

BOZZA

**PROGRAMMA TRIENNALE
REGIONALE**

**DEI SERVIZI DI TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE**

2013-2015

Del 9 settembre 2013

(in rosso correzioni/integrazioni sostanziali)

PARTE PRIMA

ASSETTO ATTUALE DEL SISTEMA TPL

1. IL SISTEMA TPL DELLA REGIONE PIEMONTE	3
1.1. Assetto organizzativo e territoriale	3
1.1.1. Assetto organizzativo e territoriale dei servizi ferroviari	4
1.1.2. Assetto organizzativo e territoriale dei servizi su gomma	5
1.2. I bacini territoriali omogenei	6
2. CONTENIMENTO DELLA SPESA DAL 2010 AL 2012	7
2.1. Razionalizzazione della spesa in materia dei servizi su gomma	7
2.2. Razionalizzazione della spesa in materia dei servizi su ferro	8
2.2.1. Misure di efficientamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario annualità 2011 e 2012	8

PARTE SECONDA

PRELIMINARI STRATEGIE DI RIPROGRAMMAZIONE E DEFINIZIONE DEL FABBISOGNO DEI SERVIZI TPL

3. STRATEGIE DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI	23
3.1. Aree di intervento per il TPL su ferro	23
3.1.1. Revisione dei vigenti contratti di servizio ferroviario con Trenitalia S.p.A.	24
3.1.2. Riprogrammazione dei servizi ferroviari	24
3.2. Aree di intervento per il TPL su gomma	24
3.2.1. Razionalizzazione della produzione chilometrica del TPL su gomma	24
3.2.2. Razionalizzazione della produzione chilometrica: integrazione tra servizi urbani di Torino ed extraurbani (Area metropolitana)	26
3.2.3. Miglioramento del Load factor per il TPL su gomma	27
3.3. Azioni per il rilancio dei servizi su ferro e su gomma	27
3.4. Aumento tariffario e revisione dei contratti	28
4. DEFINIZIONE DEL FABBISOGNO DEI SERVIZI TPL	29
4.1. Fabbisogno dei servizi per le aree a domanda debole	29
4.2. Fabbisogno dei servizi TPL su gomma	31
4.3. Fabbisogno dei servizi TPL su ferro	41

PARTE TERZA

QUADRO FINANZIARIO

5. QUADRO FINANZIARIO DI RIFERIMENTO	43
5.1. Disavanzo finanziario 2010-2013	44
5.2. Fondo nazionale TPL	45
5.3. Le risorse per i debiti pregressi ex DL 35/2013	45
5.4. Il bilancio regionale annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 3.4 ed il disegno di legge regionale di assestamento al bilancio 2013	46
5.5. Assegnazione delle risorse per i servizi TPL	48

PARTE QUARTA

OBIETTIVI ED INDICATORI

6. OBIETTIVI ED INDICATORI DI RISULTATO	50
6.1. Obiettivi per gli anni 2013, 2014 e 2015	50
6.1.1. Obiettivi per l'anno 2013	50
6.1.2. Obiettivi per gli anni 2014 e 2015	51
6.2. Modalità di calcolo degli indicatori per gli anni 2013, 2014 e 2015	51
6.2.1. Modalità di calcolo degli indicatori per l'anno 2013	52
6.2.2. Modalità di calcolo degli indicatori per gli anni 2014 e 2015	52
6.2.3. Quadro sinottico dei risultati attesi ex DPCM (comma 3)	54
6.3. Il monitoraggio e gli Osservatori	54
7. LA PROCEDURA DI FLESSIBILITÀ DELLA PROGRAMMAZIONE	55
8. L'ATTUAZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE	57
8.1. Accordi di programma di bacino	57

PARTE PRIMA

ASSETTO ATTUALE DEL SISTEMA TPL

1. IL SISTEMA TPL DELLA REGIONE PIEMONTE

Con la riforma introdotta dal decreto legislativo 422/1997 sono stati trasferiti alle Regioni tutti i compiti e le funzioni relative al trasporto pubblico di interesse regionale e locale, con l'avvertenza che le Regioni stesse provvedano a loro volta a conferire a Province, Comuni ed altri enti locali le funzioni che non richiedono "l'unitario esercizio a livello regionale".

Il decentramento regionale previsto dalla legge è stato ulteriormente accentuato in Piemonte dalla legge di attuazione regionale del 4 gennaio 2000 n. 1, poi integrata dalla L.R. 19 luglio 2004 n. 17.

La Regione Piemonte ha, infatti, attuato in tema di servizi di trasporto pubblico locale un'ampia delega che coinvolge province, comuni, conurbazioni cui spetta il compito di emettere i bandi di gara per i propri servizi minimi con risorse a carico della regione, (sia in conto esercizio che per investimenti) attribuite agli enti delegati in base ad accordi di programma.

La legge regionale prevede inoltre l'obbligo di affidare il servizio con procedure concorsuali ad evidenza pubblica (gare).

Le funzioni di programmazione, nettamente distinte da quelle di gestione, sono svolte a diversi livelli:

- la Regione, attraverso accordi di programma con province, comuni o conurbazioni con più di trentamila abitanti, trasferisce risorse per l'esercizio e per gli investimenti;
- le Province a loro volta stipulano accordi con comuni di minori dimensioni, comunità montane e aree a domanda debole e amministrano il servizio di trasporto pubblico regionale su gomma oltre alla concessione delle autostazioni;
- i Comuni programmano con poteri diversi a seconda che abbiano più o meno di trentamila abitanti;
- le Comunità montane e i Comuni associati nelle aree a domanda debole possono organizzare il servizio con modalità particolari.

Infine, la stessa legge istituisce l'Agenzia per la mobilità metropolitana, che è stata costituita nel 2003 attraverso la sottoscrizione della relativa convenzione tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino e gli altri sedici Comuni, al fine di attuare una gestione integrata del servizio di trasporto pubblico nell'ambito metropolitano.

Successivamente, il legislatore regionale nel 2011 ne ha esteso l'ambito operativo consentendo la sua trasformazione in Agenzia per la mobilità metropolitana regionale, quale ente di interesse regionale, che avrebbe consentito una più virtuosa azione di razionalizzazione dei servizi.

1.1 Assetto organizzativo e territoriale

L'attuale sistema di trasporto pubblico locale regionale è articolato secondo la "rete dei servizi regionali ferroviari", definiti ed amministrati direttamente dalla Regione Piemonte, ad eccezione di quelli amministrati dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale (AMMR), e la "rete dei servizi urbani ed extraurbani di linea" definiti ed amministrati dagli Enti soggetti di delega.

1.1.1. Assetto organizzativo e territoriale dei servizi ferroviari

Le linee che compongono la rete dei servizi regionali ferroviari sono classificate secondo specifiche caratteristiche, in:

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

La gestione dei servizi ferroviari regionali si configura come segue:

1. servizi regionali ferroviari, sottoposti a contratto Regione Piemonte - Trenitalia S.p.A. siglato in data 28.06.2011 e con validità fino al 2016;
2. servizi regionali/metropolitani, sottoposti a contratto AMMR - Trenitalia S.p.A. siglato in data 28.06.2011 e con validità fino al 2016;
3. servizi regionali/metropolitani, sottoposti a convenzione AMMR - GTT S.p.A. con proroga annuale per le linee Canavesana e Torino - Ceres, comprensivo del servizio e degli oneri per la manutenzione dell'infrastruttura.

I servizi ferroviari relativi al bacino regionale sono articolati secondo le direttrici elencate nel prospetto sottostante:

1. SERVIZI FERROVIARI REGIONALI	
	Diretrice
TRENITALIA	Alessandria-Casale-Chivasso
	Alessandria-Genova
	Alessandria-S.Giuseppe-Savona
	Alessandria-Vercelli
	Alessandria-Voghera
	Arona-Novara-Alessandria
	Asti-AcquiT.
	Domodossola-Arona-(Milano)
	Ivrea-Chivasso-Novara
	Novara-Domodossola
	Novara-Varallo
	Santhià-Biella-Novara
	Torino-Alessandria
	Torino-Cuneo-Ventimiglia
	Torino-Genova
	Torino-Milano
	Torino-Savona
Vercelli-Casale	

I servizi ferroviari relativi al bacino metropolitano sono rappresentati nel prospetto seguente:

2. SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI (SFM)	
TRENTALIA	Pont-Rivarolo-Chieri (solo tratta TorinoPortaSusa-Chieri) SFM1
	Pinerolo-Chivasso SFM2
	Torino-Susa/Bardonecchia SFM3
	Torino-Bra SFM4
	Torino-Fossano SFM7
	Cavallermaggiore-Bra-Alba SFMB
	Chivasso-Ivrea Reg. Associate
3. SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI (SFM)	
GTT	TorinoDora-CaselleAeroporto-Ceres SFMA
	Pont-Rivarolo-Chieri (tranne tratta TorinoPortaSusa-Chieri) SFM1

La rete ferroviaria piemontese si estende per circa 2000 chilometri ed appartiene nella quasi totalità alla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del Gruppo F.S.

Fanno eccezione le linee:

1. Torino-Ceres (di circa km 42) e Settimo-Rivarolo-Pont (di circa km 38) in concessione a GTT S.p.A., di competenza della Regione Piemonte;
2. Novara-Saronno, il tratto da Novara al Ticino (circa km 10) è in concessione alle Ferrovie Nord Milano Esercizio (FNME), di competenza delle Regioni Piemonte e Lombardia;
3. Domodossola-Locarno (linea internazionale a scartamento ridotto di circa km 32) in concessione alle Ferrovie Domodossola-Locarno, di competenza dello Stato.

1.1.2. Assetto organizzativo e territoriale dei servizi su gomma

La rete dei servizi urbani ed extraurbani di linea é costituita:

- dalle linee automobilistiche complementari alla rete dei servizi ferroviari regionali e che collegano i principali poli regionali;
- dalla rete automobilistica con funzione di raccolta e di adduzione alla rete regionale e di distribuzione della rete locale della mobilità;
- dalla rete di organizzazione dei servizi urbani.

Il trasporto pubblico locale effettuato su gomma, tram e metro è amministrato dalla Regione Piemonte, attraverso la delega alle Province, ai Comuni con popolazione pari almeno a 30.000 abitanti ed all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale.

La delega è gestita attraverso un Programma Triennale dei servizi TPL e i relativi accordi di programma con gli Enti soggetti di delega.

La rete dei servizi di trasporto pubblico su gomma si articola in circa 141,3 Mln di vetture*km, articolate in 67,7 Mln di urbani e 73,6 Mln di vetture*km extraurbane.

1.2. I bacini territoriali omogenei

L'organizzazione dei servizi TPL in bacini territoriali omogenei rispecchia il duplice assetto del sistema TPL piemontese, che considera distintamente i servizi TPL su gomma ed i servizi TPL su ferro.

I bacini territoriali omogenei operanti per i servizi TPL su ferro, individuati con D.G.R. n. 22-1095 del 30 novembre 2010, risultano essere:

- a. "Sistema Ferroviario Piemonte" che comprende: le Province, i collegamenti interregionali, i collegamenti portanti tra le Province su rete fondamentale R.F.I.;
- b. "Metropolitano", che corrisponde al servizio ferroviario metropolitano di Torino, che comprende le tratte finora coperte da Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A.

In data 12 luglio 2012 con D.G.R. n. 17-4134 è stato disposto di organizzare i servizi TPL su gomma, individuando i quattro bacini territoriali omogenei, di seguito indicati:

- a. Area Metropolitana, che comprende il territorio della provincia di Torino;
- b. Bacino nord/est, che comprende il territorio delle province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli;
- c. Bacino ovest che comprende il territorio della provincia di Cuneo;
- d. Bacino sud/est, che comprende il territorio delle province di Alessandria ed Asti.

Il medesimo provvedimento ha, altresì, previsto, quale Ente di governo, il Consorzio di bacino formato dagli enti soggetti di delega compresi al suo interno.

2. CONTENIMENTO DELLA SPESA DAL 2010 AL 2012

La crisi economica-produttiva degli Stati appartenenti all'area Euro e la manovra finanziaria nazionale per l'anno 2012 hanno comportato una drastica riduzione dei trasferimenti alle Regioni e la conseguente necessità di adeguare con appositi provvedimenti la spesa alle entrate previste.

La Regione Piemonte, nel proseguire il processo di contenimento della spesa avviato con la D.G.R. n. 15-1761 del 28 marzo 2011, e con la D.G.R. n. 35-2942 del 28 novembre 2011, ha perseguito nel settore del trasporto pubblico locale gli obiettivi di efficientamento dei costi e di razionalizzazione dei servizi minimi approvando con D.G.R. n. 13-3852 del 14 maggio 2012, il Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 1° gennaio 2011 – 31 dicembre 2013.

Al suddetto Programma Triennale è seguita una versione modificata, approvata con D.G.R. n. 12-4591 del 24 settembre 2012, che, relativamente al triennio 2011-2013, ha previsto:

- una contrazione delle risorse assegnate, su base anno 2010, agli Enti soggetti di delega per il trasporto su gomma rispettivamente del 3%, del 9% e del 15%;
- una razionalizzazione dei servizi ferroviari a bassa frequentazione e la loro sostituzione con servizi svolti mediante autolinee, nonché il trasferimento dei servizi ferroviari sostitutivi effettuati mediante autobus dal contratto Regione-Trenitalia e Agenzia per la Mobilità Metropolitana-Trenitalia nell'ambito dei servizi minimi provinciali.

2.1. Razionalizzazione della spesa in materia dei servizi su gomma

Le azioni di contenimento della spesa, in attuazione delle deliberazioni suddette, essendo state ponderate su base 2010, hanno preso in considerazione le risorse destinate ai servizi minimi per quell'anno pari a **383 M€** (IVA di competenza regionale compresa).

Nel corso del 2011 i costi sostenuti sono stati pari a **374,5 M€** (IVA di competenza regionale compresa), comportando un risparmio rispetto all'anno 2010 pari a 8,5 M€.

Riguardo al 2012, occorre premettere che le risorse previste per i servizi minimi, pari a 353,5 M€ (IVA di competenza regionale compresa), avrebbero comportato un risparmio, rispetto all'anno 2011, pari a 21,0 M€, se non fosse stato necessario prevedere un'ulteriore spesa di 9,8 M€, dovuta alla sospensione dei servizi ferroviari a bassa frequentazione [D.G.R. n. 19-3042 del 5 dicembre 2011; D.G.R. n. 12-3990 del 11 giugno 2012; D.G.R. n. 13-3991 del 11 giugno 2012] ed alla loro trasformazione in servizi sostitutivi mediante autobus.

A consuntivo, pertanto, i costi sostenuti risultano pari a **363,3 M€** (IVA di competenza regionale compresa), comportando un risparmio di **11,2 M€**.

Occorre precisare, infine, che i succitati risparmi sono comprensivi della contrazione delle risorse per il **CCNL**, che rispetto al costo 2010, pari a 44,4 M€, risulta essere di 0.5 M€ per il 2011 e di 1,0 M€, per il 2012.

SERVIZI TPL SU GOMMA				
BASE 2010 383 M€	2011		2012	
	COSTI	RISPARMI	COSTI	RISPARMI
	374,5 M€	8,5 M€.	363,3 M€	11,2 M€.

Gli Enti soggetti di delega, come conseguenza alla riduzione delle risorse regionali sopra descritta, hanno operato a loro volta alcune razionalizzazioni articolate attraverso diverse tipologie d'azioni quali: la riduzione dei servizi festivi, la riduzione dei servizi pre-festivi e/o serali, e la rimodulazione delle frequenze relativa ai servizi erogati "a rete", come il servizio urbano e suburbano di Torino.

2.2. Razionalizzazione della spesa in materia di TPL su ferro

La Regione Piemonte, sin dall'annualità 2010, ha provveduto ad attivare una serie di azioni nel settore ferroviario volte a determinare una maggiore concorrenza sul mercato con l'obiettivo di produrre significativi risparmi gestionali nonché un miglioramento del servizio offerto all'utenza da parte delle Imprese ferroviarie.

Con la D.G.R. n. 22-1095 del 30.11.2010, sono stati approvati gli indirizzi per l'avvio del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e per l'attivazione delle relative procedure ad evidenza pubblica per la messa a gara.

Con la D.G.R. n. 35-2942 del 28 novembre 2011, "Misure urgenti in materia di servizi di trasporto pubblico locale per il triennio 2012-2014", è stata prevista una riduzione annuale del 10% delle risorse per i servizi ferroviari, con decorrenza dal 1 luglio 2012 (pari al 5% su base semestrale per l'annualità 2012), un anno dopo, rispetto a quella avviata per i servizi su gomma, dovuta alla complessità del sistema ferroviario regionale, articolato su una rete molto ampia e con servizi ferroviari organizzati a rete e suddivisi fra linee a bassa e media frequentazione.

