



# BOLLETTINO UFFICIALE REGIONE PIEMONTE

Torino, 28 agosto 2003

DIREZIONE , REDAZIONE e ABBONAMENTI  
Piazza Castello 165 , 10122 Torino  
Tel 0114322100 - Fax 0114324363  
Sito Internet : [http:// www.regione.piemonte.it](http://www.regione.piemonte.it)  
e-mail [bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it](mailto:bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it)  
Il Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte si pubblica ogni giovedì in Torino.

CONSULTAZIONE AL PUBBLICO  
Giunta Regionale Piazza Castello 165 Torino, Sala consultazione dal lunedì al venerdì dalle 8,30 alle 18,30; sabato dalle 9,00 alle 12,00  
Consiglio Regionale Via Alfieri 15 Torino, Settore Documentazione dal lunedì al venerdì dalle 9,00 alle 16,00.

URP - Torino Piazza Castello 165 - Tel. 0114324903  
Alessandria Via dei Guasco 1- Tel. 0131285518  
Asti Corso Alfieri 165 - Tel. 0141.324551  
Biella Via Galimberti 10/a - Tel. 015.8551.568  
Cuneo Piazza Libertà 7 - Tel. 0171603161  
Novara Via Dominioni 4 - Tel. 0321393800  
Verbania Via Albertazzi 3 - Tel. 0323502844  
Vercelli Via Borgogna 1 - Tel. 0161600286

Spedizione in abbonamento postale Articolo 2 comma 20/c Legge n. 662/1996 (Filiale di La Spezia)



ATTI DELLA REGIONE - ATTI DELLO STATO

*Supplemento*

*D.G.R. 1 agosto 2003, n. 78-10244*

*Articolo 4 legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1.  
Adozione del Programma triennale regionale dei servizi  
di trasporto pubblico locale. 1 Gennaio 2004 - 31 Dicembre 2006*

## ABBONAMENTO AL BOLLETTINO UFFICIALE (dal 1° febbraio 2003)

	Atti della Regione e Atti dello Stato	Concorsi, Appalti, Annunci	Internet
12 Mesi	€ 104,00 Codice A1	€ 46,00 Codice A3	Consultazione gratuita
6 Mesi	€ 52,00 Codice S1	€ 23,00 Codice S3	
<p>L'attivazione cronologica dell'abbonamento decorrerà dalla data di inserimento del nominativo del nuovo abbonato nell'apposito elenco e comunque non prima della ricezione da parte della Redazione dell'attestazione di pagamento.</p> <p>Al fine di velocizzare la pratica e quindi l'inserimento nella banca dati è possibile inviare l'attestazione di pagamento alla Redazione tramite fax al numero 0114324363. È prevista la possibilità di sottoscrivere abbonamenti in qualunque periodo dell'anno.</p> <p>I dati personali inviati alla Redazione del Bollettino Ufficiale per l'attivazione dell'abbonamento saranno utilizzati esclusivamente ai fini della spedizione dei fascicoli, nel rispetto del disposto della Legge n. 675/1996.</p>			

## CONDIZIONI DI PAGAMENTO

*Abbonamenti e Inserzioni*

Esclusivamente tramite C/C Postale n. 30306104, intestato a  
 REGIONE PIEMONTE - Bollettino Ufficiale - Servizio Tesoreria - Piazza Castello 165, 10122 Torino.  
 La Direzione del Bollettino Ufficiale declina ogni responsabilità derivante da disguidi e ritardi postali.

## AVVISO

Si rammenta che, al fine di permettere l'immediata attivazione delle richieste di abbonamento, con qualsiasi modalità vengano effettuate, è indispensabile inoltrare, contestualmente, le ricevute di pagamento tramite fax (011 4324363).

## INSERZIONI

*Modalità*

Le richieste di inserzioni devono pervenire alla Redazione del Bollettino Ufficiale entro le ore 12.00 del mercoledì della settimana precedente la data di uscita del fascicolo per il quale si richiede la pubblicazione.

Il testo deve essere inviato su carta bollata o, in caso di esenzione dalla tassa, (gli Enti pub-

blici ne sono esentati) su carta libera, corredato da una lettera di richiesta e dall'attestazione di avvenuto pagamento.

È possibile richiedere la pubblicazione degli avvisi usufruendo di una tariffa ridotta se questi vengono inoltrati alla Redazione mediante posta elettronica all'indirizzo bollettino.ufficia-

le@regione.piemonte.it o tramite floppy disk; in ogni caso alla Redazione deve pervenire il cartaceo tramite posta, fax o consegna a mano. L'importo viene calcolato per riga intendendosi tale una riga di 13 centimetri - Corpo 12 - Times New Roman (o similare). Le pubblicazioni sono gratuite per le materie elencate nella casella sottostante.

Gratuite	Pubblicazione Statuti Enti locali, Riclassificazione strade, Eventi alluvionali novembre 1994, ottobre 2000	
Costi per ogni riga o frazione di riga (dal 1° febbraio 2003)	Solo cartaceo (spedizione tramite posta, fax o consegna a mano)	€ 1,80
	Fax + E-Mail	€ 1,20
	Consegna a mano + Floppy disk	€ 1,20
	Spedizione tramite posta + Floppy disk	€ 1,20

## COSTI COPIA SINGOLA (dal 1° febbraio 2003)

Atti della Regione e Atti dello Stato	€ 2,60
Concorsi, Appalti, Annunci	€ 1,60
Supplementi fino a 256 pagine	€ 2,60
Supplementi oltre 256 pagine	Prezzo in copertina
Raccolta annuale in CD-ROM a partire dal 2000	€ 25,82

## VENDITA

Torino	Libreria Lattes, Via Garibaldi 3
	Libreria Giuridica, Via Sant'Agostino 8

## INDICE SISTEMATICO

### TRASPORTI

#### **D.G.R. 1 agosto 2003, n. 78-10244**

Articolo 4 legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1. Adozione del Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale. 1 Gennaio 2004 - 31 Dicembre 2006  
pag. 4

## Parte I ATTI DELLA REGIONE

### DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

Deliberazione della Giunta Regionale 1 agosto 2003, n. 78-10244

**Articolo 4 legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1. Adozione del Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale. 1 Gennaio 2004 - 31 Dicembre 2006**

A relazione del Vice Presidente Casoni:

Il Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, emanato in attuazione dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, ha provveduto a conferire alle regioni ed agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuate ed in qualsiasi forma affidati, e a fissare i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

La Regione Piemonte con la legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, recependo il predetto decreto, ha disciplinato il sistema trasporto pubblico locale.

Ai sensi dell'art. 4 della L.R. 1/2000 la Regione svolge le funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale attraverso l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale.

L'art. 4, comma 5 della L.R. 1/2000, stabilisce che il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale deve definire, tra l'altro:

- a) gli obiettivi di efficienza e di efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
- b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti e la ripartizione tra le diverse modalità di produzione dei servizi stessi;
- 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 o delegati agli enti soggetti di delega ai sensi della stessa L.R. 1/2000.

Lo stesso comma 5 prevede che la definizione degli argomenti sopra elencati avvenga d'intesa con gli enti locali; l'intesa si acquisisce, ai sensi del successivo comma 6 dello stesso art. 4, attraverso la Conferenza permanente Regione - Autonomie locali istituita ai sensi dell'art. 6 della L.R. 34/1998. Il Programma così definito, ai sensi del successivo comma 7, 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.

In attuazione dell'art. 4 della L.R. 1/2000 è stato predisposto un Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale, allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale. Il documento adottato dalla Giunta regionale è il documento di base per ricercare l'intesa con la Conferenza permanente Regione - Autonomie locali e quindi da sottoporre successivamente agli organi e organismi previsti dal comma 7 dell'art. 4 della L.R. 1/2000 per l'acquisizione dei pareri previsti. Il Programma, ottenuti tutti i pareri, può essere definitivamente approvato dalla Giunta regionale diventando così lo strumento di riferimento per tutti i programmi dei servizi degli Enti locali delegati.

Con lo stesso documento si vuole inoltre dare un impulso fattivo all'avvio delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, infatti non solo si riportano in allegato degli schemi di documenti fondamentali per l'indizione delle gare stesse, ma si definisce anche l'entità dello stanziamento che la Regione intende assegnare a ciascun soggetto di delega per l'amministrazione e la gestione dei servizi minimi regionali delegati con la stipula degli Accordi di Programma da stipularsi ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000; pertanto gli Enti soggetti di delega che hanno già approvato, per i propri servizi, una proposta di Programma triennale compatibile con quello allegato alla presente deliberazione, possono pubblicare i bandi di gara per i propri servizi minimi; per i Comuni e le Conurbazioni, l'art. 7, comma 4, della L.R. 1/2000 prevede che il Programma triennale dei servizi, prima di essere presentato alla Regione per l'approvazione, deve acquisire il parere della Provincia di appartenenza; per cui, al fine di non delegittimare il ruolo di coordinamento della Provincia, i Comuni o le Conurbazioni, possono procedere alla pubblicazione del bando solo dopo aver ricevuto il parere favorevole della Provincia di appartenenza sul proprio Programma triennale dei servizi.

Per quanto sopra;

la Giunta regionale, unanime,

*delibera*

- di adottare il "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2004 - 31 dicembre 2006", allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale;

- di attivare le procedure per l'esame e l'acquisizione dei pareri previsti ai commi 6 e 7 dell'articolo 4 della Legge 4/1/2000, n. 1.

- di autorizzare le Province piemontesi che hanno già approvato, per i propri servizi, un Programma triennale compatibile con quello adottato con la presente deliberazione, a pubblicare i bandi di gara per i propri servizi minimi; i Comuni e le Conurbazioni sono autorizzati a procedere alla pubblicazione dei rispettivi bandi di gara previo parere favorevole della Provincia di appartenenza sui rispettivi Programmi triennali dei servizi.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 65 dello Statuto e dell'art. 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002.

(omissis)

Allegato



Programma Triennale  
dei  
servizi di trasporto pubblico locale  
ai sensi della L.R. 1/2000  
per  
il periodo 01/01/2004 – 31/12/2006

PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI 2004 – 2006



## INDICE

### 0. *PREMESSE*

#### 1. *IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO*

- 1.1. La normativa Comunitaria
- 1.2. La normativa italiana
- 1.3. La normativa regionale

#### 2. *GLI OBIETTIVI DI EFFICACIA E DI EFFICIENZA*

- 2.1. Finalità generali
- 2.2. Obiettivi di efficacia
- 2.3. Obiettivi di efficienza

#### 3. *L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI E IL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE*

##### 3.0 Premesse

##### 3.1. L'assetto quantitativo dei servizi

- 3.1.1. Regionale
- 3.1.2. Provinciale
- 3.1.3. Comunale e Conturbato

##### 3.2. Qualità dei servizi minimi

- 3.2.1 Generali
- 3.2.2 Progetto MOVlcentro
- 3.2.3 Informazioni
- 3.2.4 Sicurezza
- 3.2.5 Accessibilità ai treni

##### 3.3 Il programma infrastrutture

- 3.3.1. La politica regionale
- 3.3.2. Il programma regionale per le infrastrutture: progetto MOVlcentro e MOVllinea
- 3.3.3 MOVllinea – Programma triennale

#### 4. *LE RISORSE REGIONALI*

##### 4.1. Le risorse per l'esercizio

- 4.1.1 La ripartizione delle risorse per gli enti soggetti di delega
- 4.1.2 Le risorse per i servizi ferroviari regionali

##### 4.2. Le risorse per gli investimenti

- 4.2.1 Il materiale rotabile
- 4.2.2 Gli investimenti infrastrutturali

##### 4.3. Le agevolazioni tariffarie

5. *LA POLITICA TARIFFARIA*

- 5.1. L'attuale assetto tariffario
- 5.2. Gli obiettivi
- 5.3. Le azioni

6. *L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI T.P.L.*

- 6.1. Premesse
- 6.2. La normativa di riferimento
- 6.3. La liberalizzazione del mercato
  - 6.3.1 Premessa
  - 6.3.2 Il periodo contributivo assistenziale
  - 6.3.3 Il periodo transitorio promiscuo dei contratti di servizio senza gara
  - 6.3.4 Il periodo a regime dei contratti di servizio a seguito delle gare
  - 6.3.5 La normativa di riferimento per le gare
  - 6.3.6 Gli obiettivi e gli indirizzi per le gare
    - 6.3.6.1 Gli obiettivi
    - 6.3.6.2 Gli indirizzi per le gare

7. *L'OSSERVATORIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE*

8. *LA RETE DEI SERVIZI*

- 8.1. La rete regionale
- 8.2. Le reti provinciali
- 8.3. Le reti comunali e conurbati

## 0. PREMESSE

Il presente Programma triennale dei servizi è stato redatto ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 4 gennaio 2000 n.1.

Il presente documento adottato dalla Giunta regionale diventa il programma da sottoporre alla procedura di approvazione prevista dallo stesso art. 4 della L.R. 1/2000.

Gli Enti soggetti di delega, che hanno già approvato per i propri servizi una proposta di Programma triennale di servizi compatibile con il presente, sono autorizzati a pubblicare i bandi di gara per i propri servizi minimi con i finanziamenti a carico della Regione secondo quanto riportato nell'apposita tav. 2 allegata al Capitolo 4 << LE RISORSE REGIONALI >>; i Comuni e le Conurbazioni, prima di procedere alla pubblicazione del bando, devono ricevere il parere favorevole della Provincia di appartenenza rispetto al proprio Programma triennale dei servizi o, in mancanza, devono attendere la sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000. Le modalità e l'entità dei maggiori finanziamenti erogati dalla Regione a titolo di anticipazioni per l'IVA e l'aggiornamento dell'intero finanziamento negli anni sono descritti nello stesso capitolo 4.

Le risorse sia per l'esercizio che per gli investimenti sono assegnate con la sottoscrizione formale degli Accordi di Programma previsti dall'art. 9 della L.R. 1/2000.

Agli Enti non sottoscrittori dell'accordo, nel triennio, saranno erogate le sole risorse necessarie al pagamento dei corrispettivi per i relativi servizi di T.P.L. e, nel caso in cui tali importi fossero superiori a quanto previsto dalla tav. 2 allegata al capitolo 4 sopra citato, l'erogazione sarà pari al valore previsto dalla stessa tav. 2. In quest'ultimo caso l'Ente potrà o procedere alla riduzione del servizio, rispettando i limiti di cui all'art. 10, comma 3 della L.R. 1/2000, o all'erogazione, sino alla concorrenza della parte non coperta dalle risorse regionali, di fondi propri. Le anticipazioni per il maggior onere derivante dall'IVA e l'aggiornamento del finanziamento negli anni, anche per chi non procede alla sottoscrizione degli Accordi di Programma, seguiranno le stesse procedure previste per i sottoscrittori degli Accordi stessi.

Nel corso del mese di maggio 2003 è stato costituito il Consorzio Agenzia Mobilità Metropolitana ex art.8 della L.R. n° 1/2000 che prevede, oltre alla partecipazione della



Regione Piemonte, della Provincia di Torino e del Comune di Torino, quella di altri 31 comuni della cintura metropolitana torinese.

L'Agenzia con compiti di programmazione e gestione dei trasporti urbani di Torino, oltre che dei servizi extraurbani dell'area metropolitana, sarà operativa dal prossimo anno; a regime essa sarà anche competente dei servizi ferroviari metropolitani, oggi di competenza della Regione e attualmente effettuati da TRENITALIA Spa e da GTT Spa.

A tutti gli effetti l'Agenzia diventa quindi soggetto di delega ai sensi della citata legge regionale, assorbendo le funzioni attualmente svolte dai Comuni aderenti, per i servizi urbani, dalla Provincia di Torino, per i servizi extraurbani dell'area metropolitana, e dalla Regione, per i servizi ferroviari metropolitani, con l'obiettivo di puntare a un sistema di trasporti totalmente integrato nell'area metropolitana torinese.

## 1. LA LEGISLAZIONE DI RIFERIMENTO

### 1.1 La normativa comunitaria

La normativa comunitaria, per il trasporto pubblico locale, fa riferimento a due fonti: quello inerente i trasporti, così come disciplinato dalle disposizioni originarie del Trattato che istituisce la Comunità europea firmato a Roma il 25 marzo 1957 e dai successivi regolamenti, e quello dei servizi pubblici.

Per i trasporti, così come sopra detto, il diritto comunitario trova la propria base giuridica nel Trattato di Roma, a cui sono applicabili le regole generali e comuni in esso contenute, oltre all'intero Titolo IV della Parte terza del Trattato riservato alla materia.

Secondo le disposizione sopra citate, agli Stati membri sono imposti degli obblighi allo scopo di evitare discriminazioni basate sulla nazionalità nei confronti sia delle imprese di trasporto comunitarie ( artt. 72 e 77) sia degli utenti delle imprese di trasporto (artt.75, 76 e 77); sono inoltre contenute norme e principi programmatici in materia di aiuti alle predette imprese (artt.73 e 76) e in tema di compatibilità economica delle misure statali in materia di trasporto dal punto di vista dei loro effetti sulle imprese stesse.

L'Unione Europea interviene anche riguardo alla necessità di liberalizzazione piena dei servizi di trasporto, nel rispetto degli obiettivi di carattere sociale.

Per il trasporto pubblico locale la politica comunitaria è definita dal regolamento 1191/69/CEE, come successivamente modificato e integrato dal reg. 1893/91/CEE, applicato alle imprese di trasporto che forniscono servizi di trasporto per ferrovia, per via navigabile, su strada.

Il regolamento 1191/69/CEE definisce gli obblighi di servizio come quelli *che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.*

La stessa norma individua tre categorie di obblighi:

- l'obbligo di esercizio, ovvero di *adottare...tutte le misure atte a garantire un servizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità di regolarità di capacità;*
- l'obbligo di trasporto, cioè *di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o di merci a prezzi e condizioni di trasporto determinati;*
- l'obbligo tariffario, *di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità (anche) in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa e derivanti*

*dall'imposizione o dal rifiuto di modificare misure tariffarie particolari, soprattutto per talune categorie di viaggiatori, per talune categorie di prodotti o per talune relazioni.*

Tali regolamenti stabiliscono il principio dell'autonomia commerciale delle imprese e la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico nel rapporto tra pubblica amministrazione e impresa di trasporto. Il contratto di servizio, oltre a stabilire la quantità e la qualità dei servizi richiesti dal soggetto pubblico, prevede il corrispettivo economico riconosciuto all'operatore di trasporto per il servizio stesso.

La normativa comunitaria di settore non prevede ancora l'obbligo di introdurre regole di competizione nell'assegnazione dei diritti di esclusiva o dei contratti di servizio. La proposta di un nuovo regolamento europeo, con l'intento di introdurre procedure competitive nell'aggiudicazione dei contratti di servizio, è da tempo in fase di studio.

Il Green Paper e il Libro Bianco sulla politica comunitaria dei trasporti si pongono come strumento di definizione delle politiche e misure volte a promuovere l'utilizzo dei servizi di trasporto collettivo, migliorarne efficacia ed efficienza. Per quel che riguarda la regolamentazione viene raccomandata l'opzione di competizione per il mercato e l'assegnazione del servizio mediante gara.

## **1.2 La normativa italiana**

Il decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, nel conformarsi alle linee di riforma delineate nella legge delega n. 59/1997 (Bassanini 1), ha avviato nel trasporto pubblico locale un processo di generale trasferimento di funzioni, compiti, beni, strutture, risorse umane, finanziarie e organizzative che ha reso l'ente regione il soggetto artefice della programmazione e della definizione della politica dei trasporti sul territorio di competenza. Il modello disegnato dal decreto Burlando peraltro ha ribadito e sistematizzato schemi e principi già di fatto vigenti nel settore e ha completato il trasferimento di competenze alle regioni in materia di trasporto pubblico locale. La versione definitiva del provvedimento ha rappresentato il risultato di una serie di passaggi parlamentari e di confronti con i soggetti del settore durante i quali sono emersi alcuni nodi particolarmente delicati. Alcune problematiche hanno trovato soluzione nel testo finale, ad altre si è data risposta con successivi interventi legislativi (d.lgs. 400 del 1999 e L. 166/2002) che hanno novellato alcune disposizioni del Burlando, altre restano ancora irrisolte.

Il risultato di questo lungo processo legislativo è una riorganizzazione del sistema del t.p.l articolata in due momenti fondamentali:

1. 1° gennaio 2001, data a partire dalla quale non è più possibile la gestione dei servizi mediante aziende speciali degli enti pubblici, ma è obbligatoria la loro trasformazione in società di capitale;
2. 1° gennaio 2004, data a partire dalla quale l'unica forma possibile di affidamento dei servizi è la gara, salvo concessione di proroghe da parte delle Regioni ai sensi della normativa nazionale vigente.

Le linee del processo di riforma si risolvono nelle seguenti innovazioni rispetto all'assetto precedente:

- viene data una nuova definizione di trasporto pubblico locale che, secondo il principio di sussidiarietà, esclude solo i trasporti di interesse nazionale e che comprende tutte le modalità, incluse quelle ferroviaria, marittima ed aerea, in precedenza di stretta competenza statale;
- è stabilito, in coerenza con il principio di sussidiarietà, il conferimento dalle regioni agli enti locali di tutte le funzioni che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale;
- si pone il finanziamento dei servizi minimi a carico delle regioni, che ne definiscono la rete e il livello di servizio, d'intesa con gli enti locali. Questi ultimi, a loro volta, possono finanziare servizi aggiuntivi rispetto a quelli minimi;
- si stabilisce che i rapporti fra soggetto erogatore del servizio ed ente affidante siano regolati con apposito contratto di servizio: questo deve indicare il livello dei servizi e le risorse impiegate;
- si impone il ricorso a procedure di gara per il periodico affidamento dei servizi (la durata massima dell'affidamento è stabilita in nove anni);
- si prescrive la trasformazione in società di capitali o cooperative a responsabilità limitata delle aziende speciali e consorzi entro il 31 dicembre 2000 e si stabilisce che, in caso di mancata trasformazione, i servizi dovranno essere immediatamente affidati mediante confronto concorrenziale;
- si rende possibile alle regioni stabilire un periodo transitorio durante il quale sono mantenuti gli affidamenti agli attuali concessionari, fermo

restando che, in ogni caso, una parte dei servizi dovrà essere affidata con procedure di gara;

- si stabilisce l'istituzione in ogni regione, di un fondo regionale per i trasporti in sostituzione del vecchio Fondo nazionale trasporti, alimentato con risorse regionali, con quelle attualmente previste dal contratto di servizio tra lo Stato e Trenitalia e con quelle già erogate per gli altri servizi che, a seguito del decreto Burlando, sono divenuti di competenza regionale.

Delle ulteriori modifiche apportate al Burlando dalla L. 166/2002, "Collegato infrastrutture alla Finanziaria 2002", si segnala l'art. 45 per la presenza di una disposizione che rappresenta un'apprezzabile novità nell'ottica di una reale apertura al mercato del comparto del T.P.L.. Di queste novità si parlerà nel capitolo 6 <<L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI T.P.L.>>.

L'art. 35 della legge n. 448/2001 (legge finanziaria 2002), ha dettato nuove norme in materia di servizi pubblici locali.

Il comma 2 ha ribadito il concetto della permanenza della proprietà degli impianti, delle reti e delle dotazioni patrimoniali in mano pubblica, sia pure facendo salva la facoltà della separazione tra gestione della proprietà ed erogazione del servizio.

Con il comma 13 viene introdotta la possibilità per gli Enti Locali di conferire la proprietà a società di capitali a maggioranza pubblica, stabilendo la incedibilità della relativa quota di capitale. Tali società, che sono tenute a mettere le proprietà a disposizione del gestore del servizio, possono peraltro svolgere funzioni di gestione della rete e di espletamento delle gare, assumendo in tal modo una veste analoga a quella conferita alle Agenzie da alcune leggi regionali di attuazione del d.lgs. 422/97.

