

Proposta Preliminare
di *Programma Triennale dei Servizi TPL*
2019-2021

Versione 1.1 – 14 marzo 2019

Presentazione

Il presente documento costituisce una prima *Proposta preliminare* dei contenuti del PTS 2019-2021 redatta in attuazione degli indirizzi forniti dalla Regione Piemonte all'Agenzia con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 8086 del 14 dicembre 2018 (riportata in Allegato 0).

Essa viene sottoposta all'attenzione degli enti e delle parti sociali per la discussione e lo stimolo a contributi per il miglioramento.

Atti successivi, d'intesa con le Assemblee di Bacino, andranno a integrare, correggere, specificare e dettagliare quanto qui presentato nell'ottica di un costante adeguamento delle strategie regionali alle variazioni dei fabbisogni di mobilità e all'evoluzione del contesto organizzativo e finanziario in cui devono inserirsi.

Il testo scritto in grigio è ripreso dal *PTS 2016-2018 approvato*: è da rivedere l'opportunità del suo mantenimento nel PTS 2019-2021,

Il testo scritto in grigio su sfondo grigio chiaro è ripreso dal *PTS 2016-2018, con le successive integrazioni proposte dal Comitato Tecnico dell'Agenzia*

Il testo scritto in nero è ripreso dagli *indirizzi per il PTS 2019-2021* allegati alla DGR di cui sopra, dal dispositivo della stessa DGR e da successive indicazioni della Regione Piemonte.

Il testo scritto in blu è quello in via di redazione da parte dell'Agenzia; contiene le modifiche e le integrazioni apportate a seguito della riunione del Comitato Tecnico del 01/02/2019.

Il testo evidenziato in giallo indica le parti variate o aggiunte rispetto al testo della bozza 0.2 del 01 febbraio 2019.

Il testo evidenziato in celeste indica le parti variate o aggiunte rispetto al testo della proposta 1.0 del 12 marzo 2019.

Il testo scritto in rosso recepisce le prime indicazioni ricevute dalle Commissioni Tecniche di Bacino; il testo dovrà essere integrato e coordinato con i contributi che perverranno dalle Assemblee di Bacino.

Indice

Presentazione

Premessa

1. EVOLUZIONE DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO IN PIEMONTE
 - 1.1 La visione
 - 1.2 Il Sistema Obiettivo
 - 1.3 Sviluppi previsti nel triennio 2019-2021 *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera g: la rete e l'organizzazione dei servizi regionali ...]*
2. EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE E RICADUTE SULLA SITUAZIONE PIEMONTESE
 - 2.1 Bacini di mobilità e Ambiti di servizio pubblico
 - 2.2 Aree metropolitane ed Aree a domanda debole
 - 2.3 Ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti
 - 2.4 Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico
 - 2.5 Affidamento dei servizi e definizione dei lotti di gara
 - 2.6 Definizione dei bandi di gara
3. RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA NAZIONALE NEL PTS 2019-2021
 - 3.1 Aree metropolitane ad alta urbanizzazione ed aree a domanda debole a bassa urbanizzazione
 - 3.2 Bacini di mobilità e Ambiti di servizio pubblico
 - 3.3 Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico e Servizi minimi *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera b: l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi]*
 - 3.4 Servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole
4. OBIETTIVI PER IL TRIENNIO 2019-2021 *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera a: gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi]*
5. INDIRIZZI E LINEE DI AZIONE PER IL TRIENNIO 2019-2021
 - 5.1 Programmazione dei servizi *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera g: ... gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali.]*
 - 5.2 Affidamento dei servizi *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera e: le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico]*
 - 5.3 Monitoraggio dei servizi *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera f il sistema di monitoraggio dei servizi]*
 - 5.4 Controllo della qualità dei servizi offerti
 - 5.5 Politica tariffaria *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera d: la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi]*
6. RISORSE FINANZIARIE DISPONIBILI PER L'ESERCIZIO *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera c) le risorse da destinare all'esercizio ..., specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega]*
 - 6.1 Ammontare disponibile
 - 6.2 Ripartizione storica delle risorse
 - 6.3 Ripartizione delle risorse nel triennio 2019-2021
7. RISORSE FINANZIARIE PER INVESTIMENTI *[L.R. 1/2000 Articolo 4 comma 5 lettera c) le risorse da destinare ... agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega]*
 - 7.1 Investimenti per il trasporto pubblico locale non ferroviario
 - 7.2 Investimenti per il trasporto ferroviario
 - 7.3 Risorse per gli investimenti

Appendice

- A. PERCORSO DI APPROVAZIONE DEL PTS 2019-2021 [L.R. 1/2000 Articolo 4 commi 5, 6 e 7; Statuto dell'AMP Articolo 3 comma 3; Articolo 6 commi 3, 5, 6 e 7; Articolo 9 commi 7 e 8]

Appendici

~~[Contenuti tratti dal PTS 2016-2018, con successive integrazioni proposte dal Comitato Tecnico dell'Agenzia.]~~

~~A. PERCORSO METODOLOGICO PER LA RIPARTIZIONE DELLE RISORSE REGIONALI TRA I BACINI~~

~~A.1 Definizione delle metodologie~~

~~A.2 Definizione di nuovi criteri di ripartizione delle risorse~~

~~B. DEFINIZIONE DEI SERVIZI MINIMI~~

~~B.1 Ricognizione~~

~~B.2 Proposta~~

~~B.3 Servizi in aree a domanda debole~~

PREMESSA

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

Il D.L. 50/2017 (convertito in legge con L. 21 giugno 2017, n. 96) ha stabilito nuovi principi, tra i quali anche quelli per il *riparto del Fondo Nazionale Trasporti (FNT)*, ed introdotto nuovi concetti, come i *livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico*, dei quali il PTS 2019-2021 deve tenere conto.

E' impegno comune dell'Agenzia della Mobilità Piemontese e di tutti gli enti in essa consorziati *operare* affinché i contenuti del Programma Triennale 2019-2021 siano il più possibile condivisi e idonei a raggiungere, tra l'altro, gli obiettivi fissati a livello nazionale anche al fine di partecipare pienamente al riparto del FNT.

1. EVOLUZIONE DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO IN PIEMONTE

1.1 La visione

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

La sostenibilità del sistema di trasporto pubblico **si sostanzia in:**

- garanzia di **un livello dei servizi adeguato** per l’accessibilità alle funzioni sociali e **compatibile con le risorse finanziarie disponibili**;
- rispetto dell’ambiente naturale ed artistico;
- efficienza nell’impiego dei finanziamenti pubblici.

La qualità del sistema di trasporto pubblico **si sostanzia in:**

- definizione della quantità del servizio da fornire alle varie comunità **equilibrata, basata su informazioni oggettive e misurabili e su principi unanimemente riconosciuti come plausibili**;
- progettazione **dei percorsi e degli orari delle linee in modo che sia il più possibile rispondente ai bisogni della generalità dei cittadini e, contemporaneamente, sia in grado di realizzare un ragionevole livello di utilizzo**; predisposizione di servizi alternativi a quelli tradizionali di linea nel caso in cui questo non sia possibile;
- programmazione di coincidenze **comode** tra servizi;
- progettazione dei punti di fermata e di trasbordo/interscambio.

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

- il sistema ferroviario costituito da SFR (Servizio Ferroviario Regionale) di collegamento dei vari bacini con il capoluogo regionale (Torino) e con i capoluoghi (Aosta, Milano, Genova) delle Regioni confinanti in modo significativo e SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) di raccolta/distribuzione nella Città Metropolitana;
- il sistema di metropolitana costituito da linee (attualmente una) di metropolitana automatica di Torino;
- il sistema tranviario, di integrazione e supporto ai sistemi precedenti sulle direttrici urbane di Torino di maggior traffico;
- il sistema di bus (urbani-suburbani ed extraurbani) di adduzione e supporto ai sistemi precedenti e di integrazione sulle direttrici non servite da essi;
- i sistemi complementari peculiari di alcune realtà (battelli, funicolari, funivie);
- **i sistemi alternativi a quelli tradizionali di linea ove questi non risultino efficaci o economicamente sostenibili in relazione all’entità della domanda espressa.**

Il sistema deve essere progettato considerando gli attuali vincoli relativi alla disponibilità dei finanziamenti regionali **ed in coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione adottati dalla Regione Piemonte.**

1.2 Il Sistema Obiettivo

La traduzione nella realtà della visione del sistema di trasporto pubblico, prevede la definizione di un SFR basato su servizi “veloci” RV (treni Regionali Veloci) tra Torino e i capoluoghi di provincia piemontesi, i capoluoghi di regione delle regioni (significativamente) confinanti, alcuni capoluoghi di provincia di regioni confinanti. Tali servizi sono effettuati con frequenza a cadenza oraria, con fermate nelle località principali e di diramazione, e, tendenzialmente, senza trasbordi compatibilmente con i vincoli infrastrutturali (presenza tratte a binario singolo¹, presenza tratte senza trazione elettrica², presenza di tratte con livello di traffico al limite di saturazione della capacità).

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

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

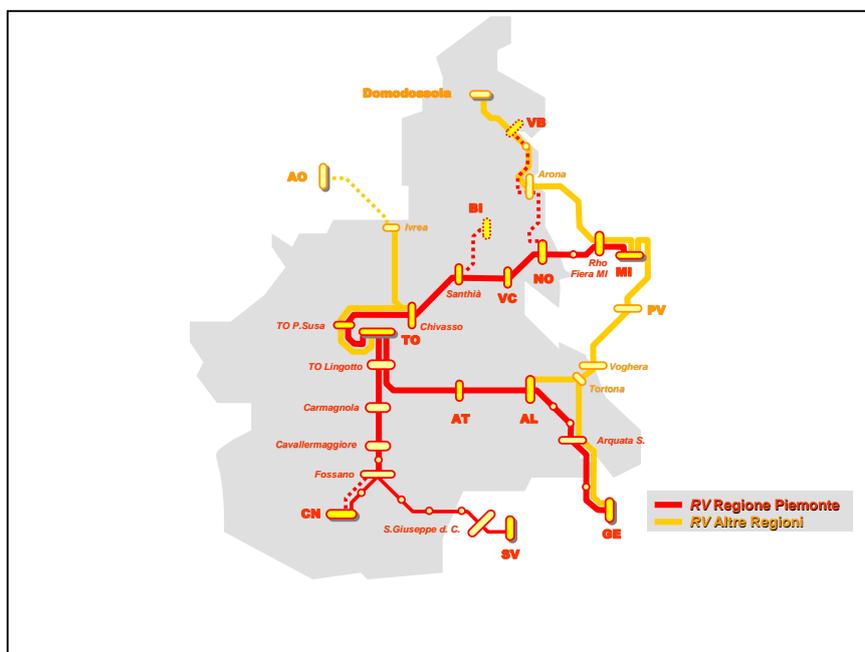


Fig. 1.1 – Sistema Ferroviario Regionale. Collegamenti regionali veloci (RV)

¹ Santhià-Biella; Fossano-Cuneo; Chivasso-Ivrea-Aosta

² Santhià-Biella; Ivrea-Aosta

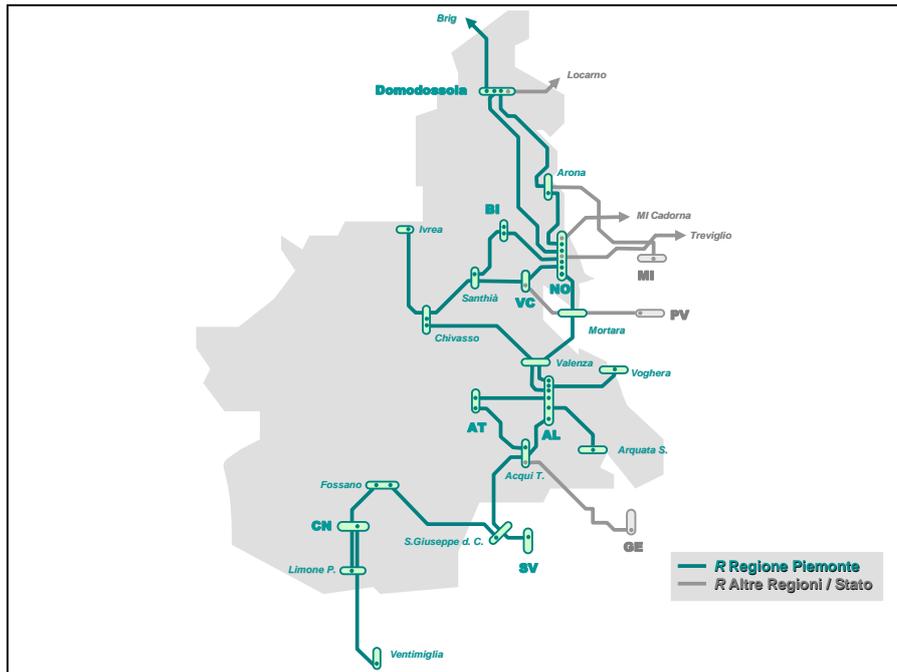


Fig. 1.2 – Sistema Ferroviario Regionale. Collegamenti locali (R)³

Nell'area metropolitana di Torino i collegamenti locali sono organizzati nell'SFM, basato su linee "passanti" che attraversano Torino senza effettuare capolinea nelle stazioni centrali. Le linee SFM svolgono servizio con frequenza a cadenza bioraria, oraria o semi-oraria, con orari coordinati a quelli dei treni RV nelle "stazioni porta" (Chivasso, Asti, Carmagnola) e, **all'interno dell'area metropolitana di Torino**, con fermate in tutte le località abilitate.

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

³ Nella figura non è presente la linea locale Cavallermaggiore-Bra inserita nello schema SFM per il suo esercizio coordinato con la SFM4 Torino-Bra-Alba. Non sono inoltre presenti le linee sospese al 31/12/2018.

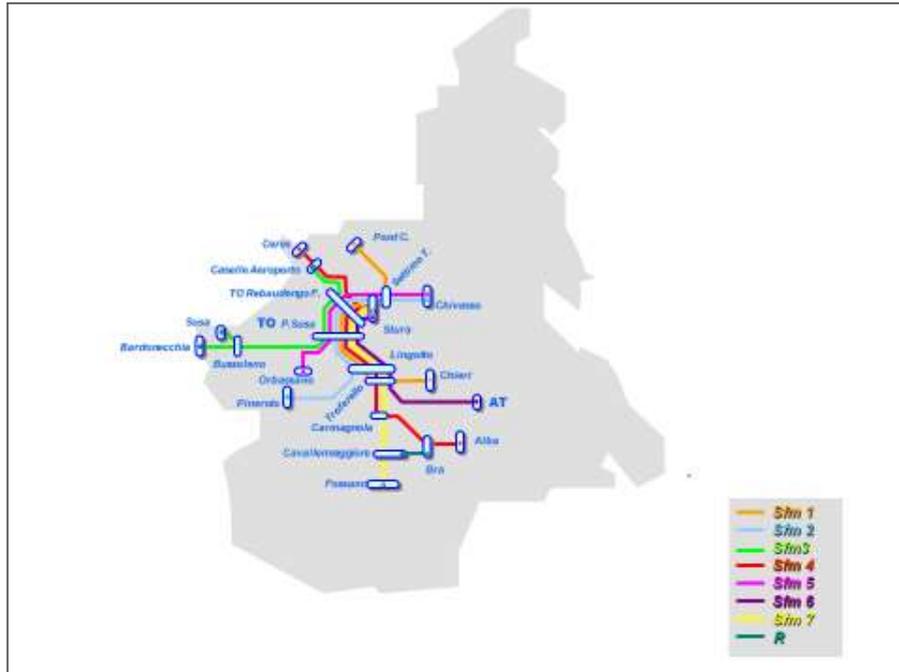


Fig. 1.3– Sistema Ferroviario Metropolitano⁴

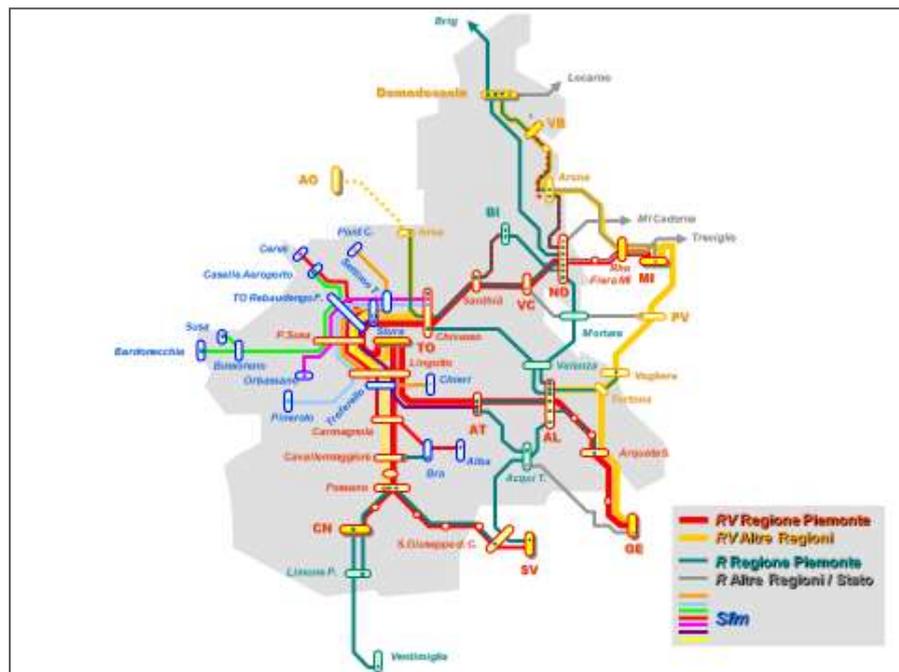


Fig. 1.4– Sistema ferroviario piemontese completo

Nell'area metropolitana torinese opera il sistema di metropolitana automatica, costituito dall'attuale linea 1 Fermi (Collegno)-Porta Nuova-Lingotto, interconnessa con SFR a Porta Susa e Porta Nuova e con e SFM a Porta Susa.

⁴ Nella figura è presente la linea Cavallermaggiore-Bra inserita per il suo esercizio coordinato con la SFM4 Torino-Bra-Alba pur essendo un collegamento locale (R) del SFR.

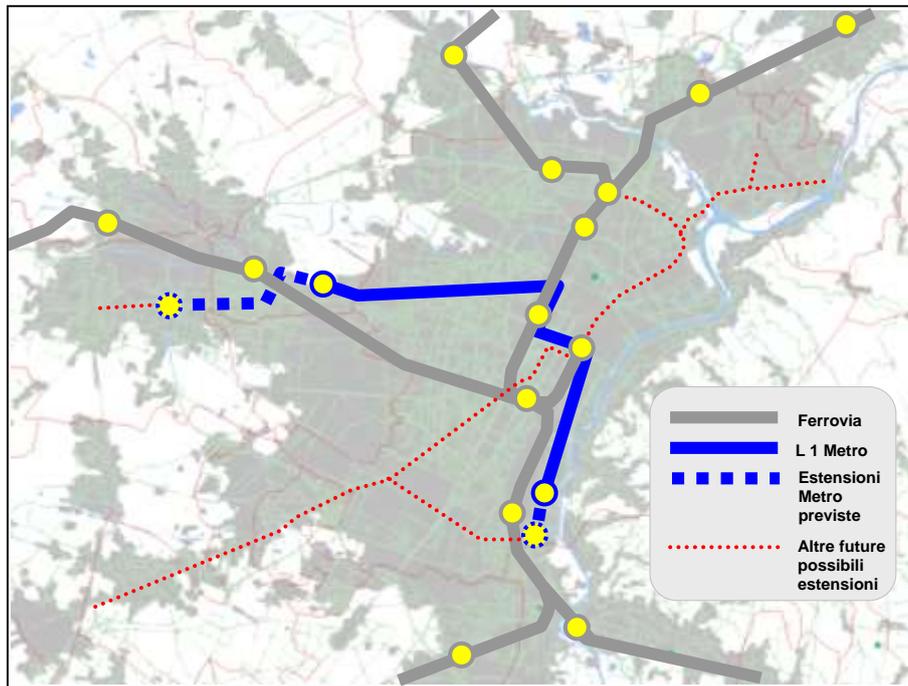


Fig. 1.5 – Linea 1 di metropolitana automatica e possibili estensioni del sistema

Il sistema dei bus extraurbani è costituito da

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

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

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

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

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

Quanto sopra in coerenza con le indicazioni riportate nei documenti di pianificazione regionale e, in particolare, delle Direttive del Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 256-2458 del 16 gennaio 2018, e degli obiettivi e delle Misure proposte nel Piano per la qualità dell'aria adottato con DGR n. 4 - 7848 del 12 novembre 2018 ed inviato al Consiglio regionale per l'approvazione

1.3 Sviluppi previsti nel triennio 2019-2021

L'AMP durante il precedente triennio ha pubblicato gli avvisi per buona parte dei servizi in scadenza e sono state avviate le procedure per l'affidamento diretto dei servizi ferroviari previa valutazione delle offerte tra i diversi offerenti.