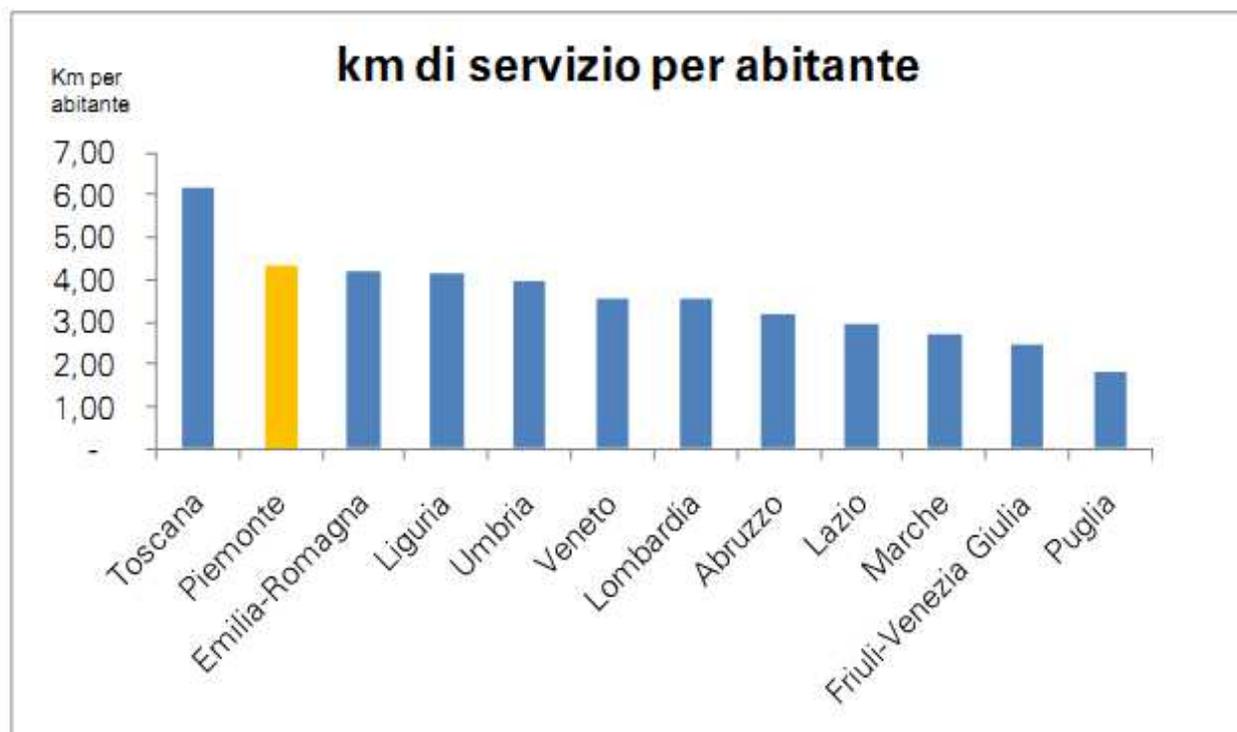
2.2.1. Misure di efficientamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario annualità 2011 e 2012

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

Di seguito alcuni dati di dettaglio del servizio riferiti all'annualità 2011.

Servizi ferroviari ed automobilistici sostitutivi	TRENITALIA	CdS Regione Piemonte - 16,47 mln di trenikm
		- 2,11 mln di buskm
		GTT
		CdS AMM - 2,9 mln di trenikm
		CdS AMM - 1,08 mln di trenikm
TOTALE OFFERTA:		Trenikm 20,45 mln
	Buskm	2,11 mln

In termini di comparazione dell'indicatore di treni*Km per abitante, il Piemonte mostra un buon posizionamento nel panorama nazionale.



La metodologia di lavoro seguita è stata quella di analizzare, in prima analisi, tutte le direttrici e le linee ferroviarie al fine di individuare, per la loro sospensione, le linee a bassa frequentazione (frequentazione media passeggeri per treno inferiore a 50 unità – parametro equivalente alla capienza di un autobus di linea standard), mettendo in relazione i seguenti criteri:

- le frequentazioni di utenza;
- il costo del servizio;
- le alternative di viaggio;
- la tutela delle fasce deboli.

Terminata tale fase, l'attività istruttoria si è concentrata sulle restanti direttrici e linee al fine di ottenere i seguenti obiettivi:

- la riduzione, e in alcuni casi soppressione, del servizio al sabato e nei festivi;
- la riorganizzazione del servizio nelle ore di estrema del mattino e della sera;
- la soppressione dei treni di rinforzo;
- la rimodulazione del cadenzamento.

Al fine di rispettare le indicazioni di riduzione delle spese previste nella D.G.R. n. 35-2942 del 28 novembre 2011, sono quindi stati presi in considerazione anche altri interventi più radicali che hanno riguardato la soppressione di treni anche dal lunedì al venerdì e dal lunedì al sabato.

L'analisi delle frequentazioni sulle direttrici regionali ha posto in evidenza:

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

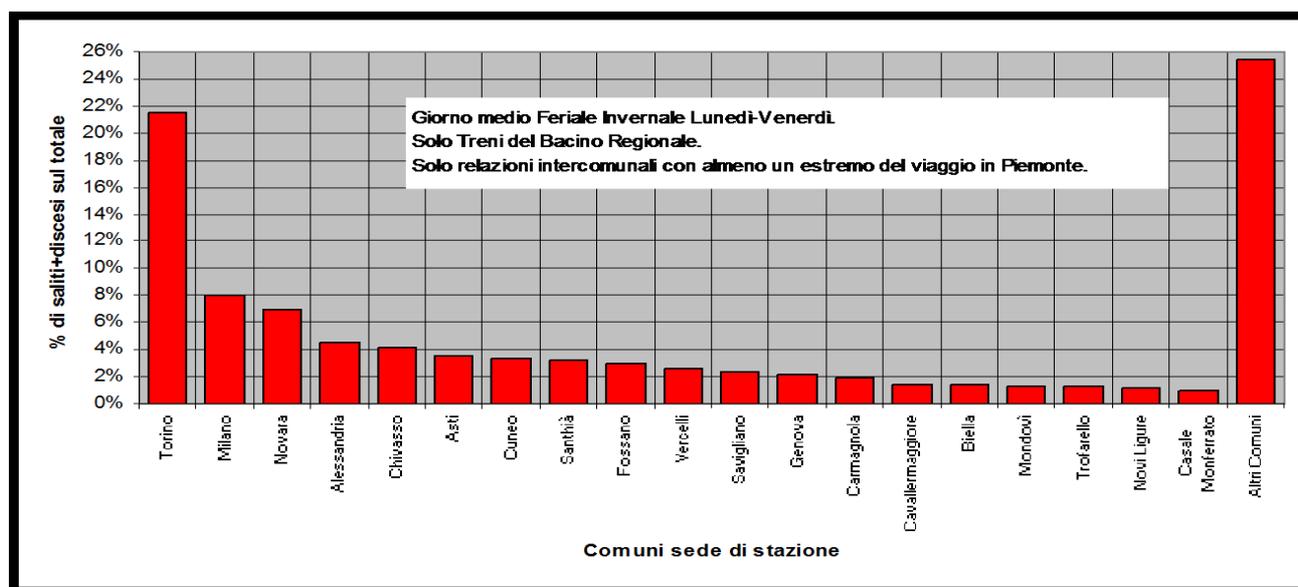


Tabella. Riparto % dei passeggeri (saliti + discesi) per Comune

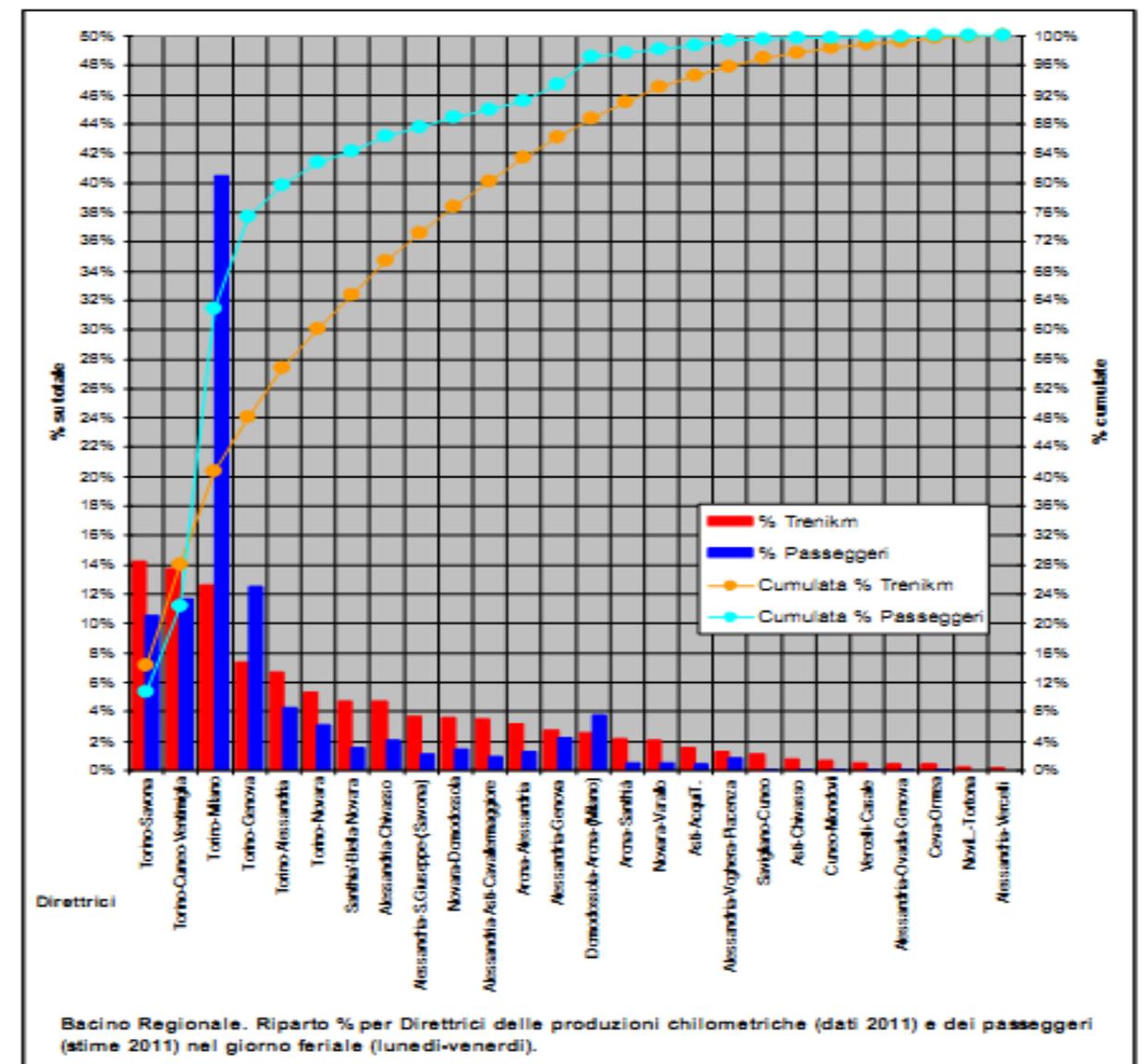
Sono stati considerati i Comuni con sede di stazione e con almeno 2.000 passeggeri (saliti + discesi) nel giorno medio feriale invernale 2011.

L'assegnazione alla rete della Matrice OD ha evidenziato come la maggiore parte della domanda impegna i corridoi Torino-Milano, Torino-Fossano (sulla quale si sommano le direttrici Torino-Savona e Torino-Ventimiglia) e Torino-Genova, nonché la presenza di numerosi rami a bassi volumi di domanda.

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

Le direttrici caratterizzate dalle migliori performance sono risultate:

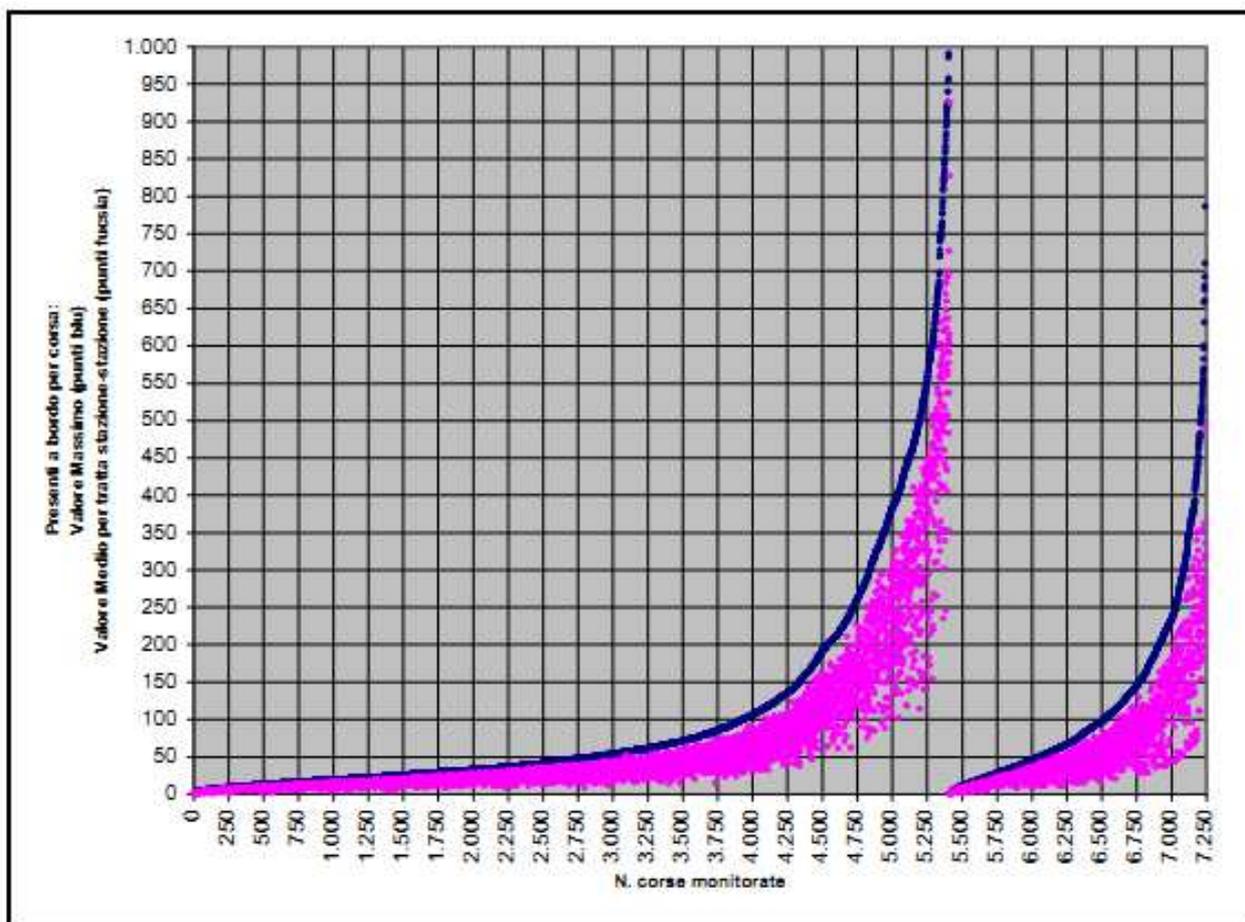
- la Torino - Milano (circa 40% della domanda nel giorno feriale invernale a fronte dell'13% dell'offerta);
- la Torino - Genova (13% della domanda a fronte del 7% dell'offerta).



Più in generale, dall'elaborazione dei dati di frequentazione riferiti alle 7.241 corse monitorate nel marzo 2011 (5.414 del bacino "Sistema Ferroviario Piemonte", 1.827 del Bacino Metropolitan) è risultato molto alto il numero delle corse con bassi volumi di domanda soddisfatta.

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

- il 51,3% del totale monitorato;
- il 46,8% delle corse del Bacino "Sistema Ferroviario Piemonte";
- il 64,6% del Bacino "Metropolitano".

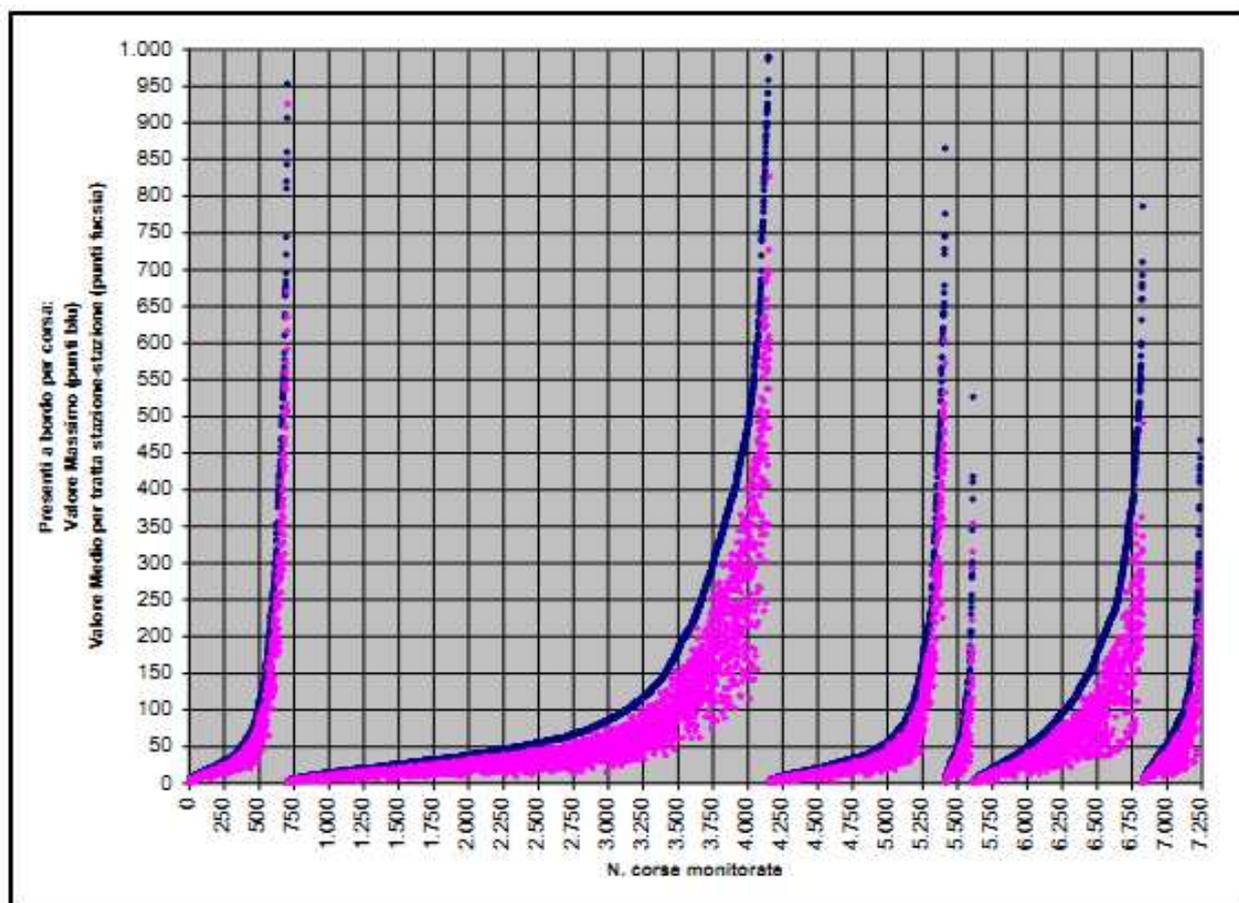


	N° corse monitorate	% di corse con più di 50 Presenti in almeno un tratto Stazione-Stazione
Bacino Regionale	5.414	46,8%
Bacino Metropolitan	1.827	64,6%
Totali	7.241	51,3%

Per entrambi i bacini i maggiori valori di frequentazione si registrano nel giorno feriale.