L'opzione per la separazione tra proprietà dei beni (tra i quali dovrebbero rientrare anche i mezzi di trasporto) e gestione del servizio trova conferma nell'obbligo per gli enti locali - che detengono la maggioranza del capitale delle società gerenti i servizi pubblici, che siano anche proprietarie delle reti e delle altre dotazioni - di effettuare entro un anno lo scorporo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni conferendoli ad una apposita società con capitale pubblico maggioritario.

In riferimento al trasporto pubblico locale, l'art. 35 ribadisce l'opzione per la formula della concorrenza per il mercato, basata sulla separazione tra funzioni di regolazione e compiti di gestione del servizio, da affidare, entro il 2003, previo svolgimento di procedure di gara.

Viene inoltre meglio definito il c.d. "principio di reciprocità" attraverso il divieto di ammissione alla gara di soggetti che, in Italia o all'estero, siano beneficiari di affidamenti diretti o gestiscano il servizio in base ad una procedura non ad evidenza pubblica ovvero delle società che gestiscono gli impianti e le reti destinati alla produzione di servizi pubblici. L'applicabilità della nuova normativa al settore trasporti sembrerebbe negata dalla clausola espressa di salvaguardia di tutte le normative in vigore relative a specifiche tipologie di servizi, tra cui rientra certamente anche la disciplina dettata dal d.lgs. n. 422/97, ma in dottrina e in giurisprudenza vi sono pareri contrastanti.

### **1.3 La normativa regionale**

La legge regionale del 4 gennaio 2000 n.1, di attuazione del decreto Burlando, ha mutato l'assetto della programmazione e del finanziamento del trasporto pubblico locale.

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

In ottemperanza a quanto stabilito dal d.lgs. 422/97, la legge regionale 1/2000 prevede una netta divisione tra le funzioni di programmazione e di gestione del servizio.

Il sistema di trasporto regionale si articola in:

- a) reti e servizi regionali,
- b) reti e servizi provinciali di linea, estesi ai bacini di traffico o alle aree omogenee,
- c) reti e servizi urbani di linea, nell'ambito del comune o della conurbazione,
- d) servizi integrativi o sostitutivi dei servizi di linea, effettuati in aree a domanda debole.

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

Le funzioni di programmazione dei servizi minimi spettano a tre diversi livelli di governo: regionale, provinciale e comunale. La Regione ha compiti di indirizzo e coordinamento per quel che riguarda tutti i servizi di trasporto pubblico locale ( al fine anche di garantire l'integrazione modale), tra cui quelli di programmazione della rete di servizi regionali e di

amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, e disciplina la gestione delle infrastrutture ferroviarie di cui all'art. 8 del D. Lgs. 422/97. La Regione stipula accordi di programma con gli enti soggetti di delega ( province, comuni e conurbazioni con più di 30.000 abitanti) per il trasferimento delle risorse per l'esercizio e per gli investimenti nel , a loro volta le province stipulano accordi di programma con le comunità montane e i comuni di minori dimensioni per il finanziamento dei servizi in area a domanda debole e per i servizi urbani.

Le Province hanno, in particolare, compiti di programmazione operativa e di amministrazione del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma, di individuazione e finanziamento dei servizi di trasporto urbano nei comuni con meno di 30.000 abitanti e nelle aree a domanda debole, di indirizzo e promozione dell'integrazione del trasporto urbano con quello extraurbano, la concessione di autostazioni per i servizi di linea.

I comuni programmano le reti e i servizi di trasporto nel territorio di loro competenza mediante l'elaborazione di un programma triennale dei servizi di trasporto, la cui approvazione ha un iter diverso a seconda che si tratti di comuni con più o meno di 30.000 abitanti.

Le comunità montane, o i comuni interessati in associazione tra loro, individuate dalla provincia di appartenenza come aree a domanda debole organizzano e amministrano i servizi di trasporto pubblico che possono essere effettuati anche secondo modalità particolari.

È prevista inoltre la costituzione di un'Agenzia per l'area mobilità nell'area metropolitana torinese (consorzio), tra la Regione e gli altri enti locali, che gestisce tutte le funzioni delegate o trasferite in materia di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti e relative all'ambito metropolitano.

Nella legge regionale, inoltre, sono stabiliti i diversi strumenti di programmazione: il piano regionale dei trasporti, strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale dei trasporti, e il programma triennale dei trasporti, in cui, d'intesa con gli enti locali, sono definiti gli obiettivi di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e nella produzione del servizio, l'assetto qualitativo e quantitativo dei servizi minimi, la ripartizione delle risorse tra esercizio, investimenti, urbano ed extraurbano e tra i vari enti soggetti di delega, la politica tariffaria, le modalità di attuazione e di revisione dei contratti di servizio, il sistema di monitoraggio, la rete dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi programmatici dei servizi regionali delegati agli enti locali.



Per le province gli strumenti di programmazione previsti sono: il piano provinciale dei trasporti, strumento di indirizzo e di sintesi della politica provinciale dei trasporti, e il programma triennale dei servizi di trasporto, in cui sono definiti gli obiettivi di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e nella produzione del servizio, la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali, i bacini e la loro eventuale divisione in aree omogenee, le aree a domanda debole, i comuni nei quali finanziare il servizio urbano, la ripartizione delle risorse tra esercizio e investimenti.

Per i comuni gli strumenti di programmazione previsti sono: il piano urbano del traffico e il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico che definisce gli obiettivi di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e nella produzione del servizio, la rete e l'organizzazione dei servizi e la ripartizione delle risorse tra esercizio e investimenti.

Oltre a modificare il quadro programmatico, la legge piemontese, al fine di assicurare la concorrenzialità nella gestione dei servizi, impone l'obbligo di affidare il servizio mediante procedure concorsuali ad evidenza pubblica (gare) secondo le procedure previste dal decreto legislativo 158/1995.

Il contratto di servizio, volto a definire i rapporti e gli obblighi intercorrenti tra l'amministrazione concedente e il gestore del servizio, stipulato a seguito dell'espletamento delle gare è di durata di sei anni, con verifica triennale.

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

È inoltre istituito un Osservatorio regionale della mobilità con funzioni di monitoraggio e raccolta dati, col compito di predisporre una Relazione annuale sull'andamento dei servizi. Per quel che riguarda i poteri la vigilanza sui servizi di trasporto, la Regione esercita compiti di controllo per la generalità dei servizi, mentre le funzioni di vigilanza sono esercitate dagli enti competenti.

## 2. GLI OBIETTIVI DI EFFICACIA E DI EFFICIENZA

### 2.1 Finalità generali

Gli obiettivi che si deve porre un Programma triennale dei servizi, a tutti i livelli di Programmazione, devono avere quali beneficiari:

- l'Ente che gestisce il servizio di trasporto;
- l'utente/cliente che fruisce direttamente del servizio;
- la collettività ricompresa nell'ambito territoriale in cui si svolge il servizio di T.P.L..

Gli obiettivi "pubblici" devono comunque consentire all'azienda che esercita il servizio di massimizzare il rapporto ricavi da traffico/costi operativi; ricordiamo che tale rapporto, per vincolo normativo, deve essere superiore o al più uguale al 35%.

Gli obiettivi che deve darsi l'Ente che gestisce il servizio sono di natura:

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

Il raggiungimento di questi obiettivi ha, nei confronti dell'utente/cliente e della collettività, i seguenti vantaggi:

1. dal punto di vista dell'accessibilità e dell'utilizzo del territorio:
  - maggiore fruibilità del territorio;
  - più equilibrato sviluppo economico e sociale;
  - miglioramento complessivo dell'offerta di servizi pubblici;
  - maggiore diffusione della cultura della mobilità sostenibile.
2. dal punto di vista dell'ambiente:
  - miglioramento della qualità della vita;
  - contenimento dei consumi energetici e quindi riduzione delle cause di inquinamento ambientale;
  - miglioramento della ripartizione modale a favore di quelle che riducono i costi esterni al trasporto quali la congestione e l'inquinamento;
  - maggiore garanzie al diritto alla mobilità sostenibile.
3. dal punto di vista economico:
  - minore influenza dei servizi di trasporto pubblico sui bilanci degli Enti pubblici.

**Definizione di efficacia:** *l'efficacia di un servizio si misura confrontando l'offerta con la domanda totale; un servizio è al massimo dell'efficacia quando tutta la domanda è soddisfatta.*

**Definizione di efficienza:** *l'efficienza di un servizio si misura confrontando l'offerta con la domanda soddisfatta; un servizio è al massimo dell'efficienza quando tutta l'offerta è stata acquistata.*

Dalle definizioni sopra date emerge chiaramente che l'obiettivo di massimizzare l'efficacia è sicuramente in antitesi con quello di massimizzare l'efficienza; l'equilibrio tra i due obiettivi deve essere ricercato attraverso l'introduzione e la valorizzazione del principio di economicità, altrimenti il primo porterebbe ad avere un costo elevatissimo (soddisfare

sempre ed in ogni caso la domanda), il secondo porterebbe a ridurre l'offerta dei servizi a valori minimali (servizio solo nei casi in cui l'offerta è coperta interamente dalla domanda). L'Ente programmatore di servizi pubblici, come il trasporto di persone, deve sicuramente porsi entrambi gli obiettivi, ma deve tener conto anche del principio di economicità così come previsto dagli atti normativi che a partire dagli anni '90 (L. 241/90), hanno introdotto i principi di efficacia, efficienza ed economicità nell'azione amministrativa.

L'equilibrio tra i vari obiettivi deve poi tener conto delle effettive risorse disponibili nel bilancio dell'Ente.

Per i servizi di T.P.L. il legislatore nazionale, prima, e quello regionale, poi, hanno voluto ulteriormente regolamentare la materia introducendo il concetto dei servizi minimi, a carico del bilancio regionale, e della copertura minima del 35% con i ricavi da traffico dei costi operativi; questi vincoli portano a dire che l'entità dei servizi minimi deve essere compatibile con le risorse messe a disposizione mediante Accordi di Programma dalla Regione e comunque tali da assicurare il rispetto del vincolo minimo del 35%.

## **2.2 Gli obiettivi di efficacia**

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

Questo obiettivo si raggiunge anche attraverso una migliore fruibilità del servizio che può essere ottenuta mediante:

- l'integrazione tariffaria;
- servizi cadenzati in modo tale che i passaggi possano essere facilmente memorizzati dagli utenti/clienti;
- facilità nel reperire informazioni riguardo al viaggio e all'acquisto dei documenti di viaggio.

Al fine di valutare il raggiungimento dei predetti obiettivi di efficacia e valutarne l'andamento nel tempo, gli indicatori per il servizio ferroviario regionale sono:

- a. posti offerti annui/popolazione attiva regionale (14- 65 anni) al 31.12.2001;
- b. posti offerti annui/popolazione totale regionale al 31.12.2001;
- c. rapporto ricavi del traffico da servizi integrati/ricavi del traffico totali;
- d. rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km e distinto per giorni da lunedì a venerdì, sabato e festivi valutati sull'orario "invernale";
- e. rapporto n° stazioni-fermate con biglietterie (con personale, automatiche o punti vendita autorizzati)/ n° stazioni-fermate totale;
- f. rapporto tra n° di stazioni-fermate dotate di sistemi di informazione dinamica (tabelloni, monitor, altoparlanti)/ n° stazioni-fermate totale;
- g. n° ore di servizio giorno feriale valutate sull'orario "invernale" distinto per direttrice;
- h. n° di contatti annuo di richiesta informazioni al servizio "Pronto TPL".

In riferimento agli indicatori sopra riportati si fa presente che ad oggi tali valori sono rispettivamente pari a:

- a.  $7.359.218.873/2.942.009 = 2.501$  posti offerti annui/popolazione attiva;
- b.  $7.359.218.873/4.256.027 = 1.729$  posti offerti annui/popolazione totale;
- c. 0,13 rapporto ricavi del traffico da servizi integrati/ricavi del traffico totali;
- d.  $\diamond 0,22$  rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km per i giorni da lunedì a venerdì (*vedi tabella 2.2.A*);  
 $\diamond 0,23$  rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km per i giorni di sabato (*vedi tabella 2.2.B*);  
 $\diamond 0,30$  rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km per i giorni festivi (*vedi tabella 2.2.C*);
- e. 0,52 rapporto n° stazioni-fermate con biglietterie/ n° stazioni-fermate totale;
- f. 0,92 rapporto tra n° di stazioni-fermate dotate di sistemi di informazione dinamica/ n° stazioni-fermate totale;
- g. (*vedi tabella 2.2.D*);

- h. circa 150.000 n° di contatti annuo di richiesta informazioni al servizio  
"Pronto TPL"

e che il valore obiettivo, da raggiungere nel corso del triennio, rispettivamente per i singoli parametri, è di seguito riportato:

- a. 2593 posti offerti annui/popolazione attiva;
- b. 1793 posti offerti annui/popolazione totale;
- c. 0,14 rapporto ricavi del traffico da servizi integrati/ricavi del traffico totali;
- d. ✧ 0,26 rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km per i giorni da lunedì a venerdì;  
✧ 0,28 rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km per i giorni di sabato;  
✧ 0,27 rapporto servizi cadenzati/servizi totali espressi in treni\*km per i giorni festivi;
- e. 0,58 rapporto n° stazioni-fermate con biglietterie/ n° stazioni-fermate totale;
- f. 1,00 rapporto tra n° di stazioni-fermate dotate di sistemi di informazione dinamica/ n° stazioni-fermate totale;
- g. mantenimento dell'attuale orario di servizio;
- h. > 250.000 n° di contatti annuo di richiesta informazioni al servizio  
"Pronto TPL".

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

**Tabella 2.2.A - Cadenzamento(\*) per linea (riferito alle 24 ore, giornate feriali lunedì – venerdì)**

LINEA	Cadenzamento	Fascia oraria
Alessandria - Chivasso	Cadenzamento orario	12 - 20
Asti - Mortara	Cadenzamento orario	13 - 15 17 - 20
Chivasso - Ivrea	Cadenzamento orario	12 - 22
Santhià - Biella - Novara	Cadenzamento orario	Biella-Novara: 05 - 07; 16 - 18; Novara - Biella: 13 - 17; Santhià - Biella: 06 - 10.
	Cadenzamento biorario	Santhià - Biella: 16 - 21
Savigliano - Cuneo	Cadenzamento orario	Saluzzo - Savigliano: 12 - 19; Savigliano - Saluzzo : 10 - 20; (biorario fino a Cuneo).
Torino - (Pinerolo) - Torre Pellice	Cadenzamento a 30 minuti	Pinerolo - Torino: 5.30 - 8.40
	Cadenzamento orario	14.30 - 20
Torino - Alessandria	Cadenzamento biorario	Genova - Torino: 13 - 22
	Cadenzamento orario	Torino - Asti (Genova): 11 - 23
Torino - Cuneo - Ventimiglia	Cadenzamento biorario	11.30 - 18.30
	Cadenzamento orario	Torino - Cuneo: 05 - 09
Torino - Savona (compresi IR)	Cadenzamento biorario	06.30 - 20.30
Torino - Milano	Cadenzamento orario	05-23

**Tabella 2.2.B - Cadenzamento(\*) per linea (riferito alle 24 ore, giornate di sabato)**

LINEA	Cadenzamento	Fascia oraria
Alessandria - Chivasso	Cadenzamento orario	12 - 16
	Cadenzamento biorario	17 - 22
Asti - Mortara	Cadenzamento orario	13 - 15 17 - 20
Chivasso - Ivrea	Cadenzamento orario	12 - 22
Santhià - Biella - Novara	Cadenzamento orario	Biella-Novara: 05 - 07; 16 - 18; Novara - Biella: 13 - 17; Santhià - Biella: 06 - 10.
	Cadenzamento biorario	Santhià - Biella: 16 - 21
Savigliano - Cuneo	Cadenzamento orario	Saluzzo - Savigliano: 12 - 19; Savigliano - Saluzzo : 10 - 20; (biorario fino a Cuneo).
Torino - (Pinerolo) - Torre Pellice	Cadenzamento a 30 minuti	Pinerolo - Torino: 5.30 - 8.40
	Cadenzamento orario	14.30 - 20
Torino - Alessandria	Cadenzamento biorario	Genova - Torino: 13 - 22
	Cadenzamento orario	Torino - Asti (Genova): 11 - 23
Torino - Cuneo - Ventimiglia	Cadenzamento biorario	11.30 - 18.30
	Cadenzamento orario	Torino - Cuneo: 05 - 09
Torino - Savona (compresi IR)	Cadenzamento biorario	06.30 - 20.30
Torino - Milano	Cadenzamento orario	05-23



**Tabella 2.2.C - Cadenzamento(\*) per linea (riferito alle 24 ore, giornate festive)**

LINEA	Cadenzamento	Fascia oraria
Alessandria - Chivasso	Cadenzamento biorario	15 - 22
Chivasso - Ivrea	Cadenzamento biorario	12.19 - 20.19
Modane - Susa - Torino	Cadenzamento biorario	04 - 09
Santhià - Biella - Novara	Collegamenti	09 - 12; 13 - 21.
Torino - (Pinerolo) - Torre Pellice	Cadenzamento biorario	07 - 23
Torino - Alessandria	Cadenzamento biorario	Genova - Torino: 13 - 22
	Cadenzamento orario	Torino - Asti (Genova): 11 - 23
Torino - Cuneo - Ventimiglia	Cadenzamento biorario	09 - 23
Torino - Savona (compresi IR)	Cadenzamento biorario	06.30 - 20.30
Torino - Milano	Cadenzamento orario	04.50 - 08.50; 11.20 - 23

(\*) inteso in senso ampio – come ricorrenza di partenze con regolarità oraria entro una fascia di massimo 5 minuti (es. 8,15-9,18-10,20-11,18...)

**Tabella 2.2.D**

Numero ore di servizio valutato sull'orario invernale in vigore dal 15 dicembre 2002

DIRETTRICE	PRIMA PARTENZA	ULTIMO/P RIMO ARRIVO	PRIMO ARRIVO	ULTIMO ARRIVO	ORE SERVIZIO
Chivasso-(Ivrea)- Borgofranco	05:24	23:55	06:00	23:55	<b>18.31</b>
Modane-Susa- Torino	04:50	23:55	05:35	23:55	<b>19.05</b>
Torino-Cuneo- Ventimiglia	04:08	<b>01:03</b>	<b>01:03</b>	23:54	<b>20.55</b>
Alessandria- Genova	04:40	23:52	05:10	23:52	<b>19.12</b>
Torino-MilanoIR	00:20	<b>00:13</b>	<b>00:13</b>	23:40	<b>23.53</b>
Torino- Alessandria	00:20	<b>00:44</b>	<b>00:44</b>	23:35	<b>24.00</b>
Torino-Savona	04:09	23:25	05:20	23:25	<b>19.16</b>
Torino-SavonaIR	08:30	22:58	12:30	22:58	<b>14.28</b>
Alessandria- (Voghera)- Piacenza	05:50	22:30	06:27	22:30	<b>16.40</b>
Alessandria- Chivasso	05:28	22:20	06:12	22:20	<b>16.52</b>
Domodossola- (Arona)-Milano	05:20	22:19	06:08	22:19	<b>16.59</b>
Torino-Novara	04:19	22:17	05:53	22:17	<b>17.58</b>
Arona-Santhià	06:13	22:08	06:40	22:08	<b>15.55</b>
Santhià-Biella- Novara	05:07	22:06	05:50	22:06	<b>16.59</b>
Torino-(Pinerolo)- TorrePellice	05:32	22:05	06:15	22:05	<b>16.33</b>
Arona- Alessandria	05:45	22:02	06:32	22:02	<b>16.17</b>
Asti-Mortara	05:28	21:55	06:41	21:55	<b>16.27</b>
Torino- VentimigliaIR	07:25	21:50	11:08	21:50	<b>14.25</b>
Alessandria- S.Giuseppe- (Savona)	04:56	21:40	06:53	21:40	<b>16.44</b>
Chieri-Torino	06:23	21:37	06:59	21:37	<b>15.14</b>
Alessandria- (Asti)- Cavallermaggiore	05:28	21:36	06:08	21:36	<b>16.08</b>
Vercelli-Casale	06:32	21:33	06:53	21:33	<b>15.01</b>
Torino-Bra	04:29	21:28	04:50	21:28	<b>16.59</b>
Novara- Domodossola	05:23	21:09	07:15	21:09	<b>15.46</b>
NoviL.-Tortona	06:13	21:07	06:35	21:07	<b>14.54</b>

DIRETTRICE	PRIMA PARTENZA	ULTIMO/P RIMO ARRIVO	PRIMO ARRIVO	ULTIMO ARRIVO	ORE SERVIZIO
Savigliano-Cuneo	06:01	20:59	06:14	20:59	<b>14.58</b>
Novara-Varallo	06:13	20:50	07:20	20:50	<b>14.37</b>
Asti-Acqui	06:10	20:44	07:00	20:44	<b>14.34</b>
Chivasso-Asti	06:30	20:32	07:36	20:32	<b>14.02</b>
Ceva-Ormea	06:45	20:23	07:30	20:23	<b>13.38</b>
Alessandria- Ovada-Genova	06:52	20:09	07:35	20:09	<b>13.17</b>

DATI GENERALI	PRIMA PARTENZA	ULTIMO/P RIMO ARRIVO	ORE SERVIZIO
	00:20	<b>00:44</b>	<b>24.00</b>

### 2.3 Gli obiettivi di efficienza

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

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

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

Al fine di valutare il raggiungimento dei predetti obiettivi di efficienza e valutarne l'andamento nel tempo, gli indicatori per il servizio ferroviario regionale sono:

- a. viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni lunedì - venerdì, sabato e festivi valutati sull'orario "invernale";
- b. servizi integrati/servizi totali espressi in corse annue;
- c. n° corse offerte nei giorni feriali in ora di punta/n° corse offerte nei giorni feriali valutato nell'orario "invernale";
- d. posti occupati annui/popolazione attiva regionale(14- 65 anni) al 31.12.2001;
- e. posti occupati annui/popolazione totale regionale al 31.12.2001.

In riferimento agli indicatori sopra riportati si fa presente che ad oggi tali valori sono rispettivamente pari a:

- a. ✧ 0,31 viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni lunedì - venerdì;  
✧ 0,21 viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni di sabato;  
✧ 0,24 viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni festivi;
- b. 0,34 servizi integrati/servizi totali espressi in corse annue;

- c. 0,17 n° corse offerte nei giorni feriali in ora di punta/n° corse offerte nei giorni lunedì - venerdì valutato nell'orario "invernale";
- d. 774 posti occupati annui/popolazione attiva regionale(14- 65 anni) al 31.12.2001;
- e. 535 posti occupati annui/popolazione totale regionale al 31.12.2001,

e che il valore obiettivo, da raggiungere nel corso del triennio, rispettivamente per i singoli parametri, è di seguito riportato:

- a. ✧ 0,30 viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni lunedì - venerdì;
- ✧ 0,24 viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni di sabato;
- ✧ 0,22 viaggiatori\*km/posti\*km offerti annui suddivisi per giorni festivi;
- b. 0,34 servizi integrati/servizi totali espressi in corse annue;
- c. 0,16 n° corse offerte nei giorni feriali in ora di punta/n° corse offerte nei giorni lunedì - venerdì valutato nell'orario "invernale";
- d. 798 posti occupati annui/popolazione attiva regionale(14- 65 anni) al 31.12.2001;
- e. 551 posti occupati annui/popolazione totale regionale al 31.12.2001

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

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

Tra i vari indicatori che possono essere scelti per valutare l'efficienza si assumono:

- a. rapporto ricavi totali da traffico/costi totali operativi valutati sull'anno;
- b. costo medio annuo per posto\*km occupato;
- c. ricavo medio annuo per passeggero\*km.