1.3.1 Sistema ferroviario

Si ricorda che il SFR Servizio Ferroviario Regionale (servizi *RV* e servizi *R*) ed il SFM Servizio Ferroviario Metropolitano esercito da Trenitalia (attuali linee Sfm2, Sfm3, Sfm4, Sfm6, SfmB e tratta Torino-Chieri della Sfm1) è regolato dall'*Atto di rinnovo del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017-2020* (il cosiddetto *Contratto Ponte*), mentre il rimanente SFM (linea SfmA e tratta Pont-Rivarolo-Torino della linea Sfm1) è esercito da GTT in proroga di un altro Contratto di Servizio.

Per la prosecuzione dei servizi ferroviari ci si è avvalsi dell'art.5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) 1370/2007 per aggiudicare direttamente i servizi SFR e SFM per la durata massima prevista, mediante sottoscrizione di nuovi ed autonomi contratti di servizio.

Per quanto riguarda il SFM, l'affidamento in concessione del servizio è oggetto di una procedura competitiva per la quale l'Agenzia ha ricevuto manifestazioni di interesse da parte di due Operatori Economici.

La fase di consultazione con gli Operatori Economici interessati è terminata a settembre 2018, la lettera di invito a presentare offerta è stata inviata il giorno 22 settembre 2018, la scadenza per la presentazione delle offerte, inizialmente fissata per il giorno 21 dicembre 2018 è stata posticipata al 18 marzo 2019.

Agli offerenti sono state richieste proposte progettuali per il miglioramento del servizio sia nell'attuale assetto infrastrutturale (scenario *SFM Base*), sia in un assetto futuro (scenario *SFM Evolutivo*), con possibilità di disegno/ridisegno di *Servizi Bus Cooperativi* da gestire in modo completamente integrato sia dal punto di vista funzionale che tariffario. Tra le opzioni di miglioramento da valutare è inserita la riattivazione della linea Pinerolo-Torre Pellice. Sulla possibilità di riapertura di questa linea, è stata eseguita una valutazione preliminare di fattibilità inserita nell'Allegato 1

Per quanto riguarda il SFR, nel corso del 2017 e del 2018 la Regione Piemonte, l'Agenzia e Trenitalia hanno sviluppato congiuntamente proposte di un adeguato *Programma di*

miglioramento e sviluppo dei servizi e degli investimenti che, una volta raggiunto l'accordo tra le parti, costituisca oggetto della prestazione per un affidamento diretto del servizio a Trenitalia⁵

il 31 dicembre 2018 l'Agenzia ha comunicato a Trenitalia la cessazione del Contratto Ponte ai fini di una successiva stipula di un nuovo contratto di servizio di lunga durata, con decorrenza 2019, basato sul consolidamento delle proposte di *Programma di miglioramento e sviluppo dei servizi e degli investimenti* elaborate.

Nel *Programma di miglioramento* sono contemplate riattivazioni opzionali di linee sospese. Tra queste la Savigliano-Saluzzo è stata riattivata il 7 gennaio 2019 mentre per la riattivazione della Casale Monferrato-Mortara è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra le Regioni Piemonte e Lombardia e le Province interessate.

Nel triennio di validità del PTS 2019-2021 sarà esaminata la possibilità/fattibilità di riattivazione, di altre linee ferroviarie attualmente sospese afferenti al SFR. Sulla possibilità di riapertura di queste linee, elencate di seguito nella Tabella 1.1, sono state eseguite le valutazioni preliminari di fattibilità inserite nell'Allegato 1.

• Alessandria-Castagnole Lanze (**)	• Alessandria-Ovada
• Asti-Casale M.-Mortara	• Asti-Castagnole Lanze-Alba (**)
• Asti-Brozolo-Chivasso	• Casale M.-Vercelli
• Ceva-Ormea (*)	• Cuneo-Mondovì
• Cuneo-Saluzzo	• Novara-Varallo (*)
• Novi L.-Tortona	• Santhià-Arona

(*) *riattivate come linee turistiche*
(**) *tratte Asti-Castagnole Lanze e Castagnole Lanze-Canelli-Nizza M. riattivate come linee turistiche*

Tabella 1.1. Linee regionali sospese

1.3.2 Sistema di metropolitana

Per quanto riguarda il Sistema di metropolitana, è in costruzione l'estensione a sud della Linea 1 fino a Piazza Bengasi, la cui attivazione del servizio è prevista per fine 2021.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha finanziato l'estensione a ovest fino a Cascine Vica, suddivisa in due lotti, con previsione di futura ulteriore estensione fino a Rivoli. L'avvio dei lavori del primo lotto (Fermi-Collegno Centro) è programmato per fine 2018, l'avvio dei lavori del secondo lotto (Collegno Centro-Cascine Vica) è previsto per giugno 2019; l'attivazione del servizio sull'estensione si collocherà comunque in data posteriore.

E' stato consegnato alla Città di Torino (committente) lo studio di fattibilità tecnico-economica della tratta centrale della Linea 2, lungo un tracciato che si sviluppa da nord-est a sud-ovest, tra la Stazione Rebaudengo Fossata e Mirafiori.

Sono in fase di elaborazione i progetti dei prolungamenti nord-est, nel Comune di San Mauro, e sud-ovest, nei Comuni di di Beinasco, Orbassano e Rivalta, con i relativi depositi.

⁵ Concordemente a quanto previsto nel *PROTOCOLLO D'INTESA PER LA PROSECUZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE NELLE MORE DELLA CONCLUSIONE DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO* sottoscritto dalle parti il 20 dicembre 2016.

Entro l'estate del 2019, sarà completato il progetto complessivo della Linea 2 che sarà inviato al MIT per acquisire contributi nell'ambito del bando per il finanziamento del trasporto rapido di massa.

1.3.3 Sistema tranviario

E' prevista la realizzazione dell'impianto tranviario nella nuova Piazza Baldissera che consentirà il ripristino dell'esercizio tranviario sulla linea 10 nel ramo a nord di corso Regina Margherita, fino a via Massari (esercizio interrotto a seguito dei lavori di realizzazione del Passante Ferroviario).

Inoltre, nel 2018 il MIT ha aperto la possibilità di accesso a risorse per interventi sul trasporto rapido di massa; in tale quadro sono compresi anche interventi sulle reti tranviarie.

La Città di Torino sta predisponendo istanze, che saranno a breve presentate al MIT, per alcuni interventi sull'infrastruttura tranviaria. Tra questi

- il ridisegno dei capolinea tranviari di Falchera e Piazza Hermada per renderli transitabili da motrici unidirezionali;
- la riattivazione del percorso "storico" della linea 15 - per via Boggio, via Borsellino, corso Vittorio Emanuele II, Porta Nuova - abbandonato a seguito dei lavori di realizzazione della metropolitana

1.3.4 Sistema delle autolinee

Per quanto riguarda il sistema delle autolinee, l'affidamento dei servizi su gomma dei due bacini orientali della regione (Nord-Est e Sud-Est) hanno avuto una battuta di arresto a seguito dei pronunciamenti del Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) del Piemonte di inizio 2018.

In ogni caso nel triennio di validità del PTS 2019-2021 la maggior parte dei contratti per i servizi bus, sia extraurbani, sia urbani-suburbani arriveranno a scadenza naturale o si troveranno nella condizione di proroga "fino al subentro del nuovo gestore". Solo i contratti per i servizi urbani-suburbani della conurbazione torinese (che oltre ai servizi bus contempla anche servizi tranviari e di metropolitana automatica) e della Città di Asti arriveranno a scadenza in data posteriore; l'affidamento di tutti i rimanenti servizi bus dovrà essere oggetto di procedure di gara ad evidenza pubblica nell'ottica di sviluppo dell'integrazione funzionale e tariffaria tra i vari servizi extraurbani e tra questi ed i servizi urbani-suburbani.

2. EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE E RICADUTE SULLA SITUAZIONE PIEMONTESE

Nel tempo intercorso tra la presentazione del PTS 2016-2018 ed il momento attuale (gennaio 2019) è cambiato il quadro normativo nazionale conseguentemente alla pubblicazione

- della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 48 del 30 marzo 2017;
- del Decreto Legge 24 aprile 2017 n. 50 (convertito con Legge 21 giugno 2017 n. 96);
- del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) n. 157 del 28/03/2018.

Nei paragrafi che seguono vengono richiamati i vari aspetti che la nuova normativa ha toccato ed esaminate le possibili ricadute sulla situazione piemontese. Le proposte sulle modalità con

le quali la nuova normativa può venire recepita nel PTS 2019-2021 formano l'oggetto del successivo capitolo 3.

2.1 Bacini di mobilità e Ambiti di servizio pubblico

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

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

Successivamente L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha definito il *Bacino di mobilità*, congiuntamente *all'Ambito di servizio pubblico*, con la propria delibera n. 48 del 30 marzo 2017 nella *Misura 1 - Ambito di servizio pubblico, bacino di mobilità e definizione della domanda potenziale, punto 1*:

1. L'Ambito di servizio pubblico è l'insieme dei servizi di trasporto pubblico di persone, di linea e non di linea, resi con diverse modalità che il soggetto competente individua, anche in assenza di compensazione degli operatori, per soddisfare obblighi di servizio pubblico ed esigenze essenziali di mobilità dei cittadini. L'area territoriale di riferimento per la definizione dell'Ambito è il Bacino di mobilità determinato dai soggetti competenti con gli atti di programmazione e pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997 sulla base di una analisi della domanda potenziale di mobilità, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento.

Nella stessa Misura 1 l'ART ha dato indicazioni sulle modalità con cui effettuare l'*analisi della domanda potenziale di mobilità* (punto 2.) e per *tenere conto anche della domanda effettiva*⁶ (punto 2.).

Anche il D.L. 24 aprile 2017 n. 50 (convertito con L. 21 giugno 2017, n. 96) è intervenuto a livello nazionale sulla definizione dei bacini di mobilità. In particolare, l'articolo 48, comma 2 prevede che i *bacini di mobilità* "comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane"

Si evidenzia che i 4 bacini di mobilità individuati dalla Regione Piemonte nel 2012 sono coerenti con quanto poi indicato nella Misura 1 della Delibera ART n. 48/2017 e, avendo ciascuno di essi una utenza superiore a 350.000 abitanti, soddisfano i requisiti indicati poi dall'articolo 48, comma 2 del D.L. 50/2017 poi approvato in tempi più recenti.

Per quanto riguarda gli ambiti di servizio pubblico, l'ART nella Relazione illustrativa della Delibera n. 48/2017, con riferimento al processo di individuazione dell'Ambito, (pag. 5) precisa che

⁶ In Allegato 2 sono riportate le analisi sulla domanda potenziale e sulla domanda effettiva che supportano le scelte effettuate per l'individuazione dei bacini.

a) ... l'Ambito, inteso come sistema composito di soluzioni trasportistiche "ottimali" ..., sarà riferito ad un determinato territorio, che potrà coincidere con uno specifico Bacino ... o rappresentarne una porzione/sub-area; all'interno di un Bacino potranno pertanto essere ricompresi uno o più sotto-insiemi di servizi atti a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità della popolazione; ...

Da quanto esposto si evince che, ai sensi della Delibera ART n. 48/2017, un Ambito di servizio pubblico può riferirsi ad uno specifico Bacino o ad una sua porzione/sub-area ma non a due o più Bacini distinti.

Ciò ha ricadute immediate sulla definizione dei Bacini per quanto riguarda i servizi ferroviari. Infatti la legislazione regionale piemontese distingue tra servizi di trasporto pubblico ferroviario e servizi di trasporto pubblico non ferroviario; i 4 bacini di cui sopra sono stati individuati quali bacini di mobilità per i servizi non ferroviari. I servizi ferroviari piemontesi, per le loro caratteristiche intrinseche, devono fare riferimento ad un unico bacino di mobilità poiché questi servizi, descritti nel precedente capitolo 1, si estendono su più di uno dei 4 bacini di cui sopra.

2.2 Aree metropolitane ed aree a domanda debole

L'ART nella Misura 2 della propria delibera n. 48/2017 ha definito i *Criteri per la individuazione della domanda debole*; Tale Misura: al punto 1 così recita:

1. All'interno di ciascun Bacino di mobilità i soggetti competenti individuano, secondo parametri significativi, le caratteristiche territoriali, temporali, soggettive o socio-economiche di una utenza potenziale di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta nel tempo, che identifica la domanda debole.

La citata Misura 2, con riferimento all'individuazione delle *caratteristiche territoriali* della domanda debole, ovvero all'individuazione delle *aree a domanda debole* al punto 2, stabilisce:

2. La determinazione delle caratteristiche territoriali della domanda debole tiene conto, a titolo esemplificativo e non esaustivo, dei seguenti parametri:

- a) densità della popolazione*
- b) grado di urbanizzazione*
- c) età della popolazione residente*
- d) quota altimetrica*

I suddetti indicatori sono calcolati – di norma e ove disponibili – a livello di "Sezione di censimento generale della popolazione e delle abitazioni" e relative elaborazioni dell'Istituto nazionale di statistica;

e al punto 5 precisa:

5. La determinazione delle caratteristiche di cui ai punti precedenti è resa trasparente ed è motivata nell'ambito degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico regionale e locale di cui agli articoli 14 e 16 del d.lgs. n. 422/1997 mediante esplicita enunciazione dei parametri utilizzati.

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) n. 157 del 28/03/2018 (Decreto costi standard) è intervenuto in materia stabilendo le definizioni di *aree metropolitane* e *aree*

a domanda debole⁷; l'articolo 4 (Fattori di contesto) di tale decreto infatti stabilisce ai commi 1 e 2 quanto segue:

1. *Le aree metropolitane sono le aree territoriali corrispondenti alle città metropolitane, individuate dalla Legge 7 aprile 2014, n. 56.*

2. *Le aree a domanda debole sono realtà territoriali, anche di dimensione regionale, urbane o extraurbane, o agglomerati di comuni con frazioni, caratterizzate da domanda di trasporto di ridotta entità per la dispersione dell'utenza e la conformazione ovvero orografia del territorio.*

Lo stesso articolo, ai commi 3, 4, 5 ha inoltre fornito precisi criteri per l'individuazione delle aree a domanda debole:

3. *Ai fini della definizione di appartenenza ad un'area a domanda debole, un comune deve rispettare le seguenti condizioni: presenza di tutti gli indicatori primari di cui al comma 4 e superamento della soglia per almeno uno degli indicatori secondari di cui al comma 5.*

4. *Gli indicatori primari e i relativi valori soglia che caratterizzano le aree a domanda debole sono:*

- a) *potenzialità generativa degli spostamenti, espressa in spostamenti giornalieri totali compresi nel comune di riferimento, inferiore a 3.000;*
- b) *appartenenza alle classi D, E, o F della classificazione utilizzata nella "Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne", predisposta dal Comitato Tecnico Aree Interne, del Ministero dello Sviluppo Economico, per definire la graduale perifericità dei comuni italiani dai "poli" con maggiore capacità di offerta di servizi essenziali;*
- c) *percentuale di appartenenza alla fascia di età scolastica (di età compresa tra cinque e ventiquattro anni) maggiore del 10 per cento o fascia di popolazione di età superiore a settanta anni maggiore del 10 per cento.*

5. *Gli indicatori secondari che caratterizzano le aree a domanda debole sono:*

- a) *campo di variazione altimetrica del territorio comunale maggiore di 600 metri;*
- b) *dispersione degli insediamenti, comuni con frazioni e contrade per una distanza reciproca superiore a 1,5 chilometri.*

Secondo le definizioni stabilite dal Decreto MIT n. 157/2018 nella Regione Piemonte sussiste una sola area metropolitana costituita dalla Città Metropolitana di Torino.

Per contro vi sono 489 Comuni piemontesi potenzialmente attribuibili ad aree a domanda debole; a questi comuni corrisponde una superficie totale pari a circa il 45% di quella regionale ed una popolazione pari a circa il 10% di quella regionale.

2.2.1 Contratti di Servizio TPL a domanda debole

⁷ Il decreto fa riferimento all'articolo 1 comma 84 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147: 84. Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammmodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

L'articolo 4 (Fattori di contesto) del Decreto MIT n. 157/2018 introduce anche il concetto di *contratto di servizio TPL a domanda debole*. Tale decreto infatti stabilisce al comma 6 quanto segue

6. I contratti di servizio di trasporto pubblico locale che si sviluppano in comuni appartenenti ad aree a domanda debole in misura superiore al 40 per cento della quantità di servizio offerta al pubblico sono considerati a domanda debole.

Lo stesso decreto, all'articolo 8 comma 2 stabilisce inoltre

2. Ai fini del calcolo dei costi standard unitari, per tenere conto della produzione di servizi nelle aree a domanda debole, la soglia massima della velocità commerciale per i servizi in modalità di trasporto autolinea è stabilita pari a 32 km/h.

La formulazione è ambigua; non è chiaro se la soglia massima di 32 km/h sia intesa da applicare ai contratti di servizio di trasporto pubblico locale a domanda debole, oppure separatamente alla parte di produzione di servizi in area a domanda debole ricompresa in contratti di servizio non a domanda debole, oppure a tutta la produzione di servizio dei contratti di servizio non a domanda debole che ricomprendono servizi in area a domanda debole.

2.3 Ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti

La ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) tra le Regioni a statuto ordinario attualmente è effettuata in base al DPCM emanato ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, come modificato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 che prevede l'individuazione di una percentuale fissa definita con l'intesa della Conferenza Stato – Regioni e sulla stessa si prevedono delle riduzioni per mancato raggiungimento degli obiettivi riportati nello stesso DPCM.

Le modalità di riparto del FNT sono, però, cambiate conseguentemente alla pubblicazione del D.L. 50/2017 (convertito con L. 21 giugno 2017, n. 96).

Infatti l'articolo 27, comma 2, di tale D.L. recita come segue:

“2. A decorrere dall'anno 2018, il riparto del Fondo di cui al comma 1 è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In caso di mancata intesa si applica quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Il suddetto riparto è operato sulla base dei seguenti criteri:

a) suddivisione tra le regioni di una quota pari al dieci per cento dell'importo del Fondo sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato, tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, tra l'anno 2014 e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Negli anni successivi, la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo;

b) suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

di determinazione dei costi standard, di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147⁸. Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo. Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale;

c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novembre 2014; definizione dei livelli adeguati di servizio di cui al comma 6 che, a decorrere dal secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sostituiscono le predette percentuali regionali, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso;

d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione **si applica a decorrere dall'anno 2021. In ogni caso non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti.** La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c)".

La nuova norma definisce una ripartizione più "dinamica", funzione di parametri quali il costo standard, i ricavi e i livelli adeguati di servizio. L'applicazione di penali è previsto solo per il mancato rispetto delle modalità di affidamento stabilite dalla norma stessa.

I due più importanti elementi di novità introdotti dalla norma per la ripartizione del Fondo sono:
1. i costi standard;
2. i livelli adeguati di servizio.

Lo stato di fatto è che, al momento attuale (novembre 2018), non sono state emanate norme di attuazione di quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 27 del D.L. 50/2017.

2.4 Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico

Si è visto al paragrafo 2.1 che l'articolo 27, comma 2, lettera c) del D.L. 50/2017 prevede che le quote "storiche" di ripartizione del FNT tra le regioni a statuto ordinario, *a decorrere dal secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge [la n. 96 del 21 giugno 2017] di conversione [del D.L. 50/2017], vengano sostituite dalla definizione dei livelli adeguati di servizio ... comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso.*

⁸ Vedi nota 7.

Lo stesso articolo 27, al comma 6 prevede quanto segue.

“6. Ai fini del riparto del Fondo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nonché' previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici e l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 34-octies del decreto- legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, quali scelte di sostituzione modale. Le regioni provvedono alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e provvedono, altresì, contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di cui all'articolo 16-bis, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. In caso di inadempienza della regione entro i predetti centoventi giorni, si procede ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.”

La normativa introduce quindi il concetto di *livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità* e prevede l'emanazione di direttive a livello nazionale con le quali sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati e i servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità

Dalla lettura della normativa si evince il percorso di attuazione che segue.

- entro settembre 2017: emissione del decreto ministeriale con il quale sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità;
- entro gennaio 2018: determinazione dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità da parte delle regioni a statuto ordinario;
- da giugno 2019: adozione dei livelli adeguati dei servizi in sostituzione delle quote “storiche” di ripartizione del FNT

Lo stato di fatto è che, al momento attuale (novembre 2018), il decreto di definizione dei criteri di determinazione dei livelli adeguati dei servizi previsto dal comma 2 lettera c) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017 non è stato ancora emanato. Pertanto, ad oggi, non sono ancora stati definiti i livelli adeguati dei servizi della Regione Piemonte.

2.5 Affidamento dei servizi e definizione dei lotti di gara

Anche su questo tema è intervenuto il più volte citato D.L. 50/2017 il quale, nel comma 4 dell'articolo 48, così recita:

“Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui

alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 6, lettera a), del presente articolo".