In particolare, per il bacino "Sistema Ferroviario Piemonte" le corse, che hanno più di 50 passeggeri a bordo in almeno una tratta stazione-stazione, risultano essere:

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

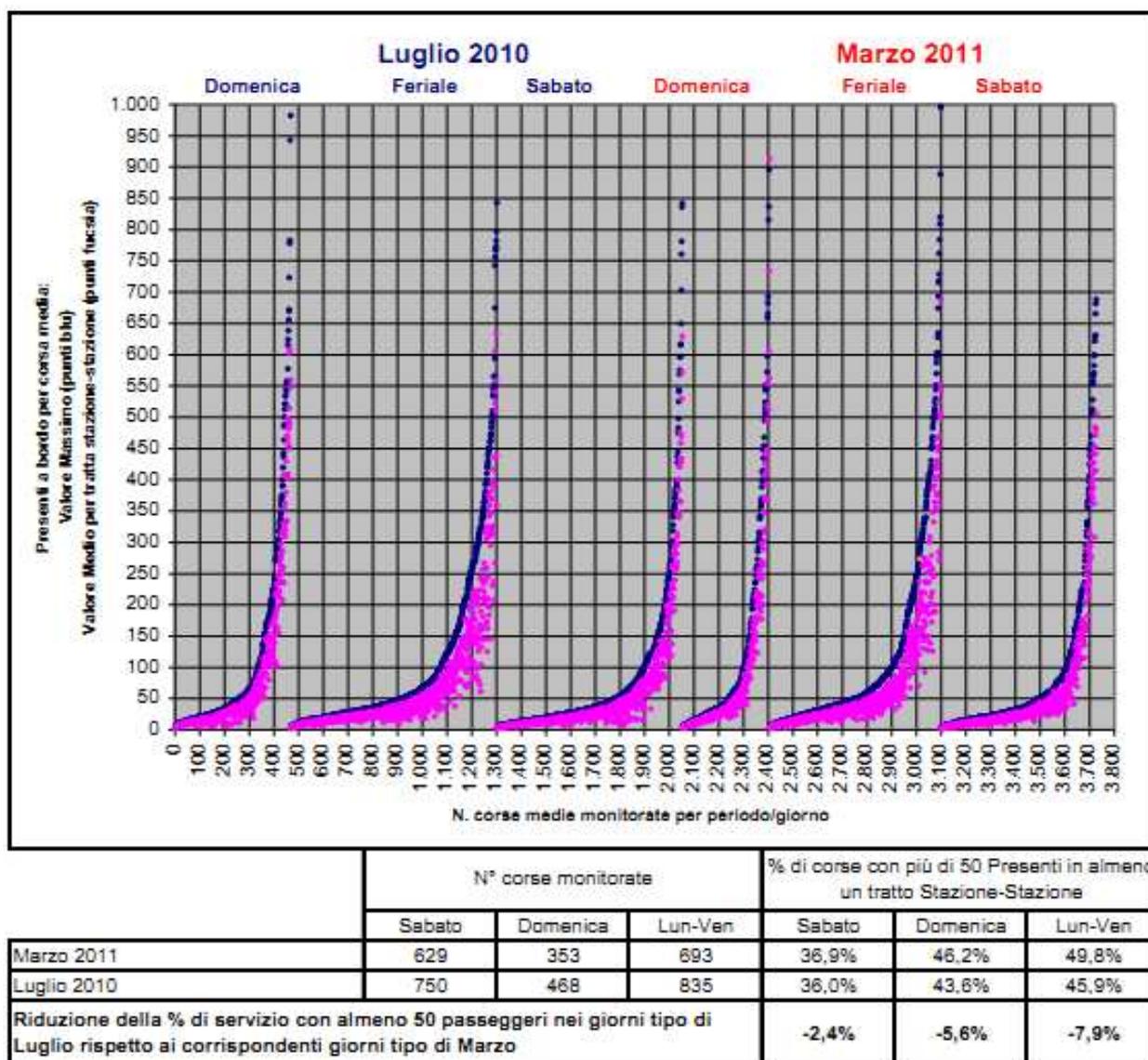


	N° corse monitorate			% di corse con più di 50 Presenti in almeno un tratto Stazione-Stazione		
	Sabato	Domenica	Lun-Ven	Sabato	Domenica	Lun-Ven
Bacino Regionale	1.258	706	3.450	35,9%	46,5%	50,9%
Bacino Metropolitano	412	200	1.215	60,4%	55,5%	67,6%
Totali	1.670	906	4.665	41,9%	48,5%	55,2%

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

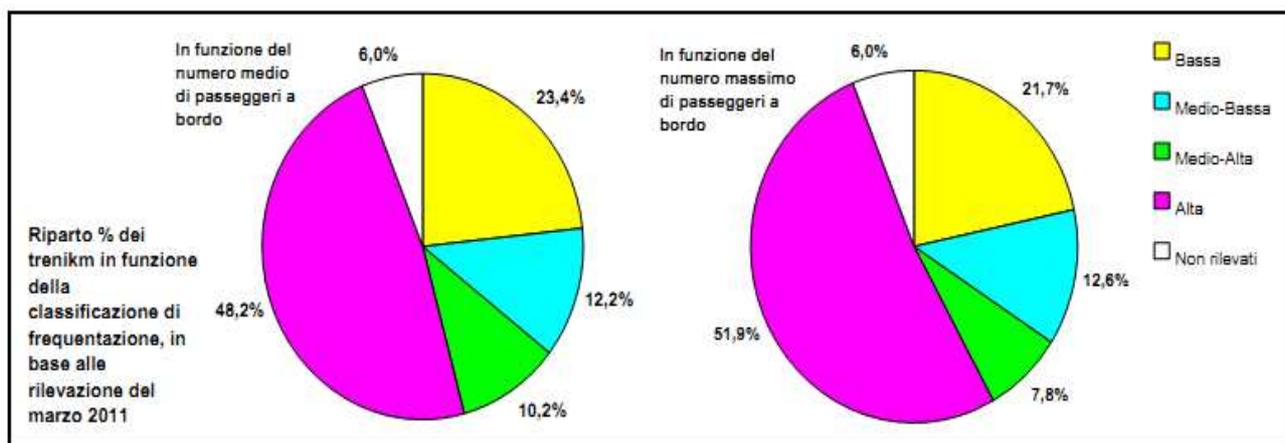
Risulta infatti una riduzione della % di servizio con almeno 50 passeggeri nei giorni tipo di luglio rispetto ai corrispondenti giorni tipo di marzo pari a:

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



L'analisi, invece, delle frequentazioni nel giorno feriale del marzo 2011, riferita ai treni delle principali 12 direttrici del bacino "Sistema Ferroviario Piemonte" (a cui corrispondono l'83% della produzione chilometrica ed il 91% della domanda soddisfatta), ha evidenziato:

- un'elevata numerosità dei percorsi (individuati dalle stazioni capolinea dei treni);
- la presenza di molti treni (ed anche di intere direttrici) a bassa frequentazione;
- che la produzione chilometrica associata ai treni a bassa frequentazione è pari a circa 3,6 ÷ 4 milioni di trenikm (22- 23% del totale del Bacino regionale).



Numero passeggeri di riferimento	<= 50	50-75	75-100	> 100	Non rilevati	Totali
Classificazione	Bassa	Medio-Bassa	Medio-Alta	Alta		
N. Medio presenti a bordo	3.856.991	2.007.391	1.680.328	7.939.162	988.177	16.472.048
N. Massimo presenti a bordo	3.570.152	2.068.305	1.289.893	8.555.521	988.177	16.472.048

La soglia di "50 passeggeri" è stata quindi utilizzata per individuare, in prima approssimazione, i treni a bassa frequentazione sostituibili, eventualmente, da servizi automobilistici.

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

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

Tuttavia, le analisi svolte hanno segnalato:

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

Ne è conseguito:

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

Il lavoro svolto ha quindi portato all’individuazione delle seguenti 14 linee interessate dalla rimodulazione del trasporto pubblico in ambito regionale:

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

* Linee il cui servizio è stato confermato lo svolgimento a mezzo autolinee

Con la D.G.R. n. 12-3990 del 11 giugno 2012, ed in ottemperanza agli indirizzi forniti dalla citata D.G.R. n. 35-2942 del 28 novembre 2011, è stato quindi approvato, il documento con il quale è stato disposto, a far data dal 17 giugno 2012 e sino al cambio orario ferroviario del 9 dicembre 2012, quanto segue:

- la sospensione dei servizi ferroviari delle linee individuate come a bassa frequentazione dall’Allegato 1 alla deliberazione sopraccitata (D.G.R. n. 12-3990 del 11 giugno 2012), prevedendone, con D.G.R. n. 13-3991 del 11 giugno 2012, una loro sostituzione a mezzo autobus (servizi sostitutivi);

- la momentanea non sospensione delle linee ferroviarie Novara – Varallo e Vercelli – Casale, in quanto nel primo caso, nel territorio interessato sono stati programmati interventi di razionalizzazione del servizio su gomma, mentre nel secondo caso, si è ritenuto di non isolare l'ambito territoriale di Casale Monferrato dai collegamenti della direttrice Torino/Vercelli/Milano, tenuto conto della sospensione temporanea prevista della linea Asti-Casale- Mortara che permetteva ai casalesi i collegamenti con Milano via Mortara.
- la soppressione dei treni, prevista dall'Allegato 1 alla deliberazione sopraccitata (D.G.R. n. 12-3990 del 11 giugno 2012).

La Giunta regionale con deliberazione del 02 luglio 2012, n. 58-4114, ha successivamente affidato a SCR Piemonte S.p.A. uno studio per la verifica della messa a gara delle seguenti linee ferroviarie secondo criteri di massima economicità, innovazione ed integrazione modale: Pinerolo–TorrePellice; Asti-Castagnole-Alba; Alessandria-Castagnole; Santhià-Arona; Novi-Tortona; Novara-Varallo; Asti-Chivasso; Savigliano-Saluzzo-Cuneo; Mondovì-Cuneo; Alessandria-Ovada; Ceva-Ormea; Vercelli-Casale; Asti-Casale-Mortara.

La sopraccitata deliberazione ha stabilito che tra le suddette linee ferroviarie la messa a gara delle direttrici “Novara-Varallo”, “Alessandria-Ovada” e “Pinerolo-Torre Pellice” rivestisse carattere di urgenza e priorità.

La Conferenza permanente Regione Autonomie locali (CpRAL), nella seduta straordinaria del 17 settembre 2012, in sede di esame della bozza di deliberazione di modifica al Programma Triennale regionale dei servizi di TPL 2011-2013, ha rilevato l'opportunità, condivisa dalla Regione Piemonte, di aggiungere la direttrice “Savigliano-Saluzzo-Cuneo” alle suddette linee ferroviarie.

Conseguentemente la Regione Piemonte, con nota del 8 ottobre 2012, prot. n. 5935/DB1200, ha richiesto alla Provincia di Cuneo di rendere disponibili le risorse destinate ai servizi su gomma svolti sulle linee parallele a quella ferroviaria sopra citata, ritenendo irrinunciabile, nell'ipotesi di un'eventuale messa a gara, l'integrazione del servizio ferroviario con quello su gomma.

Con nota del 29 ottobre 2012, prot. n. 92122/DB1200, l'Amministrazione Provinciale di Cuneo, ha espresso motivato parere negativo alla suddetta richiesta. Conseguentemente la suddetta direttrice non è rientrata nell'ambito delle priorità di studio per la messa a gara.

Con la D.G.R. n. 78-5200 del 28 dicembre 2012, relativamente alle linee ferroviarie a bassa frequentazione, è stata trasferita alle Province coinvolte la competenza sui servizi ferroviari sostitutivi effettuati mediante autobus, con decorrenza dal 9 dicembre 2012.

Dai risultati dello studio realizzato da SCR Piemonte prioritariamente sulle direttrici: “Novara-Varallo”, “Alessandria-Ovada” e “Pinerolo-Torre Pellice”, è emersa la contendibilità della loro messa a gara. ~~anche se nel corrente anno, non è stato possibile avviare la gara per la mancanza delle risorse necessarie all'attivazione della medesima.~~

Contestualmente la Regione Piemonte ha realizzato il progetto denominato “Servizio Ferroviario Metropolitano” (SFM), volto a favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano rappresenta una vera e propria rivoluzione nel campo dei trasporti piemontesi reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del passante ferroviario di Torino e dalla completa riorganizzazione dei servizi ferroviari esistenti.

È composto da una rete di linee ferroviarie metropolitane che collegano Torino con i principali centri circostanti.

Il SFM è effettuato da Trenitalia (linee SFM2, 3 e 4) e GTT (linee SFM1 e SFMA). La linea SFM1 è interamente effettuata da GTT, ma nella tratta Porta Susa - Chieri il servizio è effettuato da GTT per conto di Trenitalia.

Caratteristiche del SFM sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana.

L'orario cadenzato è connotato da due elementi fondamentali: la standardizzazione dei servizi e la loro ripetizione ad intervalli regolari.

L'orario del SFM, rispetto al precedente orario ferroviario è più semplice, infatti, i treni di una linea hanno:

- stessa origine e destinazione
- stesso itinerario
- stesse fermate
- partenze e arrivi a minuti fissi
- stessi tempi di percorrenza.
- uguale frequenza in entrambe le direzioni, in modo da servire anche gli spostamenti in “controflusso”, in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

I vantaggi del cadenzamento:

- l'orario è più semplice ed è facilmente memorizzabile (i treni partono sempre allo stesso minuto);
- le coincidenze sono meglio organizzate e i punti di interscambio più efficaci;
- il servizio è regolare per tutto l'arco della giornata ed in entrambe le direzioni.

Si riducono le cause di ritardo, le situazioni di conflitto o perturbazione della circolazione sono risolvibili con procedure standard.

Il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano rappresenta una vera e propria rivoluzione nel campo dei trasporti piemontesi che Regione Piemonte insieme all'Agenzia della Mobilità Metropolitana hanno perseguito con determinazione per raggiungere il fondamentale obiettivo di migliorare le modalità di trasporto di chi sceglie il treno per lavoro, studio o turismo.

Il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano è partito il 9 dicembre 2012 attraverso l'attivazione di 5 linee:

- SFM1: Pont - Rivarolo - Chieri;
- SFM2: Pinerolo - Chivasso;
- SFMA: Torino Dora - Aeroporto di Caselle - Ceres;
- SFM3: Torino - Susa/Bardonecchia;
- SFM4: Torino – Bra.

Nel dettaglio:

SFM1 Pont – Rivarolo – Chieri



Il servizio della linea SFM1 è cadenzato con treni ogni 30 minuti nelle ore di punta ed ogni ora nelle altre fasce:

- 38 treni giorno Rivarolo – Chieri – Rivarolo,

a cui si aggiungono:

- 2 treni giorno tra Lingotto – Chieri – Lingotto;

- 4 treni giorno tra Lingotto – Stura – Lingotto;

- 2 treni giorno tra Lingotto – Rivarolo – Lingotto;

- 8 treni tra Rivarolo – Pont Canavese – Rivarolo.

SFM2 Pinerolo – Chivasso



Il servizio della linea SFM2 è cadenzato con treni ogni 30 minuti nelle ore di punta e all'ora nelle altre fasce. Sono previsti:

- 44 treni giorno Pinerolo – Chivasso – Pinerolo.

Ulteriori rinforzi di fascia:

- 2 treni giorno tra Lingotto – Chivasso

SFMA Torino Dora – Aeroporto – Ceres



Il servizio della linea SFMA è cadenzato con treni ogni 30 minuti per l'intera giornata:

- 48 treni giorno Torino Dora GTT – Aeroporto – Germagnano – Torino Dora GTT.
- 2 treni giorno Torino Dora GTT – Ciriè (limitati durante la mattina per manutenzione della linea).

Nella tratta finale Germagnano – Ceres il cadenzamento è ogni ora:

- 24 treni giorno tra Germagnano – Ceres – Germagnano.

SFM3 Torino – Susa / Bardonecchia



Il servizio della linea SFM3 è cadenzato con treni ogni ora sia per la relazione Susa–Torino che per la relazione Bardonecchia–Torino. L'insieme dei due servizi offre un cadenzamento ogni 30 minuti nelle stazioni di Bussoleno e dell'area metropolitana. Sono previsti:

- 38 treni giorno Torino P.N. – Susa – Torino P.N.
- 38 treni giorno Torino P.N. – Bardonecchia – Torino P.N.

Ulteriori rinforzi:

- 4 treni giorno tra Bussoleno – Torino – Bussoleno .

SFM4 Torino – Bra



Il servizio della linea SFM4 è cadenzato con treni ogni ora:

- 32 treni giorno Torino Stura – Bra – Torino Stura.

Ulteriori rinforzi di fascia pendolare:

- 2 treni giorno tra Torino Porta Nuova – Bra

A distanza di soli sei mesi dal lancio del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, in relazione all'entrata in esercizio dei due nuovi binari tra Porta Susa e Stura (tappa conclusiva dei lavori di realizzazione del Passante, che si sviluppa per 12 km – di cui oltre 8 in galleria – all'interno del capoluogo piemontese tra Lingotto e Stura), a partire da domenica 9 giugno 2013, il sistema si è arricchito di due nuove linee:

- SFM7: Torino Porta Nuova - Fossano;
- SFMB: Cavallermaggiore - Bra - Alba.

Nel dettaglio:

SFM7 Torino – Fossano



Il servizio della linea SFM7 è cadenzato con treni ogni ora:

- 34 treni giorno Torino Porta Nuova – Fossano.