In riferimento agli indicatori sopra riportati si fa presente che ad oggi tali valori sono rispettivamente pari a:

- a. 0,38 rapporto ricavi totali da traffico/costi totali operativi valutati sull'anno;
- b. € 0,12 costo medio annuo per posto\*km occupato;
- c. € 0,03 ricavo medio annuo per passeggero\*km,

e che il valore obiettivo, da raggiungere nel corso del triennio, rispettivamente per i singoli parametri, è di seguito riportato:

- a. 0,40 rapporto ricavi totali da traffico/costi totali operativi valutati sull'anno;
- b. € 0,12 costo medio annuo per posto\*km occupato;
- c. € 0,04 ricavo medio annuo per passeggero\*km.

### 3. L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI E IL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE

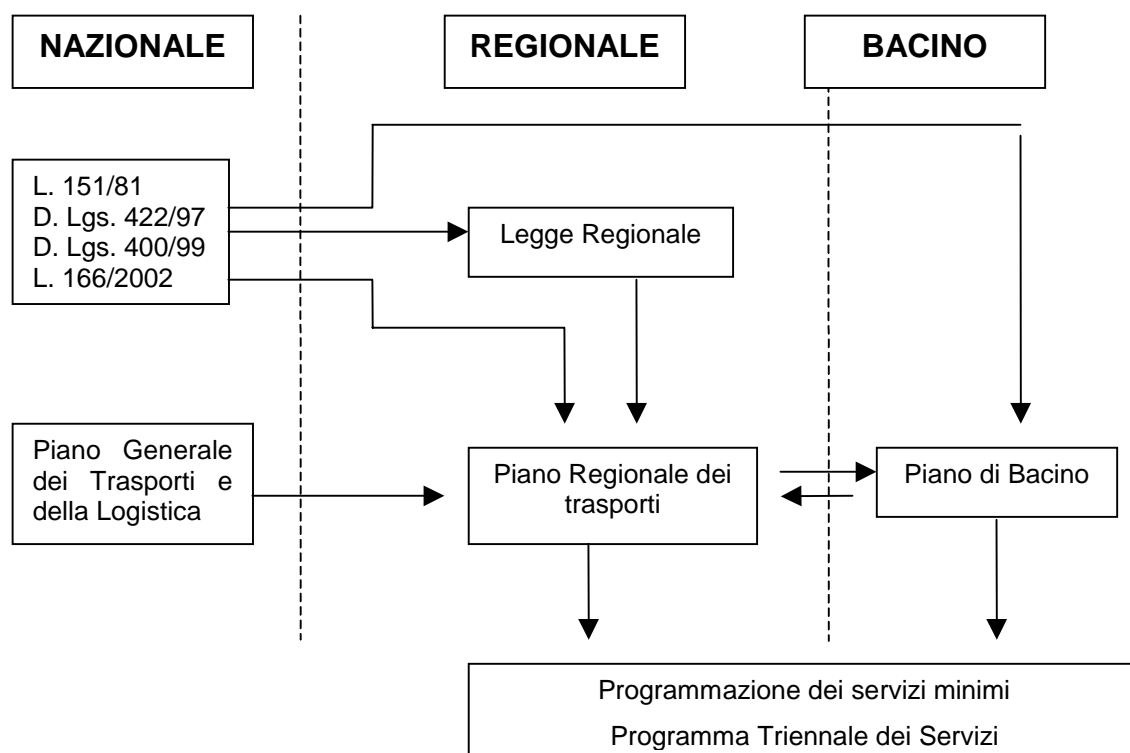
#### 3.0 Premesse

Il D.Lgs 422/97, e successive modifiche e integrazioni prevede l'utilizzo di quattro strumenti di programmazione: il Piano regionale dei Trasporti, il Piano di Bacino, la programmazione dei servizi minimi e il Programma Triennale dei Servizi.

Nella procedura di programmazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL) si possono individuare 3 livelli di pianificazione:

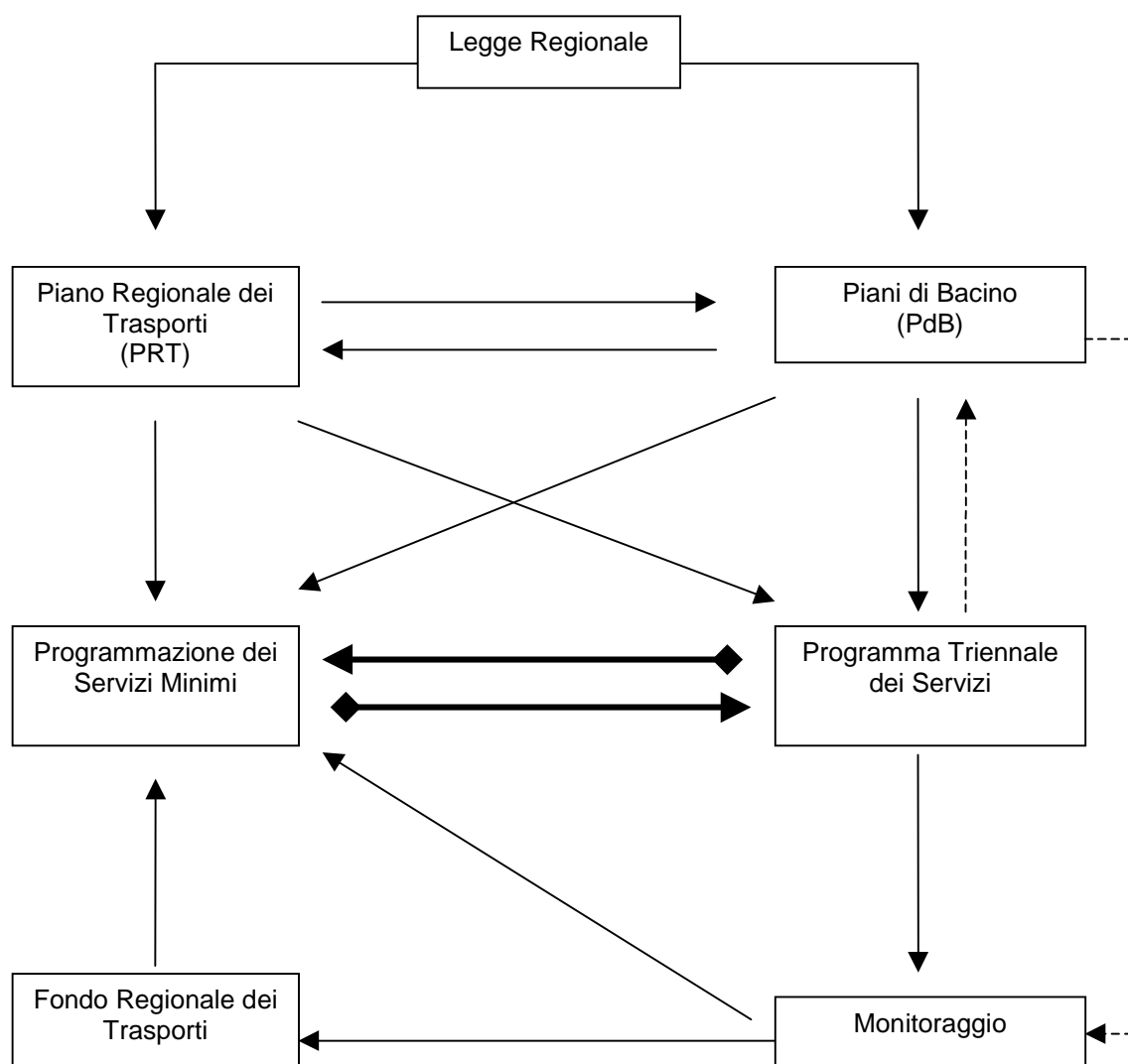
- un livello nazionale nel quale sono presenti la normativa nazionale e il Piano Generale dei trasporti e della Logistica;
- un livello regionale nel quale sono presenti la normativa regionale e il Piano Regionale dei Trasporti;
- un livello di bacino nel quale sono presenti i Piani di Bacino.

La Programmazione dei servizi minimi e il programma Triennale dei Servizi devono essere considerati in un ambito intermedio che comprende sia quello regionale che quello di Bacino.





Le relazioni tra i quattro strumenti di programmazione previsti dal D. Lgs. 422/97 possono essere rappresentate come nello schema che segue:



La legge regionale 1/2000, riprendendo il D. Lgs.422/97, definisce “servizi minimi” quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio regionale. Tali servizi devono inoltre tener conto anche delle esigenze di riduzione della congestione e dell’inquinamento delle aree urbane.

Tutti i servizi di trasporto pubblico non finanziati dalla Regione, ma direttamente dagli Enti Locali, rientrano tra quelli che lo stesso Decreto definisce come “servizi aggiuntivi”; questi servizi possono essere un’integrazione ai servizi minimi, e quindi inseriti nella stessa programmazione, oppure possono essere considerati a parte.

Il decreto prevede, tra l'altro, che la definizione dei servizi minimi avvenga d'intesa tra la Regione e gli Enti Locali.

La L.R. 1/2000 prevede che all'interno del Programma triennale regionale dei servizi di trasporto si definisca, tra l'altro, l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi. Per l'acquisizione dell'intesa sul Programma Triennale, la stessa legge, dispone che questo sia sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione – Autonomie Locali. La procedura prevede quindi che la Regione rediga il proprio Programma dei servizi e lo sottoponga alla Conferenza per l'acquisizione dell'intesa.

Acquisita l'intesa, il Programma 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. L'approvazione della Giunta regionale è quindi condizionata dai passaggi sopra descritti e dalle eventuali osservazioni che emergono dagli organismi consultati.

Solo dopo l'approvazione del Programma regionale dei servizi, quindi, gli Enti (Province e Comuni) possono, in conformità a quanto previsto dalla L.R. 1/2000, procedere alla stesura del proprio Programma dei servizi.

Le Province adottano il loro Programma dei servizi, redatto d'intesa con i Comuni e le Comunità Montane interessate, previa consultazione delle organizzazioni sindacali articolate a livello provinciale, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori. Il Programma provinciale viene quindi trasmesso alla Regione per l'approvazione degli indirizzi e dei contenuti dei Programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli Enti locali che avviene mediante la stipula degli Accordi di Programma previsti all'art. 9 della L.R. 1/2000. Tra i compiti delegati alle Province ci sono, tra l'altro, l'individuazione e il finanziamento dei servizi di trasporto urbano nei comuni con meno di trentamila abitanti e dei servizi in area a domanda debole. Il Programma dei servizi provinciale individua le aree a domanda debole ed i Comuni nei quali è finanziato il servizio urbano.

Le Conurbazioni e i Comuni con più di trentamila abitanti redigono il proprio Programma triennale dei servizi del TPL sulla base degli obiettivi, dei criteri quantitativi e dei parametri

qualitativi definiti dalla Regione, nonché degli indirizzi indicati dalla Provincia per l'integrazione con i servizi provinciali. Il Programma è approvato dalla Regione con le stesse modalità sopra descritte previo parere della provincia di appartenenza. Per gli altri Comuni il Programma è approvato dalla Provincia mediante la stipula degli Accordi di Programma previsti all'art. 9 della L.R. 1/2000.

### **3.1 L'assetto quantitativo dei servizi**

In regime transitorio, il Piemonte, come quasi tutte le altre Regioni, in fase di prima applicazione, ha fatto coincidere il livello dei servizi minimi con quelli storicamente garantiti dal finanziamento regionale. La ripartizione tra gli Enti è avvenuta sulla base storica applicando dei fattori correttivi in considerazione del nuovo assetto organizzativo (aree conurbate) e di elementi socio-economici territoriali.

Il livello dei servizi minimi è stato elevato con l'istituzione di un fondo regionale destinato ai servizi da svolgersi in Aree a domanda debole o a domanda rarefatta. L'assegnazione di queste risorse è avvenuta sulla base di proposte progettuali presentate dagli Enti soggetti di delega. Nel corso di quest'anno la Giunta regionale, per venire incontro alle richieste di maggiori servizi, ha destinato ulteriori 10 milioni di euro circa per il finanziamento di servizi che si prefiggono lo scopo di migliorare l'accessibilità, soprattutto in aree a domanda debole, o di ridurre la congestione. Con tale manovra la Regione Piemonte ha aumentato di circa 6.800.000 vett\*km il proprio programma di servizi minimi su gomma da affidare agli Enti Locali soggetti di delega.

Con il presente Programma, visti anche i tempi con cui si è proceduto alla variazione sopra menzionata, si intende consolidare il livello di servizi minimi derivanti dalla sommatoria di quelli finanziati dai precedenti Accordi di Programma stipulati ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 con quelli finanziati dalla D.G.R. n. 23-8642 del 10 marzo 2003.

### **3.1.1 Regionale**

I servizi regionali oggetto di gestione diretta da parte della Regione Piemonte sono esclusivamente quelli ferroviari.

I servizi, individuabili in ragione degli attuali gestori sono:

- 19,9 milioni di treno\*km annui, di cui 2,4 milioni classificati interregionali e 17,5 milioni classificati regionali, gestiti da Trenitalia Spa;
- 1,2 milioni di treno\*km annui gestiti da GTT SpA (ex SATTI Spa);
- Ai servizi su ferro si aggiungono i servizi cosiddetti sostitutivi, gestiti dalla Regione sempre nell'ambito degli stessi Contratti di Servizio e che le Aziende esercenti si impegnano a produrre al fine di garantire il medesimo livello di servizio offerto nel 2001.

Per migliorare l'accessibilità del territorio e per dare origine ad un servizio ferroviario che non risentisse troppo di problemi infrastrutturali, legati cioè all'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria per le fasce di manutenzione, è stato introdotto nel corso del 2001 il cosiddetto servizio suppletivo che consiste nell'ammettere su corse automobilistiche gestite dalle Province, preesistenti o di nuova istituzione, gli utenti/clienti ferroviari con valido documento di viaggio senza dover ricorrere ad altri formalismi di sorta. Questo insieme di servizi ammonta a circa 0,8 milioni di bus\*km annui.

### **3.1.2 Provinciale**

Le Province piemontesi, in considerazione di quanto detto nelle premesse al presente capitolo, hanno fatto pervenire uno schema da cui emerge che le quantità dei servizi minimi e integrativi espressi in vett.\*Km. sono, per ambito provinciale, così ripartite:

Provincia	Servizi ordinari extraurbani	Servizi ordinari urbani (comuni con popolazione < 30.000 ab.)	Servizi particolari	Servizi in area a Domanda debole	Servizi totali esclusi i servizi speciali	Servizi speciali
Alessandria	7.933.002	583.710		445.322	<b>8.962.034</b>	<b>NO</b>
Asti	4.736.159	113.728	218.880	21.646	<b>5.090.413</b>	<b>NO</b>
Biella	3.172.707	36.029		166.000	<b>3.374.736</b>	<b>NO</b>
Cuneo	10.394.975	426.484		1.051.225	<b>11.872.684</b>	<b>NO</b>
Novara	4.166.428				<b>4.166.428</b>	<b>SI</b>
Torino	23.174.532	<b>Dato non pervenuto</b>		2.614.543	<b>25.789.075</b>	<b>NO</b>
V.C.O.	3.650.026	114.436		406.068	<b>4.170.530</b>	<b>SI</b>
Vercelli	3.952.338			169.326	<b>4.121.664</b>	<b>SI</b>

### 3.1.3. Comunale e Conurbate

I Comuni e le Conurbazioni piemontesi soggetti di delega, in considerazione di quanto detto nelle premesse al presente capitolo, hanno fatto pervenire uno schema da cui emerge che le quantità dei servizi minimi e integrativi espressi in vett.\*Km. sono così ripartite:

Comune o Conurbazione	Servizi ordinari urbani	Servizi particolari	Servizi totali esclusi i servizi speciali	Servizi speciali
Alba	530.341	<b>NO</b>	<b>530.341</b>	<b>NO</b>
Alessandria	2.658.071 *157.096	<b>NO</b>	<b>2.815.167</b>	<b>NO</b>
Asti	1.258.397	<b>NO</b>	<b>1.258.397</b>	<b>NO</b>
Biella	524.752		<b>524.752</b>	<b>17.328</b>
Bra	453.861		<b>453.861</b>	<b>NO</b>
Casale M.	<b>Dato non pervenuto</b>			
Chieri	165.400		<b>165.400</b>	<b>NO</b>
Cuneo	3.108.855	<b>NO</b>	<b>3.108.855</b>	<b>NO</b>
Ivrea	1.391.004	<b>NO</b>	<b>1.391.004</b>	<b>NO</b>
Moncalieri	<b>Dato non pervenuto</b>			
Novara	2.600.000	400.000	<b>3.000.000</b>	<b>NO</b>
Pinerolo	195.543		<b>195.543</b>	<b>NO</b>
Settimo T.	<b>Dato non pervenuto</b>			
Torino	<b>Dato non pervenuto</b>			
Verbania**	150.000		<b>150.000</b>	<b>NO</b>
Vercelli	<b>Dato non pervenuto</b>			

\* 157.096 Vetture/km servizi extraurbani riclassificati – trasferiti dalla Provincia di Alessandria al Comune.

\* \*\*Il servizio di trasporto pubblico del Comune di Verbania è stato delegato alla Provincia del Verbano Cusio Ossola sin dall'anno 2001.

### **3.2 Qualità dei servizi minimi**

#### **3.2.1 Generali**

Nella programmazione ed erogazione di un qualsiasi servizio pubblico l'elemento centrale è il cliente. Il cittadino è cliente del trasporto pubblico locale ed i momenti del rapporto si distinguono:

1. nell'acquisizione dell'informazione: *pianificazione del viaggio*;
2. nel trasporto: *viaggio*;
3. nell'assistenza dopo il trasporto: *assistenza post viaggio*.

Quando si parla di "qualità totale nei trasporti" questa deve essere assicurata in ciascuna fase.

La qualità di un servizio pubblico, quale il trasporto, si può distinguere in qualità erogata e qualità percepita.

La qualità erogata riguarda principalmente la produzione del servizio ed è orientata ad annullarne i difetti (obiettivo ancora molto lontano nell'immagine collettiva del trasporto pubblico locale) o quantomeno tendere a ridurre i disagi equilibrando esigenze economiche e funzionali con i desideri dei clienti.

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

**Le "Carte dei Servizi" o "Carte della Mobilità"**, prodotte ai sensi del D.P.C.M. 27 gennaio 1994 "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici" e del successivo del 30 dicembre 1998 "Schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei Servizi pubblici del settore trasporti (Carta della Mobilità)", negli ultimi anni sono state un primo passo in questa direzione, anche se allo stato attuale sembrano esprimere di fatto

più un desiderio delle Aziende di trasporto di mostrarsi efficienti e migliorate che non una reale dichiarazione di obblighi di servizio nei confronti dei cittadini. Occorre quindi tradurre le aspettative qualitative del servizio offerto in vincoli e meccanismi penalizzanti e/o incentivanti di natura economica attraverso un'idonea formulazione dei Contratti di Servizio fra Ente pubblico e Azienda di gestione.

Dal 1° gennaio 2001 le Regioni hanno ricevuto le competenze in materia di trasporto ferroviario regionale e dalla stessa data il rapporto tra Regione Piemonte e i gestori del servizio ferroviario in Piemonte è regolato mediante il Contratto di servizio.

Nel Contratto di Servizio tra Regione Piemonte e Azienda di trasporto ferroviario regionale sono stati individuati i seguenti fattori di qualità erogata:

1. PUNTUALITA'
2. PULIZIA:
  - *A BORDO DEL MATERIALE ROTABILE*
  - *NELLE STAZIONI*
3. AFFOLLAMENTO E COMFORT
4. AFFIDABILITA'
5. INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA
6. IMPIANTI A BORDO TRENO

Nello specifico i fattori di qualità sono così definiti:



**1. Puntualità:** è valutato su due obiettivi, con ritardo entro i 5 minuti e con ritardo entro i 15, per i treni regionali e, su un unico obiettivo, con ritardo entro i 15 minuti, per i treni interregionali.

Per "ritardo" si intende quello rilevato nelle Stazioni di termine corsa del servizio regolamentato dal Contratto di Servizio.

I ritardi dovuti a causa di forza maggiore o comunque non imputabili all'organizzazione delle imprese ferroviarie non incidono sugli indici di qualità; vengono comunque rilevati al fine del relativo monitoraggio anche i ritardi imputabili all'organizzazione di RFI Spa.

Nella determinazione degli indici non incidono inoltre i ritardi conseguenti al rispetto di coincidenze programmate.

*Gli attuali indici sono rispettivamente:*

- per **TRENITALIA**

1. *arrivo a destinazione del 91% dei treni Regionali e Diretti con ritardo non superiore a cinque minuti;*
2. *arrivo a destinazione del 98% dei treni Regionali e Diretti con ritardo non superiore a quindici minuti;*
3. *arrivo a destinazione del 92% dei treni Interregionali con ritardo non superiore a quindici minuti.*

- per **GTT**

1. *arrivo a destinazione del 87% dei treni Regionali e Diretti con ritardo non superiore a cinque minuti;*
2. *arrivo a destinazione del 97% dei treni Regionali e Diretti con ritardo non superiore a quindici minuti.*

*Considerate le difficoltà alla circolazione dei treni per i lavori del nodo ferroviario di Torino e visto che tali lavori non termineranno prima del 2006, onde definire dei parametri di puntualità reali, si ritiene opportuno vincolare le aziende ferroviarie gerenti il servizio ferroviario regionale al mantenimento degli attuali standard di puntualità sino alla fine del prossimo triennio.*

**2. Pulizia:** A BORDO TRENO: le imprese ferroviarie si impegnano a garantire l'esecuzione delle seguenti operazioni di pulizia dei rotabili programmate secondo i criteri di seguito descritti e nel rispetto del programma di dettaglio dei cicli di pulizia, consegnato alla Regione e, tempestivamente, di volta in volta aggiornato.

**Impegni Trenitalia****A) CLASSIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI PULIZIA**

Gli interventi di pulizia sono classificati come segue:

- Intervento **Minimo** (I<sub>1</sub>)
- Intervento di **Mantenimento** (I<sub>2</sub>)
- Intervento di **Base** (I<sub>3</sub>)
- Intervento di **Fondo** (I<sub>4</sub>)
- **Lavaggio Cassa** (LC)
- **Rimozione Graffiti** (RG)

ed hanno le seguenti finalità:

- **Intervento Minimo (I<sub>1</sub>)**  
*Ha lo scopo di togliere la sporcizia accumulatasi durante il viaggio all'interno delle carrozze, di completare la scorta di accessori igienici e di assicurare il rifornimento idrico delle ritirate e dei locali lavabo.*
- **Intervento di Mantenimento (I<sub>2</sub>)**  
*Ha lo scopo prevalente di assicurare condizioni di igiene e decoro a tutte quelle parti che trovano a più diretto contatto con i Clienti.*
- **Intervento di Base (I<sub>3</sub>)**  
*Ha lo scopo di porre tutte le parti del rotabile in condizioni di decoro, igiene e pulizia assicurando il pieno soddisfacimento delle Clientela, del personale di Macchina e di Bordo.*
- **Intervento di Fondo (I<sub>4</sub>)**  
*Ha lo scopo di ripristinare periodicamente ottimali condizioni di pulizia, igiene e decoro di tutti i particolari dei rotabili mediante l'esecuzione di accurati lavaggi, eseguiti con appropriate attrezzature elettromeccaniche, macchinari e prodotti specifici per garantire il livello di qualità richiesto.*
- **Lavaggio Cassa (LC)**  
*Ha lo scopo di ripristinare periodicamente le condizioni di pulizia e decoro delle superfici esterne del materiale rotabile.*
- **Rimozione Graffiti (RG)**  
*Ha lo scopo di rimuovere i graffiti dalle superfici esterne del materiale rotabile e ripristinare il decoro dello stesso.*

**B) FREQUENZA DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI**

La frequenza degli interventi è determinata da Trenitalia S.p.A., in funzione dei turni di servizio e della frequentazione dei treni.

