Treni-km/anno	Linea	Treni-km/anno	Totale Interregionale
	RV Torino-Milano	2.259.931	R Alessandria-Voghera	334.829	7.496.654
	RV Torino-Alessandria-Genova	1.983.646	RV Asti-Milano	63.116	
	RV Torino-Savona	1.156.595	R Alessandria-Acqui-Savona	691.100	
	R Novara-Alessandria (quota Piemonte)	297.484	R Alessandria-Arquata-(Genova)	154.254	
		R Cuneo-Limone-Ventimiglia	149.596		
		R Fossano-San Giuseppe di Cairo	406.103		
	<b>Totale</b>	<b>5.697.657</b>	<b>Totale</b>	<b>1.798.997</b>	<b>7.496.654</b>
Infraregionale	RV Torino-Cuneo	709.260	sfmA Torino-Aeroporto-Ceres GTT	427.372	Totale Infraregionale
	sfm4 Torino-Bra	636.096	sfm1 Pont-Rivarolo-Torino-[Chieri] GTT	465.274	
	sfm6 Torino-Asti	670.776	sfm1 [Pont-Rivarolo]-Torino-Chieri	311.214	
	sfm7 Torino-Fossano	805.168	sfm2 Pinerolo-Chivasso	920.927	
	R Ivrea-Chivasso-Novara	973.416	sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia	1.730.578	
	R Chivasso-Casale-Alessandria	672.853	BLS Domodossola-Iselle di Trasquera -[Brig]	51.570	
			R Domodossola-Arona-[Milano]	399.827	
			R Arona-Novara	183.137	
			R Novara-Domodossola	546.543	
			R Santhià-Biella-Novara	816.679	
			R Asti-Acqui	374.404	
			R Asti-Alessandria	185.816	
			sfmB Alba-Bra-Cavallermaggiore	323.989	
		R Fossano-Cuneo-Limone	347.663		
	<b>Totale</b>	<b>4.467.569</b>	<b>Totale</b>	<b>7.084.994</b>	<b>11.552.563</b>
Totale	<b>Totale Pluribacino</b>		<b>Totale Monobacino</b>		<b>19.049.217</b>
	<b>10.165.226</b>		<b>8.883.991</b>		

Tab. 7 – Distribuzione della produzione di servizio ferroviario compensato dalla Regione Piemonte secondo la molteplicità di Bacini e Regioni servite

Mentre gli sconfinamenti (tra Bacini e tra Regioni) dei servizi automobilistici possono essere considerati di incidenza non rilevante sull'ammontare complessivo (di Bacino e di Regione), così non è per gli sconfinamenti (tra Regioni) dei servizi ferroviari, in particolar modo per i *Regionali Veloci*.

Per avere contezza dell'entità del servizio ferroviario attualmente offerto distintamente in ciascun Bacino (o Provincia o Comune) si è provveduto ad effettuare una suddivisione convenzionale sulla base della "disponibilità di accesso", nello spazio e nel tempo, al servizio ferroviario in ciascun bacino.

La "disponibilità di accesso" è misurata, per ciascuna linea ferroviaria (cui è associata una produzione annua di treni•km), con il numero di "partenze" da orario che sono previste nell'anno in tutte le stazioni e fermate ferroviarie appartenenti ad un determinato Bacino (o Provincia o Comune). L'entità del servizio offerto (in treni•km) viene suddivisa tra i Bacini in proporzione al numero di partenze.

Considerando l'entità delle compensazioni erogate dalla Regione Piemonte per servizi ferroviari è possibile, ai fini della suddivisione tra bacini:

- riferirla all'entità dell'intero servizio di competenza (compresa la quota "disponibile all'accesso" all'esterno della Regione Piemonte) da suddividere tra i Bacini;
- riferirla alla sola quota "disponibile all'accesso" in Piemonte unitamente alla "quota disponibile all'accesso" in Piemonte dei servizi ferroviari di competenza di altri soggetti.

Nella prima alternativa si ha una “*internalizzazione*” della quota di servizio di competenza piemontese offerta all'esterno della Regione e si trascura la quota di servizio offerta in Piemonte da altri soggetti competenti.

Nella seconda alternativa si ha un “*riequilibrio*” tra (a) servizi di competenza piemontese offerti all'esterno e (b) servizi di competenza esterna offerti in Piemonte. In questa alternativa la suddivisione rispecchia meglio la quantità di servizio ferroviario effettivamente disponibile nei vari bacini. D'altro canto si deve scontare uno sbilancio tra le quantità di servizio (a) e (b) che risulta pari a circa 500 mila treni•km/anno a favore del Piemonte.

La tabella 8 riporta la suddivisione della produzione ferroviaria 2016 nelle due alternative; nella tabella è inserita anche, per confronto, la suddivisione dell'offerta non ferroviaria come risulta dalle tabelle 0.3-0.6.

	Produzione ferroviaria internalizzata		Produzione ferroviaria riequilibrata		Produzione non ferroviaria	
	treni•km	%	treni•km	%	unità•km	%
<b>BACINO METROPOLITANO</b>	8.084.243	42,44%	8.101.353	41,39%	81.714.589	65,35%
<b>BACINO NORD-EST</b>	4.120.764	21,63%	4.706.777	24,05%	15.601.213	12,48%
<b>BACINO SUD-EST</b>	3.925.631	20,61%	4.113.159	21,01%	13.656.142	10,92%
<b>BACINO SUD-OVEST</b>	2.918.579	15,32%	2.651.719	13,55%	14.070.822	11,25%
<b>REGIONE PIEMONTE</b>	19.049.217	100,00%	19.573.008	100,00%	125.042.766	100,00%

Tab. 8 – Distribuzione della produzione di servizio

Va ricordato che è disponibile in Piemonte l'ulteriore offerta costituita dai servizi ferroviari diurni a lunga percorrenza InterCity (IC), FrecciaBianca (FB) ed Alta Velocità (AV) FrecciaRossa e *.italo* come riportato nella tabella 9 (le percorrenze sono riferite alle tratte Totino-Milano, Torino-Bologna, Torino-Genova e Genova-Milano).

LINEA	TRENI-KM	BACINI INTERESSATI
AV Torino-Milano-[Roma-Napoli-Salerno]	2.745.610	Metropolitano
AV Torino-Milano-[Venezia-Trieste]	1.079.700	Metropolitano
IC-FB Torino-Genova-[Roma-Salerno]	494.832	Metropolitano, Sud-Est
FB Torino-Bologna-[Bari-Lecce]	245.220	Metropolitano, Sud-Est
IC [Ventimiglia]-Genova-Tortona-Milano	448.716	Sud-Est
<b>TOTALE</b>	<b>5.014.078</b>	

Tab. 9 – Servizi ferroviari diurni a lunga percorrenza che interessano il Piemonte

## **9. APPROFONDIMENTI**

Tra le varie tematiche richiamate nei precedenti capitoli due rivestono particolare rilevanza:

- l'evoluzione verso l'integrazione del sistema tariffario
- l'identificazione delle aree a domanda debole.

Su queste due tematiche si sono effettuati gli approfondimenti riportati rispettivamente in Allegato1 ed Allegato 2.