Nei giorni festivi la linea SFM7 è bioraria con penetrazione nel Passante di Torino:

- 14 treni giorno tra Torino Stura – Fossano.

SFMB Cavallermaggiore – Bra – Alba



Il servizio della linea SFMB è cadenzato con treni ogni ora:

- 31 treni giorno Cavallermaggiore – Bra – Alba – Cavallermaggiore

Ulteriori rinforzi di fascia pendolare:

- 4 treni giorno tra Cavallermaggiore – Bra – Alba – Cavallermaggiore

Le altre novità del SFM sono di seguito indicate.

Il contratto di servizio con Trenitalia, prevede per l'anno 2013 un livello di puntualità medio pari al 90,5% ed il 91% per le ore di punta.

Sei delle sette linee attive superano ampiamente gli standard richiesti nel 2013 al gestore del servizio: SFM1 93,5% – SFMA 95,2% – SFM3 94,6% – SFM4 94,2% – SFM7 91,7% – SFMB 99,2%.

Soltanto l'SFM2 (86,5%) è sotto gli indici contrattuali ma si attende il rientro negli standard a partire da settembre 2013, quando verranno apportate alcune migliorie infrastrutturali nelle stazioni di Piscina ed Airasca.

Dai rilevamenti effettuati nel mese di marzo 2013 è stato riscontrato un aumento dei passeggeri di circa il 15% sulla linea della SFM1, di circa il 20% sulla SFM4 e di circa 25,2% sulla nuova SFMB.

Il SFM rappresenta oggi una valida alternativa ed un incentivo a limitare l'utilizzo dell'automobile nell'area interessata, con una riduzione di emissioni di CO2 stimata in circa 3 chilogrammi a passeggero.

Nel contesto urbano torinese, quello maggiormente critico per la qualità dell'aria, si stima che il sistema di trasporto metropolitano qualitativamente efficiente e rispondente alle esigenze di mobilità veloce dei cittadini, possa produrre una riduzione di circa 40 tonnellate l'anno di Nox (biossido di azoto) e 7 tonnellate di PM10.

Treni cadenzati, linee e materiali facilmente riconoscibili (ogni linea si avvale di materiale rotabile dedicato Minuetto, TAF, Vivalto, Doppio piano e carrozze media distanza MDV-C, tutte contrassegnate da appositi loghi colorati per un'immediata riconoscibilità), hanno già portato all'aumento dell'utenza sulle linee SFM (Trenitalia infatti è passata da un rapporto ricavi su costi pari al 29% nel 2010 rispetto al 34,17% del 2013).

PARTE SECONDA

PRELIMINARI STRATEGIE DI RIPROGRAMMAZIONE E DEFINIZIONE DEL FABBISOGNO DEI SERVIZI TPL

3. STRATEGIE DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI TPL

A seguito delle descritte novità introdotte dalla legge di stabilità 2013 e in particolare in relazione agli obiettivi di razionalizzazione e di efficientamento di cui all'art. 16 bis, la Regione ha l'obbligo di dotarsi di un piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di effettuare la rimodulazione dei servizi a domanda debole (ADD).

Lo schema di riprogrammazione è stato approvato in via definitiva nella seduta del 17 aprile 2013 dal coordinamento tecnico della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza Interregionale, affinché tutte le Regioni possano agire in modo coordinato ed uniforme, tale da renderle soggette ad un'omogenea misurazione per la valutazione degli obiettivi, prodromica per l'assegnazione della quota del FNT.

Le azioni di riprogrammazione dei servizi TPL e di rimodulazione nelle ADD relativamente al settore TPL su gomma, saranno assunte formalmente attraverso il Programma Triennale regionale dei servizi TPL 2013-2015, da approvarsi d'intesa con gli enti soggetti di delega aggregati per bacino.

Con stesso provvedimento programmatico, la Regione Piemonte assumerà altresì le azioni di riprogrammazione che ritiene di adottare in materia di servizi TPL su ferro **in quanto, essendo la rete ferroviaria della Regione l'ossatura portante dell'intero sistema, può risultare il polo attrattore dell'intera programmazione regionale.**

3.1. Aree di intervento per il TPL su ferro

In via preliminare occorre richiamare le tre diverse tipologie di gestione:

1. servizi regionali ferroviari, con contratto Regione Piemonte-Trenitalia S.p.A.;
2. servizi regionali/metropolitani, con contratto AMMR-Trenitalia S.p.A.;
3. servizi regionali/metropolitani, con convenzione AMMR-GTT S.p.A.

Questi ultimi, svolti sulle ferrovie ex concesse, sono attualmente gestiti ancora in regime di concessione, con il meccanismo della proroga, in quanto la Regione Piemonte, all'interno del più ampio processo delle reti infrastrutturali ferroviarie e dei connessi servizi ferroviari, sta conducendo un'analisi comparativa per sviluppare le ipotesi di ricorso al sistema dell'in house o alle procedure pubbliche.

Per i vigenti contratti stipulati con Trenitalia S.p.A. dalla Regione Piemonte e dalla Agenzia Mobilità Metropolitana e Regionale, si ritiene possibile intervenire, come di seguito descritto, ricorrendo, da un lato, alla clausola di revisione dei contratti consentita dell'articolo 16 bis e, dall'altro, intraprendendo azioni di efficientamento dei servizi.

3.1.1. Revisione dei vigenti contratti di servizio ferroviario con Trenitalia S.p.A.

Nell'ambito della revisione contrattuale, si ritiene di considerare le risorse erogate dalla Regione pari a 10,5 M€ per ciascuna delle annualità 2011 e 2012, quale contributo per il sostenimento dei costi afferenti al Piano di Investimento per il materiale rotabile, parte integrante dei corrispettivi definiti per gli esercizi 2014 e 2015.

Si stima una riduzione pari a circa 21,0 M€.

Vengono altresì considerate le risorse destinate all'extra-catalogo (bonus viaggiatori per disservizi, ammissione gratuita dei diversamente abili, agevolazioni per acquisto carta Tuttotreno), nonché le risorse derivanti dalla rideterminazione del corrispettivo contrattuale in funzione delle maggiori entrate derivanti dall'aumento tariffario. Si stima una riduzione pari a circa 9 M€.

Il totale risparmio derivante dalla revisione dei contratti è stimato in circa 30 M€.

3.1.2. Riprogrammazione dei servizi ferroviari

Per definire le azioni di riprogrammazione dei servizi ferroviari occorre considerare, nell'ambito dei due bacini ottimali, le tre differenti tipologie gestionali di cui al **§ 3.1**.

In relazione alle risorse disponibili si intende attivare, per il triennio 2013-2015, una serie di interventi di efficientamento dei servizi ferroviari applicando i seguenti criteri:

- le frequentazioni di utenza;
- il costo del servizio;
- le alternative di viaggio;
- la riduzione, e in alcuni casi soppressione, del servizio al sabato e nei festivi;
- la riorganizzazione del servizio nelle ore di estrema del mattino e della sera;
- la soppressione dei treni di rinforzo;
- la rimodulazione del cadenzamento.

3.2. Aree di intervento per il TPL su gomma

In tale ambito sono previste azioni a breve e a medio-lungo termine su due principali macro aree di intervento:

- a. razionalizzazione della produzione chilometrica;
- b. miglioramento del Load Factor (coefficiente di riempimento "LF").

3.2.1. Razionalizzazione della produzione chilometrica del TPL su gomma

Nel triennio si prevede di concludere, a livello regionale, la completa riorganizzazione del sistema TPL e l'assetto dei bacini omogenei, confermando la connotazione di tipo gerarchico attraverso l'individuazione di linee forti e di linee di adduzione/distribuzione.

Le linee forti (interpolo) sono le direttrici tra poli attrattori e generatori, con più servizi e più viaggiatori, volte a servire le principali relazioni di domanda.

Su di esse poggia un sistema di linee di adduzione/distribuzione, volte a servire le relazioni di domanda secondaria ed a garantire la copertura territoriale, e per le quali è possibile prevedere anche servizi di tipo flessibile.

CLASSE GERARCHICA	DESCRIZIONE
LINEE FORTI (INTERPOLO)	ferroviarie regionali e metropolitane; gomma forti.
LINEE GOMMA DI ADDUZIONE	alla metropolitana; alle linee ferroviarie regionali e metropolitane; a linee su gomma forti.
LINEE GOMMA LOCALI	tradizionali; flessibili.

Dall'attuazione della delega ai sensi della l.r. 1/2000 ed s.m.i., in applicazione di quanto disposto nei programmi triennali regionali, le Province hanno richiesto alle aziende di monitorare i dati dei saliti/discesi di ogni singola corsa in corrispondenza di un periodo invernale scolastico feriale, e di uno estivo.

I principali indicatori usati per valutare il grado di utilizzo dei servizi sono stati:

- passeggeri = numero di passeggeri saliti su una corsa;
- passeggeri*km= numero di passeggeri saliti su una corsa moltiplicato per i chilometri effettivamente percorsi a bordo;
- carico medio = numero medio di passeggeri a bordo di una corsa

Dall'analisi dei dati di frequentazione disponibili è emerso che alcune corse di TPL sono poco o scarsamente frequentate (carico medio inferiore a 5 passeggeri) e presentano possibili inefficienze legate anche alle caratteristiche dell'offerta.

Sono state, quindi, individuate le ipotetiche cause, ordinate in sequenza di priorità rispetto alle ricadute sull'utenza ed ai possibili effetti sulla produzione chilometrica.

	PRIORITÀ	RICADUTE / EFFETTI	CAUSE
2013	1° gruppo	limitate ricadute sull'utenza; elevato effetto sulla produzione chilometrica	linee contenitori; sovrapposizioni gomma-gomma e gomma-ferro; linee operaie sottoutilizzate
	2° gruppo	limitate ricadute sull'utenza; limitato effetto sulla produzione chilometrica	linee mercatali sottoutilizzate; linee con scarsa frequentazione festiva/sabato; linee con scarsa frequentazione estiva
2014	3° gruppo	elevate ricadute sull'utenza; elevato effetto sulla produzione chilometrica	altre linee con scarsa frequentazione; penetrazione in Torino e sovrapposizione con servizi urbani

Gli Enti soggetti di delega, effettuate le opportune verifiche nell'ambito del bacino, hanno il compito di intervenire sul riassetto del servizio di competenza, nel rispetto dei tempi e delle priorità indicate.

Con nota del 26 giugno 2013, prot. n. 30404/DB1204, la Direzione trasporti ha richiamato le Province ad intervenire sulle linee di TPL su gomma autostradali parallele, per origine-destinazione, ai servizi ferroviari regionali al fine di eliminare la "concorrenza" tra servizi pubblici contribuiti.

La programmazione unitaria per bacino omogeneo, dei servizi urbani ed extraurbani, deve essere, per tutto il TPL, di tipo cadenzato e integrato tra le diverse modalità di trasporto in termini di frequenze e orari delle linee su gomma, tenendo conto che la rete ferroviaria regionale rappresenta l'ossatura portante del sistema, con particolare attenzione al coordinamento dei servizi in corrispondenza dei nodi di interscambio.

Si prevede per il triennio la piena operatività dei bacini omogenei, la cui individuazione consente economie di scala e, a fronte di una programmazione unitaria, di massimizzare l'efficienza del servizio.

3.2.2. Razionalizzazione della produzione chilometrica: integrazione tra servizi urbani di Torino ed extraurbani (Area metropolitana)

Le linee di forza del sistema di TPL metropolitano sono:

- sistema ferroviario metropolitano (SFM);
- linea 1 di metropolitana;
- rete tranviaria cittadina;

I nodi di interscambio metropolitano sono:

- stazione Stura;
- largo Grosseto;
- stazione Fermi;
- piazzale Caio Mario;
- piazza Carducci.

Sono individuati due scenari, funzionali e temporali, di riferimento definiti in relazione agli interventi previsti sulle linee di forza (SFM, linea1, rete tranviaria).

Gli scenari di riferimento, funzionali e temporali, sono definiti in relazione agli interventi previsti sulle linee di forza (SFM, linea1, rete tranviaria).

INTERVENTI		
SCENARI	2013	Servizi a cadenzamento orario (con rinforzi in ora di punta) Rivarolo-Chieri (SFM1) e Pinerolo-Chivasso (SFM2) con nodo di interscambio a Candiolo
		Servizi a cadenzamento orario Torino-Bra (SFM4)
		Coordinamento con le linee regionali nelle stazioni di Chivasso (da est) e Carmagnola (da Savona e Cuneo)
		Linea 1 metropolitana (Collegno-Lingotto)
		Migliorare livello di servizio sistema tranviario attuale (velocità commerciale)
SCENARI	2014 -2015	SFM in configurazioni più estese (ad esclusione SFMA)
		Linea 1 metropolitana (Collegno-Bengasi)
		Interventi di potenziamento rete tranviaria (modifica tracciati delle linee 10, 16, 9, 18; connessione stazione porta Susa con rete tranviaria)

Tra le azioni complementari e necessarie ai suddetti interventi si collocano:

- integrazione delle linee extraurbane con il SFM;
- riorganizzazione degli attestamenti delle linee extraurbane;
- miglioramento del livello di servizio di nodi e servizi (urbani ed extra) mediante interventi per l'integrazione tariffaria, la qualità e il comfort;
- offerta di servizi aggiuntivi nei nodi.

3.2.3 Miglioramento del Load Factor per TPL su gomma

Nel triennio si prevede di aumentare il Load Factor attraverso un'offerta maggiormente rispondente alla domanda grazie all'analisi dei dati di traffico e di frequentazione rilevabili dai sistemi informativi in fase di ultimazione in Regione dei progetti Traffic Operation Center (TOC), monitoraggio flotta privata, e Biglietto Integrato Piemonte (BIP), monitoraggio flotta pubblica.

3.3. Azioni per il rilancio dei servizi su ferro e su gomma

Tra le azioni per il rilancio dei servizi su ferro e su gomma si collocano:

AZIONE A. bigliettazione elettronica. La Regione Piemonte ha adottato il Biglietto Integrato Piemonte (BIP), quale sistema unico di bigliettazione elettronica, di monitoraggio della flotta e di videosorveglianza sui veicoli nell'ambito del trasporto pubblico locale e sull'intero territorio regionale. I contratti di servizio, tra i loro contenuti minimi, devono prevedere anche l'obbligo per tutti i gestori di adottare il BIP;

AZIONE B. integrazione tariffaria. al fine di addivenire ad una reale integrazione dei servizi di trasporto pubblico, svolti secondo ogni modalità, e con l'obiettivo di incrementarne l'efficienza agevolando l'interscambio tra i diversi mezzi, occorre definire entro il 2014 un sistema di tariffe integrato per l'intero territorio regionale secondo il criterio zonale e tenendo conto dei bacini omogenei. Pertanto i contratti di servizio, tra i loro contenuti minimi, devono prevedere che i gestori, per il sistema di ripartizione dei ricavi da traffico, debbano avvalersi della tecnologia della bigliettazione elettronica o, nei casi in cui non sia ancora operativa, stipulino specifiche convenzioni finalizzate alla sua piena adozione nel breve periodo;

AZIONE C. informazione all'utenza. Nell'ottica che un'efficiente informazione su fermate, orari e percorsi, allineata con l'offerta in essere, favorisca un incremento della domanda, risulta prioritario che i contratti di servizio prevedano a carico dei gestori l'obbligo di completare e mantenere aggiornato il geodatabase regionale con il censimento delle paline anche non oggetto del progetto MOVlinea, nonché l'obbligo di fornire le informazioni necessarie per mantenere ed aggiornare il sistema OMNIBUS, che alimenta il servizio regionale di informazione all'utenza "Pronto TPL". I gestori devono rilasciare, inoltre, la liberatoria per la diffusione dei dati (Open Data).

Tali prescrizioni saranno recepite negli accordi di programma di bacino affinché siano contemplate, come contenuti minimi, nei nuovi contratti e introdotte nei contratti già in essere in virtù del valore cogente attribuito alla clausola di revisione dei contratti consentita dal suddetto articolo 16 bis.

3.4. Aumento tariffario e revisione dei contratti

Nell'ambito del processo di riorganizzazione la Regione intende procedere ad un riordino dei sistemi tariffari ferro/gomma basati sulla percorrenza chilometrica, perseguendo, attraverso un diverso equilibrio tra il prezzo di abbonamenti e il prezzo dei biglietti, un aumento del numero di abbonati e conseguentemente una maggiore stabilità economica finanziaria delle aziende di trasporto pubblico. Per questo le curve tariffarie saranno ridefinite secondo funzioni di tipo logaritmico che si traducano in rapporti incrementali della tariffa, decrescenti in funzione dell'aumento della percorrenza.

Contestualmente la Regione intende predisporre un adeguamento tariffario, ferro/gomma, nel limite medio massimo del 15%.

L'adeguamento tariffario, considerata la natura del Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A., contratto fondato sul sistema a "Catalogo", si tradurrà a parità di produzione chilometrica in una riduzione dei corrispettivi riconosciuti dalla Regione al vettore.

Quanto sopra comporterà un risparmio di risorse regionali che potranno essere convenientemente utilizzate per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma, contenendo gli interventi di riduzione di servizio in quell'ambito.

Si ritiene di condizionare l'attivazione delle procedure idonee all'adeguamento tariffario succitato con la rinuncia, da parte delle aziende di trasporto pubblico di persone, degli interessi moratori nei confronti dei loro crediti in materia di TPL, nonché con la disponibilità delle medesime a rivedere i contratti di servizio sottoscritti sia per la parte ferroviaria, sia per quella espletata mediante autobus, relativamente all'accettazione dell'adeguamento inflattivo nei limiti dell'inflazione programmata nazionale.

Gli Enti soggetti dei delega, in sede di revisione dei contratti di servizio, sono invitati a ridiscutere i corrispettivi chilometri dei servizi contrattualizzati in misura congrua rispetto all'eventuale eccedenza dei maggiori introiti tariffari generati per effetto del citato adeguamento tariffario rispetto alla somma di interessi moratori e minori trasferimenti conseguenti all'accettazione dell'adeguamento inflattivo nei limiti dell'inflazione programmata nazionale.