A titolo meramente indicativo le frequenze degli interventi sono definite e gestite da Trenitalia S.p.A. come segue:

- **Intervento Minimo (I<sub>1</sub>)**  
*Intervento da effettuarsi secondo necessità.*

- **Intervento di Mantenimento (I2)**  
*Intervento da effettuarsi secondo necessità in funzione della frequentazione e dei tempi di sosta del materiale.*
- **Intervento di Base (I3)**  
*Intervento da effettuarsi indicativamente ogni 2/7 giorni in relazione alla tipologia di servizio effettuato. Per le locomotive, i programmi possono prevedere frequenze diverse. Per i treni della Divisione Trasporto Regionale gli interventi si effettueranno indicativamente con frequenza settimanale.*
- **Intervento di Fondo (I4)**  
*Intervento da effettuarsi indicativamente ogni 30÷40 giorni di utilizzazione del materiale rotabile.*
- **Lavaggio Cassa (LC)**  
*Intervento da effettuarsi indicativamente in occasione degli interventi I<sub>3</sub>, I<sub>4</sub> ed eventualmente quando necessario.*
- **Rimozione Graffiti**  
*Intervento da eseguire in presenza di graffiti sul materiale rotabile rivestito con le particolari pellicole adesive o trattato con vernici antigraffiti. Tale operazione si effettua di norma in occasione dell'esecuzione di altri interventi di pulizia. La rimozione dei graffiti deve avvenire comunque entro 24 ore dalla segnalazione.*

**Impegni di GTT Spa**

1. Pulizia Totale Interna (o di secondo livello): 2 volte al mese
2. Pulizia Totale Esterna: 1 volta al mese
3. Pulizia Ordinaria (o di primo livello): una volta al giorno
4. Pulizia Sommaria: secondo le necessità

**PULIZIA TOTALE ESTERNA TRENI** – E' costituita dalle seguenti attività:  
*lavaggio con idoneo detersivo di tutta la parte esterna del veicolo, con particolare attenzione a porte, vani porte, finestrini, vetri triangolari laterali, veletta e gruppi ottici.*

**PULIZIA TOTALE INTERNA TRENI** – E' costituita dalle seguenti attività:

- Scopatura pavimento
- Spolveratura sedili
- Pulizia dei banchi di manovra
- Lavaggio pavimento
- Lavaggio sedili
- Lavaggio delle bagagliere interne
- Lavaggio delle ritirate
- Lavaggio pavimenti e superfici cabina guida.

**PULIZIA ORDINARIA** - E' costituita dalle seguenti attività:

- Scopatura pavimento
- Spolveratura sedili
- Pulizia dei banchi di manovra (in caso di necessità)
- Lavaggio pavimento
- Lavaggio delle ritirate
- Lavaggio dei sedili (in caso di necessità)
- Lavaggio vetri cabine guida (in caso di necessità)

**PULIZIA RADICALE TRENI** – Lavaggio a fondo di tutti i particolari del rotabile, eseguito in occasione della revisione nelle Officine di manutenzione (1 volta ogni 15 mesi circa) al fine di renderlo all'esercizio in condizioni ottimali sia di pulizia che di igiene e decoro.  
Di seguito si dettagliano le singole attività sopra richiamate.

**SCOPATURA DEL PAVIMENTO** – scopatura completa ed accurata del pavimento del materiale rotabile, intendendo per pavimento tutte le superfici calpestabili (corridoio di circolazione, sottostante e di disimpegno dei sedili, gradini di salita e discesa).

**SPOLVERATURA DEI SEDILI** – Spolveratura accurata dei sedili, dei mancorrenti ed, ove esistano, svuotamento dei posacenere.

**LAVAGGIO PAVIMENTO** – Lavaggio completo ed accurato con idoneo detersivo del pavimento del materiale rotabile, intendendo per pavimento tutte le superfici calpestabili (corridoio di circolazione, sottostante e di disimpegno dei sedili, gradini di salita e discesa).

**LAVAGGIO SEDILI** – **Sedili in finta pelle:** lavaggio completo ed accurato dei sedili, dei mancorrenti con uso di spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con spugna ed acqua pulita, asciugatura con pelle scamosciata, rimozione delle eventuali scritte.

**Sedili in tessuto:** pulizia accurata della parte in tessuto facendo uso di idonei prodotti chimici e/o idropulitrici. Lavaggio completo ed accurato delle altre parti del sedile, dei mancorrenti con uso di spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con spugna ed acqua pulita, asciugatura con pelle scamosciata, rimozione delle eventuali scritte.

**PULIZIA DEI BANCHI DI MANOVRA** – spolveratura a fondo del tavolo di manovra e del posto di guida e pulizia accurata del tavolo del Capo Treno. Eventuale lavaggio con panno umido del banco di manovra.

**LAVAGGIO DISINFETTAZIONE RITIRATE** – E' costituita dalle seguenti attività:

- Svuotare portarifiuti e posacenere, raccogliere i rifiuti
- Passare lo scopinetto nelle zone di meno facile accesso
- Scarichi: se necessario sturare la tubazione di scarico del WC e le pilette del pavimento
- Sanitari: lavare tutti i sanitari con detergente ad azione disinfettante ed apposito panno e spugna. In alternativa irrorare con spruzzatore, lasciare al prodotto il tempo di agire e risciacquare con panno pulito
- Cantero (interno ed esterno): lavare ed asciugare la ciambella ed il relativo coperchio, i lavandini ed i cestini portarifiuti
- Accessori metallici: lavare con prodotto specifico ed asciugare mensole, rubinetterie, distributori del sapone, porta asciugamani, supporti per carta igienica, scaldiglie, attaccapanni, portacenere, telai vetri e specchi.
- Ripristino giornaliero di tutto l'occorrente per un normale utilizzo (sapone liquido, carta igienica e carta asciugamani).

**LAVAGGI VETRI CABINE DI GUIDA** – Lavaggio accurato con spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con acqua pulita di tutti i vetri delle cabine di guida (interni ed esterni) e dei gruppi ottici.

**PULIZIA CRUSCOTTO E PARABREZZA** – Spolveratura a fondo, lavaggio con spugna ed idoneo detersivo, risciacquo con spugna ed acqua pulita ed asciugatura con pelle scamosciata del cruscotto, del davanzale anteriore del posto di guida, delle superfici interne ed esterne del parabrezza, dei vetri laterali e superiori del frontale anteriore. Lavaggio dei gruppi ottici.

**NELLE STAZIONI:** le imprese ferroviarie si impegnano a segnalare alla Regione Piemonte, i casi di accertata inosservanza dei cicli di pulizia programmati presso le Stazioni/Fermate di RFI S.p.A del territorio della Regione Piemonte.

Per le Stazioni gestite da GTT Spa, GTT Spa si impegna a:

- Pulizia sommaria: una volta al giorno
- Pulizia ordinaria: una volta alla settimana
- Pulizia totale una volta al mese

**PULIZIA SOMMARIA** – E' costituita dalle seguenti attività:

- Scopatura delle scale e dei pavimenti. Pulizia con straccio umido per quelli verniciati ed in gomma o linoleum
- Svuotamento dei cestini e posacenere, raccolta dei rifiuti nei sacchi di plastica da portare negli appositi contenitori
- Pulizia dei servizi igienico-sanitari

**PULIZIA ORDINARIA** – oltre a ricomprendere le attività della pulizia sommaria, prevede le seguenti ulteriori attività:

- Lavatura pavimenti con idonei detergenti
- Disinfezione servizi igienico-sanitari
- Lavatura scale

**PULIZIA TOTALE** – oltre a ricomprendere le attività della pulizia ordinaria, prevede le seguenti ulteriori attività

- Lavatura vetri visibili al pubblico nelle stazioni
- Lavatura bacheche per avvisi al pubblico

**3. Affollamento e comfort:** le imprese ferroviarie in sede di programmazione si impegnano affinché la composizione dei treni risulti, compatibilmente con le risorse di materiale rotabile disponibile, adeguata alla domanda, prevedendo di norma per tutti i viaggiatori il posto a sedere; nei casi in cui ciò non fosse possibile si dovrà operare per limitare al massimo il tempo del percorso in piedi.

Il monitoraggio del coefficiente di affollamento, effettuato in occasione delle indagini sulla frequentazione dei treni, è finalizzato alla verifica dello stato di fatto del servizio e all'individuazione degli interventi di adeguamento necessari per il miglioramento del livello di confortevolezza dello stesso.

Le imprese ferroviarie si impegnano inoltre a garantire, nelle giornate lavorative dal lunedì al venerdì, il rispetto della composizione programmata dei treni ritenuti a rischio di criticità per quanto concerne l'affollamento. Tale rischio si verifica in presenza di un indice di occupazione superiore al 90% per percorrenze superiori a 20 minuti. Per la definizione dell'indice di occupazione si fa riferimento al valore medio dei viaggiatori presenti rilevato nei 5 giorni feriali del periodo di rilevazione e alla composizione programmata.

*Contestualmente all'entrata in vigore delle diverse programmazioni, invernali ed estive, le imprese ferroviarie si impegnano a definire l'elenco aggiornato dei treni definiti a rischio.*

**4. Affidabilità:** le imprese ferroviarie si impegnano a ridurre i casi di treni soppressi a causa di guasti tecnici ai rotabili e a mantenerlo, in ogni caso, sotto un valore indice predefinito.

*Tale indice è rispettivamente pari*

- 0,5 % per TRENITALIA ;
- 0,75 % per GTT.

**5. Informazione alla clientela:** le imprese ferroviarie si impegnano a garantire l'efficienza dei propri sistemi di informazione, in forma diretta a bordo dei treni e presso le stazioni.

**6. Impianti a bordo:** le imprese ferroviarie si impegnano a garantire l'efficienza degli impianti a bordo dei treni e a porre particolare cura alla manutenzione e al controllo dei seguenti impianti:

- riscaldamento: deve garantire una temperatura idonea al viaggio in ognuna delle vetture adibite al trasporto passeggeri;
- illuminazione: deve esser garantita adeguata illuminazione in tutte le carrozze e comunque, per treno, non meno del 90% dei punti luce collettivi devono essere funzionanti;
- climatizzazione: per le carrozze che ne sono provviste, deve garantire una temperatura idonea al viaggio;
- accessi: devono essere funzionanti tutte le porte per la salita e la discesa e quelle intercomunicanti; in caso di guasto, questo deve essere opportunamente segnalato alla clientela e comunque deve essere garantito il funzionamento di almeno il 75% delle porte per la salita e la discesa;
- igienico-sanitari: oltre che garantita la pulizia e la dotazione degli accessori igienici necessari al buon funzionamento degli impianti stessi, deve essere assicurata la fruibilità del servizio; non meno del 50% degli impianti per treno devono essere funzionanti e fruibili.

Il mancato rispetto degli indici di qualità collegati ai fattori sopra riportati porta all'applicazione di una sanzione nei confronti delle stesse imprese ferroviarie.

*Al fine di migliorare la qualità del materiale rotabile utilizzato da Trenitalia nell'ambito del Contratto di servizio per la Regione Piemonte, è stato sottoscritto in data 9 dicembre 2002 un Protocollo d'Intesa Regione Piemonte - Trenitalia che prevede, a fronte di un cofinanziamento massimo del 30% da parte della Regione per l'acquisto di nuovo materiale, i seguenti impegni di Trenitalia, da completarsi entro il 2006:*

- *Acquisto nuovo materiale rotabile:*
  - 4 complessi TAF;*
  - 13 locomotori E 464;*
  - 30 minuetto TD;*
  - 10 minuetto TE;*
  - 4 vetture semipilota Doppio piano per treni IR;*
  - 21 vetture Doppio piano per treni IR.*
- *Restyling materiale rotabile in dotazione:*
  - 14 Ale 724 rinnovati*
  - 110 vetture UICX ristrutturate e climatizzate*
  - 22 vetture MDVC trasformate in semipilota per bidirezionale*
  - 178 vetture MDVC climatizzate*
  - 54 vetture MDVE climatizzate*
  - 35 vetture doppio piano climatizzate*
  - 7 vetture piano ribassato semipilota, ristrutturate e climatizzate*
  - 39 vetture piano ribassate ristrutturate e climatizzate.*

### **3.2.2 Progetto MOVlcentro**

Il rilancio del sistema ferroviario regionale deve far leva anche sulla valorizzazione delle centralità territoriali che esso stesso genera.

Ad ogni livello è, quindi, necessario operare sul sistema delle stazioni: l'accoglienza delle stazioni rappresenta il primo approccio del cliente al treno, spesso in stretta relazione anche con il reperimento di informazioni e del titolo di viaggio. Il tempo trascorso in tale ambito, in termini di comfort e sicurezza, ha un valore non indifferente.

In questo contesto occorre avviare specifici progetti di valorizzazione:

- MOVlcentro – ovvero la rete dei nodi di interscambio passeggeri dove si incontrano le diverse modalità di trasporto pubblico e quello privato; il progetto di valorizzazione del sistema delle piccole stazioni della rete regionale.

- Il progetto MOVlcentro, grossa operazione nell'ambito della riorganizzazione, riqualificazione e rilancio del trasporto pubblico, volta ad acquisire un'equa diffusione dell'accessibilità, promuove e realizza una rete regionale di infrastrutture a supporto dell'interscambio riorganizzando le aree ferroviarie e prevedendo la collocazione di adeguati servizi all'utenza.

Sul sistema delle piccole stazioni, dove l'evoluzione tecnologica e l'esigenza di ridurre i costi di gestione ha indotto l'assenza di personale di controllo ed ha generato situazioni di degrado e bassa sicurezza per l'utenza, è necessario avviare uno specifico progetto di graduale trasformazione del contesto delle vecchie stazioni.

E' pertanto necessario che RFI proceda all'infrastrutturazione delle fermate non presenziate offrendo all'utenza standard minimi di comfort, informazione, sicurezza ed accessibilità ai portatori di handicap e, contestualmente, prevedendo il recupero dei fabbricati dismessi destinandoli ad un nuovo uso a carattere pubblico, sfruttandone la naturale valenza di centralità territoriale.

### **3.2.3 Informazioni**

Al fine di informare la clientela sull'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte è stato attivato un numero verde regionale (800.990097) a cui ci si può rivolgere anche per segnalare eventuali disservizi registrati durante l'utilizzo dei mezzi pubblici extraurbani e ferroviari. Alle stesse informazioni si può accedere anche attraverso il sito internet della Regione Piemonte. Il servizio permette di ottimizzare il viaggio suggerendo eventuali scambi tra i diversi vettori che operano sul territorio.

*Per migliorare il sistema di informazioni nelle stazioni ferroviarie impresenziate Trenitalia, entro l'anno 2003 prevede l'installazione di circa 30 nuovi monitor informativi per la clientela, che vanno ad aggiungersi ai 121 già attualmente attivi. I monitor forniscono informazioni su orario treni, punti vendita, località di fermata dei servizi sostitutivi/suppletivi effettuati con bus, variazioni programmate della circolazione.*



### **3.2.4 Sicurezza**

La qualità del viaggio è anche influenzata dalla sensazione di sicurezza che l'utente percepisce a bordo del mezzo.

*Al fine di dare una risposta in tal senso alla clientela, già a partire dal mese di maggio 2003, Trenitalia, in accordo con la Regione ha attivato un servizio di assistenza a bordo treno alle scolaresche ed alle fasce deboli di viaggiatori (anziani, portatori di handicap, madri con bambini, etc.). Tale servizio viene svolto dall'Associazione dei poliziotti in pensione con la quale Trenitalia ha sottoscritto un Protocollo. È inoltre prevista, sempre mediante accordo e cofinanziamento della Regione, a partire dall'anno 2004, l'installazione di dispositivi di videoregistrazione digitale a bordo di rotabili (nuovi o rinnovati) destinati ai servizi di trasporto pubblico locale gestiti da Trenitalia S.p.A. per conto della Regione Piemonte.*

*Sono inizialmente previste 76 installazioni.*

### **3.2.5 Accessibilità ai treni**

Al fine di favorire l'accessibilità ai treni alle persone con ridotta capacità motoria anche sui mezzi che non presentano un piano ribassato, come i TAF, e in attesa dell'immissione del nuovo materiale rotabile, come il Minuetto, Trenitalia si impegna, in accordo con la Regione, ad acquisire, due elevatori per disabili, da collocare nelle Stazioni della Regione e ad installare a bordo di 29 convogli Ale 724 a tre casse degli elevatori mobili.

## **3.3 Il programma infrastrutture**

### **3.3.1. La politica regionale**

A seguito della riforma Bassanini (legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni ed integrazioni), la Regione esercita direttamente le funzioni di :

- programmazione, indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale;
- programmazione della rete dei servizi regionali;
- amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale.

Le politiche regionali di intervento trovano collocazione nell'obiettivo più generale di una mobilità sostenibile, che si fondi sull'offerta di un sistema integrato di servizi di trasporto pubblico connessa ad un efficiente sistema di infrastrutture, così come anche delineato nel Piano Generale dei Trasporti.

In tale ottica, la Legge Regionale 1/2000 opera cercando di adeguare l'assetto del servizio di trasporto pubblico al fine di assolvere alle funzioni di collegamento tra i maggiori centri regionali e di distribuzione dei flussi sul territorio. In particolare sono stati avviati per il livello regionale (costituito dall'intera rete e servizio ferroviario e dalle linee automobilistiche ad esso complementari che collegano i principali poli regionali) una serie di interventi che operano su più fronti:

- potenziamento del servizio (definizione di strategie economico-gestionali volte ad un più efficiente utilizzo, potenziamento ed ammodernamento del materiale rotabile ferroviario ed automobilistico)
- interventi infrastrutturali al fine di garantire una maggiore accessibilità (prevedendo lo sviluppo di nodi di interscambio, il miglioramento delle fermate del trasporto pubblico locale in termini di sicurezza e di accessibilità ai disabili, recupero funzionale ed architettonico delle stazioni ferroviarie impresenziate)
- interventi per la promozione di una nuova immagine del trasporto pubblico.

### **3.3.2. Il programma regionale per le infrastrutture: "Progetto MOVlcentro e MOVllinea".**

Il programma regionale per le infrastrutture consentirà, con la partecipazione di tutti i soggetti pubblici e privati, ai nodi della rete del trasporto pubblico locale di acquisire caratteristiche prestazionali adeguate, operando su diverse scale d'intervento.

Il progetto sviluppa tre linee :

- adeguamento e messa in sicurezza delle fermate lungo le linee di trasporto pubblico (progetto MOVllinea)
- creazione di nodi di interscambio (progetto MOVlcentro)
- riconversione e riutilizzo delle stazioni ferroviarie impresenziate

Come già evidenziato, il trasporto pubblico locale assolve in sostanza a due funzioni: di collegamento tra i maggiori centri regionali e di distribuzione dei flussi locali sul territorio.

In termini di rete, alle due funzioni corrispondono infrastrutture, ovvero nodi di interscambio, di livello differente ed in relazione gerarchica fra loro:

- nodi complessi (MOVlcentro), in corrispondenza degli incroci significativi delle reti del trasporto pubblico (gomma e ferro) con la rete del trasporto privato;
- sistema delle fermate (MOVllinea), per la raccolta della mobilità locale e per la distribuzione dei flussi sul territorio.

In Piemonte, in ambito extraurbano, l'attuale condizione del sistema delle fermate del trasporto pubblico è assolutamente precaria e molto lontana dalle condizioni di sicurezza ed accessibilità ai portatori di handicap: con l'iniziativa MOVllinea, in collaborazione con le Province e i Comuni superiori ai 30.000 abitanti, la Regione promuove e realizza interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico locale su tutto il territorio regionale.

In ambito urbano, si punta alla creazione di nodi complessi: il MOVlcentro, inteso come luogo che realizza una interfaccia tra due o più modalità di trasporto o tra più mezzi di uno stesso modo, dove speciali accorgimenti organizzativi, strutturali ed impiantistici facilitano il trasbordo dei viaggiatori, per lo più a piedi, da un mezzo all'altro.

### **3.3.3. MOVllinea – programma triennale 2003-2006**

Nell'ambito della delega di cui alla l.r. 1/2000, la Regione concede, agli Enti soggetti di delega, contributi, a fondo perduto, per l'infrastrutturazione del territorio al fine di migliorare l'accessibilità degli utenti al trasporto pubblico locale su tutto il territorio regionale, ed in particolar modo ai portatori di handicap.

Attraverso la sottoscrizione degli Accordi di programma vengono finanziati i programmi redatti e presentati dagli enti locali sulla base dei seguenti criteri:

- elaborazione di programmi dettagliati per la progressiva infrastrutturazione del territorio, di attuazione pluriennale, che evidenzino la progressiva percentuale di soddisfacimento delle esigenze complessive;
- i contributi erogati dalla Regione, stanziati a seguito di specifiche convenzioni sottoscritte sulla base del programma di interventi, coprono le opere a base d'appalto. Sono a carico degli enti le spese generali e tecniche e l'iva, quale quota di co-finanziamento;
- la ripartizione annuale del contributo sulla base di un cronoprogramma di intervento: i contributi erogati e non spesi verranno revocati.

Per l'attuale ripartizione 2003-2006 si prevede di:

1. finanziare unicamente interventi di infrastrutturazione per il progressivo adeguamento e messa in sicurezza delle fermate. Interventi come l'informatizzazione delle fermate, le paline intelligenti, i sistemi di tariffazione elettronica, o altro, potranno essere finanziati nell'ambito di uno specifico progetto regionale;
2. contribuire al completamento dei programmi concordati in convenzione che non hanno trovato copertura nel precedente Accordo;
3. valutare i nuovi programmi d'intervento, redatti sulla base dei criteri suddetti;
4. valutare capacità di spesa che risultano dal monitoraggio per la ripartizione delle risorse sulle diverse annualità.

## 4. LE RISORSE REGIONALI

### **4.1 Le risorse per l'esercizio**

#### **4.1.1 La ripartizione delle risorse per gli Enti soggetti di delega**

La normativa nazionale, ripresa da quella regionale, stabilisce che i servizi minimi di TPL sono a carico del bilancio regionale, mentre quelli aggiuntivi sono a carico dell'Ente che li istituisce.

Con la DGR n° 98 – 29587 del 1° marzo 2000 è stato approvato il “Programma di attuazione della L.R. 1/2000 in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo transitorio 01/01/2001 – 31/12/2002” che ha definito sia l'ammontare dei servizi minimi che una prima ripartizione delle risorse rispetto a ciascun Ente soggetto di delega. La definitiva ripartizione è stata determinata attraverso la sottoscrizione dei singoli Accordi di Programma stipulati ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000.

Con il Programma di attuazione citato si è ritenuto necessario operare un riequilibrio tra le aree conurbate e tra le province. Il riequilibrio è stato applicato solo al 5% dell'intero servizio.

Il riequilibrio approntato con il suddetto piano di riparto non ha sanato del tutto alcuni squilibri contributivi che già allora erano emersi.