Si osserva che la norma indica come situazione (appunto) "normale" la presenza di più lotti nello stesso bacino e come eccezione la presenza di un solo lotto per bacino. La presenza di un unico lotto deve essere motivata e sottoposta all'approvazione dell'ART.

La delibera ART con cui sono disciplinate le eccezioni è la n. 48/2017; in tale delibera, nella "Misura 6 - Criteri di identificazione dei lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva", commi 1, 3 e 6 si stabilisce quanto segue:

1. Al fine di favorire la più ampia partecipazione degli operatori, in condizioni di efficienza, il lotto dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento dei servizi.

2. Il numero di partecipanti potenziali alle predette procedure di affidamento è verificato in base a una preventiva analisi di mercato che accerti, anche sulla base di apposite manifestazioni di interesse, il numero di imprese che posseggono i requisiti per l'esercizio dei servizi previsti e che siano nelle condizioni di presentare un'offerta, con riferimento, in particolare, alla proprietà e disponibilità di materiale rotabile e di infrastrutture strumentali all'effettuazione del servizio.

3. Al fine di migliorare le condizioni di contendibilità, nel caso in cui il soddisfacimento delle esigenze di mobilità essenziali della popolazione all'interno di un Ambito⁹ richieda l'approntamento di più modalità di servizi di trasporto di linea suscettibili di essere affidati in esclusiva, sono individuati più lotti.

6. Il lotto da affidare può coincidere con una porzione dei servizi compresi nell'Ambito o, nel caso in cui esso includa solo l'insieme di servizi di trasporto pubblico di linea che possono essere affidati in regime di esclusiva a fronte di una compensazione finanziaria a copertura degli obblighi di servizio pubblico, con tutti i servizi compresi nell'Ambito. Il lotto da affidare non dovrebbe coincidere con un intero Bacino di mobilità.

Il lotto da affidare deve inoltre essere tale (Delibera ART n. 48/2017, Misura 4 - Determinazione degli obblighi di servizio pubblico e criteri per la loro copertura finanziaria, comma 6) per cui

6. Nel caso dei servizi di trasporto pubblico di linea, qualora il gettito ottenuto applicando le tariffe ..., o qualora altre fonti di ricavo derivanti da attività compatibili con quella di trasporto pubblico, oltre che dalla valorizzazione degli effetti di rete positivi, non assicurino la totale copertura dei costi efficienti ... e di un margine di utile ragionevole, è riconosciuta all'operatore del servizio una compensazione finanziaria In questo caso, il contratto di servizio deve prevedere almeno il raggiungimento del coefficiente minimo di copertura dei costi di cui all'articolo 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997¹⁰.

⁹ Si fa notare che l'Ambito è stato definito come "insieme di servizi" quindi parlare di "popolazione all'interno di un Ambito" appare inappropriato mentre sembrerebbe più appropriato parlare di "popolazione all'interno di un Bacino". Occorrerebbe una interpretazione autentica dell'ART per chiarire il concetto.

¹⁰ d.lgs. n. 422/1997, articolo 19 comma 5 "I contratti di servizio pubblico devono ... avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1 gennaio 2000. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle

Nella relazione illustrativa della propria delibera n. 48/2017 l'ART disquisisce in modo approfondito sulle condizioni di dimensione ottimale e di contendibilità che devono essere rispettate nell'identificazione dei lotti di gara.

L'ART afferma infatti che

il lotto da affidare non possa essere inferiore alla “dimensione ottima minima” di produzione del servizio, intendendo così preservare la possibilità per gli operatori di concorrere alle procedure di affidamento, ..., in condizioni di efficienza in quanto permettono lo sfruttamento delle economie di scala di lungo periodo,

aggiunge quindi che

ciò assicura che le compensazioni da riconoscere agli affidatari dei servizi siano attestata ad un livello di efficienza di lungo periodo ma solo se sono verificate altre condizioni. L'altra condizione da verificare contestualmente è quella della contendibilità dei lotti da affidare,

e così sintetizza

La Misura muove pertanto dal presupposto che le economie di scala siano una condizione necessaria, ma non sufficiente, ai fini della perimetrazione dei lotti, in quanto rileva anche l'insieme dei fattori che incidono sulla contendibilità della gara, condizione questa sì essenziale e, dunque, necessaria e sufficiente, ai fini del buon esito della stessa, in termini di efficienza/efficacia e conseguentemente economicità per la finanza pubblica.

In merito alla contendibilità l'ART, nella Relazione Illustrativa, chiarisce che, nel punto 2 della Misura 6 si intende che

i soggetti competenti effettuino un'analisi del mercato potenziale [per] valutare ... il numero di imprese che presentano i requisiti previsti e che siano nelle condizioni di presentare un'offerta [assumendo] informazioni ... da studi on desk del mercato ... [o prevedendo] in alternativa (anche a integrazione delle informazioni raccolte), ... nell'ambito della procedura di aggiudicazione una specifica fase di “manifestazione di interesse” da parte degli operatori del settore.

Indicazioni sulla *dimensione minima ottimale di produzione servizio* dei lotti, citata nella Delibera ART n. 48/2017 (Misura 6, comma 1), sono contenute nel Decreto MIT n. 157/2018 che, per i servizi di autolinea, individua in 4.000.000 veicoli-km/anno il valore della produzione per il quale il costo standard dei servizi risulta minimo, come si evince dalla formulazione del costo standard riportata al comma 1 dell'articolo 6, **adattata secondo le indicazioni contenute nei commi 4, 5 e 6 dell'articolo 8**. La rappresentazione dell'andamento del costo standard (esclusa la quota di ammodernamento del materiale rotabile) in funzione del volume annuo di produzione **e della velocità di esercizio** è riportata in fig. 2.1.

finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991”.

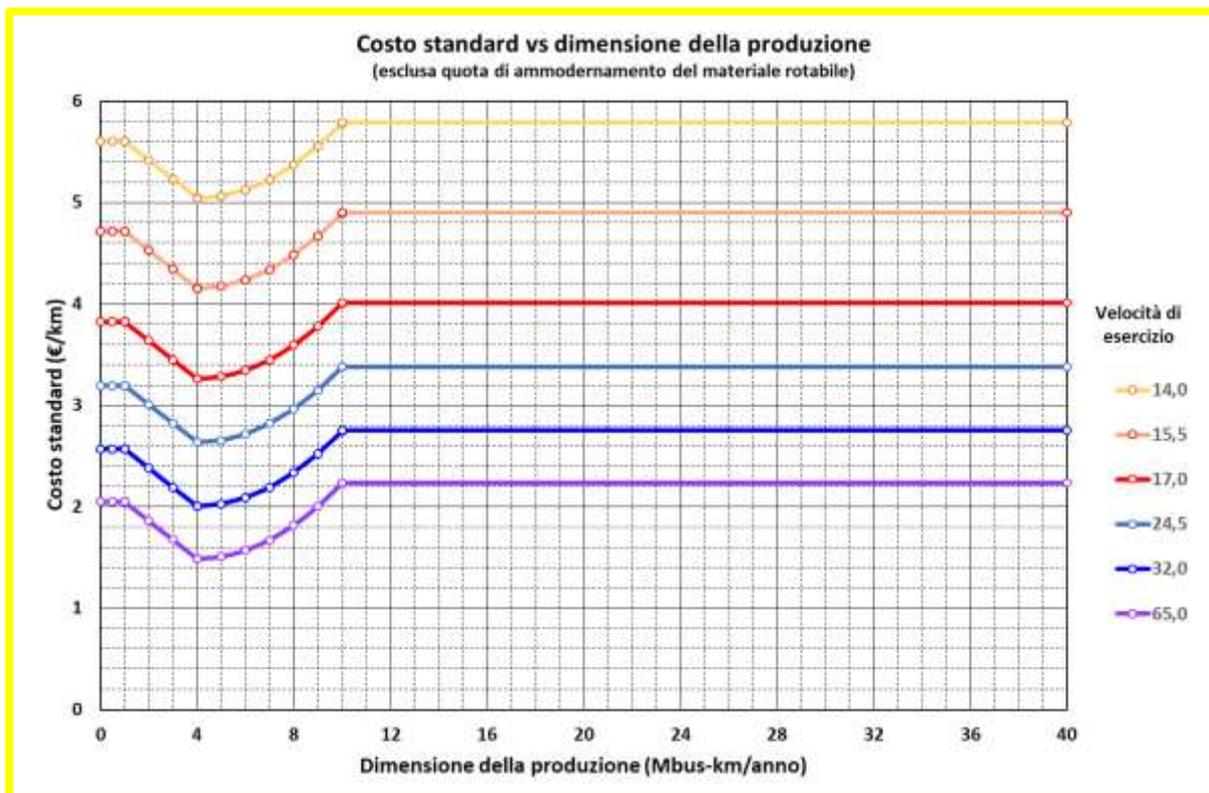


Fig. 2.1 – Andamento del costo standard bus in funzione della dimensione della produzione

Si ricorda infine che il Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) del Piemonte con le sentenze n. 30 e 31/2019, pronunciate il 18/12/2018 e pubblicate l'8/1/2019, ha deciso la nullità del PTS 2016-2018 *nella parte in cui indica una preferenza per l'abbinamento dei servizi su ferro e su gomma.*

Dalla lettura delle norme sembra potersi desumere (e riassumere) quanto segue.

- Per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità della popolazione all'interno di un *Bacino* possono essere definiti uno o più *Ambiti* di servizio di trasporto pubblico.
- Un *Ambito* di servizio può essere riferito ad un intero *Bacino* o ad una sua, parte ma non a più di un *Bacino*.
- I servizi di trasporto pubblico compresi in un *Ambito* possono essere affidati in un unico *lotto* o in più lotti che comprendono ciascuno una parte dei servizi.
- Se un *Ambito* comprende più modalità¹¹ di servizi di trasporto, devono di norma essere individuati più lotti (un esempio verosimile potrebbe essere la suddivisione per modalità).
- I servizi afferenti ad un intero bacino di mobilità non dovrebbero essere affidati in lotto unico, tranne in motivati casi che devono essere sottoposti all'ART e da essa approvati.
- I lotti di servizio devono essere individuati ricercando una dimensione ottimale tale che renda minimo il costo efficiente di produzione, massimizzando le economie di scala e, nel contempo, renda il lotto stesso contendibile tra una pluralità di operatori.

¹¹ Anche in questo caso sarebbe necessaria una interpretazione autentica dell'ART sul significato da attribuire al vocabolo modalità. Ad esempio un servizio di trasporto urbano effettuato in modo integrato con bus e con funicolare, o con bus e con tram, è da intendersi effettuato con due modalità diverse e quindi da affidare obbligatoriamente con due lotti distinti?

- I lotti di servizio devono essere tali per cui i relativi contratti di servizio possano garantire un rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, pari almeno allo 0,35 o al valore eventualmente rideterminato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

2.6 Definizione dei bandi di gara di gara

La delibera ART 49/2015 ha definito le linee guida per le procedure di affidamento dei servizi TPL.

Con la Delibera 143 del 21 dicembre 2018 l'ART ha avviato l'iter per la revisione della delibera 49 i cui contenuti impatteranno necessariamente sulle procedure che l'Agenzia dovrà avviare nel 2019.

3. RECEPIMENTO DELLA NORMATIVA NAZIONALE NEL PTS 2019-20121

3.1 Aree metropolitane ad alta urbanizzazione ed aree a domanda debole a bassa urbanizzazione

Sulla base della definizione riportata al comma 1 dell'articolo 4 del Decreto MIT n. 157/2018 l'unica area metropolitana piemontese, coincidente con il territorio della Città Metropolitana di Torino, sarebbe costituita da 315 Comuni e caratterizzata da vasta superficie con grande disomogeneità di situazioni demografiche, orografiche e di urbanizzazione tra le varie porzioni di territorio.

Sulla base dei requisiti stabiliti, ai commi 4 e 5 dello stesso articolo 4 del Decreto MIT n. 157/2018, 228 Comuni piemontesi sarebbero sicuramente da classificare come appartenenti ad aree a domanda debole, altri 261 Comuni potrebbero essere classificati come appartenenti ad aree a domanda debole previa verifica dell'esistenza di *frazioni e contrade per una distanza reciproca superiore a 1,5 chilometri* (Figura 3.1).

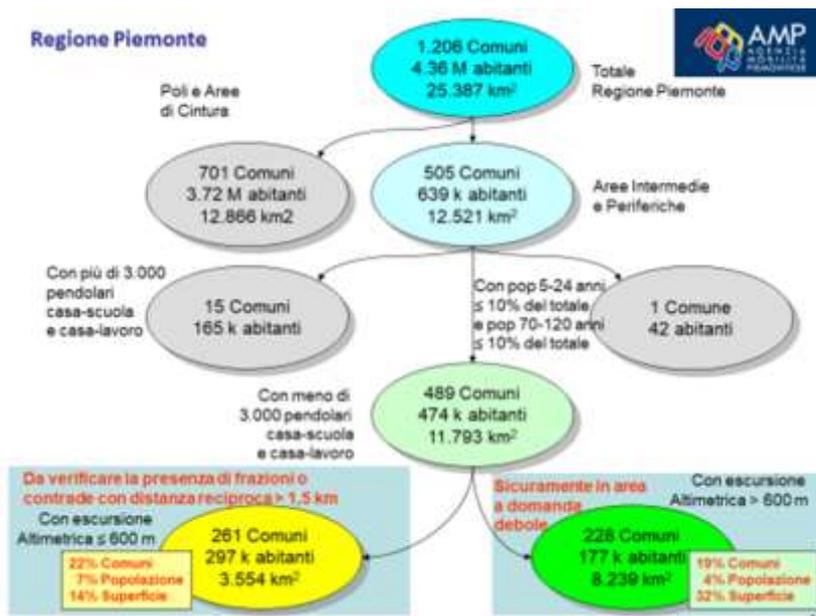


Figura 3.1 – Classificazione dei comuni per l'appartenenza ad aree a domanda debole

Le definizioni stabilite dal Decreto MIT n. 157/2018 non paiono ben adattarsi alla realtà territoriale e demografica piemontese; si evidenzia, a titolo di esempio, la situazione paradossale di 108 comuni che risulterebbero appartenere contemporaneamente ad un'area metropolitana e (78 sicuramente e 30 potenzialmente) ad un'area a domanda debole.

Appare più efficace per la classificazione degli ambiti di servizio l'introduzione dei concetti di *area metropolitana ad alta urbanizzazione* e *area a domanda debole a bassa urbanizzazione* più specifici rispettivamente dell'*area metropolitana* e dell'*area a domanda debole* come definite nel Decreto MIT n. 157/2018. Per la definizione di tali aree si propone di fare riferimento, con opportune semplificazioni, alla *EC classification of the "degree of urbanisation"* come riportata al paragrafo 2.3 nell'edizione di giugno 2015 delle *EU Transport Statistics - Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics June 2015*.

Si propone quindi di definire *area metropolitana ad alta urbanizzazione* un insieme di comuni che deve soddisfare le condizioni che seguono:

- i comuni devono appartenere ad un'area metropolitana come definita al comma 1 dell'articolo 4 del Decreto MIT n. 157/2018
- i comuni devono essere classificati¹² *urbani* (densità di almeno di 300 abitanti/km²) o *ad alta densità* di urbanizzazione (densità di almeno 1500 abitanti/km²)
- l'insieme deve costituire un *cluster ad alta densità* di urbanizzazione (insieme con densità media di almeno 1500 abitanti/ km² composto da comuni contigui)
- l'insieme deve avere una popolazione totale di almeno 50.000 abitanti
- l'insieme deve essere completato con gli eventuali comuni interclusi, anche se con densità inferiore a 300 abitanti/km² (cioè classificati¹³ *rurali*), in modo da formare un'area territoriale "semplicemente connessa" (ovvero senza "enclaves").

¹² La classificazione EUROSTAT (recepita da ISTAT) per *gradi di urbanizzazione* definita sulla base di soglie di densità abitativa e popolazione complessiva si riferisce a una suddivisione territoriale basata su una griglia con celle quadrate di superficie pari a 1 km². Per semplificazione se ne propone l'adozione riferita ad una suddivisione territoriale basata sui confini comunali.

¹³ vedi nota precedente

Si propone altresì di definire *area a domanda debole a bassa urbanizzazione* un insieme di comuni che deve soddisfare le condizioni che seguono:

- i comuni devono soddisfare i requisiti di appartenenza ad un'*area a domanda debole* stabiliti ai commi 4 e 5 dell'articolo 4 del Decreto MIT n. 157/2018
- i comuni non devono appartenere ad un'*area metropolitana ad alta urbanizzazione* come definita poc'anzi
- l'insieme deve costituire un *cluster a bassa densità* di urbanizzazione (insieme con densità media inferiore ad una soglia prefissata composto da comuni contigui)
- i comuni devono soddisfare ulteriori condizioni (ad esempio sul numero di addetti o di presenze turistiche, sulla presenza/assenza di servizi di trasporto pubblico "di attraversamento", ecc.)
- l'insieme, nel suo complesso, deve soddisfare ulteriori condizioni (ad esempio sul valore minimo/massimo della popolazione e della superficie).

Sulle ulteriori condizioni, citate nei punti precedenti, il Comitato Tecnico, sulla base dell'interlocuzione con le Assemblee di Bacino e con le Commissioni Tecniche di Bacino formulerà una proposta entro il 31-12-2019;

Con riferimento ai commi 4 e 5 dell'articolo 4 del Decreto MIT n. 157/2018, le Province e la Città Metropolitana dovranno certificare per i Comuni appartenenti o, in alternativa, i Comuni stessi dovranno autocertificare, l'esistenza sul territorio di "*frazioni e contrade per una distanza reciproca superiore a 1,5 chilometri*" come recita l'articolo 4, comma 5, lettera b del citato D.M. 157/2018.

3.2 Bacini di mobilità e Ambiti di servizio pubblico

Conseguentemente a quanto esposto nel precedente paragrafo 2.1, nel presente PTS 2019-2021 si propone di assumere

- 4 Bacini di mobilità per servizi di trasporto pubblico non ferroviario come individuati dalla DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012;
- 1 Bacino di mobilità per servizi di trasporto pubblico ferroviario costituito dal territorio dell'intera Regione Piemonte¹⁴.

A ciascuno dei 4 Bacini di mobilità per servizi non ferroviari possono essere riferiti 3 Ambiti di servizio pubblico distinti come segue:

- 1) Ambito dei servizi di trasporto pubblico collettivo non ferroviario (autolinee, tranvie, metropolitana) in area metropolitana ad alta urbanizzazione;
- 2) Ambito degli altri servizi di trasporto pubblico collettivo terrestre non ferroviario (autolinee, servizi su impianto fisso a fune);
- 3) Ambito del trasporto pubblico collettivo per vie d'acqua (servizi di navigazione interna).

All'unico Bacino di mobilità per servizi ferroviari possono essere riferiti 2 ambiti di servizio pubblico distinti come segue:

- A) Ambito del Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM), costituito dalle linee attraversanti la conurbazione di Torino all'interno della quale i treni effettuano tutte le fermate,

¹⁴ Qualora i contenuti della Delibera ART n. 48/2017 riguardanti la definizione di *Ambito di servizio pubblico* e di *Bacino di mobilità* si dovessero interpretare come individuazione univoca di un Bacino per tutti gli ambiti di servizio pubblico (sia ferroviario sia non ferroviario) ad esso riferibili, si dovrebbe assumere un unico Bacino di mobilità, costituito dal territorio dell'intera Regione Piemonte, nel quale sussisterebbero 4 porzioni/sub-aree a ciascuna delle quali sarebbero riferiti specifici ambiti di servizio pubblico non ferroviario.

- B) **Ambito del Servizio Ferroviario Regionale (SFR)** costituito dalle linee Regionali Veloci (RV) di collegamento tra Città Capoluogo sulle quali i treni effettuano solo alcune fermate, e dalle altre linee Regionali (R) esterne alla conurbazione di Torino.

L'articolazione dei servizi pubblici nei 5 ambiti distinti è funzionale all'affidamento in lotti separati.

3.3 Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico e Servizi minimi

Si è visto ai paragrafi 2.3 e 2.4 che l'articolo 27 del D.L. 50/2017, comma 2, lettera c) ha introdotto i *livelli adeguati dei servizi*.

Si noti che nell'ultimo periodo del comma 2 lettera c), si stabilisce che il finanziamento dei *livelli adeguati dei servizi* è nei "limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso" con una formulazione che ricorda quella del finanziamento dei servizi minimi¹⁵.

Dalla lettura della normativa pare potersi desumere che:

- a livello nazionale devono essere definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i *livelli adeguati dei servizi* di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità;
- le regioni a statuto ordinario devono provvedere alla determinazione dei *livelli adeguati dei servizi*;
- una quota (decrescente dall'80% del primo anno di applicazione al 60% a partire dal terzo anno di applicazione) del FNT verrà ripartita tra le Regioni a statuto ordinario sulla base dei *livelli adeguati dei servizi*;
- la ripartizione avverrà comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal FNT stesso;
- devono essere definiti i *servizi minimi*, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini;
- le Regioni devono definire i *servizi minimi*, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini;
- le Regioni *in relazione ai servizi minimi* devono costituire annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite dal FNT.