Gli Enti soggetti dei delega possono valutare, inoltre, la possibilità, ai sensi della normativa vigente, di estendere la durata dei sottoscritti contratti di servizio nel limite del raggiungimento dell'importo contrattuale originario prima della razionalizzazione.

Qualora non si verificano tali presupposti non sarà possibile ridurre l'abbattimento di risorse per i servizi effettuati mediante autobus per le annualità 2014 e 2015.

4. DEFINIZIONE DEL FABBISOGNO DEI SERVIZI DI TPL

La determinazione del fabbisogno dei servizi di TPL non è di facile individuazione in quanto i fattori di cui tener conto sono numerosi e non sempre correlabili tra loro (es: popolazione e sua articolazione per età, sesso e attività; territorio e sue caratteristiche; accessibilità presente; caratteristiche della mobilità, etc..) né esiste una metodologia univoca per la sua definizione.

La necessità di dotarsi di una metodologia scaturisce dal prescritto obbligo di redigere in tempi brevi un Piano di riprogrammazione dei servizi che consenta al sistema TPL regionale di migliorarne gradualmente l'efficacia e l'efficienza.

Il miglioramento del rapporto ricavi/costi è l'obiettivo prioritario della riprogrammazione, in quanto può essere considerato rappresentativo della soddisfazione della domanda e della redditività della prestazione: questo assunto risulta centrale nell'individuazione delle metodologie applicate per la determinazione dei fabbisogni da cui far discendere la ripartizione delle risorse pubbliche destinate dallo Stato alle Regioni e da queste agli Enti soggetti di delega.

4.1. Fabbisogno dei servizi per le aree a domanda debole

Salvaguardando il ruolo sociale del trasporto pubblico nelle aree che per caratteristiche socio-economico e territoriali esprimono una domanda debole (ADD), i servizi svolti in queste aree, che non possono rispondere, per loro stessa definizione, ai requisiti richiesti per il miglioramento del rapporto R/C, si ritiene vengano finanziati con risorse specifiche.

Si definiscono a domanda debole (ADD) le aree caratterizzate da:

- domanda di trasporto di entità ridotta;
- domanda di trasporto dispersa nel territorio e nel tempo;
- conformazione territoriale che causa difficoltà di esercizio con servizi convenzionali.

Per l'individuazione delle ADD ci si è dotati di una metodologia che ha permesso di stimare l'indice di debolezza di domanda di trasporto a livello comunale.

I parametri utilizzati sono i seguenti:

- popolazione residente;
- domanda di mobilità generata;
- indice di dispersione della popolazione (percentuale di popolazione residente fuori dai centri abitati sul totale dei residenti nel comune) / densità abitativa;
- popolazione residente con età superiore ai 65 anni;
- saldo della popolazione;
- rapporto popolazione attiva / non attiva (indice di dipendenza strutturale);
- quota altimetrica media del territorio;
- quantità di servizio di Tpl offerto (n° di corse giornaliere scolastiche).

Il fabbisogno è determinato applicando un coefficiente al totale delle risorse destinate ai servizi di trasporto pubblico extraurbano su gomma. Tale coefficiente viene determinato con un algoritmo le cui variabili sono le seguenti:

- popolazione residente nelle ADD individuate: pari a 282.934 abitanti (dati Istat 2010);
- percentuale di ricavo da traffico stimabile per le ADD: è il rapporto tra la contribuzione media del 95% (stimata considerando che i ricavi coprono circa il 5% dei costi) e quella del 65% prescritta per i servizi minimi;
- maggior costo per servizi di montagna: coefficiente pari a 1,30 che risulta dall'attualizzazione dei costi standard regionali approvati nel 1993.

$$\frac{\text{Popolazione residente in ADD}}{\text{Popolazione residente totale}} * \frac{0,95}{0,65} * 1,30 = 11,96 \%$$

Per quanto sopra il fabbisogno di risorse da destinare alle ADD a livello regionale è pari a circa 8M€, da ripartirsi tra le province in funzione del numero di abitanti appartenenti ai comuni in ADD aggregati per Provincia di appartenenza.

2013		area a domanda debole			
PROVINCE	servizi minimi euro (2010 - 15%)	popolazione	coefficiente algoritmo	C=corrispettivi	Ricavi=5/95*C
ALESSANDRIA	12.139.373	35.316	18,02%	1.441.354	75.861
ASTI	6.343.663	22.848	11,73%	938.331	49.386
BIELLA	4.569.198	2.215	1,09%	87.062	4.582
CUNEO	16.256.815	50.003	25,51%	2.041.112	107.427
NOVARA	5.596.861	8.122	4,11%	328.900	17.311
TORINO	31.153.170	39.773	20,31%	1.625.151	85.534
VCO	5.262.748	9.543	4,84%	386.941	20.365
VERCELLI	5.355.759	28.152	14,39%	1.151.149	60.587
TOTALE PROVINCE	86.677.588	195.972	100,00%	8.000.000	421.053

4.2. Fabbisogno dei servizi TPL su gomma

Di seguito si riporta la tabella con le assegnazioni per l'anno 2013 previste a favore degli Enti soggetti di delega dal Programma Triennale dei servizi 2011-2013.

2013	servizi minimi (2010 - 15%)	agevolazioni tariffarie (2010 - 15%)	servizi bus sulle linee ferroviarie sospese ed in esercizio		assegnazione	previsione addetti (CCNL 2011)		TOTALE GENERALE
	euro	euro	Vettkm	euro	euro	n.ro	euro	euro
PROVINCE								
ALESSANDRIA	12.139.373	210.696	1.218.585	1.958.450	14.308.518	251	1.461.786	15.770.305
ASTI	6.343.663	92.786	365.498	592.091	7.028.540	135	785.479	7.814.019
BIELLA	4.569.198	76.999			4.646.197	98	569.054	5.215.251
CUNEO	16.256.815	266.466	1.730.401	2.943.701	19.466.982	378	2.195.470	21.662.452
NOVARA	5.596.861	120.490	335.185	611.154	6.328.505	134	781.235	7.109.740
TORINO (*)	31.153.170	593.650	1.324.909	2.472.948	34.219.768	838	4.870.819	39.090.587
VCO (**)	5.262.748	87.901	6.000	8.952	5.359.602	143	831.927	6.191.528
VERCELLI	5.355.759	120.069	453.545	779.859	6.255.688	120	699.793	6.955.480
TOTALE	86.677.588	1.569.056	5.434.123	9.367.155	97.613.799	2.098	12.195.563	109.809.362
COMUNI								
ALBA	607.114	15.571			622.685	14	81.152	703.837
ALESSANDRIA	4.144.920	60.874			4.205.794	139	805.709	5.011.503
ASTI	2.615.390	46.995			2.662.385	89	517.549	3.179.934
BIELLA	1.117.551	21.643			1.139.194	14	81.908	1.221.102
BRA	492.790	9.814			502.604	12	68.770	571.374
CASALE M.TO	639.298	12.369			651.667	16	92.023	743.690
CUNEO	3.675.671	61.754			3.737.425	85	493.075	4.230.500
NOVARA	4.687.898	79.261			4.767.160	168	974.117	5.741.277
VERCELLI	1.101.127	18.340			1.119.467	14	80.920	1.200.386
TOTALE	19.081.757	326.622			19.408.379	550	3.195.223	22.603.602
Agenzia per la Mobilità Metropolitana (con linea 1)	180.245.030	1.916.642			182.161.672	4.792	27.856.139	210.017.811
TOTALE GENERALE	286.004.375	3.812.320	9.367.155		299.183.850	7.439	43.246.925	342.430.775

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

(**) Provincia del VCO e Comune di Verbania

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

Per la definizione dei fabbisogni nell'ambito dei servizi su gomma, operando sui dati resi disponibili dagli Enti soggetti di delega, sono stati considerati due metodi, articolati per fasi, di seguito descritti.

1° METODO : analisi delle frequentazioni (solo per i servizi extraurbani).

Fase A Le analisi delle frequentazioni effettuate¹ sui servizi di trasporto extraurbano (esclusi quelli speciali), nell'arco del triennio 2010-2012, hanno evidenziato delle sacche di inefficienza sulle quali risulta possibile intervenire per ottimizzare i servizi e razionalizzare la spesa. Per ciascuna di esse è stata individuata la rispettiva quota di produzione chilometrica come valore percentuale annuo.

¹ Rif. "Studio per il riassetto del trasporto pubblico locale su gomma della Regione Piemonte" SITI - anno 2012.

EXTRAURBANO	anno di riferimento rilevazioni	% massima di razionalizzazione stimata
ALESSANDRIA	2011	39,25%
ASTI	2011	14,70%
BIELLA	2010	41,12%
CUNEO	2011	10,48%
NOVARA	2012	16,20%
TORINO e AMM extraurbano	2010	26,02%
VCO	2011	21,93%
VERCELLI	2011	20,67%

Fase B Sulla base dei consuntivi 2011, dichiarati dagli Enti soggetti di delega (Province e AMMR), è stato individuato il contributo chilometrico unitario medio (pari al valore minimo tra gli Enti escluso quello più basso) e moltiplicato per la produzione chilometrica 2011. Il valore ottenuto è stato attualizzato al 2013, applicando i valori percentuali di riduzione operati dal vigente Programma Triennale e pertanto ridotto del 12,4%.

EXTRAURBANO	2011				2013
	trasferimenti meno costo speciali (€)	vetture/km	€/km	trasferimenti all'€/km minimo	trasferimento aggiornato all'€/km min. ridotto del 12,4 % (da triennale)
	A	B	C=B/A	D= Cmin*B	E=D-12,4%
ALESSANDRIA	13.853.167	8.508.557	1,63	12.762.836	11.180.244
ASTI	7.239.239	4.759.396	1,52	7.139.094	6.253.846
BIELLA	5.214.261	3.054.386	1,71	4.581.579	4.013.463
CUNEO	18.126.088	12.107.330	1,50	18.160.995	15.909.032
NOVARA	6.218.729	4.090.487	1,52	6.135.731	5.374.900
TORINO	35.551.265	23.129.836	1,54	34.694.754	30.392.605
VCO	5.893.805	3.919.615	1,50	5.879.423	5.150.374
VERCELLI	6.111.867	3.872.550	1,58	5.808.825	5.088.531
AMM extraurbano(*)	6.809.193	4.739.280	1,44	7.108.920	6.227.414
TOTALE	105.017.615	68.181.437		102.272.156	89.590.409

(*) AMM ripartizione risorse tra extraurbano ed urbano fatta su base trasferimenti 2011

Fase C Al valore ottenuto attraverso la fase B per ciascun Ente soggetto di delega è stato applicato un coefficiente di efficientamento pari alla differenza tra il valore risultante dalla fase A e le percentuali di riduzione applicate in attuazione del Programma Triennale 2011-2013.

EXTRAURBANO	trasferimento aggiornato all'€/km min. ridotto del 12,4 % (da triennale)	anno di riferimento rilevazioni	% massima di razionalizzazione stimata	% efficientamento aggiornato al 2013	trasferimenti dopo efficientamento
	E			F = %	G = E * (100 - F)
ALESSANDRIA	11.180.244	2011	39,25%	26,85%	8.178.348
ASTI	6.253.846	2011	14,70%	2,30%	6.110.008
BIELLA	4.013.463	2010	41,12%	26,12%	2.965.147
CUNEO	15.909.032	2011	10,48%	0,00%	15.909.032
NOVARA	5.374.900	2012	16,20%	9,60%	4.858.910
TORINO	30.392.605	2010	26,02%	11,02%	27.043.339
VCO	5.150.374	2011	21,93%	9,53%	4.659.544
VERCELLI	5.088.531	2011	20,67%	8,27%	4.667.709
AMM extr.	6.227.414	2010	26,02%	11,02%	5.541.153
TOTALE	89.590.409				79.933.190

Fase D Il fabbisogno, secondo questo metodo, è ottenuto sommando al valore di cui al punto C quello dei servizi sostitutivi 2013, calcolato come prodotto della produzione chilometrica per il contributo chilometrico unitario medio, e quello dei servizi speciali. Il fabbisogno determinato è al netto del prescritto contributo CCNL.

EXTRAURBANO	trasferimenti dopo efficientamento	% abbattimento medio	servizi speciali		TOTALE servizi minimi	servizi sostitutivi 2013		Fabbisogno stimato 2013
	G	H=G/E%	I	L= I*[100-(12,4+H%)]	M=G+L	N=vettkm	O= N*1,50€/km*(100-H)	P=M+O
ALESSANDRIA	8.178.348				8.178.348	1.218.585	1.630.845	9.809.194
ASTI	6.110.008				6.110.008	365.498	489.150	6.599.158
BIELLA	2.965.147				2.965.147			2.965.147
CUNEO	15.909.032		425.807	327.108	16.236.140	1.730.401	2.315.814	18.551.954
NOVARA	4.858.910		168.277	129.271	4.988.181	335.185	448.582	5.436.762
TORINO	27.043.339				27.043.339	1.324.909	1.773.140	28.816.479
VCO	4.659.544		111.920	85.978	4.745.521	6.000	8.030	4.753.551
VERCELLI	4.667.709				4.667.709	453.545	606.984	5.274.693
AMM extraurb.	5.541.153				5.541.153			5.541.153
TOTALE	79.933.190	10,78%			80.475.547	5.434.123	7.272.544	87.748.090

2°METODO : rapporto R/C.

L'assunto di riferimento è quello previsto dalla normativa vigente per cui i contratti di servizio pubblico devono assicurare che il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura sia pari almeno allo 0,35.

Fase A Nel rapporto R/C i costi (C), comprensivi della quota CCNL, sono posti pari alla somma dei ricavi più il contributo:

$$\frac{\text{Ricavi}}{\text{Ricavi} + \text{Contributo}} = 0,35$$

risolvendo l'equazione rispetto al contributo si ottiene la seguente formula lineare:

$$\text{Contributo} = \frac{0,65 * \text{Ricavi}}{0,35}$$

nella quale come ricavi da traffico sono considerati quelli provenienti dalla bigliettazione e dalle agevolazioni tariffarie. I ricavi da bigliettazione utilizzati sono quelli dichiarati dalle Aziende nel CNT 2011, incrementati del 6% per tener conto dell'aggiornamento delle tariffe operato nel 2012 (pari a circa la metà dell'aumento tariffario operato). A tale valore è stato sottratto il valore dei ricavi stimato per le aree a domanda debole, pari al 0,05/0,95 del contributo regionale riconosciuto.

CNT 2011			CNT 2012 STIMATO			CNT 2012 STIMATO meno ADD
Ricavi	Costi	R/C	Ricavi stimati (+6%del 2011)	Costi	R/C	Ricavi stimati meno ricavi ADD (-5%)
modello B 1.1a, 1.1 b ed 1.2	modello B 6, 7, 9 e 10		modello B 1.1a, 1.1 b ed 1.2	modello B 6, 7, 9 e 10		modello B 1.1a, 1.1 b ed 1.2

PROVINCE							
ALESSANDRIA	4.181.550	18.297.314	22,85%	4.432.443	18.297.314	24,22%	4.356.582
ASTI	2.655.106	10.199.979	26,03%	2.814.412	10.199.979	27,59%	2.765.026
BIELLA	1.775.448	7.672.054	23,14%	1.881.975	7.672.054	24,53%	1.877.392
CUNEO	9.233.159	28.609.100	32,27%	9.787.149	28.609.100	34,21%	9.679.722
NOVARA	3.288.797	10.458.641	31,45%	3.486.124	10.458.641	33,33%	3.468.814
TORINO	17.905.379	67.403.051	26,56%	18.979.702	67.403.051	28,16%	18.894.168
V.C.O.	3.713.466	10.007.627	37,11%	3.936.274	10.007.627	39,33%	3.915.909
VERCELLI	2.181.452	9.169.329	23,79%	2.312.340	9.169.329	25,22%	2.251.753
AMM extr	3.244.351	11.304.189	28,70%	3.439.012	11.304.189	30,42%	3.439.012
TOTALE	48.178.707	173.121.284	27,83%	51.069.430	173.121.284	29,50%	50.648.377
COMUNI							
ALBA	293.272	942.599	31,11%	310.868	942.599	32,98%	
ALESSANDRIA	2.108.276	8.033.865	26,24%	2.234.773	8.033.865	27,82%	
ASTI	1.529.348	5.548.193	27,56%	1.621.109	5.548.193	29,22%	
BIELLA	248.035	1.599.624	15,51%	262.917	1.599.624	16,44%	
BRA	94.241	914.797	10,30%	99.895	914.797	10,92%	
CASALE M.TO	112.363	1.063.352	10,57%	119.105	1.063.352	11,20%	
CUNEO	1.385.856	5.797.399	23,90%	1.469.007	5.797.399	25,34%	
NOVARA	2.555.933	10.845.034	23,57%	2.709.289	10.845.034	24,98%	
VERCELLI	184.816	1.633.071	11,32%	195.905	1.633.071	12,00%	
TOTALE	8.512.139	36.377.936	23,40%	9.022.867	36.377.936	24,80%	
AMM urb (con linea 1)	86.052.373	377.498.526	22,80%	91.215.515	377.498.526	24,16%	
TOTALE	142.743.219	586.997.746	24,32%	151.307.812	586.997.746	25,78%	

Fase B Dopo aver sommato al valore risultante dalla fase A il costo dell'infrastruttura (es. pedaggio per l'utilizzo di metropolitane e tramvie) ed il valore di ricavo stimato per i servizi ex sostitutivi, calcolato moltiplicando il ricavo medio chilometrico per le vettkm attribuite, il fabbisogno si ottiene moltiplicando i ricavi totali per 0,65/0,35. Tale valore è comprensivo della quota per il CCNL.