Pertanto, oggi, al fine di continuare a perseguire l'obiettivo della perequazione tra gli Enti soggetti di delega, per la determinazione delle risorse spettanti agli Enti stessi si sono assunti i seguenti criteri:

- 1) a tutti gli Enti è attribuito un budget pari alla somma delle risorse per l'esercizio del TPL di cui all'Accordo di Programma 2001/2002 per l'anno 2002, delle maggiori risorse per lo stesso scopo per l'anno 2003 e delle risorse per la copertura dei maggiori oneri derivanti dalla sottoscrizione del Protocollo del 27/11/2000 per il CCNL Autoferrotranvieri per l'anno 2003, poste pari all'anno 2002;
- 2) introduzione di un sistema perequativo che aumenti le risorse attribuite secondo il criterio 1) agli Enti, escluso il Comune di Torino, con contributo medio inferiore alla media dei contributi per servizi “omogenei”.

Ai fini dell'applicazione del sistema perequativo delle risorse unitarie per i servizi di TPL gli Enti, escluso il Comune di Torino, sono raggruppati per Province, Comuni e Conurbazioni; per ogni raggruppamento si calcola il contributo regionale unitario medio risultante per l'anno 2001 per l'esercizio dei servizi di TPL su gomma al netto delle risorse per i servizi speciali, espresso in euro/km e, solo per gli Enti con un contributo inferiore alla media stessa, la relativa percentuale di scostamento rispetto al valore medio.

Per tale anno di riferimento (2001), agli Enti con un contributo unitario inferiore a quello del rispettivo raggruppamento si applica alle risorse per l'esercizio del TPL, calcolate quale sommatoria delle risorse per l'esercizio del TPL di cui all'Accordo di Programma 2001/2002 per l'anno 2002 e delle maggiori risorse per lo stesso scopo per l'anno 2003, la percentuale di perequazione, pari allo scostamento rispetto al valore medio del raggruppamento; alle risorse così calcolate sono da aggiungersi le risorse per la copertura dei maggiori oneri derivanti dalla sottoscrizione del Protocollo del 27/11/2000 per il CCNL Autoferrotranvieri per l'anno 2003, poste pari all'anno 2002.

Le risorse per l'esercizio che si vengono a determinare con la procedura sottodescritta non tengono conto dell'IVA applicata ai servizi di trasporto e delle sue modalità di rimborso e sono definite per il solo anno 2004; a partire dall'anno 2005 e per il successivo anno di validità del Triennale, le risorse regionali, solo per il pagamento dei corrispettivi dei servizi minimi aggiudicati mediante gara, sono aggiornate in funzione dell'inflazione reale per una quota non superiore al 50% di quella registrata nell'anno precedente.

### **DESCRIZIONE OPERATIVA DEL SISTEMA PEREQUATIVO**

Il calcolo della percentuale di perequazione ha come riferimento l'ammontare delle risorse erogate per l'anno 2001 agli Enti soggetti di delega di cui all'Accordo di Programma 2001/2002 e le percorrenze, espresse in vetture/km, dichiarate dai medesimi Enti a consuntivo 2001 in sede di osservatorio regionale.

Escludendo il Comune di Torino per le sue peculiarità, si è proceduto a raggruppare gli altri Enti soggetti di delega in Province, Comuni e Conurbazioni e si sono attribuite ad ogni Ente le risorse erogate per l'anno 2001, al netto di quelle relative ai servizi speciali, e la relativa produzione in vetture/km (per le Province la produzione è comprensiva dei km svolti dai propri Enti delegati); per il Comune di Pinerolo i contributi assegnati, e la relativa

produzione, sono stati aumentati del contributo che la Provincia di Torino ha destinato all'area vasta del pinerolese; di conseguenza alla Provincia di Torino sono state defalcate le relative quote di contributo.

Si è quindi definito il contributo unitario medio per Ente rapportando le risorse con la relativa produzione e, per raggruppamento, il valore medio; per gli Enti aventi un contributo unitario inferiore alla media del raggruppamento si è moltiplicato il valore medio del raggruppamento per la produzione espressa in vetture/km dell'anno di riferimento (2001) ottenendo il nuovo valore di riferimento; per gli altri Enti il valore di riferimento è rimasto invariato.

Ciò comporta un aumento medio regionale dell'1% circa (da euro 225.217.062 ad euro 227.459.958).

Si è quindi determinata la percentuale di perequazione per ciascun Ente.

Le operazioni sopra descritte sono riportate nella allegata tavola 1).

Per ciascun Ente si è quindi elevata della percentuale di perequazione la sommatoria delle risorse per l'esercizio del TPL di cui all'Accordo di Programma 2001/2002 per l'anno 2002 e delle maggiori risorse, per lo stesso scopo, per l'anno 2003; alle risorse così calcolate sono state sommate le risorse per la copertura dei maggiori oneri derivanti dalla sottoscrizione del Protocollo del 27/11/2000 per il CCNL Autoferrotranvieri per l'anno 2003, poste pari all'anno 2002. Tale calcolo ha prodotto delle variazioni per i soli Enti aventi un contributo unitario inferiore alla media del raggruppamento lasciando invariate le risorse agli Enti aventi un contributo unitario superiore alla media del raggruppamento. Quanto sopra è riportato nella tavola 2), allegata alla presente.

Tali operazioni conducono ad un ammontare di risorse di euro 245.780.524 che, confrontate con gli anni precedenti, determinano il trend storico rappresentato nella tavola 3), allegata alla presente. Rispetto al 1999 rappresenta un aumento del Fondo Regionale Trasporti del 10,81%, al 2000 del 10,88%, al 2001 del 7,63%, al 2002 del 5,43% e, rispetto al 2003, dello 0,98%.

Programma Triennale Regionale 2004/2006 - L.R. 1/2000  
CALCOLO PERCENTUALE DI PEREQUAZIONE

Tav. 1

PROVINCE	A	B	C	D	E = B/D	F = C/D	G	H
ALESSANDRIA	18.771.041.000	18.771.041.000	9.694.433,63	8.241.630	2.277,59	1,18	9.694.433,63	0,00%
ASTI	8.489.000.000	8.489.000.000	4.384.202,62	4.051.065	2.095,50	1,08	4.618.214,10	5,34%
BIELLA	7.491.000.000	7.491.000.000	3.868.778,63	3.065.660	2.443,52	1,26	3.868.778,63	0,00%
CUNEO	23.794.000.000	23.794.000.000	12.288.575,46	11.215.091	2.121,61	1,10	12.785.203,74	4,04%
NOVARA	9.372.000.000	9.102.000.000	4.700.790,70	4.183.192	2.175,85	1,12	4.768.838,88	1,45%
TORINO (*)	57.943.411.000	57.943.411.000	29.925.274,37	25.774.738	2.248,07	1,16	29.925.274,37	0,00%
VERBANO CUSIO OSSOLA	7.483.000.000	7.240.000.000	3.739.147,95	3.551.289	2.038,70	1,05	4.048.469,46	8,27%
VERCELLI	8.718.000.000	8.631.000.000	4.457.539,50	3.931.726	2.195,22	1,13	4.482.167,64	0,55%
<b>TOTALE PROVINCE</b>	<b>142.061.452.000</b>	<b>141.461.452.000</b>	<b>73.058.742,86</b>	<b>64.014.391</b>	<b>2.209,84</b>	<b>1,14</b>	<b>74.191.380,45</b>	<b>1,55%</b>
<b>COMUNI</b>								
ALESSANDRIA	5.393.000.000	5.393.000.000	2.785.252,06	2.607.810	2.068,02	1,07	3.390.153,00	21,72%
ASTI	4.006.000.000	4.006.000.000	2.068.926,34	1.186.730	3.375,66	1,74	2.068.926,34	0,00%
BIELLA	1.771.000.000	1.633.000.000	843.374,12	567.309	2.878,50	1,49	843.374,12	0,00%
CHIERI	111.000.000	111.000.000	57.326,72	43.397	2.557,78	1,32	57.326,72	0,00%
MONCALIERI	1.379.000.000	1.379.000.000	712.194,06	569.332	2.422,14	1,25	740.131,60	3,92%
SETTIMO TORINESE	427.000.000	427.000.000	220.527,10	148.403	2.877,30	1,49	220.527,10	0,00%
VERBANIA	170.000.000	170.000.000	87.797,67	78.150	2.175,30	1,12	101.595,00	15,71%
<b>SUB TOTALE COMUNI</b>	<b>13.257.000.000</b>	<b>13.119.000.000</b>	<b>6.775.398,07</b>	<b>5.201.131</b>	<b>2.522,34</b>	<b>1,30</b>	<b>7.422.033,88</b>	<b>9,54%</b>
TORINO	260.900.000.000	260.900.000.000	134.743.604,97	50.907.448	5.124,99	2,65	134.743.604,97	0,00%
<b>TOTALE COMUNI</b>	<b>274.157.000.000</b>	<b>274.019.000.000</b>	<b>141.519.003,04</b>	<b>56.108.579</b>	<b>4.883,73</b>	<b>2,52</b>	<b>142.165.638,85</b>	<b>0,46%</b>
<b>CONURBAZIONI</b>								
ALBA	1.133.000.000	1.133.000.000	585.145,67	439.920	2.575,47	1,33	585.145,67	0,00%
BRA	614.000.000	614.000.000	317.104,54	286.170	2.145,58	1,11	360.574,20	13,71%
CASALE MONFERRATO	993.000.000	993.000.000	512.841,70	293.373	3.384,77	1,75	512.841,70	0,00%
CUNEO	6.428.000.000	5.428.000.000	2.803.328,05	2.448.065	2.217,26	1,15	3.084.561,90	10,03%
IVREA	3.505.000.000	3.505.000.000	1.810.181,43	1.375.271	2.548,59	1,32	1.810.181,43	0,00%
NOVARA	7.030.000.000	7.030.000.000	3.630.692,00	2.991.755	2.349,79	1,21	3.769.611,30	3,83%
PINEROLO (*)	574.589.000	574.589.000	296.750,45	195.883	2.933,33	1,51	296.750,45	0,00%
VERCELLI	1.323.000.000	1.323.000.000	683.272,48	380.617	3.475,94	1,80	683.272,48	0,00%
<b>TOTALE CONURBAZIONI</b>	<b>20.600.589.000</b>	<b>20.600.589.000</b>	<b>10.639.316,32</b>	<b>8.411.054</b>	<b>2.449,23</b>	<b>1,26</b>	<b>11.102.939,13</b>	<b>4,36%</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>436.819.041.000</b>	<b>436.081.041.000</b>	<b>225.217.062,22</b>	<b>120.122.970</b>	<b>3.630,29</b>	<b>1,87</b>	<b>227.459.958,43</b>	<b>1,00%</b>

(\*) I contributi assegnati al Comune di Pinerolo sono stati aumentati del contributo che la Provincia di Torino ha destinato all'area vasta del pinerolese



Tav. 2

Piano Triennale Regionale 2004/2006 - L.R. 1/2000  
RIPARTIZIONE DEL F.R.T. AGLI EE.LL. SOGGETTI DI DELEGA

	CONTRIBUTI REGIONALI DA AdP 2001 - 2002 PER L'ANNO 2002 (euro)	MAGGIORI CONTRIBUTI REGIONALI AD INTEGRAZIONE AdP 2001 - 2002 PER L'ANNO 2003 (euro)	CONTRIBUTI REGIONALI PER IL TPL PER L'ANNO 2003 (euro)	Percentuale di variazione contributiva con ipotesi di perequazione contributi al valore medio	PEREQUAZIONE DEI CONTRIBUTI REGIONALI DELL'ANNO 2003 (euro)	CONTRIBUTI REGIONALI PER MAGGIORI ONERI DA CCNL AUTOFERROTRANVIERI PER ANNO 2003 POSTI PARI A QUELLI PER L'ANNO 2002		ASSEGNAZIONE ANNO 2004 PEREQUAZIONE DEI CONTRIBUTI REGIONALI DELL'ANNO 2003 AUMENTATI ONERI CCNL (euro)
						n° addetti	contributo in euro %	
PROVINCE								
ALESSANDRIA	9.874.655,91	174.150,00	10.048.805,91	0,00%	10.048.805,91	291,7	210.899,10	10.259.705,01
ASTI	4.384.202,62	625.143,48	5.009.346,10	5,34%	5.276.725,28	117,66	85.068,18	5.361.793,46
BIELLA	4.065.032,25	94.034,92	4.159.067,17	0,00%	4.159.067,17	105,61	76.356,03	4.235.423,20
CUNEO	12.288.575,46	389.990,00	12.678.565,46	4,04%	13.190.954,73	366	264.618,00	13.455.572,73
NOVARA	4.840.234,06	50.000,00	4.890.234,06	1,45%	4.961.024,60	129,35	93.520,05	5.054.544,65
TORINO	30.230.804,59	425.326,13	30.656.130,72	0,00%	30.656.130,72	865,56	625.799,88	31.281.930,60
VERBANO CUSIO OSSOLA(*)	3.887.887,54	212.172,06	4.100.059,60	8,27%	4.439.237,57	115,96	83.839,08	4.523.076,65
VERCELLI	4.595.433,49	50.000,00	4.645.433,49	0,55%	4.671.099,75	93,5	67.600,50	4.738.700,25
TOTALE PROVINCE	74.166.825,92	2.020.816,59	76.187.642,51	1,55%	77.403.045,73	2.085,34	1.507.700,82	78.910.746,55
COMUNI								
ALESSANDRIA	2.785.252,06	426.639,00	3.211.891,06	21,72%	3.909.449,44	168,5	121.825,50	4.031.274,94
ASTI	2.068.926,34	240.909,00	2.309.835,34	0,00%	2.309.835,34	79,26	57.304,98	2.367.140,32
BIELLA	914.645,17	0,00	914.645,17	0,00%	914.645,17	30,97	22.391,31	937.036,48
CHIERI	57.326,72	153.305,00	210.631,72	0,00%	210.631,72	1,66	1.200,18	211.831,90
MONCALIERI	712.194,06	150.000,00	862.194,06	3,92%	896.015,71	34,4	24.871,20	920.886,91
SETTIMO TORINESE	220.527,10	0,00	220.527,10	0,00%	220.527,10	0,00	0,00	220.527,10
VERBANIA(*)	87.797,67	0,00	87.797,67	15,71%	101.595,00	0,00	0,00	101.595,00
SUB TOTALE COMUNI	6.846.669,12	970.853,00	7.817.522,12	9,54%	8.562.699,48	314,79	227.593,17	8.790.292,65
TORINO	136.706.141,19	5.927.077,00	142.633.218,19	0	142.633.218,19	4011,47	2.900.292,81	145.533.511,00
TOTALE COMUNI	143.552.810,31	6.897.930,00	150.450.740,31	0,46%	151.195.917,67	4.326,26	3.127.885,98	154.323.803,65
CONURBAZIONI								
ALBA	585.145,67	0,00	585.145,67	0,00%	585.145,67	14,45	10.447,35	595.593,02
BRA	317.104,54	45.000,00	362.104,54	13,71%	411.742,94	11,26	8.140,98	419.883,92
CASALE MONFERRATO	513.874,62	225.000,00	738.874,62	0,00%	738.874,62	14	10.122,00	748.996,62
CUNEO	2.803.328,05	358.000,00	3.161.328,05	10,03%	3.478.476,97	72,23	52.222,29	3.530.699,26
IVREA	1.810.181,43	39.297,00	1.849.478,43	0,00%	1.849.478,43	58,6	42.367,80	1.891.846,23
NOVARA	3.744.312,52	443.012,00	4.187.324,52	3,83%	4.347.541,96	170,58	123.329,34	4.470.871,30
PINEROLO	49.579,86	0,00	49.579,86	0,00%	49.579,86	5,83	4.215,09	53.794,95
VERCELLI	683.272,48	250.000,00	933.272,48	0,00%	933.272,48	18,49	13.366,27	946.640,75
TOTALE CONURBAZIONI	10.506.799,17	1.360.309,00	11.867.108,17	4,36%	12.394.112,93	365,44	264.213,12	12.658.326,05
TOTALE GENERALE	228.226.435,40	10.279.055,59	238.505.490,99	1,00%	240.993.076,33	6.777,04	4.899.799,92	245.892.876,25

Piano Triennale Regionale 2004/2006 - L.R. 1/2000  
TREND STORICO RISORSE T.P.L.

Tav. 3

ANNO	Risorse regionali per servizi di TPL delegati da AdP	Risorse per maggiori oneri CCNL Autoferrotranvieri	TOTALE RISORSE		Variazioni % a base 1999	Variazioni % a base 2000	Variazioni % a base 2001	Variazioni % a base 2002	Variazioni % a base 2003
	euro	euro	euro	euro					
1999	221.795.628,20	0,00	221.795.628,20	0,00%					
2000	221.670.346,09	0,00	221.670.346,09	-0,06%	0,00%				
2001	225.910.126,16	2.439.888,09	228.350.014,25	2,96%	3,01%	0,00%			
2002	228.226.435,37	4.899.799,92	233.126.235,29	5,11%	5,17%	2,09%	0,00%		
2003	238.505.490,96	4.899.799,92	243.405.290,88	9,74%	9,81%	6,59%	4,41%	0,00%	
2004	240.993.076,30	4.899.799,92	245.892.876,22	10,86%	10,93%	7,68%	5,48%	1,02%	

**AMMISSIBILITA' AL FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI TPL**

Sono finanziabili solo i servizi di TPL che rispettano la normativa vigente e in particolare le disposizioni previste dall'art.14 della L.R. 1/2000 commi da 1 a 6, che di seguito si riportano:

*"1. Tutti i contratti di servizio pubblico, definiti per ambito regionale, per bacino, per area omogenea o per area urbana, devono prevedere, a partire dal 1° gennaio 2000, un rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, pari almeno allo 0,35. Tale rapporto é incrementato in misura coerente con gli obiettivi di efficienza ed efficacia definiti negli accordi di programma di cui all'articolo 9, comma 2.*

*2. Non sono consentiti contributi degli enti locali a copertura di eventuale minor rapporto tra ricavi e costi a partire dal 1° gennaio 2000.*

*3. A partire dal 1° gennaio 2000 sono posti a gara pubblica solo i servizi che prevedano, nei rispettivi capitolati di appalto, per ambito regionale, per bacino, per area omogenea o per area urbana, il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi almeno pari allo 0,35. Il finanziamento non può, in ogni caso, eccedere il 65 per cento del costo di aggiudicazione.*

*4. Nella determinazione del rapporto tra ricavi e costi la stima degli introiti deve essere effettuata, tenendo conto della politica tariffaria della Regione, sulla base della domanda espressa dal territorio.*

*5. La stima dei costi deve essere effettuata, all'interno delle tipologie di servizio urbano ed extraurbano, in relazione alle dimensioni del servizio messo in appalto, a cui corrispondono costi parametrici dell'azienda-tipo di gestione, ed alle caratteristiche insediative ed orografiche del territorio servito, a cui corrispondono diverse velocità commerciali*

*6. L'eventuale risparmio, conseguito da appalti affidati all'offerta economicamente più vantaggiosa, rispetto alle risorse assegnate alla provincia od al comune, rimane a disposizione della provincia o del comune con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico. "*

*7. ...omissis*

In riferimento al comma 6 dell'art.14 della L.R. 1/2000 sono da intendersi risparmi esclusivamente quelli derivanti da ribassi d'asta mentre le risorse assegnate dalla Regione mediante Accordo di Programma e non utilizzate per servizi di TPL per l'anno di competenza (per le Province si intendono utilizzate anche le risorse trasferite mediante Accordi di Programma con i rispettivi Enti delegati per servizi di TPL) sono da considerarsi quali anticipazioni ed imputate in detrazione delle risorse assegnate per l'anno successivo.

Le spese di gestione delle deleghe, nei limiti e nei modi previsti dall'art. 26, comma 3 della L.R. 1/2000, sono da intendersi come assimilabili a quelle utilizzate per i servizi di TPL.

Per i servizi in area a domanda debole i vincoli per l'ammissibilità al finanziamento non sono soggetti alle determinazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 del medesimo art. 14. I servizi in tali aree sono regolati in particolare dall'art.6 della L.R. 1/2000 che di seguito si riporta:

*“1. Le comunità montane, ovvero i comuni interessati in associazione tra loro, organizzano ed amministrano, nelle aree a domanda debole individuate dalle province, i servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d), anche ai sensi dell'articolo 5, comma settimo, del d.p.r. 753/1980.*

*2. Nell'ambito delle aree a domanda debole, gli enti locali di cui al comma 1 possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, gestiti in economia ovvero da affidare, attraverso procedure concorsuali, a soggetti che abbiano i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Qualora non vi sia offerta di tali servizi possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone. Gli enti locali sono autorizzati a disciplinare, con proprio regolamento, la possibilità di utilizzare gli scuolabus anche per finalità sociali ed assistenziali di trasporto degli adulti, compatibilmente con le esigenze del trasporto scolastico.*

*3. Per i territori montani sono inoltre applicabili, al fine della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, le disposizioni della legge regionale 2 luglio 1999, n. 16 (Testo unico delle leggi sulla montagna), in quanto compatibili.”*

Nell'ottica del contenimento della spesa pubblica e dell'obiettivo di soddisfare la domanda di mobilità delle aree a domanda debole il comma 2 dell'art.6 della L.R. 1/2000 offre la possibilità di individuare modalità particolari per l'espletamento di servizi di linea; le Province, pertanto, nella stipula degli Accordi di Programma con gli Enti di cui al comma 1 oltre a promuovere tali iniziative devono verificare che il finanziamento unitario a preventivo dei servizi in programma non sia superiore a quello dei servizi ordinari extraurbani relativi al territorio della Provincia stessa. Per eventuali servizi la cui produzione non è definibile con i metodi classici in funzione del programma di esercizio (ad esempio per i servizi a chiamata) occorre stimare la produzione annua in funzione dei dati disponibili e confrontare quindi il finanziamento unitario risultante con quello dei servizi ordinari.

Un esempio di organizzazione e gestione dei servizi a chiamata, elaborato dal Politecnico di Torino, è riportato in allegato alla presente per farne parte integrante.

Le Province piemontesi, in considerazione di quanto suddetto, hanno fatto pervenire uno schema da cui emerge che le risorse per i servizi minimi e integrativi sono così ripartite:

Provincia	Servizi ordinari extraurbani	Servizi ordinari urbani (comuni con popolazione < 30.000 ab.)	Servizi particolari	Servizi in area a Domanda debole	Servizi totali esclusi i servizi speciali	Servizi speciali
Alessandria*	9.043.622,00	729.637,50		770.407,06	<b>10.543.666,56</b>	
Asti	5.422.902,11	64.962,28	181.432,6	14.719,02	<b>5.684.016,01</b>	
Biella	3.902.430,00	66.222,17		190.415,00	<b>4.159.067,17</b>	
Cuneo **	11.434.472,50	597.077,60		1.048.347,50	<b>13.079.897,60</b>	
Novara	<b>Dato non pervenuto</b>					
Torino	25.893.672	<b>Dato non pervenuto</b>		3.150.569,00	<b>29.044.241,00</b>	
V.C.O.*	4.745.033,8	213.869,42		758.900,47	<b>5.717.803,69</b>	313.768,14
Vercelli	4.349.548,00			186.344,00	<b>4.535.892,00</b>	<b>Dato non pervenuto</b>
<b>TOTALE</b>	<b>64.791.680,41</b>	<b>1.671.768,97</b>	<b>181.432,60</b>	<b>6.119.702,05</b>	<b>72.764.584,03</b>	<b>313.768,14</b>
<b>TOTALE GENERALE INCLUSI I SERVIZI SPECIALI</b>					<b>73.078.352,17</b>	

I Comuni e le Conurbazioni piemontesi soggetti di delega, in considerazione di quanto detto nelle premesse al presente capitolo, hanno fatto pervenire uno schema da cui emerge che le risorse per i servizi minimi e integrativi sono così ripartite:

Comune o Conurbazione	Servizi ordinari urbani	Servizi particolari	Servizi totali esclusi i servizi speciali	Servizi speciali
Alba	<b>Dato non pervenuto</b>			
Alessandria	5.847.756,00 *179.089,44		<b>6.026.845,44</b>	
Asti	3.177.317,00		<b>3.177.317,00</b>	
Biella	<b>Dato non pervenuto</b>			
Bra	512.107,24		<b>512.107,24</b>	
Casale M.	<b>Dato non pervenuto</b>			
Chieri	421.790,11		<b>421.790,11</b>	
Cuneo	3.530.699		<b>3.530.699</b>	
Ivrea	<b>Dato non pervenuto</b>			

Comune o Conurbazione	Servizi ordinari urbani	Servizi particolari	Servizi totali esclusi i servizi speciali	Servizi speciali
Moncalieri	<b>Dato non pervenuto</b>			
Novara	4.940.000	480.000	<b>5.420.000</b>	
Pinerolo	<b>Dato non pervenuto</b>			
Settimo T.	<b>Dato non pervenuto</b>			
Torino	<b>Dato non pervenuto</b>			
Verbania **	123.500,00 ***71.500,00		<b>195.000,00</b>	
Vercelli	<b>Dato non pervenuto</b>			

\* Risorse per Servizi extraurbani riclassificati – trasferiti dalla Provincia di Alessandria al Comune.