Si noti che nulla si dice sulla capienza dell'ammontare disponibile del FNT rispetto valore complessivo dell'offerta resa con i *livelli adeguati dei servizi* (valore determinato ad esempio applicando all'offerta resa i costi standard e considerando una copertura dei costi con i ricavi pari al 35% o al valore fissato a livello nazionale con decreto MIT-MEF, se emesso).

Allo stato attuale di approfondimento sono da considerare due possibili interpretazioni della norma.

1. Non vi è corrispondenza tra entità dell'offerta da rendere ai cittadini con *livelli adeguati dei servizi* ed entità dell'ammontare disponibile del FNT. Ciò si traduce in un vincolo implicito sul coefficiente di copertura dei costi con i ricavi e sulla quota di contribuzione a carico della finanza regionale e locale: se l'offerta deve essere resa con *livelli adeguati dei*

¹⁵ Articolo 20 comma 1 del D.Lgs. 422/1997: 1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

servizi, la parte compensata in livello minore (o maggiore) - rispetto alla situazione pregressa - con la quota FNT deve essere compensata con maggiori (o minori) ricavi e/o con maggiori (o minori) contributi a livello regionale e locale. In caso di insufficienti ricavi e/o contributi a livello regionale e locale l'offerta può essere resa solo con *livelli dei servizi* inferiori a quelli *adeguati*.

2. L'ammontare disponibile del FNT definisce tautologicamente il valore dell'offerta resa con i *livelli adeguati dei servizi* (al netto dei ricavi, assunti coprire una quota dei costi pari al 35% o al valore fissato a livello nazionale con decreto MIT-MEF). Con ciò si deve ammettere che i *livelli adeguati dei servizi* sono da intendersi adeguati non (solo) alle esigenze di mobilità dei cittadini ma (anche) alle risorse disponibili.

In entrambe le interpretazioni si presuppone che eventuali variazioni della quota di costo coperta dalle compensazioni possano essere bilanciate da variazioni della quota di costo coperta dai ricavi. Si evidenzia l'opportunità/necessità che i contratti di servizio provvedano a disciplinare questo "bilanciamento" (cosa non verificata in molti dei contratti attualmente in essere) alla luce del comma 8-quinquies del D.L. 50/2017 che così recita:

*8-quinquies. Al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, le regioni e gli enti locali modificano i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe anche tenendo conto del principio di semplificazione, dell'applicazione dell'indicatore della situazione economica equivalente, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell'integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori. Le disposizioni del precedente periodo si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente alla data di adozione dei provvedimenti tariffari; si applicano inoltre ai contratti di servizio in essere alla medesima data solo in caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, con conseguente riduzione del corrispettivo del medesimo contratto di importo pari al 70 per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, **fatti salvi i casi in cui la fattispecie non sia già disciplinata dal contratto di servizio**. I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.*

Nel presente PTS 2019-2021 si assume che i *servizi minimi* siano da intendersi come

- servizi che realizzano i *livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità*, determinati con i criteri definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), previa intesa in Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari come da Articolo 27, comma 6 del D.L. 50/2017,
- servizi erogati comunque entro limiti di spesa complessiva prevista dal fondo destinato ai trasporti costituito dalla Regione Piemonte ai sensi dell'articolo 20 comma 1 del D.Lgs. 422/1997,

salvo diverse indicazioni eventualmente emanate nell'arco di vigenza del presente PTS 2019-2021 dal legislatore nazionale.

In attesa dell'emanazione del decreto MIT-MEF con il quale verranno definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i *livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità*, si assume la coincidenza di fatto dei *servizi minimi* con i servizi erogati entro i limiti di spesa complessiva previsti dal fondo della Regione Piemonte destinato ai trasporti per le compensazioni degli Obblighi di Pubblico Servizio.

Successivamente all'emanazione dei criteri per l'individuazione dei Livelli Adeguati dei Servizi da parte del MIT, al fine di condividere la metodologia con tutti gli Enti consorziati, [la Regione Piemonte](#) ritiene opportuno affidare ad AMP il compito di determinare *i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità svolte*. I servizi minimi, in considerazione dei Livelli Adeguati dei Servizi determinati e della quota di partecipazione al FNT e delle eventuali risorse regionali aggiuntive, saranno definiti successivamente d'intesa con [la Regione Piemonte](#) ai sensi dell'art. 4 della L.R. 1/2000.

3.4. Servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole

La normativa vigente, a parte quanto contenuto nell'articolo 14 comma 4 del d.lgs. 422/1997, ripreso dall'articolo 6 comma 2 della L.R. 1/2000, non stabilisce una chiara distinzione "di trattamento" tra i servizi TPL in aree a domanda debole e gli altri servizi TPL.

Ai fini della programmazione dei servizi si propone di adottare nel presente PTS 2019-2021 regole atte a definire le specificità di "trattamento" che connotino i servizi TPL in area a domanda debole. Quelle di seguito enumerate ne costituiscono una possibile esemplificazione.

1. Si (ri)definiscono *servizi e linee a domanda debole* i servizi e le linee le cui produzioni di servizio (veicoli-km) si sviluppano in comuni appartenenti ad *aree a domanda debole a bassa urbanizzazione*, come definite nel precedente paragrafo 3.1, in misura superiore al 40 per cento.
2. Si (ri)definiscono *contratti di servizio a domanda debole* i contratti che hanno come oggetto lo svolgimento di *servizi a domanda debole* come definiti nel precedente punto 1.
3. I servizi a domanda debole, qualora non integrati con altri servizi in un unico Contratto di servizio, possono essere affidati in lotti senza vincoli di dimensione.
4. I servizi a domanda debole devono, per quanto possibile, essere offerti in forma diversa dai tradizionali servizi tradizionali di linea, ricercando forme di maggiore economicità e migliore adattamento alla domanda rarefatta;
5. Per i contratti di servizio a domanda debole possono essere stabiliti obiettivi di copertura dei costi con i ricavi inferiori a quelli stabiliti per i rimanenti contratti di servizio.

4. OBIETTIVI PER IL TRIENNIO 2019-2021

Gli indirizzi e gli obiettivi per il triennio 2019-2021 non possono prescindere dal nuovo assetto normativo e dallo stato di fatto.

Come nel precedente PTS 2016-2018, gli obiettivi operativi per il triennio 2019-2021 saranno incentrati sulla **sostenibilità economica** del sistema del trasporto pubblico regionale da ricercare attraverso l'aumento dei ricavi da traffico ed il contenimento delle compensazioni erogate.

Gli obiettivi operativi per il trasporto pubblico regionale relativi al triennio 2019-2021 saranno quindi incentrati su;

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

Sulla base di queste premessa il programma triennale dei servizi di TPL assume per il triennio **2019-2021** i seguenti obiettivi operativi:

- allineamento delle produzioni agli stanziamenti previsti (come già affermato ad inizio capitolo)
- incremento dell'**1%** annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/treni•km sui servizi ferroviari
- incremento dell'**1%** annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/veicoli•km sul rimanente servizio di trasporto pubblico (servizi bus, tranvie, metropolitane, funicolari, navigazione interna)
- incremento dello **0,2%** (assoluto) annuo a livello regionale del rapporto $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi} + \text{compensazioni})$
- **incremento dell'1% annuo a livello regionale (rispetto al valore del 2014) del valore dei ricavi da traffico**
- incremento dell'**1%** (assoluto) annuo a livello regionale della quota di servizio (non ferroviario) effettuato con materiale rotabile a basso impatto ambientale
- mantenimento invariato dei livelli occupazionali a livello regionale, ovvero riduzione dei livelli con movimenti fisiologici (blocco del turn over, trasferimenti e dimissioni volontarie con eventuali incentivazioni economiche da parte del datore di lavoro).

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

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

La ricognizione al **2017** (anno a cui si riferiscono gli ultimi dati disponibili presso l'Osservatorio delle Politiche del TPL **istituito** presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) degli indicatori è illustrato nelle tabelle che seguono.

Regione Piemonte - Tutti i servizi								
Tutti i bacini - Tutti i contratti			2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014
Volume di Produzione	V	unità-km	144.298.127	134.419.488	132.880.083	131.769.673	-12.528.454	-8,7%
Ricavi	R	€	253.767.801	255.956.355	262.866.047	266.634.716	12.866.915	5,1%
Corrispettivi	C	€	496.878.943	494.440.623	486.530.521	483.616.701	-13.262.242	-2,7%
Costo Infrastruttura	I	€	86.099.180	88.003.280	90.149.570	90.155.046	4.055.866	4,7%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	410.779.764	406.437.343	396.380.951	393.461.655	-17.318.109	-4,2%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,382	0,386	0,399	0,404	0,022	5,8%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	356.748.806	380.043.843	389.562.512	394.789.817	38.041.011	10,7%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/u-km	2,472	2,827	2,932	2,996	0,524	21,2%
Addetti	Add	#add	8.776	8.641	8.480	8.356	-420	-4,8%

Tab. 4.1 – Indicatori relativi a tutti i servizi della Regione Piemonte

Regione Piemonte - Servizi Non ferroviari								
Tutti i bacini			2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014
Volume di Produzione	V	unità-km	125.138.722	115.421.672	114.052.459	112.687.810	-12.450.912	-9,9%
Ricavi	R	€	160.640.911	161.083.650	164.562.965	161.769.687	1.128.776	0,7%
Corrispettivi	C	€	284.580.886	277.737.408	269.166.330	262.126.592	-22.454.294	-7,9%
Costo Infrastruttura	I	€	21.902.235	19.877.045	23.360.217	21.378.101	-524.134	-2,4%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	262.678.652	257.860.363	245.806.113	240.748.491	-21.930.161	-8,3%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,379	0,384	0,401	0,402	0,022	5,9%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	308.999.764	330.811.575	339.638.995	343.351.002	34.351.238	11,1%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/u-km	2,469	2,866	2,978	3,047	0,578	23,4%
Addetti	Add	#add	6.657	6.607	6.468	6.383	-274	-4,1%

Tab. 4.2 – Indicatori relativi ai servizi non ferroviari della Regione Piemonte

Regione Piemonte - Servizi Ferroviari								
Tutti i contratti			2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014
Volume di Produzione	V	treni-km	19.159.405	18.997.816	18.827.624	19.081.863	-77.542	-0,4%
Ricavi	R	€	93.126.890	94.872.705	98.303.082	104.865.029	11.738.139	12,6%
Corrispettivi	C	€	212.298.057	216.703.215	217.364.191	221.490.109	9.192.052	4,3%
Costo Infrastruttura	I	€	64.196.945	68.126.235	66.789.353	68.776.945	4.580.000	7,1%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	148.101.112	148.576.980	150.574.838	152.713.164	4.612.052	3,1%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,386	0,390	0,395	0,407	0,021	5,5%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	47.749.042	49.232.268	49.923.517	51.438.815	3.689.773	7,7%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/u-km	2,492	2,591	2,652	2,696	0,203	8,2%
Addetti	Add	#add	2.119	2.034	2.012	1.973	-146	-6,9%

Tab. 4.3 – Indicatori relativi ai servizi ferroviari della Regione Piemonte

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

La ricognizione al **2017** degli indicatori distinti per bacino è illustrato nelle tabelle che seguono.

Bacino metropolitano - Servizi Non ferroviari								
Torino			2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014
Volume di Produzione	V	unità-km	81.714.589	72.501.426	70.856.243	69.436.308	-12.278.281	-15,0%
Ricavi	R	€	118.690.380	121.375.065	124.528.913	121.938.359	3.247.979	2,7%
Corrispettivi	C	€	207.781.410	204.944.204	199.187.049	190.722.864	-17.058.546	-8,2%
Costo Infrastruttura	I	€	21.217.222	19.866.604	23.147.606	21.145.079	-72.143	-0,3%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	186.564.188	185.077.600	176.039.444	169.577.785	-16.986.403	-9,1%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,389	0,396	0,414	0,418	0,029	7,6%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	266.781.060	284.957.000	294.826.386	299.260.246	32.479.186	12,2%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/u-km	3,265	3,930	4,161	4,310	1,045	32,0%
Addetti	Add	#add	4.899	4.813	4.754	4.658	-241	-4,9%

Tab. 4.4 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Metropolitano

Bacino sud-est - Servizi Non ferroviari									
Alessandria									
Volume di Produzione	V	veicoli-km	2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014	
Ricavi	R	€	6.584.593	6.114.482	5.246.262	5.748.055	-836.538	-12,7%	
Corrispettivi	C	€	17.026.932	15.083.636	11.604.632	13.351.315	-3.675.617	-21,6%	
Costo Infrastruttura	I	€	222.717	0	0	20.291	-202.426	-90,9%	
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	16.804.215	15.083.636	11.604.632	13.331.024	-3.473.191	-20,7%	
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,282	0,288	0,311	0,301	0,020	7,0%	
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	4.908.314	5.046.702	4.885.764	5.056.278	147.964	3,0%	
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/v-km	0,570	0,590	0,586	0,609	0,039	6,9%	
Addetti	Add	#add	385	355	361	373	-12	-3,1%	
Asti									
Volume di Produzione	V	veicoli-km	2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014	
Ricavi	R	€	4.289.657	4.111.814	4.165.331	4.024.648	-265.009	-6,2%	
Corrispettivi	C	€	9.344.752	9.814.229	9.876.466	9.767.268	422.516	4,5%	
Costo Infrastruttura	I	€	40.225	0	61.490	51.502	11.277	28,0%	
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	9.304.527	9.814.229	9.814.976	9.715.766	411.239	4,4%	
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	%	0,316	0,295	0,298	0,293	-0,023	-7,2%	
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	5.433.009	6.717.304	5.357.772	5.349.035	-83.974	-1,5%	
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/v-km	1,076	1,326	1,040	1,047	-0,029	-2,7%	
Addetti	Add	#add	216	215	206	211	-5	-2,3%	
Totale Bacino sud-est									
Volume di Produzione	V	veicoli-km	2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014	
Ricavi	R	€	10.874.249	10.226.296	9.411.593	9.772.703	-1.101.546	-10,1%	
Corrispettivi	C	€	26.371.684	24.897.865	21.481.098	23.118.583	-3.253.101	-12,3%	
Costo Infrastruttura	I	€	262.942	0	61.490	71.793	-191.149	-72,7%	
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	26.108.742	24.897.865	21.419.608	23.046.790	-3.061.952	-11,7%	
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,294	0,291	0,305	0,298	0,004	1,3%	
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	10.341.323	11.764.007	10.243.536	10.405.313	63.990	0,6%	
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/v-km	0,757	0,864	0,759	0,776	0,019	2,5%	
Addetti	Add	#add	601	570	567	584	-17	-2,8%	

Tab. 4.5 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Sud-Est^{16 17}

Bacino sud ovest - Servizi Non ferroviari									
Cuneo									
Volume di Produzione	V	veicoli-km	2014	2015	2016	2017	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014	
Ricavi	R	€	13.758.391	13.686.172	13.248.032	13.580.330	-178.061	-1,3%	
Corrispettivi	C	€	22.724.504	22.313.513	22.333.594	22.269.297	-455.207	-2,0%	
Costo Infrastruttura	I	€	103.840	10.441	117.811	131.949	28.109	27,1%	
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€	22.620.664	22.303.072	22.215.783	22.137.348	-483.316	-2,1%	
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#	0,378	0,380	0,374	0,380	0,002	0,5%	
Passeggeri trasportati	Pax	#pax	14.759.369	15.482.953	15.760.680	15.822.353	1.062.984	7,2%	
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/v-km	1,047	1,112	1,123	1,111	0,065	6,2%	
Addetti	Add	#add	488	492	509	503	15	3,1%	

Tab. 4.6 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Sud-Ovest

¹⁶ Nella Banca Dati dell'Osservatorio mancano i dati 2017 del contratto per il servizio urbano della città di Asti. I valori 2017 relativi alla Provincia di Asti – e quindi anche quelli relativi all'intero Bacino Sud Est - sono stati ricostruiti assumendo per il contratto in parola i valori eguali a quelli del 2016.

¹⁷ I dati 2016 relativi alla Provincia di Alessandria – e quindi anche quelli relativi all'intero Bacino Sud Est - scontano la mancanza della consuntivazione del servizio da parte dell'azienda ATM nel frattempo fallita.

Bacino nord-est - Servizi Non ferroviari

				2014	2015	2016	2017		
Biella									
Volume di Produzione	V	unità-km		2.059.809	2.018.782	2.014.184	1.991.418	Δ 2017-2014	Δ% 2017/2014
Ricavi	R	€		2.150.848	2.194.232	2.253.984	2.124.249	-68.391	-3,3%
Corrispettivi	C	€		3.886.832	3.610.728	3.973.401	3.875.151	-26.599	-1,2%
Costo Infrastruttura	I	€		0	0	0	0	-11.681	-0,3%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€		3.886.832	3.610.728	3.973.401	3.875.151	-11.681	-0,3%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#		0,356	0,378	0,362	0,354	-0,002	-0,6%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax		1.949.936	2.012.936	2.116.761	2.037.830	87.894	4,5%
Rapporto Passeggeri / Volume Prod.	Pax / V	#pax/u-km		0,947	0,997	1,051	1,023	0,077	8,1%
Addetti	Add	#add		104	98	98	97	-7	-6,7%
Novara									
Volume di Produzione	V	unità-km		6.165.317	6.079.885	6.404.181	6.393.296	227.979	3,7%
Ricavi	R	€		7.728.804	7.384.104	9.038.521	8.322.634	593.830	7,7%
Corrispettivi	C	€		10.993.747	11.169.851	11.402.971	11.402.984	409.237	3,7%
Costo Infrastruttura	I	€		244.222	0	0	0	-244.222	-100,0%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastr.	CI	€		10.749.525	11.169.851	11.402.971	11.402.984	653.459	6,1%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#		0,418	0,398	0,442	0,422	0,004	0,9%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax		10.276.149	11.712.716	11.819.189	11.164.179	888.030	8,6%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/u-km		1,667	1,926	1,846	1,746	0,079	4,8%
Addetti	Add	#add		310	401	293	292	-18	-5,8%
Verbano-Cusio-Ossola									
Volume di Produzione	V	veicoli-km		3.650.704	3.623.719	3.606.199	3.659.386	8.682	0,2%
Ricavi	R	€		4.432.939	3.332.140	3.278.431	3.251.781	-1.181.158	-26,6%
Corrispettivi	C	€		6.251.610	4.870.348	4.828.075	4.903.848	-1.347.762	-21,6%
Costo Infrastruttura	I	€		74.009	0	33.310	29.280	-44.729	-60,4%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€		6.177.601	4.870.348	4.794.765	4.874.568	-1.303.033	-21,1%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#		0,418	0,406	0,406	0,400	-0,018	-4,2%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax		2.499.822	2.420.592	2.398.044	2.320.571	-179.251	-7,2%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/v-km		0,685	0,668	0,665	0,634	-0,051	-7,4%
Addetti	Add	#add		128	119	122	128	0	0,0%
Vercelli									
Volume di Produzione	V	veicoli-km		3.789.807	3.657.189	3.648.073	3.560.646	-229.161	-6,0%
Ricavi	R	€		3.005.299	2.885.641	2.803.490	2.779.631	-225.668	-7,5%
Corrispettivi	C	€		6.571.099	5.930.899	5.960.142	5.833.865	-737.234	-11,2%
Costo Infrastruttura	I	€		0	0	1	0	0	
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€		6.571.099	5.930.899	5.960.141	5.833.865	-737.234	-11,2%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#		0,314	0,327	0,320	0,323	0,009	2,8%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax		2.392.105	2.461.371	2.474.399	2.340.510	-51.595	-2,2%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/v-km		0,631	0,673	0,678	0,657	0,026	4,1%
Addetti	Add	#add		127	114	125	121	-6	-4,7%
Totale Bacino nord-est									
Volume di Produzione	V	unità-km		15.665.637	15.379.575	15.672.637	15.604.746	-60.891	-0,4%
Ricavi	R	€		17.317.890	15.796.116	17.374.426	16.478.295	-839.595	-4,8%
Corrispettivi	C	€		27.703.288	25.581.826	26.164.589	26.015.848	-1.687.440	-6,1%
Costo Infrastruttura	I	€		318.231	0	33.311	29.280	-288.951	-90,8%
Corrispettivi al netto del Costo Infrastruttura	CI	€		27.385.057	25.581.826	26.131.278	25.986.568	-1.398.489	-5,1%
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	#		0,387	0,382	0,399	0,388	0,001	0,2%
Passeggeri trasportati	Pax	#pax		17.118.012	18.607.615	18.808.393	17.863.090	745.078	4,4%
Rapporto Passeggeri / Volume di Produzione	Pax / V	#pax/u-km		1,093	1,210	1,200	1,145	0,052	4,8%
Addetti	Add	#add		669	732	638	638	-31	-4,6%

Tab. 4.7 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Nord-Est

5. INDIRIZZI E LINEE DI AZIONE PER IL TRIENNIO 2019-2021

5.1 Programmazione dei servizi

Sono confermati gli indirizzi generali stabiliti nel PTS 2016-2018; in particolare favorire l'intermodalità sarà una delle linee d'azione da seguire nella revisione dei servizi esistenti e nella predisposizione delle future gare per l'affidamento dei servizi: i servizi integrati sono in grado di garantire efficacia ed attrattività al sistema del trasporto pubblico locale.