	Ricavi da traffico ed agev. tariffarie meno ricavi ADD (+6%del 2011)			servizi bus sulle linee ferroviarie sospese ed in esercizio		Stima Ricavi Totali	Fabbisogno al lordo del CCNL $R*0,65/0,35$	2013
	A	B	C = B/A	D	E = D * C	F = B + E	G = F*0,65/0,35	
PROVINCE	vettkm 2011	euro 2012	eurokm	vettkm	euro	euro	euro	
ALESSANDRIA	8.508.557	4.356.582	0,51	1.218.585	623.944	4.980.526	9.249.549	
ASTI	4.759.396	2.765.026	0,58	365.498	212.340	2.977.367	5.529.395	
BIELLA	3.054.386	1.877.392	0,61	0		1.877.392	3.486.586	
CUNEO	12.107.330	9.679.722	0,80	1.730.401	1.383.443	11.063.165	20.545.877	
NOVARA	4.090.487	3.468.814	0,85	335.185	284.244	3.753.057	6.969.964	
TORINO	23.129.836	18.894.168	0,82	1.324.909	1.082.284	19.976.452	37.099.124	
V.C.O.	3.919.615	3.915.909	1,00	6.000	5.994	3.921.903	7.283.534	
VERCELLI	3.872.550	2.251.753	0,58	453.545	263.721	2.515.473	4.671.594	
AMM extr.	4.739.280	3.439.012	0,73			3.439.012	6.386.736	
TOTALE	68.181.437	50.648.377	0,74	5.434.123	3.855.970	54.504.347	101.222.359	
COMUNI								
ALBA	437.080	310.868	0,71				577.327	
ALESSANDRIA	2.387.756	2.234.773	0,94				4.150.292	
ASTI	1.396.654	1.621.109	1,16				3.010.631	
BIELLA	265.748	262.917	0,99				488.274	
BRA	470.050	99.895	0,21				185.520	
CASALE M.TO	296.515	119.105	0,40				221.195	
CUNEO	2.643.613	1.469.007	0,56				2.728.156	
NOVARA	2.812.973	2.709.289	0,96				5.031.537	
VERCELLI	390.165	195.905	0,50				363.823	
TOTALE	11.100.554	9.022.867	0,81				16.756.754	costi di infrastruttura
AMM urb (con linea 1)	56.629.189	91.215.515	1,61				169.400.242	19.495.418
TOTALE GENERALE	135.911.180	150.886.760	1,11					306.874.773

costi di infrastruttura (da infra.to bilancio 2011 allegato alla nota prot n. 1761 del 20 agosto 2012 del Comune di Torino pagg. 60 - 62)

L'applicazione delle metodologie sopradescritte, conformandosi a quanto previsto dalla DGR di individuazione dei bacini omogenei, in fase di prima attuazione, tiene ancora conto delle singole entità istituzionali senza perdere di vista la loro aggregazione in bacino che sarà operativa con l'approvazione del prossimo Programma Triennale dei servizi di TPL.

Per poter intervenire sull'esercizio dei servizi attualmente in corso con il minimo impatto, si ritiene di prendere in considerazione separatamente il 2013 dal biennio 2014-2015.

➤ **Servizio extraurbano 2013**

Prima di procedere alla valutazione degli effetti prodotti dall'applicazione delle due metodologie è stato necessario renderli raffrontabili, sottraendo la quota per il CCNL dai valori ottenuti tramite l'applicazione del secondo metodo R/C.

Dal raffronto emerge che le due metodologie non sempre risultano congruenti per singolo Ente e che la mera applicazione di una di esse comporterebbe situazioni di diseguità sostanziali: è così attribuito a ciascun Ente il valore più vantaggioso di quelli risultanti.

➤ **Servizio urbano 2013**

Per definire il fabbisogno dei servizi urbani gestiti dai Comuni, per i quali non sono disponibili i dati di frequentazione, è stato utilizzato il metodo R/C rimodulato, per tener conto della situazione dei servizi urbani eserciti in ambito di conurbazione che presentano sia per loro stessa natura e sia per la maggiore dispersione territoriale.

Sulla base delle indicazioni del DPCM si è deciso di applicare nel calcolo del fabbisogno del 2° metodo, il valore del rapporto R/C, calcolato su base CNT 2012, incrementato del 5% annuo per le conurbazioni e di un incremento compreso tra il 5% e il 10% per i comuni non conurbati: tale rimodulazione darà un adeguato arco temporale ai Comuni per riorganizzare, nel triennio, i servizi al fine di raggiungere il valore del 35% nell'arco di qualche anno.

2013	risorse per CCNL stimato	assegnazione 2013	fabbisogno per ADD	metodi di calcolo		il > fra 1 e 2		fabbisogno 2013
				1	2	E	F	
		A	B	C	D			G = F se =<A
PROVINCE				F=B+E				
ALESSANDRIA	1.314.856	14.308.518	1.441.354	9.809.194	7.934.693	9.809.194	11.250.548	11.250.548
ASTI	706.527	7.028.540	938.331	6.599.158	4.822.868	6.599.158	7.537.489	7.028.540
BIELLA	511.856	4.646.197	87.062	2.965.147	2.974.730	2.974.730	3.061.792	3.061.792
CUNEO	1.974.794	19.466.982	2.041.112	18.551.954	18.571.083	18.571.083	20.612.195	19.466.982
NOVARA	702.710	6.328.505	328.900	5.436.762	6.267.253	6.267.253	6.596.153	6.328.505
TORINO	4.381.233	34.219.768	1.625.151	28.816.479	32.717.891	32.717.891	34.343.043	34.219.768
VCO	748.306	5.359.602	386.941	4.753.551	6.535.228	6.535.228	6.922.169	5.359.602
VERCELLI	629.454	6.255.688	1.151.149	5.274.693	4.042.140	5.274.693	6.425.842	6.255.688
TOTALE	10.969.737	97.613.799	8.000.000	82.206.938	83.865.886	88.749.231	96.749.231	92.971.423
AMM extr.	1.036.470	6.658.247		5.541.153	5.350.266		5.541.153	5.541.153
AMM urb (con linea 1)	24.019.735	175.503.425			164.875.925		164.875.925	164.875.925
TOTALE	25.056.205	182.161.672			170.226.191		170.417.078	170.417.078
COMUNI				R/C*	obiettivo R/C	R/C + CCNL	F=R/C	
ALBA	72.995	622.685		33%	35%	577.327	504.331	504.331
ALESSANDRIA	724.724	4.205.794		28%	35%	4.150.292	3.425.568	3.425.568
ASTI	465.528	2.662.385		29%	35%	3.010.631	2.545.103	2.545.103
BIELLA	73.675	1.139.194		16%	25%	788.750	715.075	715.075
BRA	61.858	502.604		11%	15%	566.074	504.216	502.604
CASALE M.TO	82.773	651.667		11%	15%	674.929	592.155	592.155
CUNEO	443.514	3.737.425		25%	30%	3.427.683	2.984.169	2.984.169
NOVARA	876.205	4.767.160		25%	30%	6.321.674	5.445.469	4.767.160
VERCELLI	72.786	1.119.467		12%	15%	1.110.126	1.037.339	1.037.339
TOTALE	2.874.058	19.408.379				20.627.485	17.753.427	17.073.504
TOTALE GENERALE		38.900.000	299.183.850					280.462.006

* da CNT 2012 stimato

➤ **Servizi urbani ed extraurbani 2014-2015**

Per la definizione del fabbisogno del biennio 2014 - 2015 si applica, a tutti, soltanto il metodo R/C, su base CNT 2012, calcolato con un incremento del 5% annuo per le conurbazioni ed un incremento compreso tra il 5% e il 10% per i comuni non conurbati.

Questa metodologia permette di rilevare una ridefinizione del fabbisogno dei servizi, che consentirà agli Enti soggetti di delega di poter mettere in atto ulteriori interventi di razionalizzazione.

Le azioni che potrebbero conseguire riguardano l'azzeramento delle sovrapposizioni autostradali, le integrazioni urbano ed extraurbano, l'attivazione progressiva dei Bacini e delle gare uniche di bacino.

2014	risorse per CCNL stimato	assegnazione	fabbisogno per ADD	metodi di calcolo		fabbisogno 2014	
		2013		2			
		A	B		D	E = B + D	F= E se =<A
PROVINCE							
ALESSANDRIA	1.314.856	14.308.518	1.441.354		8.095.754	9.537.108	9.537.108
ASTI	706.527	7.028.540	938.331		4.921.628	5.859.959	5.859.959
BIELLA	511.856	4.646.197	87.062		2.983.240	3.070.301	3.070.301
CUNEO	1.974.794	19.466.982	2.041.112		18.799.104	20.840.217	19.466.982
NOVARA	702.710	6.328.505	328.900		6.302.036	6.630.935	6.328.505
TORINO	4.381.233	34.219.768	1.625.151		32.885.840	34.510.991	34.219.768
VCO	748.306	5.359.602	386.941		6.573.107	6.960.048	5.359.602
VERCELLI	629.454	6.255.688	1.151.149		4.167.836	5.318.985	5.318.985
TOTALE	10.969.737	97.613.799	8.000.000		84.728.545	92.728.545	89.161.210
AMM extr.	1.036.470	6.658.247				5.350.266	5.350.266
AMM urb (con linea 1)	24.019.735	175.503.425				164.875.925	164.875.925
TOTALE	25.056.205	182.161.672				170.226.191	170.226.191
COMUNI			R/C*	obiettivo R/CR/C + CCNL	R/C		
ALBA	72.995	622.685	33%	35%	577.327	504.331	504.331
ALESSANDRIA	724.724	4.205.794	28%	35%	4.150.292	3.425.568	3.425.568
ASTI	465.528	2.662.385	29%	35%	3.010.631	2.545.103	2.545.103
BIELLA	73.675	1.139.194	16%	30%	613.472	539.797	539.797
BRA	61.858	502.604	11%	20%	399.582	337.724	337.724
CASALE MTO	82.773	651.667	11%	20%	476.420	393.647	393.647
CUNEO	443.514	3.737.425	25%	35%	2.728.156	2.284.642	2.284.642
NOVARA	876.205	4.767.160	25%	35%	5.031.537	4.155.332	4.155.332
VERCELLI	72.786	1.119.467	12%	20%	783.618	710.832	710.832
TOTALE	2.874.058	19.408.379			17.771.035	14.896.976	14.896.976
TOTALE GENERALE	38.900.000	299.183.850					274.284.377

* da CNT 2012 stimato

2015	risorse per CCNL stimato	assegnazione	fabbisogno per ADD	metodi di calcolo			fabbisogno 2015
		2013		2			
		A	B	D	E = B + D	F = E se =<A	
PROVINCE							
ALESSANDRIA	1.314.856	14.308.518	1.441.354	8.095.754	9.537.108	9.537.108	9.537.108
ASTI	706.527	7.028.540	938.331	4.921.628	5.859.959	5.859.959	5.859.959
BIELLA	511.856	4.646.197	87.062	2.983.240	3.070.301	3.070.301	3.070.301
CUNEO	1.974.794	19.466.982	2.041.112	18.799.104	20.840.217	19.466.982	19.466.982
NOVARA	702.710	6.328.505	328.900	6.302.036	6.630.935	6.328.505	6.328.505
TORINO	4.381.233	34.219.768	1.625.151	32.885.840	34.510.991	34.219.768	34.219.768
VCO	748.306	5.359.602	386.941	6.573.107	6.960.048	5.359.602	5.359.602
VERCELLI	629.454	6.255.688	1.151.149	4.167.836	5.318.985	5.318.985	5.318.985
TOTALE	10.969.737	97.613.799	8.000.000	84.728.545	92.728.545	89.161.210	89.161.210
AMM extr.	1.036.470	6.658.247			5.350.266	5.350.266	5.350.266
AMM urb (con linea 1)	24.019.735	175.503.425			164.875.925	164.875.925	164.875.925
TOTALE	25.056.205	182.161.672			170.226.191	170.226.191	170.226.191
COMUNI			R/C*	obiettivo R/C	R/C + CCNL	R/C	
ALBA	72.995	622.685	33%	35%	577.327	504.331	504.331
ALESSANDRIA	724.724	4.205.794	28%	35%	4.150.292	3.425.568	3.425.568
ASTI	465.528	2.662.385	29%	35%	3.010.631	2.545.103	2.545.103
BIELLA	73.675	1.139.194	16%	35%	488.274	414.599	414.599
BRA	61.858	502.604	11%	25%	299.686	237.829	237.829
CASALE MTO	82.773	651.667	11%	25%	357.315	274.542	274.542
CUNEO	443.514	3.737.425	25%	35%	2.728.156	2.284.642	2.284.642
NOVARA	876.205	4.767.160	25%	35%	5.031.537	4.155.332	4.155.332
VERCELLI	72.786	1.119.467	12%	25%	587.714	514.927	514.927
TOTALE	2.874.058	19.408.379			17.230.931	14.356.873	14.356.873
TOTALE GENERALE	38.900.000	299.183.850					273.744.274

* CNT 2012 stimato

4.3. Fabbisogno dei servizi TPL su ferro

Per definire il fabbisogno dei servizi ferroviari occorre nuovamente considerare separatamente le tre tipologie gestionali vigentidescritte nel § 3.1..

Nello specifico, mentre per i servizi regionali/metropolitani (AMMR-GTT S.p.A.) la definizione del fabbisogno è precisata nelle argomentazioni trattate in precedenza nell'ambito del servizio urbano ed extraurbano su gomma, per i servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. la definizione del fabbisogno, in termini di offerta nella struttura contrattuale vigente, è concepita con il metodo cosiddetto "a catalogo".

In relazione ai servizi ferroviari regionali, nel triennio 2013-2015, le tre macro azioni che si intendono attivare sono le seguenti:

A) INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO IN APPLICAZIONE DEI CRITERI DI CUI AL § 3.1.2.

ANNO 2013 (a partire da settembre):

- Razionalizzazione dei servizi ferroviari metropolitani di competenza dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale.

Con D.G.R. n. 18-6326 del 2 settembre 2013 si è disposta la:

- sospensione dei servizi ferroviari sulla direttrice VERCELLI-CASALE (compresi i due treni della relazione ALESSANDRIA-VERCELLI) e l'effettuazione sulla VERCELLI-CASALE, dal 9 settembre 2013, dei servizi minimi su gomma di competenza della Provincia di Vercelli;
- riduzione del servizio ferroviario sulla direttrice NOVARA-VARALLO a far data dal 8 settembre 2013 e mantenimento del servizio integrato ferro-gomma.

ANNO 2014-2015:

- Sospensione servizi ferroviari: direttrice VERCELLI-CASALE (compresi i due treni della relazione ALESSANDRIA-VERCELLI) ed i treni della relazione NOVARA-LAVENO (di competenza della Regione Piemonte);
- Relazione BIELLA-NOVARA-MILANO: riorganizzazione del servizio ferroviario regionale su base cadenzata (velocizzazione) della direttrice BIELLA-NOVARA e con termine corsa alla stazione di Novara;
- Direttrice SANTHIÀ-BIELLA-NOVARA: riorganizzazione del servizio festivo sulla direttrice SANTHIÀ-BIELLA-NOVARA con cadenzamento biorario e limitazione del treno festivo SANTHIÀ-BIELLA-PAVIA alla stazione di Novara;
- Relazioni BIELLA-ALBENGA e DOMODOSSOLA-SAVONA/ALBENGA: soppressione relazioni BIELLA-ALBENGA, DOMODOSSOLA-ALBENGA, DOMODOSSOLA-SAVONA previste nei fine settimana nel periodo estivo;
- Direttrice TORINO-SAVONA-VENTIMIGLIA: limitazione a Savona dei treni regionali veloci TORINO-SAVONA-VENTIMIGLIA nel periodo da ottobre ad aprile;
- SFM - Servizio Ferroviario Metropolitano: riduzione del servizio sulle linee SFM2 e SFM3 nel mese di agosto con soppressione dei servizi di rinforzo cadenzati a 30 minuti;

Con D.G.R. n. 18-6326 del 2 settembre 2013 si è disposto che:

- il mantenimento del servizio ferroviario ridotto sulla direttrice NOVARA-VARALLO è subordinato al reperimento, nell'ambito del bilancio regionale, delle risorse economiche necessarie, stimate in € 2.000.000,00 annui.

L'efficientamento nelle annualità dal 2013 al 2015 del sistema di trasporto pubblico ferroviario in Piemonte è stimato in **26** milioni di euro.

B) ADEGUAMENTO DEL SERVIZIO SULL'INFRASTRUTTURA CUNEO – VENTIMIGLIA:

In relazione alle problematiche infrastrutturali presenti in territorio francese (comunicazione società RFF del 18.06.2013) sarà necessario un adeguamento del servizio, in coerenza alle specifiche dettate dal gestore della rete, con previsione di fermate in tutte le stazioni ed eventuale prolungamento di alcune corse fino ad Arma di Taggia.

C) MAGGIORE PRODUZIONE DI SERVIZI

I servizi che si intendono implementare risultano:

- nelle annualità 2014–2015, l'espansione del Servizio Ferroviario Metropolitano a 8 linee con istituzione della linea SFM6 TORINO STURA–ASTI, velocizzazione dei treni regionali veloci TORINO–GENOVA e riorganizzazione della relazione ALESSANDRIA - GENOVA;
- nelle annualità 2014 – 2015, la riorganizzazione ed il cadenzamento delle direttrici:
 - ASTI-ACQUI;
 - ALESSANDRIA-S.GIUSEPPE-SAVONA;
 - ALESSANDRIA-VOGHERA;
 - CHIVASSO-CASALE-ALESSANDRIA;
- i servizi automobilistici, in sostituzione della linea **VERCELLI-CASALE**, dal **9** settembre 2013.

La determinazione dei costi complessivi relativi alla maggiore produzione di servizi è stimata in circa **6 milioni di euro annui**.

D) ATTIVAZIONE PROCEDURE DI GARA

Ai sensi della D.G.R. n. 18-6326 del 2 settembre 2013 si ritiene di dare attuazione, attraverso SCR Piemonte ed a partire da gennaio 2014, alla gara per la verifica della sperimentazione di un servizio integrato ferro-gomma sulle direttrici ferroviarie: Pinerolo-Torre Pellice, Alessandria-Ovada e Novara-Varallo.

Le procedure concorsuali verranno avviate non appena saranno reperite, sul bilancio regionale di previsione 2014 e pluriennale 2014-2016, ed indicate nella Legge Finanziaria, le risorse economiche necessarie stimate in 6 milioni di euro all'anno, per 6 anni; in tal senso la Giunta regionale si impegna a proporre gli atti necessari.