\*\*Il servizio di trasporto pubblico del Comune di Verbania è stato delegato alla Provincia del Verbano Cusio Ossola sin dall'anno 2001. – Risorse necessarie per gestire il servizio secondo le previsioni della Provincia del Verbano Cusio-Ossola

\* \*\* Risorse necessarie per la ristrutturazione del servizio.

#### **4.1.2 Le risorse per i servizi ferroviari regionali**

Le risorse annue per il finanziamento dei servizi ferroviari regionali, essendo la materia ancora soggetta alla delega attuata dal Decreto legislativo 422/97 e s.m.i. sono, in base agli appositi Accordi di Programma sottoscritti con il Ministero dei Trasporti il 20 dicembre 1999, pari a:

- € 161.392.780,97 (+ IVA) per Trenitalia;
- € 18.369.338,99 (+IVA) per GTT (ex Satti S.p.A.).

Le risorse per la copertura dell'Iva sono in parte a carico dello Stato, con le procedure previste dal D.M. 22 dicembre 2000, e in parte a carico diretto (quota UE) e indiretto della Regione (D. LGS. 56/2000).

#### **4.2 Le risorse per gli investimenti**

##### **4.2.1 Il materiale rotabile**

Il materiale rotabile ferroviario di Trenitalia, in attuazione del Protocollo d'Intesa richiamato al precedente capitolo sulla qualità dei servizi, sarà totalmente rinnovato entro il 2006.

L'impegno finanziario totale per tale operazione è pari a circa € 532.596.177, di cui a carico della Regione Piemonte € 66.828.861 circa suddiviso negli anni come segue:

- **2003:** € 12.828.861,00
- **2004:** € 6.183.600,00
- **2005:** € 45.725.400,00
- **2006:** € 2.091.000,00

Le risorse sono quelle derivanti in parte dal rifinanziamento della Legge statale 194/98.

Il materiale rotabile ferroviario in gestione a GTT SpA, ora di proprietà della Regione Piemonte a seguito del passaggio dello stesso nel patrimonio regionale ai sensi dell'art. 8 del D. Lgs. 422/97, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto con il Ministero dei Trasporti nel dicembre 1999, sarà nei prossimi anni potenziato. L'elettificazione della linea Canavesana e la maggiore offerta di servizio sulla Torino-Ceres, a seguito dell'apertura della fermata in corrispondenza dell'aeroporto di Caselle, richiede urgentemente una maggiore disponibilità di materiale rotabile elettrico. Pertanto si provvederà al più presto alla sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa con la GTT Spa per l'acquisto di materiale rotabile usato da ristrutturare consistente in tre treni (composti da locomotore, 5 carrozze e semipilota), più un locomotore e una vettura semipilota.

Il totale impegno finanziario per tale operazione è pari a circa € 10.350.000,00 a totale carico della Regione suddiviso negli anni come segue:

- **2003:** € 1.550.000,00;
- **2004:** € 6.198.000,00;
- **2005:** € 2.602.000,00.

Le risorse per il finanziamento del materiale rotabile da ripartire agli Enti soggetti di delega, anch'esso derivante dal rifinanziamento della Legge 194/98 sono pari a circa € 20.500.000 così suddiviso negli anni:

- **2003:** € 13.500.000;

- **2004:** € 7.000.000.

Il finanziamento delle tecnologie, come per gli autobus, seguirà la metodologia attuata con gli ultimi piani autobus che prevedono, tra l'altro, un finanziamento, sino al 50% del costo ammissibile per il materiale e del 100% per gli impianti sollevatori delle carrozzelle per disabili non deambulanti.

Le risorse per il materiale rotabile saranno ripartite tra gli Enti soggetti di delega in modo proporzionale a quanto già assegnato con la DD. n° 98/26/26.3 del 27 febbraio 2003 per la progressiva sostituzione degli autobus con più di 15 anni al 31.12.2001.

Per l'acquisto di tecnologie idonee alla realizzazione di un sistema di bigliettazione elettronica basato sull'uso di smart card del tipo contactless, secondo quanto dettagliato ai successivi capp. 5.2 e 5.3, la Regione stanzierà per il triennio risorse proprie pari a:

- **2004:** € 4.000.000;
- **2005:** € 4.500.000;
- **2006:** € 4.000.000.

Il finanziamento, anche in questo caso non potrà essere superiore al 50% del costo dell'investimento. Le risorse per le tecnologie saranno ripartite tra gli Enti soggetti di delega in funzione del numero di autobus utilizzati per il servizio di TPL.

#### **4.2.2 Gli investimenti infrastrutturali**

Per il finanziamento dei progetti MOVlinea previsti nel precedente capitolo le Province piemontesi hanno inoltrato le seguenti richieste di finanziamento:



In modo analogo i Comuni e le Conurbazioni piemontesi soggetti di delega per il finanziamento dei loro progetti di investimento in infrastrutture di trasporto hanno fatto pervenire le seguenti richieste:

Comune di	Programma	2003 -2004	2005 - 2006
		Fase 1	Fase 2
ALBA	160 fermate + passerella MOVlcentro (400.000)	€ 1.000.000	€ 940.000
ALESSANDRIA			
ASTI	Completamento di 61 fermate + realizzazione di 4 parcheggi di interscambio presso i principali accessi al capoluogo	€ 495.800	€ 1.968.000
BIELLA	Ha chiesto il recupero delle economie.  <i>Intende presentare proposta per un interscambio in centro</i>		
BRA	Completamento vecchio programma + nuovi interventi di arredo	€ 72.500	
CASALE MONFERRATO			
CHIERI	Progetto riordino e adeguamento intera rete: 37 fermate	€ 183.000	€ 366.000
CUNEO	Interventi di adeguamento sulle fermate di Cuneo e conurbazione + fermata complessa su P.zza Torino	€ 500.000	€ 400.000
IVREA			
MONCALIERI			
NOVARA	<b>I fase:</b> 5 piazzole sosta – fermata tratta Olengo – Trecate; 13 aree sosta fermata per linee urbane ordinarie e linee urbane ed extraurbane con servizio a chiamata e capolinea nella conurbazione; <b>II fase:</b> 15 interventi di adeguamento aree sosta e fermata nella città e conurbazione	€ 910.000 (da detrarre € 258.228 non spesi)	€ 900.000
PINEROLO	Completamento rete 131 fermate. Alcune sono anche dell'extraurbano e si dovrà concordare con la Provincia	€ 900.000	€ 403.000
SETTIMO T.SE			
TORINO	Realizzazione di un terzo impianto di distribuzione metano	€ 1.000.000	
VERBANIA			
VERCELLI	Progetto MOVlcentro : da finanziarsi con modalità previste dal programma regionale MOVlcentro		

*Eventuali richieste per la realizzazione di nodi di interscambio verranno valutate sulla base dei progetti preliminari predisposti dalle amministrazioni, ed attuate secondo le procedure previste dal programma regionale MOVlcentro.*

Provincia di	Programma	2003 -2004	2005 - 2006
		Fase 1	Fase 2
ALESSANDRIA	Estensione del progetto MOVlinea alle restanti 658 fermate extraurbane (103 oggetto della precedente convenzione) per un costo complessivo stimato in 12.831.000 €, da suddividere in fasi di attuazione. Programma analogo per le 180 fermate urbano/extraurbano nei Comuni di Acqui Terme, Novi Ligure, Ovada, Tortona, Valenza da sviluppare in accordo con i Comuni.	€ 2.000.000	€ 2.000.000
ASTI	<b>I fase:</b> 19+40 fermate <b>II fase:</b> 40 fermate + 5 nodi di attestamento sulle 5 principali direttrici di penetrazione: Castell'Alfero, Castello d'Annone, Settime, Baldichieri, Isola d'Asti	€ 1.240.000	€ 2.380.000
BIELLA	Sostituzione paline a tutto il territorio, interventi di adeguamento di 7 fermate complesse: Adorno Micca, Cavaglià, Biella, Vigliano Biellese, Mongrando, Lesiona, Pettinengo	€ 250.000	€ 500.000
CUNEO			
NOVARA			
TORINO	<b>I fase:</b> 49 fermate sulla linea Avigliana – Orbassano, 38 fermate sulla Torino – Carmagnola; <b>II fase:</b> 60 fermate Torino – Ivrea; 20 fermata Villafranca –Airasca; 20 fermate Cavour – Pinerolo + 35 iniziative segnalate dai Comuni	€ 1.700.000	€ 2.300.000
VERBANO CUSIO OSSOLA	500 fermate a completamento di tutto il territorio + fermate complesse: Stresa, Verbania imbarcadere, Gravellona stazione, e Gravellona svincolo, Omegna, nuovo Ospedale	€ 2.500.000	€ 1.500.000
VERCELLI	Adeguamento 20 fermate + 4 nodi di interscambio: Trino, Alagna, Cigliano, Crescentino	€ 240.000	€ 642.350

Prima di assegnare le risorse per gli investimenti sarà verificata per ciascun Ente la capacità di spesa complessiva nel settore trasporto pubblico per gli investimenti già finanziati negli anni precedenti.

#### 4.3 Le agevolazioni tariffarie

La L.R. 1/2000 all'art. 12 commi 3 e 4, prevede che la Regione possa individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico del proprio bilancio.

In attuazione di quanto sopra, la Regione al fine di dare continuità alle agevolazioni tariffarie già in atto anche per il periodo 2004-2006, che prevedono la gratuità del trasporto a favore dei soggetti aventi i requisiti previsti dalla D.G.R. n. 2-8049 del 21 dicembre 2002

(portatori di handicap), assegna agli Enti soggetti di delega le risorse sotto riportate per i servizi di TPL su gomma:

<b>PROVINCE</b>	<b>Risorse annue (in Euro)</b>
ALESSANDRIA	167.848,00
ASTI	72.304,00
BIELLA	61.975,00
CUNEO	211.747,00
NOVARA	98.127,00
TORINO	521.621,00
VERBANO CUSIO OSSOLA	64.557,00
VERCELLI	98.127,00
<b>TOTALE PROVINCE</b>	<b>1.296.306,00</b>

<b>COMUNI</b>	<b>Risorse annue (in Euro)</b>
ALBA	12.911,00
ALESSANDRIA	49.063,00
ASTI	38.734,00
BIELLA	18.076,00
BRA	7.747,00
CASALE MONFERRATO	10.329,00
CHIERI	5.165,00
CUNEO	49.063,00
IVREA	33.570,00
MONCALIERI	15.494,00
NOVARA	64.557,00
PINEROLO	5.165,00
SETTIMO TORINESE	7.747,00
TORINO	1.464.155,00
VERBANIA	5.165,00
VERCELLI	15.494,00
<b>TOTALE COMUNI</b>	<b>1.802.435,00</b>
<b>TOTALE RISORSE ANNUE</b>	<b>3.098.741,00</b>

Per l'estensione delle stesse agevolazioni ai servizi di trasporto pubblico su ferro di competenza della Regione Piemonte, si rende disponibile ai vettori del servizio un budget di spesa annuale di € **1.957.996** in misura pari a quello attuale.

Le risorse sopra riportate sono quelle che attualmente vengono erogate dalla Regione per gli stessi scopi.

## 5. LA POLITICA TARIFFARIA

### **5.1 Attuale assetto tariffario**

La Regione Piemonte in materia di TPL, si è posta come obiettivo qualificante la realizzazione di un sistema di trasporti il più possibile integrato fra le diverse modalità e tipi di servizio; la tariffa unica extraurbana è sicuramente il primo passo per centrare tale obiettivo.

Tale volontà è confermata dagli atti assunti dalla Giunta Regionale negli anni 1995 e 1996 che hanno introdotto la tariffa pentachilometrica per i servizi di linea extraurbani e hanno rettificato la relativa curva tariffaria, ricca di discontinuità, rendendola uniforme a quella adottata dalle Ferrovie dello Stato a livello locale.

Inoltre, sulla base della proposta tariffaria integrata, promossa da A.T.M., SATTI e Ferrovie dello Stato e concordata fra la Regione Piemonte, il Comune di Torino e la Provincia di Torino, con decorrenza 1.4.1996, è stata introdotta, nell'Area Metropolitana di Torino, la tariffa a zona "Formula" che consente, ai possessori dell'abbonamento, di usufruire di tutti i servizi esercitati dalle tre Aziende che aderiscono al sistema.

Quasi contemporaneamente, nel triennio 1995-1997, nelle Province di Alessandria, Cuneo e Novara, sulle direttrici in cui era presente una forte sovrapposizione fra le modalità ferro e gomma, anche al fine di ridurre la "concorrenza" fra i due servizi, sono state attuate alcune integrazioni tariffarie.

La tariffa di riferimento sulle predette linee integrate è intermedia fra i due sistemi, e prevede una compensazione economica da parte delle F.S. (ora Trenitalia) verso l'Azienda automobilistica, in quanto, attraverso la tariffa integrata, la società ferroviaria, realizza un maggiore introito.

Con il "Programma di Attuazione in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo transitorio 1.1.2001-31.12.2002", approvato dalla Giunta Regionale in data 1.3.2000, è stato riproposto l'obiettivo di ottenere l'integrazione tariffaria mediante la progressiva omogeneizzazione delle tariffe praticate dai vettori operanti in Piemonte.

L'adeguamento, in linea generale, si doveva ottenere attraverso il blocco delle tariffe delle autolinee extraurbane ed il progressivo aumento delle tariffe ferroviarie. Inoltre, per "FORMULA", limitata ai servizi delle tre Società a capitale pubblico, A.T.M. - SATTI e Trenitalia SpA, è stata prevista l'estensione ai servizi automobilistici esercitati dalle

imprese private operanti nella Provincia di Torino, nonché l'integrazione tariffaria anche per le tariffe di corsa semplice.

La Giunta Regionale, tenuto conto dei criteri contenuti nel predetto Programma di Attuazione, con D.G.R. n° 61-6805 del 29/07/2002, ha autorizzato aumenti tariffari differenziati per tutti i servizi di trasporto pubblico locale; tali aumenti sono poi stati applicati nei successivi mesi di settembre/ottobre/novembre 2002.

Il succitato aumento, che ha tenuto conto anche delle maggiorazioni intervenute sui costi di produzione dei servizi di T.P.L. e della maggiore offerta di servizio con l'ingresso in Formula dei vettori privati ha determinato la seguente situazione:

- per le tariffe di corsa semplice: quelle dei servizi ferroviari ora sono perfettamente allineate con quelle dei servizi di linea automobilistici extraurbani;
- per le tariffe di abbonamento: quelle dei servizi ferroviari sono più basse di quelle del servizio di linea ordinario extraurbano di un 20% circa, con punte più accentuate per le fasce da 0 a 45 Km. ed un differenziale dell'11% circa, rispetto al mensile 42 corse, utilizzabile solo dall'utenza che è servita da linee specifiche;
- per le tariffe di abbonamento integrato (treno+bus) sono ancora inferiori di un 7,5% circa rispetto al servizio extraurbano ordinario, mentre sono coincidenti con la succitata tariffa specifica 42 corse;
- per la tariffa integrata "Formula": si può affermare che la tariffa è collocata ad un livello paritario rispetto alla tariffa di linea extraurbana ordinaria, pur considerando la difficoltà di comparazione tra una tariffa a zona ed una tariffa chilometrica.

Per le tariffe urbane e conurbate della Regione Piemonte, il quadro che si è determinato nel tempo è alquanto disomogeneo; infatti, alcuni Comuni hanno recepito in ritardo le disposizioni regionali emanate fin dall'anno 1999 e, conseguentemente, hanno trovato maggiori difficoltà ad applicare poi il livello tariffario indicato dalla Regione in sede di Programma di Attuazione della L. R. 1/2000. Inoltre, per i servizi urbani, a causa dei diversi ambiti territoriali di applicazione e delle diverse quantità e qualità del servizio offerto, non è sempre possibile l'omogenizzazione delle tariffe a livello regionale.

## **5.2 Gli obiettivi**

Si confermano l'obiettivo di eliminare le differenze ancora esistenti fra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma e quello dell'introduzione del biglietto integrato di corsa semplice nelle linee e/o aree, dove è già presente l'integrazione per le tariffe di abbonamento.

Di qui la necessità di un nuovo sistema di bigliettazione elettronica (smart card) che faciliti l'acquisto e l'utilizzazione del mezzo pubblico da parte dell'utente, oltre che la ripartizione degli introiti per le aziende partecipanti alla comunità tariffaria.

Per l'introduzione di tale sistema di bigliettazione si ritiene indispensabile la sua sperimentazione su un'area provinciale non eccessivamente ampia, ma completa delle diverse modalità dei servizi di T.P.L..

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

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

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

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

### **5.3 Le azioni**

La Regione Piemonte, al fine di favorire l'introduzione e il successivo sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica, si impegna a finanziare fino alla copertura del 50% del costo, un sistema di bigliettazione elettronico che permetta all'utente di muoversi su tutto il territorio con una sola carta. Lo stesso biglietto potrebbe essere utilizzato anche come borsellino elettronico a ricarica con estensione d'uso per il pagamento dei servizi accessori al T.P.L. (es.: parcheggio, taxi, etc...).

L'area provinciale individuata per la sperimentazione del nuovo sistema di bigliettazione elettronica è quella di Asti.

Le tariffe da applicarsi ai servizi extraurbani su gomma dal 1° gennaio 2004 sono quelle attualmente in vigore; si conferma per il 1° gennaio 2004 anche l'attuale livello tariffario delle tariffe integrate già presenti sul territorio della Regione; con il Programma triennale i Comuni e le Conurbazioni possono proporre alla Giunta regionale, per i servizi di propria competenza, l'autorizzazione ad applicare un nuovo assetto tariffario con validità dal 1° gennaio 2004.

Le tariffe in vigore dal 1° gennaio 2004 si adeguano a partire dal 1° settembre del 2005 di una percentuale pari al 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente; con le stesse modalità si adeguano le tariffe al 1° settembre 2006, 2007 e 2008.

Le tariffe vengono arrotondate ai 5 centesimi di Euro più prossime per i biglietti ordinari e per gli abbonamenti settimanali ed ai 50 centesimi di Euro più prossime per gli abbonamenti mensili o superiori. Il valore mediano viene arrotondato per difetto. L'incremento non si applica per valori dello stesso inferiori ai 5 centesimi di Euro. Per le tariffe che per effetto dell'arrotondamento non subiscono variazioni, nel successivo calcolo d'aggiornamento si assume come tariffa base corrispondente quella calcolata nel periodo precedente senza arrotondamento.

Sono inoltre confermate le agevolazioni di viaggio, già adottate nel precedente Programma 2001-2 consistenti in tessere di libera circolazione nominative intestate a disabili con oltre il 70% di invalidità valide sia per servizi urbani di comuni e conurbazioni,

sia per servizi extraurbani provinciali e per quelli ferroviari regionali. I mancati ricavi delle aziende di T.P.L. su gomma sono compensati tramite specifici trasferimenti agli EE.LL. competenti, mentre per i servizi ferroviari si fa fronte tramite trasferimenti diretti alle Aziende ferroviarie esercenti nella misura annua già considerata nel precedente capitolo 4.

## 6. L'AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI T.P.L.

### 6.1. Premesse

I servizi pubblici locali negli ultimi 10 anni hanno registrato un crescente e sistematico cambiamento normativo.

Di tale evoluzione ha risentito anche il trasporto pubblico locale (TPL) sia su gomma che quello su ferro.

In particolare la gestione è prevista tramite società di capitali siano esse a prevalente partecipazione pubblica art. 22 lettera e) legge 8/06/1990 n. 142 ora art. 113 lettera e) del Decreto Legislativo 18/08/2000 n. 267, che a maggioranza privata art. 12 Legge 498/92 ora lettera f) art. 113 del Decreto Legislativo 18/08/2000 n. 267, ovvero società totalmente private quali concessionari del servizio.

L'art. 35 della Legge 28/12/2001 n. 448 ha ulteriormente modificato l'art. 113 del D.Lgs. 267/2000 richiamato, ma le modifiche apportate decorrono dalla data di emanazione di un Decreto Ministeriale attuativo non ancora emesso.

È in corso di approvazione da parte del Parlamento il maxi emendamento all'art. 35 Legge 448/01 che evolve ulteriormente la materia e supera il Decreto Ministeriale richiamato.

L'altra novità consiste nel fatto che i servizi pubblici non potranno più essere affidati dagli Enti pubblici concedenti il servizio a proprie società appositamente costituite, ma dovranno essere svolte le gare pubbliche a cui eventualmente le società a prevalente partecipazione pubblica potranno partecipare con pari condizioni.

A livello nazionale, per il T.P.L. su gomma, le gare per i servizi sono previste entro il 31/12/2003.

Si tratta in sostanza della:

- privatizzazione
- liberalizzazione



dei servizi pubblici tanto discussa, richiesta e avversata, che la Comunità Europea ha fatto propria e che pertanto in tempi più o meno rapidi sarà attuata anche nel nostro ordinamento con l'apertura però di un mercato vasto quanto l'intera Comunità Europea.

## **6.2 La normativa di riferimento**

Il Decreto Legislativo 19.11.1997 n. 422 ha definito il quadro normativo di riferimento a livello nazionale per il trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda il T.P.L. su gomma vi è uno specifico rinvio per l'attuazione alla legislazione regionale.

Per quanto riguarda il T.P.L. su ferro è stabilito il trasferimento di tale attività alle Regioni.

La Regione Piemonte con propria Legge regionale 4/01/2000 n. 1 ha regolato l'intera materia.

L'obiettivo di entrambi i provvedimenti è quello di migliorare l'efficienza gestionale mediante l'introduzione di forme di concorrenzialità nel settore.

## **6.3 La liberalizzazione del mercato**

### **6.3.1 Premessa**

Il Decreto Legislativo 19.11.1997 n. 422 e la Legge della Regione Piemonte 4/01/2000 n. 1 che regolano la materia del TPL su gomma e su ferro incidono significativamente sugli sviluppi futuri del trasporto locale.

E' possibile, sia pure astrattamente, distinguere tre periodi operativi diversi come segue:

1)	periodo antecedente la legge quadro riordino del TPL	fino al 31/12/1998
2)	periodo transitorio della legge quadro regime preparatorio alle gare	dal 1999 al 2003/2004
3)	periodo a regime dopo le gare	dal 2004

La tempificazione dei periodi sopra riportata deve essere intesa di larga massima.