Come si è visto al paragrafo 1.3 è in corso la procedura competitiva per l'affidamento in concessione del servizio SFM nella quale agli offerenti sono state richieste proposte progettuali per il miglioramento del servizio anche nell'attuale assetto infrastrutturale.

Le proposte di miglioramento sono state richieste sulla base delle indicazioni generali che seguono:

- Potenziamento del servizio feriale: con il passaggio da cadenzamento orario a cadenzamento ogni 30 minuti;
- Potenziamento del servizio festivo: con il passaggio da cadenzamento biorario a cadenzamento orario;
- Ampliamento della fascia di servizio: con estensione del servizio nelle ore serali;
- Eliminazione della riduzione del servizio nel periodo natalizio di chiusura scuole (ove presente);
- Aumento del servizio nel mese di agosto ed eliminazione della riduzione del servizio nel rimanente periodo estivo di chiusura scuole (ove presente);
- Estensione degli attestamenti a nord: incremento degli attestamenti delle linee SFM a Chivasso estendendo parte dei servizi attestati a Stura;
- Ipotesi di integrazione/sostituzione/ampliamento del servizio ferroviario con servizi bus per alcune tratte/per alcune fasce orarie.

Dovrà inoltre essere valutata la possibilità di riattivazione della linea sospesa Pinerolo-Torre Pellice di cui si è trattato al paragrafo 1.3.1.

Le proposte di miglioramento potranno trovare attuazione a partire dal 2021.

Per quanto riguarda il SFR si seguirà il *Programma di miglioramento e sviluppo dei servizi e degli investimenti*, sviluppato congiuntamente da Regione Piemonte, l'Agenzia e Trenitalia, che prevede:

- migliore distribuzione dell'offerta sul servizio RV Torino-Milano
- completamento del cadenzamento sul servizio RV Torino-Genova
- potenziamento del servizio RV Torino-Cuneo
- potenziamento del servizio Cuneo-Ventimiglia
- rilancio dell'offerta ferroviaria Savigliano-Saluzzo
- potenziamento del servizio Domodossola-Novara
- impiego di nuovi treni ROCK in parziale sostituzione del materiale attuale su servizi RV
- impiego di nuovi treni POP in parziale sostituzione del materiale attuale su servizi RV e R
- revamping di materiale rotabile già in esercizio

Dovrà inoltre essere valutata la possibilità di riattivazione delle linee sospese di cui si è trattato al paragrafo 1.3.1.

Dovrà infine essere esaminata la possibilità di realizzare il collegamento diretto tra Biella e Torino a fronte del completamento dell'elettrificazione della tratta Biella – Santhià la cui attivazione è prevista per il 2021.

Per quanto riguarda i servizi non ferroviari la programmazione di bacino rappresenta la sede prioritaria per la definizione operativa dei servizi e della loro modalità di effettuazione in relazione alla domanda.

Di seguito sono indicati

- le variazioni salienti sulla localizzazione e sulla dimensione delle polarità di generazione ed attrazione di mobilità conseguenti alle variazioni, avvenute e previste, nell'uso del suolo
 - i punti di debolezza del servizio TPL in essere,
 - i punti di forza del servizio TPL in essere,
 - gli obiettivi di miglioramento,
 - le priorità di intervento,
 - le linee di azione da seguire
- individuati da ciascun Bacino;

Le modalità di attuazione degli interventi individuati e le attività previste saranno oggetto dei Programmi Triennali di Bacino da redigere a cura delle Commissioni Tecniche di Bacino e da approvare da parte delle Assemblee di Bacino.

Si evidenzia il fatto che emerge in (quasi) ogni bacino l'esigenza di rendere accessibili con il trasporto pubblico i nuovi poli sanitari, di cui è prevista l'apertura nel corso del triennio 2019-2021, la cui localizzazione è posta in siti attualmente non serviti in modo adeguato rispetto alle nuove necessità (ad esempio Città della Salute di Novara e nuovi ospedali di Ornavasso, Venaria e Verduno).

5.1.1 Bacino Metropolitano

In questo paragrafo si intende riportare le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Metropolitano su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si intende inoltre riportare le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Nel seguito del paragrafo sono riportati i contributi finora (04/03/2019) pervenuti a seguito dei lavori effettuati dalla Commissione Tecnica del Bacino Metropolitano.

L'Assemblea del Bacino Metropolitano provvederà ad esprimersi e ad attribuire le priorità di intervento in base alle risultanze dei lavori della propria Commissione Tecnica di Bacino.

Città Metropolitana di Torino

La Città Metropolitana di Torino segnala la necessità di risoluzione delle problematiche di accesso al nuovo ospedale di Venaria, e di conseguenza la quantificazione delle risorse aggiuntive necessarie al finanziamento del potenziamento della rete ad esso afferente

Città di Torino

La Città di Torino prevede la realizzazione di un nuovo nodo intermodale nella zona nord in un'area industriale dismessa adiacente alla stazione SFM Rebaudengo. Il nuovo terminal - strategico per posizione, dimensione, comoda accessibilità al sistema tangenziale - sarà sostitutivo di quello di corso Vittorio Emanuele II.

Presso il terminal sono previste strutture di servizio tecnico (autorimessa, locali per la manutenzione, uffici, servizi per il personale, etc), strutture di servizio alla mobilità dei viaggiatori (tra cui sala d'attesa, biglietteria, locale per la ristorazione e/o bar), oltre ad una struttura ricettiva). E' inoltre prevista un area per **fermate e capolinea** dei bus urbani.

Inoltre il completamento dell'infrastruttura stradale del Viale della Spina, comprensiva della viabilità al contorno, consentirà un migliore accesso alla stazione Rebaudengo e faciliterà l'interconnessione fra i quartieri ad ovest e ad est dell'infrastruttura.

L'attuale punto di debolezza è la non buona connessione della stazione con la rete del trasporto pubblico; l'obiettivo di miglioramento è rendere più facile l'accesso alla stazione da parte del trasporto pubblico urbano con miglioramento delle connessioni con le zone limitrofe.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare, per quanto di competenza e possibilità, affinché il ridisegno della viabilità e la riconfigurazione delle aree

- consenta la transitabilità delle linee di bus urbani nelle immediate vicinanze degli ingressi della stazione Rebaudengo al fine di favorire un collegamento efficiente della stazione con le zone limitrofe ad est e ad ovest.
- riservi spazio adeguato per la realizzazione, in vicinanza degli ingressi della stazione, di fermate e capilinea delle linee di bus urbani.

La messa in esercizio prevista nel 2021 della nuova stazione Grosseto della linea SfmA, in corso di costruzione, richiede il ripensamento del trasporto pubblico urbano in ottica di adduzione funzionale al quadrante nord-ovest della città.

Punto nodale della nuova configurazione è l'integrazione della nuova stazione nel sistema di trasporto pubblico urbano. L'obiettivo di miglioramento del sistema di trasporto pubblico è la realizzazione di un facile e comodo interscambio tra SFM ed il trasporto pubblico urbano.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare, per quanto di competenza e possibilità, affinché nel ridisegno delle aree vengano tenute in conto le esigenze di facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (SFM) e il sistema di trasporto pubblico urbano di superficie.

L'attivazione del prolungamento a Bengasi della linea 1 di metropolitana automatica, prevista anch'essa per il 2021, comporterà una revisione del servizio di trasporto di superficie in particolar modo con riferimento ai comuni limitrofi, che potranno usufruire dell'interscambio con la metro per la penetrazione verso le aree centrali della città.

Punto debole della nuova configurazione è l'assenza di un vero e proprio nodo di attestamento/interscambio in Piazza Bengasi. Obiettivo di miglioramento è la realizzazione di un interscambio non penalizzante tra trasporto di superficie (urbano ed extraurbano) e metropolitana anche in assenza del nodo di attestamento.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare a supporto degli enti consorziati nella ricerca delle migliori localizzazioni e sistemazioni delle fermate delle linee di superficie in adiacenza agli accessi della stazione della metropolitana.

Nell'area di influenza del prolungamento a Bengasi della linea 1 di Metropolitana automatica (area Oval, Palazzo della Sede Unica della Regione Piemonte, futura Città della Salute) è prevista, anche se in tempi posteriori al termine di validità del presente PTS 2019-2021, la possibilità di realizzazione di un terminal bus che avrebbe accessibilità sia dal sottopasso del Lingotto, sia dalla nuova strada prevista a lato della ferrovia in connessione con corso Maroncelli, sia dal sottopasso Spezia; inoltre i bus non insisterebbero sulla viabilità di quartiere ma utilizzerebbero un anello stradale direttamente connesso alle infrastrutture stradali di primo livello.

Il punto di forza della situazione è la possibilità di realizzare in futuro un nodo di attestamento/ interscambio con la metropolitana, per le linee bus provenienti da sud, che appare problematico realizzare a Bengasi. Il punto di debolezza è costituito dalla presenza di prospettive più consolidate di utilizzo alternativo delle aree individuate.

L'azione dell'Agenzia sarà volta a promuovere ed affermare nelle sedi opportune l'idea della realizzazione del terminal suddetto contrastando, per quanto nelle proprie competenze possibilità, la prospettiva di destinazione ad altri scopi delle aree individuate.

Zona Chierese-Carmagnolese

Punti di debolezza del servizio di Trasporto Pubblico **segnalati** nell'area chierese sono

- scarsa integrazione fra i servizi¹⁸;
- insoddisfazione rispetto al servizio a chiamata MeBus e difficoltà di fornire un servizio adeguato in zone a domanda debole;
- scarsa propensione all'utilizzo del TPL da parte degli utenti occasionali;
- prezzi non convenienti rispetto all'autovettura privata per i nuclei familiari;
- **sperequazione nelle tariffe per studenti rispetto alle tratte percorse¹⁹.**

L'obiettivo di miglioramento del servizio di trasporto pubblico **si riassume nel**

- **rendere più attrattivo il trasporto pubblico sotto tutti gli aspetti (quantità, qualità, tariffe, controllo).**

Le linee di azione che dovranno essere seguite per il conseguimento dell'obiettivo sono

- rendere più efficiente il servizio, migliorando l'integrazione fra i vari servizi, specie con il SFM;
- rivedere il servizio a chiamata;
- migliorare l'informazione sull'offerta e sulla tariffazione;
- valutare l'introduzione di tariffe convenienti per i nuclei familiari;
- riprogrammare alcuni servizi di TPL (ad esempio quelli relativi al castelnovese).
- rendere più efficace il controllo del pagamento del servizio da parte degli utenti **non** abbonati.

Zona AMT Nord

¹⁸ ad esempio le linee extraurbane del chierese per lo più non sono integrate con il SFM

¹⁹ ad esempio uno studente delle scuole superiori di Chieri paga un prezzo superiore da Riva presso Chieri (5 km) che da Santena (13 km)

Uno dei punti di debolezza più evidenti del servizio di Trasporto Pubblico segnalato nell'area è il non soddisfacente livello di servizio della linea Sfm1.

Altro punto di criticità segnalato è costituito dai "servizi a chiamata", da migliorare ed estendere.

Il ripristino nel breve termine di un esercizio "decoroso" sulla Linea SFM1 (con ripristino della velocità in linea ammessa negli scorsi anni) e un potenziamento nel medio termine della situazione infrastrutturale atta a evitare che i disagi e i disservizi subiti dagli Utenti negli ultimi anni abbiano a ripetersi in futuro costituiscono un obiettivo e una priorità.

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2019-2021 dovrà essere di supporto e stimolo per tutti gli attori coinvolti nell'operatività della linea Sfm1 (Operatori Ferroviari, Gestori delle infrastrutture, Regione Piemonte, MIT, ANSF) e per la individuazione ed attuazione di provvedimenti operativi e gestionali atti al ripristino di una adeguata velocità di esercizio.

Per quanto riguarda i servizi diversi da quello tradizionale "di linea" l'azione dell'Agenzia dovrà essere rivolta al consolidamento di un modello di servizio "a chiamata" (facendo tesoro dell'esperienza MeBUS), con l'inserimento delle eventuali variazioni risultate nel tempo opportune, e alla possibilità di replica anche in altre realtà territoriali con necessità di trasporto analoghe a quelle ove il MeBUS è attualmente impiegato.

5.1.2 Bacino Nord Est

In questo paragrafo si intende riportare le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Nord-Est su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si intende inoltre riportare le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Nel seguito del paragrafo sono riportati i contributi finora (04/03/2019) pervenuti a seguito dei lavori effettuati dalla Commissione Tecnica del Bacino Nord-Est.

Il territorio del Bacino Nord Est sta subendo una crescente trasformazione territoriale legata per lo più ai servizi sanitari, ai poli scolastici e alla realizzazione o ampliamento di aree produttive.

Sulla programmazione dei servizi di TPL incideranno sicuramente, le localizzazioni dei poli sanitari quali la realizzazione della nuova "Città della Salute" di Novara e dell'Ospedale Unico del VCO", che sorgerà nel Comune di Ornavasso e che imporranno una rivisitazione dei servizi pubblici di trasporto da e per i nuovi poli ospedalieri.

La programmazione del TPL dovrà maggiormente considerare la recente ricollocazione dell'ospedali di Biella di Borgosesia nonché la crescita delle strutture private di Veruno e Santa Rita di Vercelli, quest'ultima soprattutto nell'ambito della programmazione urbana.

La mobilità scolastica vedrà aumentare i flussi in direzione dei centri di Trino (VC), Oleggio e Gattico (NO) in cui verrà ampliata l'offerta formativa nel triennio di interesse.

In provincia di Biella non sono previsti nuovi poli, tuttavia l'aumento nel triennio del fabbisogno di aule rende necessaria la dislocazione di più succursali e di conseguenza una polarità più diffusa con inserimento di nuove corse di tpl per raggiungere aree attualmente non servite.

Nel VCO è in fase di definizione la collocazione del nuovo "istituto alberghiero Maggia", attualmente sito nel Comune di Stresa e non più adeguato all'uso, che comporterà un nuovo assetto per quanto riguarda il trasporto pubblico locale soprattutto scolastico. La domanda di mobilità potrà essere inoltre condizionata dalla realizzazione o ampliamento di aree produttive a vocazione logistica in particolare. Si segnalano infatti gli sviluppi delle aree "Montefibre", "Larizzate" a Vercelli e di "Agognate" a Novara. All'altezza del casello autostradale di Vercelli Est, tra i territori di Borgovercelli e Casalino è previsto l'ampliamento dell'area produttiva.

La programmazione dei Servizi di TPL dovrà inoltre tener maggiormente in considerazione la localizzazione ed ampliamento delle aree commerciali, (tra cui il Centro Commerciale "Gli Orsi" di Biella) al fine aumentare l'offerta di servizi.

Tra i punti di criticità del sistema di trasporto pubblico nel Bacino si segnala il servizio sulla linea ferroviaria Novara – Biella (che si sviluppa su binario unico ed è priva di trazione elettrica). Il livello del servizio su questa linea risulta essere particolarmente carente. Quasi tutti i treni di questa linea non effettuano le fermate alle stazioni ferroviarie di Nibbia e Casaleggio ed è stata soppressa la fermata di Sillavengo al fine di abbreviare i tempi di percorrenza dell'intero percorso Novara - Biella. Per supplire alla perdita dei collegamenti ferroviari si è reso necessario, istituire percorsi integrativi sull'autolinea Novara – Biandrate – Vercelli, al fine di garantire comunque un servizio di trasporto pubblico ai cittadini del Comune di Sillavengo.

L'attuale programmazione dei servizi di TPL, condizionata dall'entità di risorse disponibili, riesce a rispondere quasi esclusivamente alla domanda di natura scolastica e, limitatamente, a quella generata da svantaggiate categorie di lavoratori "turnisti". Caratteristica che comporta, per lo più, l'adozione di orari non cadenzati e corse poco frequenti nonché concentrate nelle ore di punta.

Assume caratteristica comune dei servizi realizzati sul territorio del Bacino Nord Est una scarsa produzione, se non l'assenza quasi totale, di servizi nelle giornate festive e una forte riduzione del numero di corse programmate nelle giornate "non scolastiche" rispetto a quelle invece previste durante il periodo scolastico.

Si evidenzia la mancanza di continuità del servizio giornaliero al di fuori dei periodi di punta degli spostamenti pendolari e la mancanza di continuità del servizio al di fuori dei giorni e dei periodi di apertura delle scuole come uno dei più notevoli punti di debolezza dell'attuale sistema di trasporto pubblico nel Bacino

Altri punti segnalati di debolezza sono:

- velocità commerciale bassa, dovuta alla conformazione del territorio (per il servizio extra urbano) e alla mancanza di corsie e percorsi riservati (in ambito urbano);
- stato delle autostazioni di Vercelli, Novara e Borgomanero
- bassa qualità, di dovuta in particolare alla vetustà, del parco autobus, in particolare di quello destinato ai servizi urbani;
- l'incompleta attuazione / implementazione dei sistemi di bigliettazione elettronica (BIP);
- scarsa qualità delle informazioni e della comunicazione.

- assenza di “identità” del servizio (e mancanza di un progetto per l'affermazione di identità).

Si rileva inoltre l'assenza di omogeneità tra servizi all'interno dello stesso bacino a causa delle diverse caratteristiche orografiche dei singoli territori provinciali, nonché della rete viaria di interconnessione dei territori medesimi, che non configura di fatto possibilità di collegamento diretto tra essi.

Gli obiettivi specifici di miglioramento sono individuati nell'aumento della continuità del servizio e nel potenziamento/velocizzazione dei collegamenti con i maggiori attrattori regionali ed extraregionali. Nel seguito sono indicati gli interventi segnalati come prioritari

E' segnalata la necessità di ampliare l'offerta di servizi, in particolare sugli assi di forza (a solo titolo di esempio Biella – Vercelli, Vercelli – Novara) e prioritariamente nelle giornate festive, nelle giornate di sabato e prefestivi anche nel periodo scolastico, nelle ore serali

Per le aree turistiche è segnalata la necessità di incremento di corse serali e stagionali a supporto delle attività e dei servizi turistici, alberghieri, sportivi e ricreativi.

Per il Verbano è segnalata la necessità di

- mantenimento dei collegamenti tra il Verbano e Milano
- istituzione di collegamenti diretti con Torino
- sviluppo collegamenti transfrontalieri con Locarno

Per il Biellese, è segnalata la necessità di miglioramento dei collegamenti con Torino e Milano

Per il perseguimento degli obiettivi sono suggerite le linee di azione che seguono.

Mirare ad una sempre più elevata integrazione intermodale e dei servizi a varia scala (da locale a sovraregionale “ferro/gomma”, urbano/extrurbano ecc.)

Adottare il servizio cadenzato (almeno sugli assi di forza) e completare l'integrazione tariffaria non solo tra i vari servizi TPL (ferroviari ed automobilistici) ma anche tra questi ultimi e i servizi di mobilità non tradizionali (ad esempio car sharing e bike sharing)

Nell'affidamento dei servizi adozione di una definizione dei lotti di gara che tenga conto della parziale disomogeneità dei territori che compongono il bacino.

Una più efficiente informazione, comunicazione e promozione dei servizi di TPL può contribuire al raggiungimento degli obiettivi generali di efficacia ed economicità individuati. Al riguardo si propone di adottare anche per i servizi automobilistici una strategia comunicativa sul modello “SFR” prevedendo una sigla (SAL Servizio Automobilistico Locale o SAR Servizio Automobilistico Regionale) mappe schematiche chiare ed uniformità grafica dei layout degli orari

L'Assemblea del Bacino Nord-Est provvederà ad esprimersi sulle risultanze dei lavori della propria Commissione Tecnica di Bacino e a validare le priorità di intervento.

5.1.3 Bacino Sud Est

In questo paragrafo si intende riportare le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Sud-Est su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano

influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si intende inoltre riportare le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

In attesa di contributo su

- variazioni salienti sulla localizzazione e sulla dimensione delle polarità di generazione ed attrazione di mobilità conseguenti alle variazioni, avvenute e previste, nell'uso del suolo
- punti di debolezza del servizio TPL in essere,
- punti di forza del servizio TPL in essere,
- obiettivi di miglioramento,
- priorità di intervento,
- linee di azione da seguire

a cura della Commissione Tecnica del Bacino Sud Est

L'Assemblea del Bacino Sud-Est provvederà ad esprimersi e ad attribuire le priorità di intervento in base alle risultanze dei lavori della propria Commissione Tecnica di Bacino

5.1.4 Bacino Sud Ovest

In questo paragrafo si intende riportare le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Sud-Ovest su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si intende inoltre riportare le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Gran parte di questi elementi si ritrovano nel *Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo* i cui contenuti che rilevano ai fini della redazione del presente PTS 2019-2021 sono richiamati qui di seguito; l'Assemblea del Bacino Sud Ovest, con il supporto della propria Commissione Tecnica di Bacino, potrà esprimersi sulle priorità di intervento da attribuire alle varie azioni previste nel *Patto*.