Nelle more dell'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento del servizio, sulla direttrice Novara-Varallo, in considerazione dei problemi infrastrutturali presenti e tenuto conto delle sollecitazioni del territorio volte al mantenimento del trasporto ferroviario sulla linea in questione stante la valenza turistica della linea stessa (accesso al comprensorio sciistico "Monterosa Ski", anche da Alagna Valsesia raggiungibile da Varallo - presenza del Sacro Monte di Varallo, dichiarato patrimonio mondiale dell'umanità - progetto turistico di brandizzazione del materiale rotabile dedicato sulla linea), viene mantenuto il servizio con un programma di esercizio ferroviario ridotto.

Inoltre, a partire dall'anno 2014, si ritiene di procedere, attraverso SCR Piemonte, allo sviluppo dello studio per la verifica della sperimentazione di un servizio integrato ferro-gomma sulla direttrice ferroviaria Cuneo-Saluzzo-Savigliano, previo assenso della Provincia di Cuneo.

Le risorse necessarie per l'attuazione verranno determinate e reperite sul bilancio regionale alla luce dei risultati dello studio succitato.

PARTE TERZA

QUADRO FINANZIARIO

5. QUADRO FINANZIARIO DI RIFERIMENTO

Il quadro finanziario a cui fare riferimento è composto dalle risorse necessarie per ricoprire il disavanzo pregresso e da quelle necessarie per soddisfare il corrente fabbisogno dei servizi.

Per la determinazione delle disponibilità finanziarie si tiene conto:

- delle risorse del FNT
- delle risorse regionali integrative per servizi e deficit pregresso;
- delle risorse ex FAS per la copertura del deficit pregresso.

5.1. Disavanzo finanziario 2010-2013

Il disavanzo finanziario che negli ultimi anni sta interessando anche il settore TPL, non è derivato da cause strutturali di sistema, ma da manovre finanziarie regionali necessarie per far fronte ai deficit di bilancio in ambito sanitario.

Le minori risorse assegnate nel biennio 2011 - 2012, rispetto a quanto previsto dalla programmazione, hanno generato un disavanzo di risorse che, al 31 dicembre 2012, risultava essere pari a 290 M€, di cui circa 159 M€ per i servizi su gomma, come stabilito dagli accordi di programma sottoscritti con gli Enti soggetti di delega, e circa 131 M€ per i servizi su ferro come da contratto di servizio.

Per l'impossibilità di modificare, nel primo semestre 2013, i livelli dei servizi di trasporto pubblico locale in essere ed in capo agli Enti soggetti di delega, previsti dal vigente Programma Triennale, si è stimato un incremento del suddetto deficit di € 60,00 M€, di cui 30,00 M€ relativi a servizi su ferro e € 30,00 M€ relativi a servizi su gomma, per un totale deficit complessivo di 350 M€.

Come risulta dalla seguente tabella, il debito della Regione Piemonte nei confronti degli enti soggetti di delega ammonta a € 159.736.157,00.

ENTE	servizi minimi 2010	servizi minimi 2011	agev tariffarie 2011	servizi minimi 2012	agev tariffarie 2012	sostitutive 2012	TOTALE PER ENTE
PROVINCE							
ALESSANDRIA			96.559	4.499.257	177.852	439.032	5.212.699
ASTI			42.517	2.351.173	78.322	43.748	2.515.760
BIELLA			35.283	1.693.497	64.996		1.793.776
CUNEO			122.102	6.025.318	224.928	710.976	7.083.324
NOVARA			55.212	2.074.383	101.708	213.056	2.444.359
TORINO			272.027	11.546.405	501.110		12.319.542
VCO			40.279	1.950.550	74.199	10.320	2.075.348
VERCELLI			55.019	1.985.023	101.352	285.516	2.426.910
TOTALE	0	0	718.998	32.125.607	1.324.468	1.702.647	35.871.720
COMUNI							
ALBA			9.618	204.159	13.144		226.921
ALESSANDRIA			32.875	1.393.843	51.385		1.478.104
ASTI			20.133	879.497	39.669		939.299
BIELLA			9.272	375.807	18.269		403.349
BRA			4.204	165.714	8.284		178.202
CASALE M.TO			5.299	214.982	10.441		230.722
CUNEO	16.338	11.546	26.455	1.236.046	52.128		1.342.513
NOVARA			33.956	1.576.435	66.906		1.677.296
VERCELLI			7.857	370.284	15.481		393.622
totale	16.338	11.546	149.670	6.416.767	275.707		6.870.028
metro linea 1	2.620.072	3.916.260		14.350.000			20.886.332
TOTALE con linea 1	2.636.410	3.927.806	149.670	20.766.767	275.707		27.756.359
Agenzia per la Mobilità Metropolitana	21.064.385		878.273	52.295.474	1.617.871		75.856.003
CCNL							20.252.075
TOTALE	23.700.796	3.927.806	1.746.940	105.187.848	3.218.046	1.702.647	159.736.157

5.2. Fondo nazionale TPL

La legge di Stabilità del 2013 ha introdotto una nuova disciplina per i finanziamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, modificando ed integrando l'articolo 16 bis del DL 95/2012 e s.m.i.

A decorrere, infatti, dal 1° gennaio 2013, è istituito il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario" (FNT), alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, che racchiude in un'unica voce la maggior parte dei trasferimenti Stato-Regioni legati alla funzione del trasporto pubblico.

Le quote del FNT destinate alla Regione Piemonte risultano essere per il 2013 pari a 485,1M€ e per il 2014 e 2015 a 483,0 M€ all'anno.

5.3. Le risorse per i debiti pregressi ex DL 35/2013

Il decreto legge 8 aprile 2013, n. 35 "Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali" prevede che, per consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante dai debiti pregressi del settore a carico del bilancio regionale, la Regione Piemonte è autorizzata ad utilizzare, per l'anno 2013, le risorse ad essa assegnate del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (ex FAS di cui alla delibera del CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011) nel limite massimo di 150 M€. ed a condizione che predisponga un Piano di rientro, da sottoporre all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) che dovrà anche individuare le necessarie azioni di razionalizzazione ed efficientamento.

5.4. Il bilancio regionale annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 ed il disegno di legge regionale di assestamento al bilancio 2013

Con la legge regionale del 7 maggio 2013, n. 9 sono stati approvati il bilancio di previsione per l'anno finanziario 2013 ed il bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2013-2015.

Le risorse previste per il 2013 a favore del settore dei servizi TPL sono pari a 657,5 M€, di cui 635,1 M€ derivano da trasferimenti statali per ricoprire il fabbisogno dei servizi (FNT) e parte del disavanzo (ex FAS).

Per il successivo biennio 2014-2015 le previste risorse statali risultano composte dalla quota del FNT, presupponendo l'esito positivo relativo al raggiungimento degli obiettivi prefissati dal DPCM.

Con legge regionale 6 agosto 2013, n. 16 "Assestamento al bilancio di previsione per l'anno finanziario 2013 e al bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2013/2015" è stata prevista la copertura finanziaria per il Piano di rientro.

Le risorse così stanziare sono raffigurate dal seguente prospetto:

DEBITO AL 31.12.2012 FERRO + GOMMA	290 milioni di euro		
DEBITO AL 30.06.2013 FERRO + GOMMA	60 milioni i euro		
TOTALE DEBITO FERRO + GOMMA	350 milioni di euro		
	ANNO 2013	ANNO 2014	ANNO 2015
RIPIANO DEI TOTALI DEBITI PREGRESSI FERRO + GOMMA	150 milioni di euro	90 milioni di euro	110 milioni di euro
TOTALE RISORSE DA BILANCIO 2013 FERRO + GOMMA	665,1 milioni di euro	613 milioni di euro	623 milioni di euro
DI CUI			
a. EX FONDO SVILUPPO E COESIONE - DL 35/2013	150 milioni di euro		
b. FONDO NAZIONALE TRASPORTI – 16 bis DL 95/2012	485,1 milioni di euro	483 milioni di euro	483 milioni di euro
c. RISORSE REGIONALI	30 milioni di euro	130 milioni di euro	140 milioni di euro
TOTALE RISORSE DA DDLR ASSESTAMENTO 2013 FERRO + GOMMA	666,5 milioni di euro	615 milioni di euro	654 milioni di euro
a. EX FONDO SVILUPPO E COESIONE - DL 35/2013	150 milioni di euro		
b. FONDO NAZIONALE TRASPORTI – 16 bis DL 95/2012	485,1 milioni di euro	483 milioni di euro	483 milioni di euro
c. RISORSE REGIONALI	31,4 milioni di euro	132 milioni di euro	171 milioni di euro

Di seguito è raffigurato il piano dei pagamenti, in coerenza a quanto stanziato.

ENTE	2013	2014	2015	RISORSE DEBITI PREGRESSI
PROVINCE				
ALESSANDRIA	2.521.927	2.399.035	2.927.226	7.848.189
ASTI	1.224.386	1.164.722	1.421.157	3.810.265
BIELLA	851.468	809.976	988.307	2.649.751
CUNEO	3.428.343	3.261.282	3.979.312	10.668.937
NOVARA	1.160.119	1.103.587	1.346.562	3.610.268
TORINO	5.984.039	5.692.440	6.945.734	18.622.214
VCO	984.185	936.226	1.142.353	3.062.764
VERCELLI	1.150.208	1.094.159	1.335.057	3.579.423
TOTALE	17.304.675	16.461.427	20.085.708	53.851.810
COMUNI				
ALBA	109.774	104.424	127.415	341.613
ALESSANDRIA	723.870	688.596	840.203	2.252.668
ASTI	459.395	437.009	533.224	1.429.627
BIELLA	197.031	187.429	228.695	613.155
BRA	87.008	82.768	100.991	270.768
CASALE M.TO	112.706	107.214	130.819	350.740
CUNEO	652.599	620.798	757.478	2.030.874
NOVARA	821.101	781.089	953.060	2.555.249
VERCELLI	192.736	183.344	223.710	599.790
TOTALE	3.356.218	3.192.672	3.895.596	10.444.486
AMM (con linea metropolitana1)	41.887.033	39.845.901	48.618.696	130.351.629
TOTALE	62.547.925	59.500.000	72.600.000	194.647.925
CCNL	20.252.075			20.252.075
TOTALE GOMMA	82.800.000	59.500.000	72.600.000	214.900.000
CdS ferro Regione Piemonte - TI	44.104.067	20.017.471	24.546.014	88.667.551
CdS ferro AMM - TI e AMM - GTT	23.095.933	10.482.529	12.853.986	46.432.449
TOTALE FERRO	67.200.000	30.500.000	37.400.000	135.100.000
RISORSE DEBITI PREGRESSI	150.000.000	90.000.000	110.000.000	350.000.000

5.5. Assegnazione risorse per i servizi tpl

Dal confronto del fabbisogno con le disponibilità finanziarie a Bilancio, si ottengono le assegnazioni per singolo ambito così come riportato nelle colonne "assegnazione".

La legge regionale 6 agosto 2013, n. 16 ("Assestamento al bilancio di previsione per l'anno finanziario 2013 e al bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2013/2015"), al fine di tener conto della riduzione delle risorse da assegnare alle province, in virtù della nuova definizione dei "fabbisogni", e che si tradurrà, in parte, in minori servizi sul territorio con un aumento delle ADD², ha stanziato, sugli appositi capitoli, 2 M€ in più per il triennio 2013-2015.

Per il 2013 le maggiori risorse saranno destinate in misura di:

- € 950.000,00 alla provincia di Biella e € 950.000,00 € alla provincia di Alessandria, che hanno subito una maggiore contrazione di risorse, nell'anno considerato, per compensare tale penalizzazione e garantire un processo di riorganizzazione dei servizi. Le risorse saranno condizionate alla predisposizione da parte degli enti succitati di un piano integrato dei servizi urbani ed extraurbani da porre in esercizio.
- € 100.000,00 alla conurbazione di Alba al fine di agevolare gli Enti nella costituzione, entro il 2014, del Bacino Ovest.

Per gli anni 2014 e 2015 le maggiori risorse sono destinate interamente al fondo per le ADD per cui il budget passa da 8M€/anno a 10 M€/anno.

Nella determinazione delle ADD si terrà conto dei dati di servizio, registrati da Omnibus, in uno specifico giorno feriale scolastico da stabilirsi tra i mesi di ottobre e dicembre 2013, con particolare attenzione alle specificità degli Enti sopra citati.

Dall'applicazione dei sistemi di calcolo utilizzati per la riprogrammazione ne è derivata una ricaduta penalizzante per i servizi urbani del Comune di Biella, derivante da supposte errate imputazioni di ricavi fra il servizio urbano della Comune di Biella e quello del Comune di Vercelli, pertanto la Regione Piemonte, acquisito il parere del Comune di Vercelli **DA VERIFICARE IN SEDE DI CpRAL**, effettuerà la revisione per la ripartizione delle risorse tra i due comuni sulla base dei reali ricavi da traffico per un importo quantificato in € 137.409,00.

Ai sensi della legge regionale 1/2000 ed s.m.i. articolo 12, comma 3, gli enti soggetti di delega possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci.

In relazione alla sospensione del servizio ferroviario sulla linea Vercelli-Casale, per l'esercizio 2013 le risorse necessarie all'attivazione dei servizi automobilistici dal 9 settembre 2013 ammontano ad € 65.836,75 e verranno assegnate alla Provincia di Vercelli.

Le risorse necessarie alla copertura economica, a far data dal 8 settembre 2013, dei servizi offerti sulla linea ferroviaria Novara-Varallo, stimate in € 600.000, saranno così reperite:

- € 400.000 dalla Direzione regionale Cultura Turismo e Sport;
- € 100.000 dai contributi per l'anno 2013 assegnati alla Provincia di Novara per i servizi minimi su gomma;
- € 100.000 dai contributi per l'anno 2013 assegnati alla Provincia di Vercelli per i servizi minimi su gomma.

Per gli anni a venire il mantenimento del servizio ferroviario ridotto sulla direttrice NOVARA-VARALLO è subordinato al reperimento, nell'ambito del bilancio regionale, delle risorse economiche necessarie, stimate in € 2.000.000,00 annui.

² L'algoritmo di calcolo utilizzato per l'individuazione delle ADD è strettamente connesso al numero di corse erogate per comune in un giorno feriale scolastico.

È vietato, pertanto, utilizzare le risorse regionali per scopi diversi da quelli attinenti alla contribuzione per i servizi minimi.

risorse 2013 -2015	2013		2014		2015	
	fabbisogno	assegnazione	fabbisogno	assegnazione	fabbisogno	assegnazione
PROVINCE						
ALESSANDRIA	11.250.548	11.236.026	9.537.108	9.311.641	9.537.108	9.330.013
ASTI	7.028.540	7.019.468	5.859.959	5.721.423	5.859.959	5.732.712
BIELLA	3.061.792	3.057.840	3.070.301	2.997.716	3.070.301	3.003.631
CUNEO	19.466.982	19.441.855	19.466.982	19.006.762	19.466.982	19.044.262
NOVARA (*)	6.328.505	6.320.336	6.328.505	6.178.892	6.328.505	6.191.083
TORINO	34.219.768	34.175.599	34.219.768	33.410.776	34.219.768	33.476.696
VCO	5.359.602	5.352.684	5.359.602	5.232.895	5.359.602	5.243.220
VERCELLI (*)	6.255.688	6.247.613	5.318.985	5.193.238	5.318.985	5.203.485
TOTALE	92.971.423	92.851.420	89.161.210	87.053.343	89.161.210	87.225.101
AMM extraurbano	5.541.153	5.534.001	5.350.266	5.223.780	5.350.266	5.234.086
AMM urb (con linea 1)	164.875.925	164.663.112	164.875.925	160.978.081	164.875.925	161.295.695
TOTALE	170.417.078	170.197.113	170.226.191	166.201.861	170.226.191	166.529.781
COMUNI						
ALBA	504.331	503.680	504.331	492.408	504.331	493.380
ALESSANDRIA	3.425.568	3.421.147	3.425.568	3.344.584	3.425.568	3.351.183
ASTI	2.545.103	2.541.818	2.545.103	2.484.934	2.545.103	2.489.837
BIELLA	715.075	714.152	539.797	527.036	414.599	405.596
BRA	502.604	501.955	337.724	329.740	237.829	232.664
CASALE MTO	592.155	591.391	393.647	384.341	274.542	268.580
CUNEO	2.984.169	2.980.317	2.284.642	2.230.630	2.284.642	2.235.031
NOVARA	4.767.160	4.761.006	4.155.332	4.057.095	4.155.332	4.065.100
VERCELLI	1.037.339	1.036.001	710.832	694.027	514.927	503.746
TOTALE	17.073.504	17.051.467	14.896.976	14.544.796	14.356.873	14.045.118

TOTALE GENERALE	280.462.006	280.100.000	274.284.377	267.800.000	273.744.274	267.800.000
CCNL		38.900.000		38.900.000		38.900.000
GTT ferro		18.600.000		18.600.000		18.600.000
Trenitalia (preventivo)		237.500.000		207.700.000		207.700.000
Trenitalia detrazione per revisione CdS e aumento tariffario				- 10.000.000		- 20.000.000
TOTALE SPESA CORRENTE		575.100.000		523.000.000		513.000.000
di cui per deficit progressivo		- 60.000.000				

Risorse per deficit progressivo	90.000.000 + 60.000.000	90.000.000	110.000.000
--	--	-------------------	--------------------

TOTALE SPESA PER ANNO	665.100.000	613.000.000	623.000.000
------------------------------	--------------------	--------------------	--------------------

(*) gli importi contemplati per le Province di Novara e Vercelli sono comprensivi delle necessità finanziarie per il mantenimento del servizio ferroviario sulla direttrice Novara-Varallo e sempre per la Provincia di Vercelli il fabbisogno 2013 viene incrementato di € 65.836,75 per incrementi dei servizi minimi sulla Vercelli-Casale, di cui alla DGR n. 18 – 6326 del 2 settembre 2013.