Tali periodi potrebbero anche essere denominati per distinguerne la caratterizzazione come segue:

1)	periodo	contributivo – assistenziale
2)	periodo	promiscuo – contratti di servizio senza gare
3)	periodo	corrispettivi - contratti di servizio con gare

### **6.3.2 Il periodo contributivo assistenziale**

Il primo periodo, ormai storico, era caratterizzato prevalentemente dall'affidamento dei servizi mediante il riconoscimento di contributi determinati, per quanto possibile, in via anticipata in base a costi standard di norma in linea con i costi effettivi delle aziende efficienti, e risultavano pertanto insufficienti per le aziende meno organizzate.

Il sistema ha così rilevato pesanti disavanzi delle aziende pubbliche di volta in volta coperte con contributi straordinari aggiuntivi a ripiano disavanzi non coperti dai contributi ordinari.

Non è stimabile quando questo regime possa chiudersi definitivamente, ma è presumibile che una cosiddetta "coda" si debba inevitabilmente registrare per i saldi fino al 1999.

E' noto che tale periodo ha avvantaggiato le aziende e le imprese meno produttive ed efficienti e non premiava o incentivava le imprese migliori.

### **6.3.3 Il periodo transitorio promiscuo dei contratti di servizio senza gare**

La legge quadro e la legge Regionale Piemonte di applicazione come abbiamo già accennato, sono volte a superare il regime assistenziale e lo strumento è quello delle gare per la concessione dei servizi da parte dell'Ente concedente.

Gli enti concedenti sono di norma:

- la Regione Piemonte                      per i servizi ferroviari
- le province                                      per le linee provinciali extraurbane
- i comuni    per le linee urbane.

Gli Enti concedenti non possono partecipare alle società di gestione dei servizi realizzandosi una incompatibilità fra lo stesso Ente e il gestore partecipato che intendesse partecipare alla gara.

Si è così provveduto da parte delle aziende pubbliche all'adeguamento in questa fase transitoria

- alla trasformazione in S.p.A.
- e in alcuni casi al recesso delle Province o alla cessione a terzi delle partecipazioni mediante evidenza pubblica

Nel corso dell'anno 1999, in Piemonte, sono stati sottoscritti i primi "*contratti di servizio*" fra le aziende che gestiscono il T.P.L. su gomma e gli Enti concedenti senza gare.

Ancora la questione può ritenersi sperimentale, ma per intanto questo fatto ha comportato il passaggio delle erogazioni regionali da CONTRIBUTI a CORRISPETTIVI.

Le conseguenze più tangibili possono sinteticamente schematizzarsi come segue:

		<b>CONTRIBUTI Fino al 31/12/1999</b>	<b>CORRISPETTIVI Dal 1/01/2000</b>
1)	Ai fini IVA	Esclusi dal campo di applicazione IVA in quanto ripiano disavanzi	Imponibili IVA con aliquota 10%
2)	Ai fini IRPEG	Non considerati componenti positivi ai fini IRPEG ai sensi art. 3 legge 17/02/1987 n. 18 in quanto ripiano disavanzi	Considerati componenti positivi ai fini IRPEG quali corrispettivi
3)	Ai fini IRAP	La natura dei contributi è sempre stata controversa, per il 1998 il Ministero delle	Per il 2000 la tassazione è oggetto di discussione con il Ministero delle Finanze al fine di

		<b>CONTRIBUTI</b> <b>Fino al 31/12/1999</b>	<b>CORRISPETTIVI</b> <b>Dal 1/01/2000</b>
		Finanze ha escluso la tassazione per il 1999 è stata prevista la tassazione	ottenere la esclusione

Sul piano operativo l'IVA sui contributi, dal 1/01/2000 ha generato una corrispondente riduzione dei flussi finanziari fino a quando il sistema non sarà rimesso a regime e cioè quando un decreto interministeriale non provvederà a ristorare la Regione dell'IVA versata sui contributi e la Regione restituito alle aziende tale imposta.

Ai fini IRPEG dal 1/01/2000 le aziende di T.P.L. sono tornate al regime ordinario, finendo così un periodo in cui tali aziende hanno beneficiato sostanzialmente della esclusione da imposte dirette ai sensi dell'art. 3 della legge 18/87.

L'IRAP come risulta dal prospetto, è una questione relativamente nuova e tuttora in fase di assestamento.

Un terzo elemento di cambiamento nel periodo transitorio è costituito dal processo di riorganizzazione aziendale dei soggetti affidatari volto alla preparazione al passaggio al periodo successivo, quello delle gare.

Le aziende stanno ricercando il massimo della efficienza quale miglior antidoto alla competitività generata dalle gare.

In questa attività rientra la esternalizzazione dei servizi non strettamente operativi legati al "movimento" per cui rientrano nelle attività gestite in "out-sourcing" le manutenzioni, le riparazioni, le pulizie dei mezzi, alcuni servizi amministrativi, la distribuzione e vendita dei titoli di viaggio, ecc.

Il tutto volto a raggiungere il minor costo per la produzione del servizio, in questa ricerca rientra anche l'ottimizzazione dei servizi prodotti, dell'utilizzo del personale e dei mezzi impiegati.

Oltre al contenimento dei costi sono in corso gli interventi di razionalizzazione e riorganizzazione delle linee di T.P.L. esercite, al fine di renderle più vicine alle esigenze del servizio pubblico, con lo scopo di massimizzare l'utenza.

Allo stesso tempo sono in corso di studio le attività complementari al T.P.L. inerenti lo sviluppo del granturismo, il noleggio, il trasporto su ferro la gestione dei parcheggi.

In questo periodo transitorio sono in atto anche attività volte al consolidamento e alla ricerca di alleanze o di partnership per la gestione del servizio su area più vasta, in bacini di traffico contigui per realizzare quelle economie di scala non altrimenti ottenibili. In particolare in applicazione delle disposizioni della L.R. n. 1 del 4/01/2000 in Piemonte sono state costituite A.T.I. (Associazioni Temporanee di Imprese) quale primo passo verso integrazioni aziendali più stabili e consolidate.

Il processo di integrazione fra aziende pubbliche e/o private è lento e faticoso nella Regione Piemonte come nel resto del Paese. C'è da vincere la resistenza di 40 anni di gestioni fortemente cristallizzate e antagoniste.

Infine in questa fase si sta sviluppando da parte delle imprese a prevalente partecipazione pubblica la ricerca di uno o più soci privati che acquisiscano una partecipazione di minoranza significativa 25-45%. Di norma al nuovo socio privato viene attribuito il diritto di designare un Consigliere delegato al quale viene affidata parte della conduzione della società.

La ricerca del socio privato avviene per evidenza pubblica a cui sono ammessi a partecipare solo imprese che possiedono definiti requisiti quali:

- esperienze tecniche
- adeguata patrimonializzazione
- dimostrazione di aver svolto analoga attività con risultati economici positivi.

#### **6.3.4 Il periodo a regime dei contratti di servizio a seguito delle gare**

Ogni processo di innovazione che modifica la situazione esistente incontra naturali resistenze.

Non fa eccezione anche il processo di liberalizzazione e privatizzazione dei servizi pubblici di trasporto.

Quello che può essere affermato con certezza è che tale regime andrà sicuramente in vigore, poiché trattasi di armonizzazione a norme comunitarie.

È prevedibile che tutte quelle posizioni di aziende forti si rafforzino ulteriormente da essere difficilmente attaccabili, mentre le posizioni meno forti pongano in atto quei correttivi di difesa adeguati alla circostanza da poter sperare di risultare aggiudicatari dei propri servizi con risultati economici di gestione positivi o comunque di pareggio.

Per le aziende più disastrose, ove il recupero sia difficilmente praticabile, l'obiettivo è quello di pilotare la riorganizzazione del servizio mediante uno o più partner prescelti per coprire il servizio con nuovo soggetto e nuove basi prima di arrivare alle gare.

Infine per quei soggetti che come sopra si siano resi insensibili al cambiamento stesso non resterà che il risultato delle gare in un libero mercato.

### **6.3.5 La normativa di riferimento per le gare**

L'obbligo di indire gare per il servizio di trasporto pubblico locale è previsto dall'art. 18 D. Lgs. 422/1997, successivamente modificato dal D. Lg. 400 del 1999 e dall'art. 11 della L.R. n. 1 del 2000, che richiama i D. Lgs. 158/95 (Merloni ter) di attuazione delle direttive CEE relative alle procedure di appalti nei "settori esclusi", di cui i trasporti fanno parte.

Il D.Lgs. 422/97 prevede, in generale, il ricorso a procedure concorsuali, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici, delimitando la cerchia dei possibili partecipanti alla gara in coloro che sono in possesso dei requisiti idonei a tal fine. L'art. 18 del citato D. Lgs. è stato dalla Legge 400 del 1999 nella parte che escludeva tout court dalla partecipazione alle gare le società che, in Italia o all'estero, gestissero servizi "in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica" nonché le loro controllate, e che tale esclusione non avrebbe operato limitatamente alle gare aventi ad oggetto "i servizi già espletati dai soggetti stessi".

Id tes: alle gare non avrebbe dovuto essere ammesso – neanche nel corso del periodo transitorio, (ovvero di quel lasso temporale concepito proprio al fine di garantire gradualità nel passaggio al regime concorrenziale) – alcun affidatario diretto. A titolo "eccezionale", tuttavia, si sarebbero potuti ammettere alle gare quei titolari di affidamento diretto (o di concessione non derivante da procedure di evidenza pubblica) che avessero la gestione dei servizi oggetto proprio di quel confronto competitivo.

L'art. 45 del maxi "collegato infrastrutturale" alla Finanziaria 2002 (Merloni quater) reca ulteriori sostanziali "Modifiche all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422". Di particolare interesse, nell'ambito della presente analisi, sembrano essere le lettere a) e d) (ma anche le lettere b,) c) ed e) della disposizione, che modificano ed integrano il secondo comma, lett. a) dell'art. 18. La novità portata dall'art. 18 così come modificato, consiste nella collocazione, all'interno della proposizione normativa contenente l'esclusione degli affidatari diretti, di un inciso che posticipa il termine iniziale di operatività di tale divieto. Dalla partecipazione alle gare, dunque, saranno escluse, "terminando il

periodo transitorio previsto dal presente decreto o dalle singole leggi regionali”, le società che, in Italia o all'estero gestiscono servizi in affidamento diretto “a seguito” di procedure non ad evidenza pubblica.

In altre parole, il divieto a carico degli affidatari diretti scatterà solo dopo che sarà terminato il periodo transitorio (previsto dalle leggi regionali e fissato dal decreto Burlando al momento al 31/12/2003) durante i quali sarà libero il confronto concorrenziale fra le aziende, siano esse affidatarie dirette o meno.

L'art. 45, lett. d) del “collegato” ha inoltre soppresso la disposizione (art. 18, comma 2, lett. a), terzo periodo) contenente un privilegio a favore dei gestori dei servizi messi a gara. Durante il periodo transitorio, d'ora innanzi, tutti i titolari di affidamento diretto potranno indiscriminatamente partecipare alle gare che via via saranno bandite nel territorio nazionale.

Una volta decorso il periodo transitorio, alle gare saranno ammesse solo quelle società che abbiano già partecipato ad almeno un confronto concorrenziale. Il “nuovo” divieto di partecipazione alle gare – rigoroso quanto quello precedente ma ora legittimato dalla possibilità di dare origine a condizioni concorrenziali anche durante il periodo transitorio – in questo caso, sanzionerà l'inerzia delle Amministrazioni, e varrà per tanto per le società ancora in regime di affidamento diretto, quanto per le loro controllate ma, al fine di evitare elusioni alla legge (art. 45, lett. c)) anche per le collegate, le controllanti e, infine, per le società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali.

L'aggiudicazione della gara avviene secondo la procedura prevista dall'art. 12 D. Lgs. 158 del 1995, nonché per i casi contemplati dall'art. 13 ed aggiudicata secondo i criteri previsti dall'art. 24 lett. b) cioè quelli dell'offerta economicamente più vantaggiosa, valutabile sulla base di diversi parametri.

### **6.3.6 Gli obiettivi e gli indirizzi per le gare**

#### **6.3.6.1 Gli obiettivi**

L'obiettivo delle gare da parte degli Enti concedenti è quello di migliorare gli aspetti economici del servizio e la qualità in senso generale degli stessi.

Pertanto attraverso la procedura di gara si ricerca il miglior gestore del servizio sia in termini economici, ma non solo quelli, in quanto è ricercata la qualità del servizio pubblico che privilegia la intermodalità, le aree economicamente svantaggiate, le zone montane, ecc. La scelta di affidare il servizio di trasporto pubblico locale mediante procedure concorsuali si richiama sia all'obbligo di adempiere alle prescrizioni normative del Burlando che fissa il 31/12/2003 come termine perentorio per l'espletamento delle gare sia per raggiungere migliori risultati nella gestione del T.P.L., che essendo annoverato tra i cosiddetti servizi garantiti è soggetto a contribuzione pubblica. Si mira a conseguire una maggiore efficienza allocativa (al fine di allocare meglio le risorse destinata al T.P.L.) ed efficacia del servizio (per fare in modo che i risultati conseguiti siano rispondenti alle esigenze dei cittadini e degli utenti).

Quali le finalità delle gare?

- a) adempimento legislativo
- b) contendibilità dei servizi di (e/o maggiore informazione sulle imprese)
- c) conseguire minori costi per l'operatore pubblico (e/o maggiori ricavi tariffari)
- d) conseguire migliori reti e servizi di T.P.L. (e/o maggior utenza servita e/o maggior qualità e/o accessibilità)
- e) stimolare la riorganizzazione delle aziende per miglior competizione (anche a scala europea).

Come conseguire minori costi per l'operatore pubblico?

Attraverso:

- l'ottimizzazione della organizzazione del lavoro, soprattutto del personale conducente, mediante modelli standardizzati della programmazione dei turni di servizio e degli avvicendamenti del personale.
- La razionalizzazione delle reti e dei programmi di esercizio anche in relazione ad attuali sovrapposizioni e duplicazioni dei servizi esistenti nell'isola.
- Il perfezionamento delle procedure concorsuali atte a conseguire economie di scala nell'acquisizione di infrastrutture, beni di consumo, lavorazioni esterne e servizi.

Come ottenere un incremento dei ricavi da traffico?

Mediante:

- Miglioramento generale della qualità dell'offerta.
- Perfezionamento della comunicazione alla clientela.



**6.3.6.2 Gli indirizzi per le gare**

Per raggiungere questi obiettivi, in questa prima fase di passaggio è opportuno che:

- a) i bandi di gara e i relativi allegati siano di facile lettura e di semplice applicazione;
- b) i criteri di aggiudicazione rispondono a criteri il più oggettivi possibili e di tutta trasparenza;
- c) gli Enti concedenti che partecipano in società, che gestiscono attività di T.P.L., devono far svolgere le procedure di gara ad un Ente locale sovraordinato o ad agenzia appositamente costituita.

I principi su cui si possono basare le scelte dei gestori mediante gara possono essere così riassunti:

		<b>AGEVOLI</b>	<b>SELETTIVI</b>
1)	I REQUISITI DEI SOGGETTI CHE POSSONO PARTECIPARE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si consente una larga partecipazione di imprese con una accentuata concorrenzialità.</li> <li>- Il prezzo sarà sicuramente il più basso ma la qualità del servizio non è garantita.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le imprese che possono partecipare alle gare sono poche e di dimensioni più omogenee.</li> <li>- Il prezzo potrebbe risultare superiore, ma la qualità del servizio è assicurata.</li> </ul>
2)	DIMENSIONE DEI BACINI DI TRAFFICO MESSI IN GARA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di piccole dimensioni per linee individuali quali sotto-bacini di traffico.</li> <li>- Si favorisce l'accesso di tante imprese con il massimo della riduzione dei prezzi senza garanzia qualitativa del servizio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Di dimensioni analoghe al bacino del traffico.</li> <li>- L'impresa che gestisce sarà favorita per le conoscenze possedute a condizione di essere efficiente.</li> </ul>

		<b>AGEVOLI</b>	<b>SELETTIVI</b>
3)	CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si tiene conto solo del prezzo offerto e risulta aggiudicatario il prezzo più basso.</li> <li>- Si ottiene il miglior prezzo senza garanzia qualitativa del servizio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si tiene conto oltre che del prezzo offerto anche alcuni elementi qualitativi della offerta stessa.</li> </ul>
4)	SUBENTRO NEI MEZZI E NEL PERSONALE DELLA IMPRESA CHE GESTISCE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I mezzi e il personale dichiarato dal vincitore della gara per produrre il servizio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I mezzi e il personale in carico all'ex gestore.</li> </ul>

I principi sopra esposti sono stati indicati come polarità estreme di condizione e requisiti necessari per la partecipazione alle gare. Nei bandi tali principi, saranno definiti di volta in volta in ragione degli obiettivi da raggiungere e si ritiene che la via mediana sia quella che risulterà preferita.

Così come accaduto nelle esperienze trascorse, in questa vicenda sono coinvolti una molteplicità di interessi contrastanti Enti pubblici, imprese pubbliche e private attuali, gestori, imprese pubbliche e private che intendono estendere la loro attività, i sindacati e i dipendenti. I criteri di gara saranno opportunamente concordati su modalità garantista per tutte le parti in gioco.

Al fine di fornire un supporto per la redazione dei documenti necessari all'espletamento delle gare per l'affidamento dei servizi, sono riportati in allegato al presente documento degli schemi di:

- bando di gara;
- capitolato di appalto;
- contratto di servizio.

Tali schemi possono essere liberamente modificati ed integrati dal soggetto appaltante.

## 7. L'OSSERVATORIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Progettazione, costruzione e calibratura di un adeguato sistema informativo, al fine di offrire un sistema di trasporto collettivo efficiente e di qualità, sono i compiti e le funzioni che dovrebbe rivestire l'Osservatorio sul

In termini molto generali un sistema informativo può avere due diverse nature:

- i) consentire all'ente pubblico che gestisce risorse finanziarie collettive di renderne conto al pubblico, cioè descrivere obiettivi preposti, le risorse impiegate e risultati conseguiti;
- ii) essere un strumento di management, cioè rivolto alla gestione complessiva del sistema di trasporto.

Pur nelle loro peculiarità e diversità, non sembrano nature incompatibili, e un unico sistema informativo dovrebbe consentirle entrambe. In primo luogo dovrà beneficiarne il management complessivo, offrendo incentivi ai vari soggetti (enti locali e aziende) e funzioni per interagire nel modo migliore.

Al contempo il sistema informativo dovrebbe consentire forme di rendicontazione pubblica dei servizi, che paiono utili, a fronte sia dei costi raggiunti da questo tipo di servizio, e dell'importanza rivestita dallo stesso per la società e gli individui.

Prima di individuare i fabbisogni informativi, è bene ripercorrere, sinteticamente, le fasi in cui si sviluppa la regolazione del T.P.L..

### a) **fasi di pianificazione e programmazione**

- la Regione desidera garantire ai residenti un sistema di T.P.L. nel modo meno oneroso per gli utenti e per l'ente stesso (cosa che beneficia la collettività nel suo complesso); a tal fine definisce i livelli minimi e in particolare un sussidio alla fornitura dei servizi di T.P.L. (**Fondo Regionale Trasporti**);
- la Regione ripartisce tra gli ee.ll. il F.R.T. secondo propri **criteri** (l'accessibilità, l'integrazione gomma/rotaia, la sicurezza dei mezzi, l'impatto ambientale, equità, adeguatezza ai bisogni.....), definendo con i singoli ee.ll. determinati livelli di offerta di servizio (**Accordi di Programma**);

**b) fasi di produzione regolazione dei servizi-**

- gli ee.ll. hanno incentivo a utilizzare il budget affidato nel modo più efficiente grazie a due meccanismi:
  - possono trattenere le **eventuali economie** realizzate, ma vincolate ad un uso sempre in T.P.L.;
  - la verifica delle **performance** realizzate – da parte della Regione – può influire sulle future ripartizioni del F.R.T.;

**c) fasi di controllo e verifica dei servizi-**

- perché i meccanismi funzionino la Regione deve
  - poter verificare il **rispetto degli Accordi di Programma** (più che l'effettivo utilizzo del budget affidato all'ente);
  - poter verificare le **performance realizzate dai singoli sistemi locali di trasporto**, gestiti dagli ee.ll.;
  - saper essere conseguente alle verifiche condotte.

Quale è il bisogno informativo specifico della Regione per attuare tale disegno?

In generale si ritiene che la Regione non ha bisogno di informazioni di dettaglio: ad esempio specifiche sulle singole aziende (di interesse invece semmai per gli enti locali); oppure una contabilità economica per singole linee o bacini di servizio; oppure sui tracciati, fermate, frequenze delle singole linee.

Le informazioni necessarie sono più limitate; comunque diverse in relazione alle **diverse fasi** della regolazione (programmazione, produzione, controllo).

Nelle fasi di programmazione servono conoscenze sulla DOMANDA. La sua *struttura generale* (sistematica o non; per servizi urbani o extra; localizzazione e densità – sul territorio – della domanda;...); quindi *l'evoluzione dei vari segmenti di domanda* sul territorio; quindi i possibili *determinanti di tali evoluzioni* (dagli sviluppi socioeconomici locali, all'impatto di rilocalizzazioni di rilievo – ospedali, fabbriche, scuole – e altri fenomeni rilevanti; dalle grandi modifiche della viabilità ai livelli tariffari); tali conoscenze possono fornire conoscenze anche sulla *domanda potenziale*.

Ad esempio va verificata la possibilità di stimare il livello della domanda con la combinazione di due dati:

posti offerti\*vett.km sviluppate e articolate per tipologia (urb/extra/ADD) e per bacino di servizio (i bacini definiti dalle Province) combinati con tassi medi di occupazione dei posti (anche rilevati in modo campionario);

(in alternativa possono essere sufficienti le vett.km sviluppate e la dimensione media dei bus, con la medesima articolazione, sempre solo se abbinate a tassi medi di occupazione).

La dinamica si può allora ottenere da serie pluriennali del dato precedente, oltre che da informazioni aggiuntive per dar conto delle modificazioni dei tracciati, frequenze.

I due dati precedenti, abbinati a informazioni sui livelli tariffari medi (e/o proventi tariffari con la medesima articolazione) possono fornire informazioni sull'elasticità della domanda alle tariffe e altri determinanti. Tali informazione sull'elasticità potrebbe essere sufficiente – ai fini regolatori della Regione – solo per alcune tipologie di servizio, e senza una pesante articolazione territoriale.

Altre informazioni utili riguardano la struttura della domanda (sistematica o meno; tipo di collegamento urbano, extra; densità della domanda;...). Alcune informazioni potranno provenire dalle elaborazioni dei dati censuari.

Un'adeguata elaborazione delle informazioni citate dovrebbe consentire di valutare anche i legami tra domanda effettiva e domanda potenziale.

Ma per definire/ridefinire il FRT servono anche conoscenze sull'OFFERTA, in particolare sull'andamento generale dei costi di produzione e sulle condizioni per minimizzare tali costi: andamento medio costi di produzione; quali dimensioni e tipologie aziendali consentono i costi minimi; quali legami tra costi di produzione e specifiche infrastrutture (sistema tariffario telematico; centri interscambio; integrazione tariffaria;...).