Città di Cuneo

Revisione complessiva della rete urbana e dei servizi extraurbani sugli stessi assi, con disegno di una nuova rete costituita da 9 linee cadenzate e coordinate sulle direttrici principali di ingresso in città e di collegamento con frazioni e comuni esterni.

Si è provveduto a identificare un nodo di interscambio principale presso la stazione di Cuneo e rivedere i percorsi in centro città, diminuendo il numero di chilometri percorsi dagli autobus e migliorando l'effetto rete anche grazie all'introduzione di linee passanti e alla riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra servizi diversi (compresi i servizi extraurbani).

Per ognuna delle nuove linee così identificate è stata ipotizzata una quantità di servizio adeguata al bacino di utenza, introducendo un cadenzamento delle partenze orario o semi-orario che permette di ottenere una corsa ogni 15 minuti sugli assi di penetrazione in area centrale comuni a più linee (es. da piazza Galimberti a San Rocco, o dalla stazione a Borgo Gesso), per favorire il passaggio da mobilità motorizzata a TPL.

Le esigenze del territorio sono state raccolte e inserite dall'Agenzia in un progetto di nuova rete ormai definitivo che è in fase di attivazione.

La nuova organizzazione del TPL è stata redatta in piena coerenza con la previsione del PGTU in vigore e del PUMS in fase di redazione.

Città di Alba

Revisione generale della rete urbana e potenziamento del servizio, per rispondere adeguatamente alle nuove esigenze di mobilità grazie ad una rete più capillare e ad un sistema di trasporto più frequente, ecologico ed affidabile.

Il nuovo piano di TPL dovrà contribuire a ridurre il congestionamento veicolare del centro urbano, dovuto perlopiù a spostamenti interni dei residenti, coprendo maggiormente le aree di più recente urbanizzazione ed intensificando la frequenza delle corse, attualmente basate su un'obsoleta cadenza oraria, al fine di rendere più attrattivo l'utilizzo del bus urbano rispetto al mezzo privato.

Le nuove linee, cooperando tra loro e formando un "effetto rete", permetteranno di avere un passaggio ogni 20 minuti lungo le principali arterie (Mussotto, san Cassiano e Moretta) garantendo un migliore collegamento da e verso il centro cittadino. Verranno introdotte nuove corse con cadenza oraria a servizio di frazione Vaccheria, strada Cauda, corso Enotria e via Vivaro, aree sinora escluse dal TPL. Resteranno inoltre immutati i livelli di servizio per le frazioni e le aree conurbate (Gallo, Ricca, Racca, Monticello).

Il nuovo TPL verrà predisposto per poter interagire sinergicamente con le future linee che collegheranno il nuovo Ospedale di Verduno e con quelle dirette verso Langhe e Roero. La nuova rete così predisposta è delineata in dettaglio nel progetto definitivo adottato da novembre 2018.

Si rende altresì necessario prevedere, in ottica futura, una migliore forma di collegamento tra Alba ed i Comuni di Langhe e Roero, tramite un coordinamento tra le linee urbane ed extraurbane già esistenti, a beneficio dei molti cittadini che lavorano o usufruiscono dei servizi in Città o dei moltissimi turisti che scelgono di soggiornare nella capitale delle Langhe per visitare il territorio circostante.

Città di Bra

Riorganizzazione complessiva della rete di TPL afferente l'area dell'ex conurbazione di Bra, con estensione e/o potenziamento dei servizi ad altri 10 comuni (Narzole, Monchiero, Dogliani, Farigliano, Carrù, Cervere, Sommariva Bosco, Santa Vittoria d'Alba, Verduno e La Morra) ad oggi non, o scarsamente, serviti configurando così un'area vasta ed omogenea di servizio TPL, coordinato e cadenzato, di adduzione al vettore ferroviario presso il nodo di interscambio modale nell'esistente Movicentro di Bra, con coincidenza agli orari, in partenza ed arrivo, dei treni delle linee Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore.

- 1) Nuovi servizi extraurbani su “linee riorganizzate” inglobati nella nuova “area vasta ed omogenea” di TPL (attivati da febbraio 2019)
- a) Direzione Fondovalle Tanaro (Bra – Carrù) – servizio cadenzato orario, che ripristina, con nuovo vettore, parte del servizio ferroviario viaggiatori sospeso, a seguito dell'alluvione del 1994, con adduzione coordinata alle linee ferroviarie Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore nella stazione di Bra.
- b) Direzione S.S.231 (Bra – Fossano) - completa revisione e potenziamento dell'attuale servizio limitato alla Frazione Bricco de Faule, estendendolo a Fossano, rivedendo gli orari, con adduzione coordinata alle linee ferroviarie Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore nella stazione di Bra.
- 2) Revisione e potenziamento della rete urbana di Bra (in fase di attivazione)
- c) Revisione della rete urbana di Bra in funzione dei collegamenti con i Comuni dell'ex conurbazione (Sanfrè, Pocapaglia e Cherasco) coordinandoli presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni delle linee Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore.
- d) Potenziamento e revisione della rete urbana di Bra, come segue:
- collegamento cadenzato orario tra le frazioni della città (San Matteo e Riva), coordinandoli presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni della linea Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore;
 - collegamento cadenzato semi-orario tra i quartieri (Bescurone, Oltreferrovia, San Giovanni Lontano) e le frazioni (San Michele e Pollenzo) della città di Bra, coordinandoli (quelli a 60') presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni della linea Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore;
 - coordinamento delle linee orarie “passanti” da nord a sud (dorsale) in modo tale da garantire la frequenza di 1 corsa ogni 15' in andata e ritorno, tra la rotatoria del Big Store e la rotatoria di via Cuneo.
- 3) Collegamenti con il nuovo Ospedale di Verduno
- e) Istituzione di una nuova linea di collegamento – con orario cadenzato ai 60', coordinandolo presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni delle linee Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore;
- f) Istituzione di una nuova linea di collegamento – con orario cadenzato ai 60', scalettato di 30' rispetto a quella di cui al punto a), con origine dal comune di Sommariva del Bosco e destinazione nuovo Ospedale di Verduno (tracciato Sanfrè, Bandito, dorsale cittadina e Pollenzo);
- g) Istituzione di una nuova linea di collegamento – con orario cadenzato ai 60', con origine dal comune di Santa Vittoria d'Alba e destinazione Pollenzo (nodo di interscambio con la linea e)

Città di Fossano

Revisione complessiva delle reti urbana ed extraurbana afferenti alla Città di Fossano, con integrazione e riorganizzazione dei servizi al fine di istituire delle linee principali di collegamento efficienti ed efficaci.

In particolare, riorganizzazione del servizio sulle diverse direttrici:

- per Cuneo: il collegamento tra Fossano e Cuneo è garantito dal servizio ferroviario. Le linee esistenti saranno integrate tra loro al fine di mantenere un collegamento di valenza locale a beneficio dei territori attraversati, con particolare riferimento ai servizi scolastici;

- per Bra: potenziamento della direttrice Fossano-Bra, con cadenzamento orario e corrispondenza alla stazione di Bra con i servizi ferroviari della linea Sfm4;
- per Carrù: nuova direttrice Fossano-Carrù, con cadenzamento biorario (una corsa ogni due ore nell'intera giornata, oltre ai servizi scolastici), che permette a livello di rete di collegare le Langhe ad uno dei nodi centrali dell'intera Provincia;
- per Benevagienna/Narzole: revisione dei servizi esistenti, con cadenzamento biorario e coincidenze presso Narzole con la direttrice Bra/Carrù per migliorare i collegamenti a livello di rete con le Langhe

Città di Mondovì

Revisione complessiva della rete urbana, al fine di renderla maggiormente aderente alle effettive esigenze ed aspettative di mobilità dei cittadini ed al contempo ottimizzare e coniugare l'impiego delle risorse con il rispetto dell'ambiente, sulla base delle seguenti linee guida di indirizzo:

- funicolare al centro: la funicolare quale unico mezzo di collegamento tra i rioni Breo e Piazza;
- miglioramento del servizio nei rioni Breo, Altipiano e Piazza, in termini di frequenza ed efficacia, anche mediante l'utilizzo di bus di piccole dimensioni;
- punto di interscambio a Breo: Piazza della Repubblica dovrà diventare il nodo cruciale per il trasporto pubblico; qui dovranno convergere le linee da e per la stazione, l'ospedale, i rioni di Borgato e Carassone;
- istituzione, in via sperimentale, di un servizio a chiamata per le frazioni.

Città di Saluzzo

1) Collegamento Saluzzo – Savigliano

Riattivazione del servizio ferroviario linea Saluzzo/Savigliano con cadenzamento orario (avvenuta, come si è visto nel paragrafo 1.3.1, il 7 gennaio 2019).

2) Ottimizzazione delle linee Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Scarnafigi-Monasterolo-Savigliano in modo da avere un collegamento con cadenzamento orario ed essere più funzionale ai comuni di Scarnafigi e Monasterolo.

Attualmente i Comuni di Scarnafigi e Monasterolo di Savigliano sono collegati con Saluzzo e Savigliano con una linea scolastica che prevede 8 corse al giorno (4 in andata e 4 in ritorno) funzionali esclusivamente al trasporto degli studenti degli istituti superiori.

Fare transitare la linea ex sostitutiva, che prevede 18 coppie di corse nei giorni feriali, da Scarnafigi e da Monasterolo di Savigliano risulta più funzionale. I comuni di Scarnafigi e di Monasterolo verranno ad avere un collegamento con Saluzzo e con Savigliano con cadenza oraria dalle ore 6 del mattino alle ore 20.40 di tutti i giorni feriali.

3) Servizio Urbano della Città di Saluzzo.

Il servizio attuale prevede nell'arco della giornata 5 corse il cui scopo è quello di collegare i quartieri periferici con il centro cittadino, la zona storica della città, l'Ospedale, la casa di riposo Tapparelli, consentendo la mobilità delle fasce più deboli, senza l'utilizzo di mezzi propri. Il nuovo servizio prevede l'intensificazione dell'orario per renderlo a cadenza oraria nell'arco della giornata andando ad istituire 5 nuove corse.

4) Servizi di armonizzazione dei collegamenti con le vallate del saluzzese.

Valli Po e Infernotto

La revisione del servizio sarà effettuata con un orario che preveda una corsa alla mezzora da e per Saluzzo fino a Revello. Da Revello le corse proseguiranno alternativamente per Paesana e Bagnolo. Per cui da Paesana e da Bagnolo si andrà ad avere una corsa all'ora da e per Saluzzo. Nelle ore di punta, destinate principalmente al trasporto degli studenti degli Istituti Scolastici Saluzzesi e dell'Istituto Alberghiero di Barge, il servizio è potenziato con le necessarie corse bis studenti.

Valle Varaita

La linea 106 Pontechianale – Saluzzo, ad eccezione delle corse destinate al trasporto degli studenti che necessariamente devono collegare Saluzzo, sarà limitata a Verzuolo e da qui le corse saranno messe in coincidenza con la linea 91 Saluzzo – Cuneo, offrendo quindi il collegamento sia in direzione Cuneo che in direzione Saluzzo. Il numero di corse dalla Vallata (in particolare da Sampeyre) a Verzuolo sarà aumentato, offrendo maggiori opportunità di mobilità.

Città di Savigliano

Revisione completa della rete urbana, con la soppressione della linea cimitero, attualmente operativa nei giorni di mercoledì e di sabato, con prolungamento della linea 1 fino alla zona industriale di via Torino presso il nuovo ipermercato e per due corse al girone, fino al camposanto.

Si prevede inoltre la riattivazione giornaliera della linea 2 con orari di inizio e fine servizio paralleli a quelli della linea 1 (6.50-12.45 e 15.40-20.05). Il percorso della linea 2 sarà definito in modo da permettere il collegamento dei quartieri e dei parcheggi di attestamento periferici con il centro della Città e con i servizi pubblici oltre che ad avere delle fermate di interscambio con la linea 1. La ristrutturazione della linea 2 è dovuta al fatto che, attualmente, opera solo al mattino nei giorni di mercato e non risponde più alle esigenze minime del territorio.

Nuova Rete di Trasporto Pubblico Extraurbano

Dal 2016-2017, con l'acquisizione dei Contratti di TPL dell'intero Bacino da parte dell'Agenzia, è iniziato un percorso di analisi e valutazione sulle diverse linee della rete extraurbana provinciale, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste dei territori, preliminare ad una riorganizzazione della rete volta a migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia previsti dalla Regione Piemonte in attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti definiti a livello nazionale.

Questa operazione è in corso di svolgimento, e deve essere portata avanti indipendentemente dalla necessità di mandare a gara il servizio: sarà quindi necessario prevedere nei contratti la possibilità di modifiche anche sostanziali alla rete in essere, per progredire nelle seguenti linee di azione principali:

- definire nel dettaglio la gerarchia dei servizi di TPL su gomma nella rete dell'intero Bacino, stabilendo le direttrici principali che operano in sinergia con i servizi ferroviari, anche in ottica di una migliore integrazione con i servizi extraurbani afferenti a Bacini confinanti (Torino in primis, ma anche Asti-Alessandria) e definendo per queste un'adeguata quantità di servizio;*
- rafforzare la funzione di adduzione alle direttrici principali (su ferro e su gomma) per le linee secondarie e eliminare le sovrapposizioni non cooperative tra linee;*

- definire i nodi principali della rete, nei quali permettere l'interscambio tra linee diverse al fine di limitare le sovrapposizioni ed aumentare la copertura territoriale grazie al coordinamento e alla cooperazione tra linee diverse;
- istituire sulle direttrici principali un servizio cadenzato, con corse ogni 30', ogni ora o ogni due ore secondo le esigenze del territorio di riferimento e il bacino di utenza attraversato;
- armonizzare ed integrare, anche a livello tariffario, i servizi svolti nello stesso ambito territoriale afferenti a contratti diversi;
- adottare una modalità di lavoro che prevede di raccogliere le istanze dei territori durante tutto l'anno ma concentrare gli interventi importanti di revisione del servizio in 2-3 momenti ben definiti ogni anno, al fine di consolidare la rete senza variazioni continue e semplificare la comunicazione all'utenza;

Un primo esempio di tale lavoro è quello effettuato a margine della riorganizzazione della rete urbana di Cuneo, sugli assi tra Cuneo/Magliano/Carrù, Mondovì/ Magliano/ Carrù, Cuneo/ Fossano/ Bra e Carrù/ Farigliano/ Dogliani/ Monchiero/ Narzole/ Cherasco/ Bra. Interventi analoghi sono attesi in tutta la Provincia, dalle vallate del saluzzese al cevano.

È inoltre prevista l'apertura del nuovo Ospedale di Verduno, che comporterà la necessità di istituire collegamenti adeguati dalle Città di Alba e Bra, per i quali l'Assemblea di Bacino richiede l'assegnazione di risorse ad hoc.

Revisione del servizio nelle Aree a Domanda Debole

Negli ultimi anni è emersa in modo forte l'esigenza di definire la quantità di servizio e la modalità di gestione ottimale per le aree a domanda debole, in particolare per le Valli Alpine. Si stanno studiando soluzioni alternative nella modalità di fornitura del servizio, da sperimentare in aree campione.

Sarà inoltre necessario dedicare particolare attenzione alla collaborazione con le Unioni Montane e i Comuni ad oggi delegati a gestire i contratti di servizio in subdelega. Tale attività segue gli indirizzi tracciati negli ultimi anni dalla "SNAI – Strategia Nazionale Aree Interne", progetto del Ministero dello Sviluppo Economico che opera in Provincia di Cuneo sull'area pilota delle Valli Maira e Grana, che ha visto la collaborazione dell'Agenzia nella definizione degli obiettivi relativi alla mobilità. Ad oggi la strategia è stata finanziata, per cui il prossimo triennio ne vedrà l'attuazione.

5.2 Affidamento dei servizi

Gli elementi di novità intervenuti, di seguito brevemente richiamati

- l'evoluzione del quadro normativo, come descritto nel capitolo 2, in particolare l'emanazione del DL 50/2017,
- l'affidamento in corso dei servizi ferroviari, che costituiscono l'ossatura dell'architettura del sistema TPL regionale,
- i pronunciamenti del TAR di inizio 2018 sulle preinformative già pubblicate,
- i pronunciamenti del TAR di fine 2018 sull'affidamento in abbinamento dei servizi su ferro e su gomma,
- l'emanazione della delibera ART 143/2018,

rendono opportuno rivedere gli elementi di definizione delle procedure di affidamento e predisporre le nuove preinformative.

Conformemente ai pronunciamenti del TAR, i servizi su autolinea ed i servizi ferroviari dovranno essere affidati con procedure distinte.

Con riferimento alle indicazioni di politica tariffaria di cui al successivo paragrafo 5.5 gli affidamenti ed i relativi contratti dovranno prevedere esplicitamente l'obbligo di applicazione di tariffe a consumo (pay-per-use) con validità estesa ad una pluralità di operatori e di contratti di servizio.

Al fine di non incorrere nelle penalità previste dal comma 2 lettera d) dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, le preinformative per le procedure di gara per l'affidamento dei servizi non ferroviari dovranno essere pubblicate entro il 2019 contemporaneamente per tutti i bacini.

5.2.1 Definizione dei lotti di gara

Nella definizione dei lotti e dei servizi da mettere a gara si terrà conto delle indicazioni riportate al riguardo nel Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018 relativo ai costi standard; più precisamente, per i servizi di autolinea, si dovrà assumere una dimensione minima dei lotti pari a 4.000.000 veicoli-km/anno²⁰.

Nel caso in cui si ravvisasse la necessità di mantenere lotti unici per un intero Bacino, l'Agenzia si farà carico, prima dell'indizione della gara, di richiedere il previsto parere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) previsto al succitato articolo 48, comma 4.

5.2.2 Definizione del capitolato speciale d'appalto

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

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

5.2.3 Valutazione delle offerte

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

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

²⁰ Valore soglia della produzione oltre il quale il costo standard dei servizi TPL con autolinea risulta minimo secondo il metodo di calcolo a suo tempo validato dal Gruppo di Lavoro sui Costi Standard del TPL istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri (cui hanno partecipato la Regione Piemonte e l'Agenzia della mobilità piemontese) e poi recepito al comma 1 dell'articolo 6 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 157 del 28/03/2018.

- nonché a politiche tariffarie.

L'incremento della quota di veicoli a basso impatto ambientale dovrà costituire un importante criterio di valutazione nelle future gare per l'affidamento dei servizi.

In sede di valutazione delle offerte **si terrà conto dei** miglioramenti alla flotta esistente presentati dall'operatore rispetto alla produzione di inquinanti, sia come mezzi ad inizio affidamento sia nel corso dello stesso, **premiando l'**autofinanziamento da parte dell'affidatario e **attribuendo punteggi crescenti in funzione del tasso di riduzione di** emissione di PM10 (punteggio con graduazione crescente per tipologia di alimentazione del propulsore: diesel euro 6, cng e gpl, elettrica).

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

- della capacità degli operatori di rispondere in misura puntuale alle esigenze dei territori con servizi in grado di dare alle soluzioni di trasporto la dovuta flessibilità operativa, attestata anche mediante progetti di rete e soluzioni innovative di gestione della mobilità, la cui misurabilità prescindano dal mero criterio di attribuzione e contribuzione chilometrica;
- delle caratteristiche di prossimità territoriale degli operatori, intesa come adeguata vicinanza di sportelli, sedi operative, informative ed amministrative, ai cittadini dei luoghi serviti, a specifica tutela delle fasce deboli e a garanzia dell'economicità e della rapidità delle operazioni di controllo e monitoraggio;
- del rispetto degli accordi sottoscritti, a tutela dell'occupazione, fra Regione ed organizzazioni sindacali²¹.

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

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

5.2.4 Contratti di servizio

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

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

Considerato che alcuni contratti relativi a servizi di trasporto pubblico locale sono in corso di esecuzione e presentano scadenze differite nel tempo, si ritiene opportuno prevedere gare per bacino che comprendano anche i servizi relativi ai²² contratti in essere sino alla loro scadenza naturale. Ai soggetti aggiudicatari delle gare di bacino sarà affidata la gestione dei distinti servizi al momento della scadenza dei relativi contratti in essere.

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

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

5.3 Monitoraggio dei servizi

In linea con gli indirizzi per la programmazione europea, l'azione dell'Amministrazione regionale si sviluppa nell'ambito di un percorso che ha come riferimento la puntuale e costante verifica dei risultati raggiunti rispetto agli obiettivi prefissati.

In questo contesto assumono particolare rilievo i temi del monitoraggio ed il controllo dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e delle infrastrutture correlate, al fine di garantire: una maggiore flessibilità del sistema - adeguando la programmazione sulla base dei dati e delle informazioni raccolte; assicurare una maggior rispondenza dell'offerta di servizi alla domanda di mobilità espressa dal territorio; tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali.