PARTE QUARTA

OBIETTIVI ED INDICATORI

6. OBIETTIVI ED INDICATORI DI RISULTATO

In attuazione dell'articolo 16 bis, il DPCM 11 marzo 2013 prevede che a decorrere dal 2014 la ripartizione delle risorse del FNT, a favore delle Regioni, è articolata in due quote percentuali, una fissa, riferita alla Tabella 1 ad esso allegata, ed una variabile, assegnata in base al grado di raggiungimento degli obiettivi prescritti.

Il conseguimento di questi ultimi è misurato per il complesso delle modalità di trasporto dell'intera regione, articolato per ciascun bacino omogeneo.

Alla verifica è preposto il MIT, che si avvale dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (articolo 1, comma 300 della legge 244/2007).

A tal fine, le Regioni hanno il compito di trasmettere i risultati della attività di riprogrammazione dei servizi riferiti all'intero comparto del TPL e per tale compito la Regione Piemonte si avvale dell'Osservatorio regionale della Mobilità.

Il DPCM succitato prevede che:

- per il 2013, l'assegnazione della quota viene effettuata a seguito dell'adozione del piano di riprogrammazione ad opera delle Regioni;
- per il 2014, la quota fissa è pari al 90% e quella variabile è pari al 10%;
- a partire dal 2015, la quota variabile è incrementata biennialmente di due punti percentuali [12%] con conseguente riduzione della quota fissa [88%].

La quota variabile sarà garantita dal raggiungimento dei seguenti obiettivi che, tra l'altro risultano essere anche gli indicatori di risultato utili alla misurazione degli stessi obiettivi di seguito riportati :

1. incremento numero dei passeggeri (NP);
2. incremento o mantenimento del rapporto Ricavi/Costi (RC);
3. mantenimento o decremento controllato dei livelli occupazionali (LO).

Dal 2016 NP sarà sostituito dal Load Factor (LF).

La riduzione della quota variabile del FNT per la Regione Piemonte, derivante dal parziale/totale e raggiungimento dei risultati attesi, comporterà altresì una rideterminazione delle assegnazioni e dei corrispettivi, proporzionale al grado di responsabilità che ciascun soggetto di delega ha avuto nel parziale/totale raggiungimento dell'obiettivo. Risulta, pertanto, evidente l'importanza di disporre di dati sempre aggiornati per il calcolo degli indicatori di risultato.

6.1 Obiettivi per gli anni 2013, 2014 e 2015

In coerenza con le prescrizioni del DPCM 11 marzo 2013 gli obiettivi da perseguire dal presente programma sono descritti e quantificati differenziando gli impegni per il 2013, in quanto anno di prima attuazione rispetto a quelli del biennio successivo.

6.1.1. Obiettivi per l'anno 2013

Per il 2013 il DPCM ex art. 16 bis considera raggiunto l'obiettivo attraverso l'adozione del prescritto piano di riprogrammazione ad opera delle Regioni, nel rispetto delle modalità e delle tempistiche previste.

Con la finalità di creare i presupposti per il raggiungimento e la misurazione degli obiettivi per gli anni successivi, come prescritto dal DPCM, gli enti locali, in quanto parti costitutive dei bacini omogenei, per il 2013 mettono in atto, nell'ambito di una programmazione unitaria di bacino, le azioni di riorganizzazione dei servizi, descritte nel capitolo 6 ed, inoltre, quelle necessarie al completamento ed all'aggiornamento del sistema informativo dell'Osservatorio regionale della Mobilità.

Gli obiettivi del presente programma sono i seguenti:

- OB. 1:** approvazione del Programma di Bacino ed in particolare: evidenziare, a partire dall'analisi dell'assetto attuale, le percentuali di miglioramento sulle singole azioni e le modalità con le quali sono state conseguite; indicare le azioni finalizzate al coordinamento dei servizi in termini di coincidenze ed integrazione; definire gli interventi per la rimodulazione dei servizi nelle ADD;
- OB. 2:** aggiornare il sistema informativo dell'Osservatorio regionale della Mobilità, trasmettendo i dati secondo le modalità e le prescrizioni dettate dalla Giunta regionale [nello specifico, i dati di OMNIBUS (frequenzazioni e programmi di esercizio), quelli del CNT e CCNL, quelli relativi alle schede regionali consuntivo/preventivo].

6.1.2. Obiettivi per gli anni 2014 e 2015

Il DPCM richiamato prevede che il soddisfacimento degli obiettivi prescritti venga verificato attraverso:

- OB. 3:** incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale (NP);
- OB. 4:** incremento su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto R/C di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero di almeno lo 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 (RC);
- OB. 5:** mantenimento o 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 (LO).

Il presente Programma per 2014-2015 prevede, inoltre, due ulteriori obiettivi che operando in modo trasversale mirano a consolidare il sistema:

- OB. 6:** aggiornare il sistema informativo dell'Osservatorio regionale della Mobilità, trasmettendo i dati secondo le modalità e le prescrizioni dettate dalla Giunta regionale [nello specifico, i dati del CNT, quelli di OMNIBUS (frequenzazioni e programmi di esercizio), quelli attinenti alle schede regionali consuntivo/preventivo, quelli relativi al CCNL];
- OB. 7:** costituzione del consorzio quale ente di governo del bacino.

6.2. Modalità di calcolo degli indicatori per gli anni 2013, 2014 e 2015

Di seguito sono precisate per ciascun obiettivo le modalità di calcolo degli indicatori, al fine di quantificare in modo univoco e chiaro le aspettative di risultato del presente Programma.

6.2.1. Modalità di calcolo degli indicatori per l'anno 2013

OB. 1: "Approvazione del Programma di Bacino" si considera raggiunto con l'approvazione del Programma di bacino entro 1 mese dalla sottoscrizione degli AdP di bacino.

OB. 2: "Aggiornamento del sistema informativo dell'Osservatorio regionale della Mobilità" si considera raggiunto con il rispetto dei tempi come di seguito riportato.

- Entro il 30 settembre 2013, per monitorare l'anno 2012:
 - gli enti forniscono i dati relativi al consuntivo 2012/preventivo 2013, utilizzando le apposite schede;
 - i gestori forniscono i dati CNT e i dati CCNL relativi al 2012.
- Entro il 31 dicembre 2013, per monitorare l'anno 2013:
 - gli enti, nei bacini dove non è operativo il BIP, effettuano le rilevazioni stagionali delle frequentazioni, aggiornano il sistema informativo con i programmi di esercizio e le eventuali variazioni.

6.2.2. Modalità di calcolo degli indicatori per gli anni 2014 e 2015

Gli indicatori di risultato utili alla misurazione del raggiungimento degli obiettivi 3, 4 e 5 si calcolano come di seguito indicato:

OB. 3 (NP): "Incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale"
L'incremento è misurato sulla base dei dati forniti dal sistema Bip. Nei bacini ove tale sistema non è ancora operativo, l'incremento è misurato sulla base dei dati di rilevazione delle frequentazioni che devono essere effettuate almeno due volte all'anno nei mesi di novembre e di luglio per almeno 7 giorni consecutivi, compreso il fine settimana, utilizzando il format Omnibus. I dati sono da inserire nel sistema informativo regionale rispettivamente entro il 31 dicembre ed il 31 agosto di ogni anno, per consentire all'Osservatorio di disporre, rispettivamente al 31 gennaio ed al 30 settembre, della fotografia del servizio costituita dal programma di esercizio, dei dati di frequentazione e dal grafo delle linee; oppure in alternativa, per i servizi urbani, sul numero dei titoli di viaggio (è necessario precisare in modo puntuale la Formula di Calcolo applicata e preservare comunque la rilevazione delle frequenze).

OB. 4 (R/C): "Incremento su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto R/C" applicando la seguente formula:

$$\frac{R}{(R + C) - I}$$

le cui variabili sono calcolate secondo le modalità seguenti:

$$R = P + S + A$$

P = Proventi da Biglietti e Abbonamenti

S = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie Regionali)

A = Altri introiti (legati esclusivamente all'attività del CdS -specificare)

I dati, rilevati mediante la modulistica CNT, sono da trasmettere all'Osservatorio regionale entro il 15 maggio di ogni anno.

C = Corrispettivo dei contratti di servizio vigenti, espresso al netto dell'IVA.

I = quantificazione monetarie delle voci riportate nella tabella seguente.

Modalità	Voci di costo	Tipo di costo		
		Canone	Affitto	Ammortamento
Regionali ferroviari Trenitalia	Accesso e utilizzo della Rete			
Regionali / metropolitani Trenitalia	Accesso e utilizzo della Rete			
Regionali / metropolitani GTT	Accesso e utilizzo della Rete			
	Stazioni			
	Officine			
	Aree deposito e manovra			
Tranvie e metropolitana	Vie di corsa e fabbricati di servizio			
	Fabbricati di Servizio			
Gomma	Stazioni			
	Biglietterie			
	Officine			
	Aree di deposito e rimesse			

OB. 5 (LO): “Mantenimento o incremento dei livelli occupazionali di settore” il mantenimento /incremento è calcolato sulla base il numero di occupati nel TPL per singolo contratto di servizio, aggregato per bacino omogeneo. I dati, rilevati mediante la modulistica CNT, sono da trasmettere all’Osservatorio regionale entro il 15 maggio di ogni anno.

OB. 6 : “Aggiornare il sistema informativo dell’Osservatorio regionale della Mobilità” si considera raggiunto con il rispetto dei tempi come di seguito riportato.

- Entro il 15 maggio di ogni anno, per monitorare l'anno precedente:
 - gli enti forniscono i dati relativi al consuntivo/preventivo, utilizzando le apposite schede;
 - i gestori forniscono i dati CNT e i dati CCNL.
- Entro il 31 agosto ed il 31 dicembre di ogni anno, per monitorare l'anno in corso:
 - gli enti, nei bacini dove non è operativo il BIP, effettuano le rilevazioni stagionali delle frequentazioni, aggiornano il sistema informativo con i programmi di esercizio e le eventuali variazioni.

OB. 7 : “Costituzione del consorzio quale ente di governo del bacino” L’obiettivo si considera raggiunto con la costituzione del Consorzio entro il 31 dicembre 2014.

6.2.3. Quadro sinottico dei risultati attesi ex DPCM (comma 3)

Il valore di riferimento ed i risultati attesi saranno definiti nei singoli accordi di programma secondo lo schema di seguito riportato.

MODALITÀ	AMBITO	Valori di riferimento su base 2011			RISULTATI ATTESI						
					2013	2014			2015		
		NP	RC	LO		NP	RC	LO	NP	RC	LO
FERRO	Sistema Ferroviario Metropolitano										
	Sistema Ferroviario Piemonte										
GOMMA	Bacino area metropolitana										
	Bacino nord est										
	Bacino ovest										
	Bacino sud est										
TOTALE REGIONALE											

6.3 Il monitoraggio e gli Osservatori

L'articolo 16 bis, in tema di monitoraggio, prevede per i gestori l'obbligo di trasmettere i dati economici e trasportistici all'Osservatorio nazionale e sancisce che i contributi pubblici ed i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate.

Il DPCM attuativo attribuisce alle Regioni il compito di trasmettere ogni anno, a partire del 2014, i risultati derivanti dal monitoraggio delle attività di riprogrammazione dei servizi effettuati.

Per assolvere a quest'ultimo compito, la Regione Piemonte, che si avvale dell'Osservatorio regionale della mobilità, deve garantire un adeguato flusso dei dati attraverso un meccanismo analogo a quello nazionale.

A tal fine, nell'ambito degli accordi di programma di bacino, è necessario che i nuovi contratti di servizio contemplino, tra i loro contenuti minimi, anche l'obbligo per tutti i gestori di trasmettere i suddetti dati al bacino che attraverso Omnibus li trasmette all'Osservatorio regionale, nonché le corrispondenti sanzioni contrattuali.

Per i contratti in essere, invece, si ritiene possibile ricorrere alla clausola di revisione dei contratti consentita dall'articolo 16 bis, attribuendo valore cogente alla prescrizione di cui sopra. Anche queste ultime disposizioni vengono recepite negli accordi di programma di bacino da stipularsi in attuazione del presente.

Il parziale o il mancato raggiungimento dei risultati attesi riferiti agli anni 2014 e 2015, che comporta la riduzione della quota variabile del FNT, verrà misurato attraverso il monitoraggio anche per determinare il grado di responsabilità di ciascun soggetto, in base al quale verranno rideterminate le assegnazioni.

7. LA PROCEDURA DI FLESSIBILITÀ DELLA PROGRAMMAZIONE

Il meccanismo di riparto del FNT determina, già a partire dal 2014, incertezza sulla disponibilità di risorse del fondo stesso, con ricadute, nell'ambito del TPL, sulla situazione finanziaria della Regione Piemonte e di conseguenza a cascata su tutti gli altri soggetti operanti nel settore.

L'assegnazione della quota variabile, infatti, dipende dal grado di raggiungimento degli obiettivi, previa verifica degli effetti prodotti nell'anno precedente dal piano di riprogrammazione dei servizi: a tal proposito, l'articolo 16 bis prevede che le risorse vengano ripartite entro il 30 giugno di ogni anno.

L'assegnazione della quota fissa è disciplinata del DPCM (comma 3): in fase di prima applicazione per i soli anni 2014 e 2015, le percentuali sono adeguate annualmente entro il 31 dicembre dell'anno precedente.

Al fine di rendere compatibili i fabbisogni di servizio di TPL alle variazioni finanziarie, occorre dotare il presente documento di programmazione di una flessibilità strutturale, che consenta di renderlo attuale ed aggiornato, rispecchiando l'assetto essenziale dei servizi.

Tralasciando il 2013, che è un anno anomalo, in quanto il primo anno di attuazione, a regime il quadro finanziario su cui programma triennale TPL potrà effettuare la programmazione dei servizi avrà certezza di risorse per la quota fissa del primo anno del triennio considerato a cui si aggiunge la quota variabile confermata per l'anno precedente.

Il meccanismo di adeguamento annuale che si intende adottare comporta, pertanto, che tra il 30 settembre e il 31 dicembre di ogni anno si dovranno avviare e concludere le attività per l'approvazione del PTR TPL relativo al triennio successivo, in riferimento al quadro finanziario certo.

La variabilità del quadro finanziario sopra descritto viene recepito negli accordi di programma di bacino e nei contratti di servizio, dove trova applicazione la disciplina del quinto d'obbligo.

PRT TPL	ANNI	PREVISIONE FINANZIARIA FNT
PTR TPL 2013 - 2015	2013	Quota fissa FNT (90%): confermata per il 2013 previa adozione del piano di riprogrammazione. Quota variabile FNT (10%): confermata per il 2013 previa adozione del piano di riprogrammazione.
	2014	Quota fissa FNT (90%) + Quota variabile (10%): previsione da confermare.
	2015	Quota fissa FNT (88%) + Quota variabile (12%): previsione da confermare.
Entro 31 dicembre 2013		Conferma della quota fissa FNT (90%) per il 2014.
dal 30 settembre 2013 al 31 dicembre 2013		Avvio della procedure per approvare il PTR TPL 2014-2016.
PTR TPL 2014-2016	2014	Quota fissa FNT (90%): confermata per il 2014; Quota variabile FNT (10%): previsione da confermare.
	2015	Quota fissa FNT (88%) + Quota variabile (12%): previsione da confermare.
	2016	
Entro 31 dicembre 2014		Conferma della quota fissa FNT (90%) per il 2015.
Entro 30 giugno 2014		Conferma della quota variabile FNT (10%) per il 2014, verificati gli obiettivi raggiunti.
dal 30 settembre 2014 al 31 dicembre 2014		Avvio della procedure per approvare il PTR TPL 2015-2017.
PTR TPL 2015 - 2017	2015	Quota fissa FNT (90%): confermata per il 2015; Quota variabile FNT (10%): confermata per il 2014 verificati gli obiettivi raggiunti; Quota variabile FNT (10%): previsione da confermare per il 2015.
	2016	Quota fissa FNT (88%) + Quota variabile (12%): previsione da confermare.
	2017	Quota fissa FNT (86%) + Quota variabile (14%): previsione da confermare.

8. L'ATTUAZIONE DELLA PROGRAMMAZIONE

In conformità alla legge regionale 1/2000 e s.m.i., la Regione Piemonte gestisce direttamente ed attraverso l'AMMR il servizio ferroviario regionale ed affida la gestione dei servizi TPL su gomma agli enti locali soggetti di delega, con i quali stipula appositi accordi di programma.

8.1. Accordi di programma di bacino

Gli accordi di programma sono da stipularsi, entro un mese dall'approvazione del presente programma, tra la Regione Piemonte e gli enti soggetti di delega, in quanto componenti dei bacini omogenei, così individuati con deliberazione della Giunta regionale del 12 luglio 2012, n. 17-4134:

1. Area Metropolitana, che comprende il territorio della provincia di Torino;
2. Bacino nord/est, che comprende il territorio delle province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli;
3. Bacino 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, il Consorzio di bacino formato dagli enti soggetti di delega compresi al suo interno.

Ha, inoltre, disposto, che in fase di prima applicazione ed all'interno di una programmazione unitaria:

- a. le risorse programmate per ciascun bacino sono pari alla somma delle risorse assegnate a ciascun ente soggetto di delega rientrante nel bacino stesso;
- b. il bacino, previa autorizzazione della Giunta regionale, può essere organizzato in lotti omogenei al fine di contemperare la presenza all'interno del bacino di contratti in essere affidati con procedure di gara e con scadenze differite nel tempo.

I contenuti del presente programma vengono recepiti negli accordi di programma (AdP) di bacino di validità triennale e da stipularsi nel rispetto della procedura di flessibilità di cui sopra.

In attesa della costituzione dell'Ente di Governo, la sottoscrizione dei singoli AdP di bacino avviene ad opera dei singoli enti appartenenti al rispettivo bacino.

Il Programma di bacino, adottato dagli enti e trasmesso per la sua approvazione alla Giunta regionale, oltre a dare attuazione ai contenuti degli AdP di bacino, regola anche le eventuali risorse aggiuntive e le agevolazioni tariffarie di bacino.