L'articolo 18 della legge regionale n. 1/2000 definisce il ruolo della Regione in materia di vigilanza, monitoraggio e controllo ed i rapporti con l'Agenzia della mobilità piemontese ed i soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale per le finalità di valutazione dei livelli di efficacia ed efficienza.

Il succitato articolo disciplina, altresì, nel dettaglio: le modalità e gli strumenti attraverso i quali tali funzioni vengono esercitate, il livello di governo atteso e la ripartizione di competenze tra la Regione e l'Agenzia della mobilità piemontese in riferimento ai compiti di controllo e di monitoraggio sulla generalità dei servizi pubblici di trasporto e sulle infrastrutture correlate.

In ottemperanza a quanto previsto dalle normative vigenti (articolo 9 della Convenzione ONU sui diritti delle Persone con Disabilità - Accordo della Conferenza Unificata, sottoscritto in data 26 settembre 2013 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, redatto ai sensi dell'art. 9 comma 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281 - comma 4 bis, dell'art. 13 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.), nonché sulla base dei contenuti del:

- "Protocollo d'Intesa redatta tra la Regione Piemonte, l'Agenzia della mobilità piemontese e le Associazioni dei consumatori (iscritte nell'elenco di cui all'art. 6 della l.r. 26 ottobre 2009 n. 24) di cui alla DGR n. 8-4564 del 16 gennaio 2017;
- "Protocollo d'Intesa sull'accessibilità, fruizione e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale in Piemonte a favore delle persone con disabilità", sottoscritto tra la Regione Piemonte, l'Agenzia della mobilità piemontese e la FAND Piemonte unitamente alle associazioni ad essa aderenti, di cui alla DGR n. 14-5312 del 10 luglio 2017;

sono stati attivati appositi tavoli di confronto.

Il primo, con le Associazioni dei Consumatori finalizzato alla raccolta di dati e segnalazioni al fine di apportare possibili correzioni alla programmazione dei servizi, in modo da aumentarne l'efficienza generale ed un costante miglioramento dei livelli di accessibilità, di fruizione e di sicurezza a favore dell'utenza.

Il secondo, con la "FAND Piemonte" unitamente alle associazioni ad essa aderenti, per l'elaborazione ed il monitoraggio sull'attuazione delle politiche di settore idonee a promuovere ed a facilitare la mobilità e l'accesso delle persone con disabilità ai servizi ed alle infrastrutture del trasporto pubblico locale e regionale.

La legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. essendo una legge emanata in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 disciplina la materia del trasporto pubblico locale intesa

come gestione dei servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità richiesta dal territorio. Di conseguenza l'esercizio del potere di controllo, monitoraggio e vigilanza previsto nell'art. 18 L.R. n. 1/2000 non può che prendere in considerazione la sola gestione dei servizi di trasporto pubblico di persone.

Con D.G.R. n. 18 – 6124 del 15 dicembre 2017 si è ritenuto di estendere tali funzioni di controllo oltre ai servizi di trasporto pubblico anche alle infrastrutture ad essi correlate.

Infatti il sopraccitato provvedimento ha disciplinato le modalità ed i criteri per l'esercizio delle funzioni regionali di controllo, monitoraggio e vigilanza, definendo l'articolazione organizzativa della struttura regionale competente, la modalità di esercizio dell'attività di controllo.

In tale provvedimento vengono genericamente citati controlli sulle infrastrutture da svolgere in maniera analoga a quelli sui servizi, l'unica definizione che contraddistingue la tipologia delle infrastrutture su cui esercitare il controllo è la loro correlazione con i servizi di TPL.

Con apposita determinazione, in applicazione della D.G.R. n. 18 – 6124 del 15 dicembre 2017, viene adottato annualmente il programma delle attività di controllo ordinario.

Per ogni verifica viene predisposta una relazione in cui si provvede ad evidenziare lo stato di realizzazione dell'opera, la sua funzionalità in rapporto ai servizi di trasporto pubblico e le sue eventuali criticità.

Contestualmente all'attività di verifica sulla realizzazione dell'opera viene ritenuto prioritario rivisitare il sistema informativo inerente il monitoraggio degli investimenti in fase di realizzazione prevedendo le modalità per un sistema di aggiornamento in tempo reale della situazione di ogni intervento effettuato dai soggetti realizzatori dell'opera e fruitori della contribuzione pubblica.

Con l'approvazione dell'ordine del giorno n. 1301 del 9 gennaio 2018 il Consiglio Regionale ha ritenuto di impegnare la Giunta regionale affinché venga istituito un tavolo di lavoro permanente tra Regione Piemonte e RFI per analizzare la criticità della rete ferroviaria piemontese, identificando le azioni da intraprendere per risolverle e di produrre una relazione annuale sullo stato di affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria regionale.

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

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

Alla luce di quanto sopra, che determina un sistema informativo trasporti in grado di rendere disponibili dati sempre più puntuali ed affidabili, l'Osservatorio regionale [articolo 13, l.r. 1/2000] assume un ruolo particolarmente rilevante nell'ambito del monitoraggio in quanto analizza le caratteristiche della domanda e dell'offerta ed il flusso della spesa di esercizio, elabora e aggiorna gli indicatori di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti, compresi

quelli definiti a livello nazionale, utili per la definizione degli strumenti di programmazione regionale e di bacino; l'Osservatorio regionale si coordina con gli osservatori nazionali.

5.3.1 Debito informativo

La puntuale e corretta alimentazione del SIRT (Sistema informativo regionale dei trasporti) secondo le modalità e le tempistiche formalizzate con il DIT (Debito informativo trasporti), di cui alla DGR 7-4621 del 6 febbraio 2017, costituisce fattore abilitante sia per l'ottimale esercizio delle funzioni istituzionali di pianificazione, programmazione, gestione e controllo, sia per sostenere l'attuazione di sperimentazioni di nuove formule tariffarie e la gestione di titoli validi su tutto il territorio regionale.

Alla luce di quanto sopra, nei bandi [sarà inserito](#) l'obbligo dei partecipanti a fornire la documentazione tecnica idonea ad attestare la propria capacità di produrre i flussi informatici di alimentazione del SIRT, con particolare riferimento al positivo riscontro del collaudo delle trasmissioni al CSR BIP (Centro servizi regionale BIP) dei singoli flussi informatici previsti dal DIT, da parte della società "in house" regionale 5T s.r.l..

5.4 Controllo della qualità dei servizi offerti

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

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

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

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

Pertanto, devono essere individuati

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

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

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

forme di misurazione del grado di soddisfazione degli utenti prevedendo, in diversi sedi e anche con modalità innovative, il coinvolgimento degli stakeholder in tutte le fasi di redazione, verifica, monitoraggio e revisione della programmazione di area; promuovendo la redazione

da parte dei gestori della Carta della Qualità dei servizi redatta secondo le norme vigenti. Di particolare interesse, in termini di qualità servizio offerto, risultano:

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

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

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

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

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

5.5 Politica tariffaria

Un sistema di bigliettazione elettronica nel campo dei trasporti, come quello attivo in Piemonte, Bip, consente di poter disporre di uno strumento idoneo a realizzare sul territorio una tariffa regionale a "consumo". Ritenendo opportuno un approccio per passi successivi, **è necessario che gli affidamenti ed i relativi contratti prevedano esplicitamente l'obbligo di applicazione di tariffe di questo tipo (pay-per-use) con validità estesa ad una pluralità di operatori e di contratti di servizio.**

I servizi urbani ed i servizi a chiamata potranno avere tariffe proprie eventualmente integrate con quelle dei servizi interurbani [nei casi di comunità tariffarie].

Tutte le tipologie di titoli di viaggio dovranno essere gestite dal medesimo sistema di bigliettazione. Le aziende, in fase di offerta, possono proporre tariffe promozionali e sconti a favore delle famiglie. Per altri servizi alternativi [tra i quali i servizi a chiamata] possono essere proposte dagli enti delle tariffe specifiche.

In ogni caso, prima di introdurre variazioni alla struttura tariffaria, sarà necessaria una valutazione puntuale degli effetti sui ricavi da traffico attuali e previsti, nonché degli effetti redistributivi sulle varie modalità di trasporto utilizzabili.

In relazione al fattore previsto dalla lettera a) del suddetto articolo 27, comma 2, collegato ai “proventi complessivi da traffico e dell’incremento dei medesimi” è necessario intervenire sia cercando di fidelizzare al trasporto pubblico un maggior numero di cittadini, sia applicando strumenti e sistemi organizzativi adeguati per ridurre al minimo l’elusione tariffaria.

Al tal fine [la Regione Piemonte intende introdurre nuove tariffe](#) basate sul principio del pay-per-use con una curva tariffaria “mobile” ed integrata a livello regionale, funzione sia dei chilometri percorsi che del numero di viaggi acquistati in un determinato periodo di tempo. [In merito](#) sono in corso sperimentazioni con alcune aziende di TPL.

Nei contratti di servizio del TPL gli introiti da tariffa garantiscono una parte non trascurabile degli oneri necessari per coprire gli OSP per cui, prima di attuare un nuovo assetto tariffario, occorre valutarne attentamente le ricadute sia sui cittadini che sulle imprese.

Per consentire le valutazioni di cui sopra e la possibilità di applicare le nuove tariffe regionali a partire da una determinata data, è opportuno definire un periodo transitorio, [di adeguata](#) durata, per l’allineamento delle scadenze a livello regionale e [definire](#) la data entro la quale pubblicare i successivi bandi per i definitivi affidamenti.

Negli affidamenti necessari per garantire i servizi nel periodo transitorio l’AMP dovrà prevedere l’obbligo di sperimentare, su un campione significativo, le nuove formule tariffarie, in affiancamento o sostituzione a quelle in essere, che nel periodo di vigenza contrattuale saranno indicate dalla Giunta regionale.

Inoltre, al fine di ridurre l’elusione tariffaria, nei bandi [per l’affidamento dei servizi](#), oltre [al già previsto](#) obbligo dei partecipanti all’adeguamento al sistema di Bigliettazione elettronica BIP, [sarà introdotto](#) anche [l’obbligo di presentazione](#) di un piano anti-elusione nel rispetto delle norme in materia e in particolare dell’obliterazione obbligatoria in salita e quella in discesa, dove prevista.

Occorre [infine](#) prevedere l’obbligo del consorzio di vendita, costituito da tutte le aziende esercenti il TPL per la vendita e gestione dei titoli “regionali” (validi su tutto il territorio regionale come il Credito Trasporti, la tariffa “pay-per-use” o i servizi “MaaS”).

[5.5.1 Tariffa PAYperUSE](#)

[Come si è visto è intenzione della Regione Piemonte introdurre una nuova tariffa](#) nello spirito del pay-per-use (pago quello che consumo); la nuova tariffa deve essere integrata, multioperatore e senza alcun vincolo di destinazione.

A tal fine si possono realizzare almeno tre tipi di tariffa:

- 4) pre-pago ed utilizzo il credito in modo impersonale (credito trasporti);
- 5) pre-pago e utilizzo il credito con ID personale;
- 6) mi iscrivo ad una formula di fidelizzazione, conferisco le mie coordinate di pagamento, viaggio e, a fine mese pago quello che ho consumato ([tariffa in post-payment](#)).

Le nuove tariffe devono affiancarsi a quelle esistenti ponendosi l’obiettivo di fidelizzare utenti che non trovano oggi nei tradizionali abbonamenti origine-destinazione la loro risposta.

La prima tariffa è già stata deliberata ed attuata in qualche area, la seconda e la terza devono ancora essere sviluppate.

In una prima fase si prenderà in considerazione la tariffa in post-payment.

La libertà di poter accedere a tutti i servizi, senza “bloccare” a inizio periodo la destinazione, e pagare a rendiconto finale solo quello che si è usato, a prescindere dalla eventuale curva di sconto, annulla buona parte delle resistenze all’accesso del sistema del trasporto pubblico, ma al fine di incentivarne sempre più l’uso nel tempo è opportuno che sia tangibile anche lo sconto praticato in funzione della lunghezza dei viaggi e al numero di viaggi nei periodi riferimento.

Prendendo come riferimento la tariffa base di corsa semplice, la tariffa in post-payment potrebbe semplicemente essere calcolata come somma delle tariffe di corsa semplice, ciascuna corrispondente al segmento di viaggio effettuato con un determinato “vettore”, a ciascuna delle quali viene applicato uno sconto progressivamente crescente in funzione del numero di viaggi effettuati in un predeterminato periodo di validità (ad esempio un mese).

Essendo dipendente dalla linea utilizzata, la tariffa di corsa semplice deve essere “calcolata” dall’operatore di trasporto (vettore) e inviata al CSR; quest’ultimo provvederà a raccogliere, per ciascun utente il suo diario di viaggio. Il diario sarà a disposizione dell’utente dal portale www.bip.piemonte.it.

La tabella che segue riporta un possibile andamento dello sconto applicato in funzione della cardinalità del segmento di viaggio considerato.

Cardinalità del segmento	Sconto applicato
0-5	0
6-15	0,10
16-25	0,20
26-35	0,30
36-45	0,40
> 45	0,50

Il calcolo, senza alcun intervento di “normalizzazione”, condurrebbe ad una tariffa dipendente dalla sequenza cronologica dei viaggi, ovvero a tariffe differenti per lo stesso insieme di viaggi effettuati in ordine differente.

Al fine di evitare tale disparità, l’algoritmo per il calcolo della tariffa, all’interno del periodo validità, deve prevedere l’ordinamento dei segmenti di viaggio secondo l’ordine crescente del valore della tariffa.

Questa modalità non solo evita disomogeneità nell’applicazione della formula, ma va a premiare l’utente che effettua più viaggi (poiché vi sono viaggi con valori più elevati di sconto) e tra questi quelli più lunghi (ovvero più costosi) godono degli sconti maggiori (poiché i viaggi più brevi e meno costosi vanno a saturare gli scaglioni con sconto nullo o inferiore).

La quota di ripartizione spettante all'azienda (vettore) può essere calcolata in funzione della quota di incidenza sul totale dell'introito nominale da tariffa di corsa semplice, della quota di incidenza del numero di segmenti o di una combinazione delle due.

In Allegato 3 sono più compiutamente descritti gli algoritmi proposti per il calcolo della tariffa e la ripartizione degli introiti.

6. RISORSE FINANZIARIE DISPONIBILI PER L'ESERCIZIO

6.1 Ammontare disponibile

Alla luce di quanto stabilito dalla giunta con DGR 8086 del 14 dicembre 2018, l'ammontare dei finanziamenti per l'anno 2019, comprensivi della quota prevista dalla L.R. 1/2000 per le spese di funzionamento dell'Agenzia, è pari a 535 M€ così articolati

- 221,5 M€ per i servizi di trasporto ferroviario
- 313,5 M€ per i servizi di trasporto pubblico non ferroviario²³ (di cui 40 M€ per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri).

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

Tutti i rimborsi IVA attesi dallo Stato saranno completamente impiegati per il finanziamento dei servizi.

Il 50% dell'ammontare degli importi non erogati per mancate produzioni o derivanti da applicazioni di penali sarà impiegato per il finanziamento di servizi. Il rimanente 50% di tale ammontare sarà impiegato per fare fronte alle misure proposte nel Piano per la qualità dell'aria adottato con DGR n. 4 - 7848 del 12 novembre 2018 ed in via di approvazione da parte del Consiglio regionale.

6.2 Ripartizione storica delle risorse

Come è noto, il Programma Triennale dei Servizi (PTS) 2016-2018, dopo aver espletato l'intero iter ex L.R. 1/2000, è stato approvato con DGR n. 17-6123 del 15/12/2017. Il Programma, tra l'altro, riservava per il 2018 una quota pari a 10 M€ per alimentare un sistema premiale i cui criteri di assegnazione erano definiti all'interno del paragrafo 5.2 dello stesso PTS. Tuttavia, anche in considerazione di alcune segnalazioni raccolte durante le consultazioni previste dalla L.R. 1/2000, la Giunta Regionale, in sede di approvazione, ha dato la possibilità all'Assemblea dell'Agenzia della mobilità piemontese di raggiungere una diversa intesa per la ripartizione dei 10 M€ destinati alla premialità; all'intesa sarebbe dovuto seguire un nuovo iter per modificare il PTS.

²³ Le risorse 2019 prevedono 5 M€ stanziati dalla Regione Piemonte a seguito della transazione con GTT sul Piano Industriale 2017-2021 e sono relativi servizio urbano-suburbano di superficie ed al servizio di metropolitana nell'area di Torino.

Nel frattempo il PTS è stato oggetto di due ricorsi al TAR Piemonte e, tra le motivazioni, vi era anche la parte relativa ai criteri da applicare per l'assegnazione delle premialità.

Non essendo arrivati a sentenza entro novembre 2018 e ritenendo opportuno impegnare le risorse stanziare sul bilancio regionale a favore di AMP per le premialità, con DGR n. 17-8002 del 7 dicembre 2018 e con deliberazione del CDA dell'Agenzia del 20/12/2018 si è approvato uno schema di Accordo di Programma redatto ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000. L'Accordo vincolava la liquidazione delle risorse alla sottoscrizione dello stesso da parte di Regione e AMP.

L'8 gennaio 2019 sono arrivati a sentenza i ricorsi (n. 258/2018 e n. 332/2018) presentati al TAR. In merito alla premialità il giudice amministrativo prende atto della deliberazione dell'Assemblea n. 2 dell'AMP del 27/03/2018 e indica come procedibile la ripartizione su base storica.

Dopo le suddette sentenze la firma del richiamato Accordo presuppone la modifica del PTS 2016-2018.

Prendendo atto delle decisioni dell'Assemblea e delle sentenze del Tar si conferma per il 2018 la ripartizione dei 10 M€ su base storica. Pertanto viene confermata anche per il 2018 la ripartizione storica complessiva stabilita per il 2016 e 2017.

La ripartizione delle risorse riportata al paragrafo 5.2 del PTS 2016-2018 approvato con DGR n. 17-6123 del 15/12/2017 si intende quindi modificata come riportato nella tabella 6.0 che segue.

	Anni		
	2015-2016	2017	2018
Totale BACINO SUD EST	€ 23.228.516	€ 22.980.485	€ 22.980.485
Totale BACINO SUD OVEST	€ 24.760.744	€ 24.496.353	€ 24.496.353
Totale BACINO METROPOLITANO	€ 194.303.258	€ 192.228.514	€ 192.228.514
Totale BACINO NORD EST	€ 26.407.183	€ 26.125.210	€ 26.125.210
Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:	€ 268.699.700	€ 265.830.562	€ 265.830.562
Totale Servizi Ferroviari	€ 220.459.300	€ 219.269.438	€ 219.269.438
TOTALE SERVIZI	€ 489.159.000	€ 485.100.000	€ 485.100.000
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
TOTALE RISORSE REGIONALI	€ 533.000.000	€ 530.000.000	€ 530.000.000

Tab. 6.0 – Ripartizione per bacino delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico

6.3 Ripartizione delle risorse nel triennio 2019-2021

Nella ripartizione del Fondo regionale tra i diversi bacini sarà mantenuta invariata, almeno per il 2019 ed il 2020 la ripartizione storica.

Gli uffici dell'AMP, con l'indirizzo del Comitato Tecnico ed il supporto delle Commissioni Tecniche di Bacino, potranno valutare ed eventualmente proporre una diversa ripartizione con variazioni massime, per ciascun bacino, del 5% (in più o in meno) rispetto alla spesa storica²⁴.

Nella nuova ripartizione proposta si dovrà tener conto, distintamente per ciascun bacino, in coerenza con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 27 del D.L. 50/2017

- dei livelli adeguati di servizio per il bacino, determinati con i criteri definiti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con apposito decreto (se nel frattempo emanato);
- della valorizzazione delle produzioni chilometriche dei servizi afferenti al bacino mediante l'applicazione dei costi standard determinati come previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti numero 157 del 28/03/2018;
- della variazione, rispetto al valore dell'anno 2014, dei proventi complessivi da traffico relativi ai servizi afferenti al bacino;

La nuova ripartizione proposta dovrà essere discussa e perfezionata nelle Assemblee di Bacino ed approvata dall'Assemblea dell'Agenzia.

Al fine di garantire l'adeguamento degli strumenti contrattuali e una migliore pianificazione dei servizi sui bacini interessati, l'eventuale nuova proposta di ripartizione delle risorse regionali, dopo essere stata approvata dall'Assemblea dell'Agenzia, potrà essere applicata solo dopo un anno dall'Intesa e comunque non prima dell'anno 2021.

La tabella 6.1 riporta le previsioni delle risorse complessive stimate disponibili per il periodo 2019-2021, con suddivisione tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto e la ripartizione per bacino di queste ultime.

Per gli anni 2019 e 2020 è mantenuta la ripartizione storica (con 5 M€ aggiuntivi per il servizio urbano-suburbano nell'area di Torino stanziati a seguito della transazione con GTT) delle risorse regionali destinate al trasporto non ferroviario.

Per l'anno 2021 è riproposto, per ogni bacino, il valore relativo al 2020; nel caso di eventuale applicazione del nuovo criterio di ripartizione, tale valore coincide con il valore centrale del campo di variazione possibile²⁵ risultante dall'applicazione del criterio.

Si precisa che le cifre esposte si riferiscono alle risorse stanziati dalla Regione Piemonte comprensive della quota parte di IVA non attesa in rimborso dallo Stato, al netto delle risorse stanziati da altri Enti consorziati conformemente agli Accordi di Programma sottoscritti.

La L.R. 1/2000 (Articolo 4 comma 5 lettera c) richiede esplicitamente che il PTS indichi anche la suddivisione delle risorse destinate al trasporto non ferroviario tra i *trasporti urbani e extraurbani*.

In merito a tale suddivisione sono necessarie alcune considerazioni.

In primo luogo si osserva che molti comuni, assai diversi tra loro per superficie, popolazione, densità abitativa e morfologia del territorio, sono dotati di propri *servizi urbani* di trasporto pubblico; tuttavia solo in una parte minoritaria di essi questi servizi assumono un ruolo

²⁴ tale indicazione è volta a garantire, nel transitorio da un affidamento all'altro, la stabilità economica dei contratti di servizio in corso

²⁵ L'eventuale variazione avrebbe un'ampiezza massima del $\pm 5\%$ del valore "storico".

significativo nel soddisfacimento delle esigenze di mobilità urbana o di conurbazione della generalità della popolazione.

	2018	2019	2020	2021
Totale BACINO SUD EST	22.980.485	22.980.485	22.980.485	22.980.485
Totale BACINO SUD OVEST	24.496.353	24.496.353	24.496.353	24.496.353
Totale BACINO METROPOLITANO	192.228.514	197.228.514	197.228.514	197.228.514
Totale BACINO NORD EST	26.125.210	26.125.210	26.125.210	26.125.210
Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:	265.830.562	270.830.562	270.830.562	270.830.562
Totale Servizi Ferroviari	219.269.438	219.269.438	219.269.438	219.269.438
TOTALE SERVIZI	485.100.000	490.100.000	490.100.000	490.100.000
Spese di funzionamento	4.900.000	4.900.000	4.900.000	4.900.000
CCNL	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000
TOTALE RISORSE REGIONALI	530.000.000	535.000.000	535.000.000	535.000.000

Tab. 6.1 – Ripartizione per bacino delle risorse nel triennio 2019-2021

In secondo luogo si osserva che, nella prassi, la suddivisione delle risorse tra le tipologie di servizi (*urbani ed extraurbani*) è effettuata in base ai *soggetti di delega*: storicamente i Comuni capoluogo - più alcuni altri comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti - per i servizi urbani, le Province per i servizi extraurbani. A queste ultime vengono però destinate indistintamente anche le risorse per i *servizi urbani* dei Comuni non soggetto di delega; da ciò discende la difficoltà di operare una esaustiva separazione contabile delle risorse da destinare a tutti i *servizi urbani* del Piemonte.

In ultimo luogo si osservano alcuni casi di gestione comune di servizi urbani ed extraurbani in un unico contratto di servizio senza separazione contabile. Ove ciò avviene (Biella, Cuneo, Verbania) la cosa si dimostra particolarmente utile nel consentire l'adattamento dei servizi alle variazioni delle esigenze manifestate dall'utenza e dagli enti territoriali in presenza dei ristretti vincoli sulle risorse disponibili.

Considerato quanto sopra esposto, per la suddivisione delle risorse ai sensi dell'articolo 4 comma 5 lettera c della L.R. 1/2000, nel presente documento

- vengono espone nelle valorizzazioni indicate come appartenenti alla categoria dei *Contratti per servizi di trasporto urbano delle Città capoluogo* quelle relative ai servizi di trasporto pubblico urbano-suburbano delle Città capoluogo gestiti con proprio contratto di servizio distinto da altri contratti comprendenti anche altri servizi (Città e Conurbazioni di Alessandria, Asti, Novara, Torino, Vercelli);
- vengono espone nelle valorizzazioni indicate come appartenenti alla categoria dei *Contratti per altri servizi di trasporto non ferroviario*, quelle relative, oltre ai servizi di trasporto pubblico extraurbano, ai rimanenti servizi di trasporto pubblico non ferroviario inclusivi di servizi extraurbani, servizi urbani ed extraurbani gestiti con unico contratto (comprese le città capoluogo Biella, Cuneo e Verbania), servizi urbani di città non capoluogo, servizi su impianto a fune e di navigazione interna.

Ciascun Bacino provvederà ad indicare la suddivisione delle risorse tra *Contratti per Servizi Urbani* e *Contratti per Altri Servizi di Trasporto non ferroviario* nel modo più confacente alle proprie esigenze, adottando ed esplicitando le convenzioni che riterrà più opportune.

Per informazione nella tabella 6.2 è indicata la ripartizione tra le risorse con la distinzione tra *contratti per servizi di trasporto urbano delle Città capoluogo* e *contratti per altri servizi di trasporto non ferroviario*, intesi come sopra esposto, basata sulla suddivisione storica.

Si ribadisce che la suddivisione esposta nella tabella è meramente indicativa in quanto la suddivisione effettiva sarà autonomamente decisa da ciascun Bacino.

Per gli anni 2019 e 2020 è mantenuta la suddivisione storica (con 5 M€ aggiuntivi per il servizio urbano-suburbano nell'area di Torino stanziati a seguito della transazione con GTT).

Per l'anno 2021 è riproposto, per ogni tipologia di servizio, il valore relativo al 2020; nel caso di eventuale applicazione del nuovo criterio di ripartizione, tale valore coincide con il valore centrale del campo di variazione possibile²⁶ risultante dall'applicazione del nuovo criterio.

	2018	2019	2020	2021
Contratti per servizi di solo trasporto urbano e suburbano delle Città capoluogo (1)				
ALESSANDRIA	3.641.444	3.641.444	3.641.444	3.641.444
ASTI	2.384.648	2.384.648	2.384.648	2.384.648
TORINO	154.516.747	159.516.747	159.516.747	159.516.747
NOVARA	4.277.218	4.277.218	4.277.218	4.277.218
VERCELLI	905.928	905.928	905.928	905.928
Totale Servizi Trasporto Urbano	165.725.985	170.725.985	170.725.985	170.725.985
Contratti per altri servizi di trasporto non ferroviario (2)				
BACINO SUD EST	16.954.393	16.954.393	16.954.393	16.954.393
BACINO SUD OVEST	24.496.353	24.496.353	24.496.353	24.496.353
BACINO METROPOLITANO	37.711.767	37.711.767	37.711.767	37.711.767
BACINO NORD EST	20.942.064	20.942.064	20.942.064	20.942.064
Totale Altri Servizi non ferroviari	100.104.577	100.104.577	100.104.577	100.104.577
Totale Servizi non ferroviari	265.830.562	270.830.562	270.830.562	270.830.562
Totale Servizi Ferroviari	219.269.438	219.269.438	219.269.438	219.269.438
TOTALE SERVIZI	485.100.000	490.100.000	490.100.000	490.100.000
Spese di funzionamento	4.900.000	4.900.000	4.900.000	4.900.000
CCNL	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000
TOTALE RISORSE REGIONALI	530.000.000	535.000.000	535.000.000	535.000.000

(1) Non compaiono Biella, Cuneo e Verbania, per le quali i servizi urbani delle Città capoluogo e alcuni o tutti i servizi extraurbani provinciali afferiscono ad un unico contratto

(2) Contratti per servizi extraurbani, contratti unici per servizi urbani+extraurbani, contratti per servizi urbani di Città non capoluogo, contratti per servizi di navigazione interna e su impianti a fune

Tab. 6.2 – Ripartizione per tipologia di servizio delle risorse nel triennio 2016-2018

²⁶ L'eventuale variazione relativa a ciascun contratto dipenderà da quella relativa al Bacino di appartenenza e da quelle relative agli altri contratti afferenti al Bacino di appartenenza.

Le risorse riportate nelle tabelle 1 e 2 sono calcolate nell'ipotesi di assenza di penalità contestate dal MIT alla Regione Piemonte. Nel caso di applicazione di penalità gli importi riportati saranno ridotti di conseguenza.

7. RISORSE FINANZIARIE PER GLI INVESTIMENTI

7.1 Investimenti per il trasporto pubblico locale non ferroviario

Si intende favorire un trasferimento di parte dell'utenza dal mezzo a privato al trasporto collettivo, intervenendo sulla dotazione e sulla qualità del parco veicolare del trasporto collettivo su gomma, inadatto a sostenere la domanda potenziale e caratterizzato da una elevata anzianità media. L'azione sostiene l'acquisto di autobus dedicati al rinnovamento delle flotte impiegate nei servizi di trasporto pubblico locale.

In particolare, si intende sostenere l'acquisizione di nuovi mezzi eco-compatibili, caratterizzati da elevati rendimenti energetici e superiore efficienza energetica, con attenzione alla tipologia e taglia dei veicoli in relazione ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano. A titolo esemplificativo, potrà essere finanziato l'acquisto delle seguenti tipologie di autobus, destinate sia al trasporto urbano che extraurbano: autobus ad alimentazione esclusivamente elettrica, autobus ad alimentazione ibrida, autobus a metano, liquido o gassoso, o gpl omologato EEV, autobus diesel euro VI.

La D.G.R. n. 40-5004 del 8 maggio 2017 e s.m.i. ha fissato criteri generali e regole di attuazione dei piani di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale e le modalità di contribuzione dei relativi investimenti, assumendo come elemento cardine la sostituzione degli autobus più vecchi nell'ambito di quelli strettamente necessari e sufficienti alla produzione dei servizi. Il fabbisogno è quindi valutato attraverso il Massimo Impegno Veicoli (MIV), ovvero il numero di mezzi strettamente necessario alla produzione del servizio nel bacino nelle "punte", aumentato di scorte commisurate nella misura del 20%. Il parco ottimale sul territorio regionale è stato valutato in c.a. 2.600 unità.

Il parco suscettibile di rinnovo nell'ambito del programma regionale esclude gli autobus con copertura assicurativa obbligatoria e/o revisione annuale scadute da oltre un anno, come tutti quelli che, pur amministrativamente in regola o con assicurazione o revisione scadute da meno di un anno, eccedono il MIV in quanto ritenuti non più utili all'esercizio dei servizi di t.p.l..

Il cofinanziamento regionale è definito nella misura del 50% del costo di acquisto dell'autobus (al netto di IVA), con costo massimo del mezzo accessoriatato e limite massimo di contribuzione, di volta in volta fissati, distintamente per alimentazione, tipologia e classe dei veicoli, dai provvedimenti di finanziamento.

I bus in acquisto dovranno essere dotati di impianto di climatizzazione dell'aria sul veicolo, accessibili alle persone con ridotta mobilità, di sistema audiovisivo ed indicatori di linea e di percorso, dei dispositivi di conteggio dei passeggeri in salita e discesa. I bus recheranno inoltre le predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP) e di sistemi di rilevamento della posizione durante la corsa. In conformità alle disposizioni previste dalle norme statali di finanziamento più recenti i veicoli cofinanziati potranno essere destinati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e regionale in Piemonte, e saranno assoggettati ad un vincolo di reversibilità all'Ente Pubblico istituzionalmente competente per il servizio, ovvero agli eventuali nuovi soggetti aggiudicatari

del servizio, previo riscatto della eventuale quota residua di ammortamento del soggetto terzo stesso.

All'Agenzia sono demandate tutte le attività tecnico – amministrative legate alla programmazione, gestione, attuazione, verifica, contribuzione e rendicontazione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di t.p.l. ed in particolare:

- l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;
- la ripartizione delle risorse assegnate fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i lotti oggetto dei Contratti di servizio, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni lotto di limiti di spesa per la contribuzione del piano investimenti;
- la sottoscrizione con i soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti di convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti;
- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

7.2 Investimenti per il trasporto ferroviario

Si intende favorire il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale, in termini quantitativi e qualitativi, attraverso interventi di rinnovo del materiale rotabile che prevedano l'acquisto di nuovi mezzi, prioritariamente elettrici e bimodali, con attenzione alla tipologia e taglia in relazione ai servizi da svolgere e alle linee su cui operano.

L'Atto di rinnovo del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017–2020, siglato, da ultimo in data 29 settembre 2017, tra Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia S.p.A., applicabile ai servizi del Sistema Ferroviario Regionale (SFR) e Metropolitano (SFM), prevede impegni reciproci in relazione ad un piano investimenti per l'acquisto di nuovo materiale rotabile del valore complessivo di 102 milioni di euro, finanziato da Trenitalia per 42 milioni di euro e dalla Regione per 60 milioni di euro.

La delibera n. 31-6519 del 23.02.2018, in relazione al suddetto programma di investimenti, ha indicato la priorità del rinnovo del parco rotabile ferroviario con l'immissione all'esercizio di complessi elettrici, mono piano, a quattro o cinque casse, con bassa o media capacità di trasporto, rispettivamente di circa trecento e quattrocento posti a sedere.

Gli investimenti, quando non destinati all'acquisto di materiale in proprietà alla Regione Piemonte, saranno cofinanziati nella misura massima del 40% del costo di acquisto al netto di IVA.

In conformità alle disposizioni previste dalle norme statali di finanziamento più recenti i veicoli cofinanziati potranno essere destinati esclusivamente a servizi di trasporto pubblico locale e regionale in Piemonte, e saranno assoggettati ad un vincolo di reversibilità all'Ente Pubblico istituzionalmente competente per il servizio, ovvero agli eventuali nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto della eventuale quota residua di ammortamento del soggetto terzo stesso.

Nell'ambito delle procedure di affidamento dei contratti di servizio per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, **si** dovrà prevedere da parte dei soggetti aggiudicatari il subentro nella proprietà del materiale rotabile acquistato nell'ambito dei piani finanziati a valere sulle risorse assegnate, quando non già di proprietà regionale, con i medesimi vincoli di destinazione d'uso e di reversibilità, previo riscatto del valore residuo.

7.3 Risorse per gli investimenti

Le risorse da destinare agli investimenti i disponibili nel triennio di competenza ammontano ad 164,9 MI€, di cui 56,0 MI€ per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale ed 108,9 MI€ per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto ferroviario regionale, parte di quelle messe a disposizione dalle diverse norme di finanziamento statali e regionali che ammontano a complessivi 178,2 MI€, di cui 69,3 MI€ per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale ed 108,9 MI€ per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi di trasporto ferroviario regionale.

Le norme che disciplinano le fonti disponibili per investimenti in materiale rotabile regolano l'erogazione delle risorse dallo Stato alla Regione, in relazione all'avanzamento delle forniture, prevedendo un'anticipazione commisurata al 10% dell'importo assegnato e pagamenti intermedi a titolo di rimborso. I pagamenti intermedi sono autorizzati per quote non inferiori al 5% dell'importo assegnato al fine di consentire alla Regione di mantenere una disponibilità di cassa pari all'anticipazione onde evitare ritardi nel pagamento delle forniture che possano comportare oneri per la finanza pubblica.

Gli impegni reciprocamente assunti da Stato e Regione prevedono che avvalendosi, in tutto o in parte, dell'anticipazione di cui sopra venga garantito ai soggetti attuatori degli investimenti un flusso di cassa per l'esecuzione delle forniture che impedisca il maturare di oneri per ritardati pagamenti.

Al fine di minimizzare ulteriormente detto rischio e di consentire il riconoscimento dei contributi sulle forniture eseguite nel più breve tempo possibile, compatibilmente con le risorse disponibili, sarà valutata l'istituzione di strumenti regionali che consentano di elidere gli effetti negativi legati ad alterazioni del flusso delle risorse dallo Stato.

A. PERCORSO DI APPROVAZIONE DEL PTS 2019-2021

Si richiama quanto stabilito dalla l.r. 1/2000 e s.m.i. all'Articolo 4 commi 5, 6 e 7:

5. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico, in conformità con il piano regionale della mobilità e dei trasporti e con il piano di settore di riferimento, **definisce, d'intesa con gli enti locali aggregati nel consorzio** di cui all'articolo 8:

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

6. Acquisita l'intesa di cui al comma 5 il programma triennale è sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali.

7. Il programma triennale è approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori.

Si richiama anche quanto previsto dall'Articolo 3, comma 3, terzo alinea dello Statuto dell'AMP:

L'Agenzia è la sede deputata per l'acquisizione da parte della Regione dell'intesa di cui all'art. 4 comma 5 della l.r. 1/2000, volta alla definizione del **programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico**.

Si richiama inoltre quanto previsto dall'Articolo 6 commi 3, 5, 6 e 7 dello Statuto dell'AMP:

3. L'Assemblea approva, su proposta del Consiglio di Amministrazione, gli atti fondamentali dell'Agenzia. Sono fondamentali i seguenti atti:

- l'autorizzazione alla sottoscrizione dello schema di Accordo di programma di validità triennale, per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi (art. 9 comma 2 della l.r. 1/2000);
- il piano di mobilità organizzato per bacini;
- **il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico** locale organizzato per bacini;
- le modifiche allo Statuto ed alla convenzione.

5. Ai fini dell'acquisizione dell'Intesa da parte della Regione al programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale di cui all'art. 4, comma 5, della l.r. 1/2000, **l'Assemblea, entro 60 giorni dalla presentazione del programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale, approva la proposta della Regione con il voto favorevole**

espresso dai componenti che rappresentano almeno il 76% delle quote presenti. La Regione non partecipa alla votazione.

6. Qualora vengano proposte **modifiche ed integrazioni al programma**, queste **devono essere approvate entro lo stesso termine e con la stessa maggioranza**. In tale ipotesi alla votazione partecipa anche la Regione.

7. **Decorso il suddetto termine l'intesa si intende raggiunta.**

Si richiama infine quanto previsto dall' Articolo 9 commi 7 e 8 dello Statuto dell'AMP:

7. **Alle assemblee di bacino sono sottoposti, prima dell'approvazione, gli schemi dei piani e dei programmi triennali di bacino, predisposti, in coerenza con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale, dalle commissioni tecniche di bacino di concerto con l'Agenzia.**

8. **I piani e i programmi triennali di bacino devono essere approvati dalle assemblee di bacino entro 90 giorni dalla loro presentazione. Decorso tale termine l'approvazione viene demandata all'Assemblea dell'Agenzia.**

Sulla base della normativa richiamata l'AMP opererà come segue.

A seguito della ricezione degli indirizzi trasmessi dalla regione Piemonte, gli uffici dell'AMP, con l'indirizzo del Comitato Tecnico ed il supporto delle Commissioni Tecniche di Bacino, redigeranno una *Proposta Preliminare di Piano Triennale dei Servizi di TPL 2019-2021* (PTS 2019-2021).

La *Proposta Preliminare di PTS* così redatta sarà condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'AMP e quindi inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità con gli indirizzi di cui sopra, ed ai Rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia per essere sottoposte all'esame delle Assemblee di Bacino.

La *Proposta Preliminare di PTS*, previo parere di compatibilità regionale, sarà inviata, per una prima consultazione, alle organizzazioni sindacali confederali, alle associazioni delle aziende di trasporto, alle associazioni dei consumatori ed alle associazioni delle persone con disabilità, invitandole ad esprimere, nei tempi indicati, eventuali osservazioni e proposte;

Negli stessi tempi le Assemblee di Bacino, convocate dai rispettivi Rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione dell'AMP, potranno formulare le proprie osservazioni e proposte.

Raccolte ed esaminate le osservazioni e proposte pervenute, gli uffici dell'AMP, con l'indirizzo del Comitato Tecnico ed il supporto delle Commissioni Tecniche di Bacino, integreranno debitamente la *Proposta* del PTS 2019-2021 che, condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'AMP, **perduta la qualifica di preliminare**, sarà inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte per la verifica di compatibilità agli indirizzi di cui sopra.

La *Proposta*, acquisito il parere di compatibilità e verificata la compatibilità finanziaria col Bilancio regionale, **assume la veste di PTS 2019-2021 che** sarà formalmente trasmesso dall'Assessorato regionale competente al Presidente dell'AMP con richiesta di esprimere l'intesa di cui all'art. 4 della L.R. 1/2000;

Il *PTS 2019-2021* sarà quindi inviato ai Rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia per essere discusso nelle rispettive Assemblee di Bacino e verrà fissata, per una data successiva al 20° giorno seguente l'invio, l'adunanza dell'Assemblea dell'Agenzia per l'acquisizione dell'Intesa.

Ricevuta la comunicazione di Intesa da parte di AMP, [la Regione Piemonte](#) attiverà le ulteriori procedure previste dalla L.R. 1/2000 per l'approvazione del PTS;

Sulla base del testo risultante dall'Intesa le Commissioni Tecniche di bacino potranno elaborare gli *Schemi di Programma Triennale di Bacino* che saranno poi sottoposti alle Assemblee di Bacino per l'approvazione.