1) Bisogni informativi per definizione livello complessivo del FRT

Singolo bisogno informativo	Indicatori aggiuntivi necessari o proposti
a) <b>domanda di trasporto collettivo</b> sul territorio regionale: struttura, articolazione territoriale, dinamiche	- Analisi sulla evoluzione mobilità sistematica, articolata sul territorio - Proventi tariffari per bacino - Dati sull'utenza sistematica (n. abbonamenti ponderati*,...) per bacino
b) <b>elasticità</b> della domanda alle tariffe (e ad altri aspetti quali frequenza, confort, assetto viabilità,...)	serie temporali – per tipo di servizio – su utenza, proventi da tariffe e tariffe medie, prezzo benzina, reddito
c) dinamica generale dei <b>costi generali</b> di produzione	
c bis) stato proprietario delle aziende e influenze sui costi	Dati patrimoniali (n. beni strumentali, qualità, valore) per definire l'onere medio per ammortamenti
d) presenza di <b>diseconomie</b> dimensionali	Andamento costi di produzione per diverse dimensioni o specializzazioni o assetti patrimoniali

\* il n. di abbonamenti è utile se reso omogeneo (relativamente a durata, periodicità e percorsi): un modo impreciso ma semplice è quello di usare il loro valore commerciale

2) Bisogni informativi per definizione criteri di riparto del FRT tra gli ee.ll. e successiva stipula singoli Accordi di Programma (AP)

In prima applicazione della LR 1/2000 per il riparto del FRT si è assunto come valore di riferimento il dato “servizi storici” delle Province e dei Comuni e da questo dato, per tener conto di nuove realtà (conurbazioni) e iniziare un riequilibrio si è operati su tale base attraverso l'applicazione di pesi. I pesi sono legati a fattori socio – economico – territoriali quali, ad esempio, la popolazione, la superficie, la mobilità sistematica. Tuttavia una logica puramente incrementale/decrementale rispetto a tali livelli rischia di accentuare eventuali diseguaglianze nel riparto di risorse regionali finalizzate ad medesimo bisogno. Ad esempio se in un territorio l'offerta storica è sviluppata soprattutto da imprese molto piccole e poco diversificate nella produzione, le compensazioni economiche storiche tenderanno a riflettere i costi di questa tipologia produttiva, in cui l'evidenza empirica mostra la presenza di diseconomie.

<b>Singolo bisogno informativo</b>	<b>Indicatori aggiuntivi necessari o proposti</b>
e) articolazione territoriale e dinamica della <b>domanda di trasporto collettivo</b> sul territorio regionale	- Posti*km e tassi medi di occupazione per tipo di servizio (urb/extra) e per bacino - Proventi tariffari per bacino - dati sull'utenza sistematica (abbonamenti ponderati*,...) per bacino
f) analisi sulla <b>domanda potenziale</b>	Popolazione; rilocalizzazioni Utenza sistematica / popolazioni di riferimento (studenti; pop.attiva);
g) differenziali nei costi di produzione dovuti alla tipologia di servizio (urbano/extra) ed eventuali altre caratteristiche dei territori e della domanda	Costo unitario medio previsto per tipologia di servizio (urbano/extra)
h) la presenza di diseconomie per le imprese minori dà suggerimenti per definire i bacini e gli ambiti dei Contratti di Servizio	Costo unitario medio previsto dall'AP per tipo di servizio

\* il n. di abbonamenti è utile se reso omogeneo (relativamente a durata, periodicità e percorsi): un modo impreciso ma semplice è quello di usare il loro valore commerciale

### 3. Verifica (ex-post) singoli Accordi di Programma

<b>Singolo bisogno informativo</b>	<b>Indicatori aggiuntivi necessari o proposti</b>
i) offerta di servizio (urb/extra/ADD)	Vett*km a consuntivo (urb/extra/ADD) per ee.II.
j) aspetti qualitativi del servizio	Frequenza, accessibilità del territorio, tasso medio di occupazione dei mezzi, ritardi, corse cancellate, .....
k) stato attuazione investimenti previsti	Impegni di spesa relativamente alle previsioni,

### 4) Verifica delle performance degli ee.II.

In parte le informazioni riflettono quelle precedenti per la verifica degli AP.

<b>Singolo bisogno informativo</b>	<b>Indicatori aggiuntivi necessari o proposti</b>
l) Quantità del servizio reso (urbano/extra)	Posti complessivi procapite offerti dal parco bus; vett*km sviluppate procapite
m) Accessibilità	Comuni serviti da $\geq 2$ corse al dì; Comuni serviti da $\geq 1$ collegam. con il capoluogo o altro polo di riferimento
n) Frequenza media dei servizi (urb./extra/add)	Posti*km e tassi medi di occupazione per tipo di servizio (urb/extra) Proventi tariffari per bacino
o) Efficienza	Vett*km per bus; tassi medi di occupazione dei bus;
p) Sicurezza di mezzi	n. incidenti registrati ai bus
q) Informazione	% fermate con inform. orari

Il sistema informativo della regione va comunque reso coerente con quello degli ee.II.. A tal fine è necessario anche delineare alcuni bisogni informativi degli enti locali e

omogeneizzare la **rilevazione e le modalità di report** per alcuni dati, soprattutto da parte delle imprese.

In conclusione emerge l'importanza di costruire basi dati da aggiornare e monitorare annualmente, relativamente ai costi industriali, ai livelli di servizio sulle specifiche porzioni di territorio oggetto di programmazione (almeno per i bacini). Tali basi dati non possono che venire consolidate nel tempo, attraverso serie pluriennali.

I dati raccolti – per essere utili – devono risultare tempestivi, attendibili (o addirittura certificati), non manipolabili, coerenti nel tempo e nello spazio, confrontabili tra situazioni diverse (tra enti titolari dei servizi, tra territori).

Al contempo vi deve essere la condivisione dei bisogni informativi, in modo tale che la raccolta non venga sentita un atto formale; i dati devono anche essere rilevanti per la programmazione, cioè essere dati in grado di attivare effetti (incentivi, sanzioni) sui comportamenti dei vari soggetti coinvolti.

## 8. LA RETE DEI SERVIZI

### **8.1. La rete regionale**

La rete regionale è stata articolata rispetto al “Programma di Attuazione della L.R. 1/2000”, approvato con D.G.R. del 1 marzo 2000, secondo tipologie di servizio e classificata in direttrici:

- a. di 1° livello;
- b. di 2° livello;
- c. interprovinciale;
- d. metropolitana;
- e. provinciale

Per direttrice si intende un insieme di servizi, con caratteristiche simili di velocità e di offerta, che percorrono la stessa relazione. Questo stesso criterio è già stato utilizzato nel Contratto di servizio tra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A., per raggruppare l'offerta di servizio ferroviario di cui all'allegato 1 al Contratto stesso.

L'articolazione definita con il precedente programma di attuazione del 2000, tiene conto di quanto avvenuto a seguito dell'attuazione della delega alle regioni del servizio ferroviario



di interesse regionale, attuato con il DPCM del 30 dicembre 2000, e dell'istituzione dell'Agenzia per l'Area Metropolitana Torinese di cui all'art. 8 della L.R. 1/2000, la quale, risulta così determinata:

a. Direttrici di 1° livello

I servizi di questa direttrice collegano Torino con le principali città esterne alla regione. Sono effettuati esclusivamente con treni ed effettuano fermate solo nelle stazioni principali e nelle stazioni in cui l'elaborazione di un orario cadenzato riscontrerà l'esigenza di dare la fermata.

Queste direttrici sono caratterizzate da un cadenzamento orario o biorario (fatta salva le ore di manutenzione) a cui si aggiungono dei rafforzamenti nei periodi di punta.

Le direttrici in questione sono:

la Torino – Milano (IR);

la Torino - Alessandria – Genova (D);

la Torino - Fossano – (Savona/Ventimiglia) (D e IR);

b. Direttrici di 2° livello

I servizi su queste direttrici sono svolti esclusivamente da treni e realizzano almeno nei periodi di punta dei collegamenti diretti tra i principali centri piemontesi e la città con Torino o gli altri capoluoghi delle regioni limitrofe.

Il servizio offerto dai treni tende a realizzare la massima velocità commerciale, effettuando solo fermate nelle stazioni principali e nelle stazioni in cui l'elaborazione di un orario cadenzato riscontrerà l'esigenza di dare la fermata.

Le direttrici in questione sono:

Acqui Terme - Asti – Torino;

Alessandria – Genova;

Alba - Torino;

Arquata - Torino;

Asti – Alessandria – Milano;

Biella - Torino;  
Cuneo - Torino;  
Casale Monferrato - Torino;  
Domodossola – Verbania - Arona - Novara - Torino;  
(Voghera) - Tortona – Torino.

c. Direttrici interprovinciali

Rientrano in questo gruppo tutte quelle direttrici ferroviarie, non incluse nelle precedenti, che hanno come origine - destinazione due capoluoghi di provincia o un capoluogo di provincia e un grosso centro abitato di una provincia contermina. Questi servizi sono caratterizzati da una frequentazione del tipo stazione di partenza - stazione di arrivo, con bassi valori di saliti/discesi nelle stazioni intermedie.

Le direttrici in questione sono:

Alessandria - Novara;  
Alessandria - Casale M. - Vercelli;  
Biella - Novara;  
Alessandria - Nizza - Alba;  
Asti - Casale M. - (Mortara);  
Asti – Alba - Cavallermaggiore.

d. Direttrici metropolitane

Rientrano tra le direttrici metropolitane tutti i servizi ferroviari attribuiti all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, definite come l'insieme di tutti quelli che hanno origine e destinazione un comune della provincia di Torino (salvo Modane).

Le direttrici in questione sono:

Ivrea - Chivasso;  
(Pont Canavese) Rivarolo - Torino;

Chivasso - Torino;  
(Ceres) Germagnano - Torino Dora;  
(Modane/Susa) - Bussoleno - Torino;  
Susa – Bussoleno;  
Pinerolo - Torino;  
Carmagnola - Torino;  
Pinerolo – Torre Pellice;  
Chieri – Trofarello - Torino.

e. Direttrici di interesse provinciale

Le direttrici di questo gruppo sono l'insieme di tutti i servizi ferroviari attribuiti con l'Accordo di Programma tra Regione Piemonte e Ministero dei Trasporti del dicembre 1999 e che non sono stati attribuiti alle precedenti direttrici.

La caratteristica comune di queste direttrici è di servire un'utenza prettamente locale; i punti di contatto con le altre direttrici si realizzano in genere in una stazione di testa, dove occorre prevedere opportune coincidenze al fine di ottenere una rete che assicuri una continuità di servizio.

## **8.2 Rete Provinciale**

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

La rete dei servizi provinciale non deve essere quindi in “concorrenza” con le altre modalità di trasporto pubblico.

Dal settembre del 2001, con la firma dei Protocolli d'intesa con le province piemontesi, sono state istituite le corse “suppletive” che hanno permesso di “completare”, per alcune direttrici regionali, l'offerta dei servizi nelle ore di manutenzione aumentando le sinergie tra le modalità gomma e ferro; questi servizi devono essere mantenuti nel corso del triennio di riferimento.

### **8.3 Rete Urbana e Conurbata**

La rete dei servizi urbani e conurbati è costituita da tutti quei servizi che si svolgono all'interno dei confini del singolo comune o all'interno dell'area conurbata.

La programmazione di tali servizi, fatta dal Comune competente o dal Comune capofila d'intesa con i Comuni appartenenti alla conurbazione, deve essere di adduzione, distribuzione e complementare a quella regionale e provinciale.

## **ALLEGATI**

- ◆ BANDO DI GARA
- ◆ CAPITOLATO D'APPALTO
- ◆ CONTRATTO DI SERVIZIO
- ◆ PROGETTO DI FATTIBILITA' DEI SERVIZI A CHIAMATA



ALLEGATI  
al  
Programma Triennale  
dei  
servizi di trasporto pubblico locale  
ai sensi della L.R. 1/2000  
per  
il periodo 01/01/2004 – 31/12/2006

**BOZZA DI RIFERIMENTO**

**REGIONE PIEMONTE**

**COMUNE DI...../PROVINCIA DI.....**

**Bando di gara**

**1. Ente Affidante**

Comune di...../Provincia di...../Regione Piemonte –Servizio Trasporti  
Via .....  
Tel. .... - Fax .....  
Sito internet.....

**2. Normativa applicabile**

- Legge 28 dicembre 2001, n. 448
- Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni
- Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni ed integrazioni
- Decreto Legislativo 17 marzo 1995, n. 158, e successive modificazioni ed integrazioni
- Decreto Ministeriale 20 dicembre 1991, n. 448

**3. Oggetto della gara**

3.1. La gara ha per oggetto l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale - categoria 2, numero di riferimento della CPC 712, dell'allegato XVIA del Decreto Legislativo n. 158/1995 - come individuati nell'accordo di programma sottoscritto il.....da..... (*o in altro documento*), che definisce anche l'organizzazione di massima dei servizi minimi.

3.2. Le modalità di erogazione del servizio e le obbligazioni delle parti sono regolate dal capitolato d'appalto e dal contratto di servizio, da stipularsi entro 60 (sessanta) giorni dall'aggiudicazione definitiva dell'appalto.

3.3. Ciascun concorrente dovrà presentare un programma di organizzazione dei servizi minimi secondo quanto stabilito dal capitolato d'appalto; dopo

l'aggiudicazione e prima della sottoscrizione del contratto di servizio, l'Ente Affidante può chiedere all'Affidatario modifiche ed integrazioni a tale programma, nei limiti delle percorrenze preventive annue nello stesso previste, senza che ciò comporti modifiche al prezzo di aggiudicazione.

3.4. Ciascun partecipante alla gara può assumere senza oneri a carico dell'Ente affidante, ulteriori obblighi di servizio che dovranno essere dettagliatamente individuati nell'offerta.

3.5. Ciascun concorrente dovrà inoltre presentare, nel rispetto di quanto stabilito dal capitolato d'appalto, un programma di organizzazione aziendale ed un piano degli investimenti.

3.6. In sede di revisione annuale del contratto di servizio l'Ente affidante, nei limiti e con le modalità previste nel capitolato d'appalto, potrà richiedere una parziale revisione e/o integrazione degli obblighi indicati al punto 3.3 determinando, se necessario, le relative variazioni al corrispettivo.

3.7. E' ammesso il subaffidamento parziale dei servizi minimi, entro il limite massimo del 20% (venti per cento), secondo quanto stabilito a riguardo al punto 3.2. del capitolato d'appalto.

#### **4. Procedure di aggiudicazione**

L'aggiudicazione avverrà mediante procedura ristretta di cui all'art. 12, comma 2, lettera b) del Decreto Legislativo n. 158/1995, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa descritta al successivo art. 24 **dello stesso Decreto.**

#### **5. Durata del servizio**

Il servizio posto in appalto ha durata di anni 6 (sei) a partire dal.....

#### **6. Importo a base d'asta**

L'importo a base d'asta è fissato in Euro.....(.....) per anno

<b>pari a €</b>	<b>per km</b>	<b>urbano</b>
<b>pari a €</b>	<b>per km</b>	<b>extraurbano</b>

#### **7. Riunioni di imprese**

E' ammessa la partecipazione di associazioni di imprese così come definito dall'art. 23, comma 2 del Decreto Legislativo 17 marzo 1995 n. 158.



Nel caso di partecipazione di riunioni d'impresa comunque costituite dovranno essere indicati i singoli componenti partecipanti.

Vengono qua in modo specifico richiamati tutti gli obblighi e le condizioni indicati ai punti dal 3 al 12 e 14-15 dell'art. 23 sopraccitato.

## 8. Requisiti di ammissione

8.1. Il legale rappresentante dell'impresa o, in caso di raggruppamento, di ciascuna delle imprese riunite, dovrà dichiarare, a pena di esclusione dalla gara, con riferimento specifico a ciascuno dei punti sottoelencati, con possibilità di successiva verifica, quanto segue:

- a) inesistenza delle cause di esclusione elencate nell'art. 11 del D. Lgs 24 luglio 1992, n. 358;
- b) di essere iscritto al registro della C.C.I.A.A., od equivalente per partecipante straniero ( Registro professionale dello Stato di residenza);
- c) che l'impresa non si trovi in situazioni di controllo attivo o passivo con le altre imprese partecipanti alla gara, ai sensi dell'art. 2359 C.C.;
- d) di disporre della capacità economica e finanziaria da attestarsi con dichiarazione concernente la cifra di affari dell'impresa negli ultimi tre esercizi almeno pari, per ogni esercizio, al 75% (settantacinque per cento) della base economica annuale attribuita alla gara;
- e) di essere consapevole dell'obbligo di acquisire dall'impresa cessante il personale ed i beni strumentali secondo quanto disposto dalla legislazione regionale e dal Capitolato d'appalto;
- f) di disporre, tenuto conto di quanto previsto al punto precedente, della capacità tecnica da attestarsi con:
  - dimostrazione, mediante copia delle carte di circolazione, del pieno possesso di almeno n.....(.....) autobus interurbani alla data di pubblicazione del bando: tale requisito si intende soddisfatto qualora gli autobus siano immatricolati a nome del concorrente secondo quanto previsto dal comma 2 dell'art. 93 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285;
  - dichiarazione di disponibilità del rimanente materiale rotabile necessario per l'esercizio dei servizi oggetto della gara, secondo i parametri stabiliti nel Capitolato d'appalto,
  - dichiarazione di disponibilità alla data d'inizio del servizio indicata nel contratto, con indicazione anche delle previste localizzazioni, delle rimesse, delle attrezzature e degli impianti per la manutenzione, **ovvero** impegno ad acquisire i beni strumentali dell'impresa cessante secondo quanto previsto dalla legislazione regionale;
  - dimostrazione, attraverso elencazione dei servizi prodotti e dichiarazione degli Enti concedenti o affidanti, di aver gestito direttamente negli ultimi tre anni servizi di trasporto di persone con una produzione annua almeno pari a .....(.....) autobus-km.

- g) di essere in possesso della capacità professionale, ai sensi del D.M. 20 dicembre 1991, n. 448, o di altro equivalente titolo comunitario;
- h) di essere in possesso della certificazione di qualità secondo le norme UNI EN ISO 9001 – Edizione 2000, da attestarsi mediante copia del certificato emesso da Ente riconosciuto;
- i) di accettare l'obbligo di adottare entro 90 (novanta) giorni dalla stipula del contratto la Carta dei servizi con l'osservanza dei criteri e dei principi indicati nel capitolato d'appalto;
- m) di essere in posizione di regolarità e correntezza contributiva nei confronti dell'INPS e dell'INAIL o di rispettare analoghi comunitari.

8.2. I requisiti di cui ai punti d) ed e) devono essere posseduti:

- in caso di riunioni temporanee di imprese, in misura non inferiore al 60% (sessanta per cento) di quanto richiesto cumulativamente dall'impresa capogruppo mandataria e nella misura non inferiore al 20% (venti per cento) di quanto richiesto cumulativamente da ogni componente il raggruppamento stesso;
- in caso di consorzi di imprese, come previsti dall'art.23 lettera d) del Decreto Legislativo 17 marzo 1995, n. 158, da ogni impresa consorziata nella misura non inferiore al 20% (venti per cento) di quanto richiesto cumulativamente.

In ogni caso i requisiti così sommati dalle imprese riunite o dalle imprese consorziate devono essere almeno pari a quelli globalmente richiesti dal soggetto aggiudicatore.

Il requisito di cui al punto g) deve essere posseduto, in caso di riunioni temporanee di imprese, da ogni componente il raggruppamento stesso, ed in caso di consorzi di imprese, da ogni impresa consorziata.

8.3. I requisiti di partecipazione dovranno essere posseduti dai partecipanti alla gara, a pena di esclusione, alla data di pubblicazione del bando.

## 9. Presentazione delle domande

Le domande di partecipazione dovranno essere redatte in lingua italiana ed inviate a ..... e dovranno pervenire in plico chiuso e sigillato riportante la dicitura **“Domanda di partecipazione alla gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.....”** e il numero di protocollo del presente bando, entro e non oltre le ore 12,00 del giorno.....

Saranno escluse le ditte che non ottempereranno in maniera precisa a quanto sopra richiesto.

La domanda può essere inviata con qualunque mezzo; sono comunque a carico del concorrente tutti i rischi di ritardo, disguido o mancata consegna.

## **10. Presentazione delle offerte**

Gli inviti a presentare le offerte saranno inviati entro il giorno.....

## **11.Cause di esclusione**

11.1 Oltre a quanto previsto al precedente punto 9) non saranno invitate alla gara le imprese che non dimostrino, per mancanza od incompletezza delle dichiarazioni o della documentazione richieste, il possesso dei requisiti di ammissione di cui al punto 8);

11.2 Qualora incorra in una delle suddette cause di esclusione alcuno dei componenti di un'associazione temporanea di imprese non sarà invitata alla gara l'intera medesima associazione temporanea di imprese.

## **12.Garanzie**

E' richiesto un versamento cauzionale provvisorio pari all'1% dell'importo a base di gara annuo, e quindi pari ad euro.....(.....)  
da depositare presso.....

I soggetti aggiudicatari dovranno costituire una cauzione definitiva pari al 5% dell'importo complessivo annuo di aggiudicazione.

Le cauzioni provvisorie e definitive potranno essere costituite anche mediante polizza assicurativa fideiussoria o fideiussione bancaria.

## **13. Modalità di finanziamento e di pagamento**

L'affidamento dei servizi di cui al punto 3 sarà finanziato con risorse regionali ( *e/o provinciali, comunali* ) e pagato con le modalità risultanti da apposita clausola contenuta nel contratto di servizio.

## **14. Criteri di aggiudicazione , attribuzione dei punteggi ed offerte anomale**

14.1 L'aggiudicazione avverrà a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'art. 24 lettera b) del D. Lgs 17.3.1995 n.158, tenuto conto dei criteri riferiti a :

1. Offerta economica
2. Qualità del servizio

14.2 I criteri di valutazione delle offerte e le modalità di attribuzione dei punteggi sono definite nel capitolato di appalto al quale si fa rimando.

Non sono ammesse offerte in aumento sull'importo fissato a base d'asta.

## **15. Esito di gara non soddisfacente**

Nel caso di gara andata deserta l'Ente Affidante ricorrerà alla procedura negoziata di cui all'art. 12 del Decreto Legislativo n. 158/1995, consultando più soggetti di propria scelta, anche se non hanno preso parte alla gara, purché abbiano i requisiti richiesti.

Nel caso di gara con un unico partecipante, l'Ente Affidante si riserva di procedere comunque all'aggiudicazione, purché il valore dell'offerta presentata, calcolata secondo quanto disposto dal Capitolato d'appalto, sia uguale o superiore a punti 50 (cinquanta).

## **16. Accesso alla documentazione**

Copia del bando di gara, del capitolato d'appalto, dello schema del contratto di servizio, degli elaborati tecnici, può essere ottenuta, dalle ore 8.30 alle ore 12.30 di tutti i giorni, sabato e domenica esclusi, presso gli uffici siti in .....

## **17. Disposizioni diverse**

17.1. Ai sensi della legge 7 agosto 1990 n. 241 l'Ente Affidante indica il funzionario responsabile della procedura di gara nella persona ..... il quale è incaricato di fornire tutte le informazioni ai concorrenti ai fini del corretto svolgimento della gara.

17.4. Il valore e la corresponsione delle risorse sono garantiti dal bilancio della Regione Piemonte ( *e/o della Provincia di....., del Comune di.....* )

17.5. Il presente bando è stato inviato all'ufficio pubblicazioni UE il ....., e dallo stesso ricevuto il .....

**LUOGO E DATA**

Il Dirigente

BOZZA RIFERIMENTO

# CAPITOLATO D'APPALTO

per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.

*Ente affidante: Comune di .... / Provincia di ... / Regione Piemonte*

## 1. Oggetto dell'appalto, contenuti del servizio e criteri di aggiudicazione.

### 1.1. Oggetto dell'appalto e corrispettivo.

- 1.1.1. Oggetto dell'appalto è il servizio di trasporto pubblico locale oggetto dell'accordo di programma sottoscritto il .....dagli Enti.....(*o definito da altro documento*)
- 1.1.2. L'importo del corrispettivo annuo che l'Ente Affidante verserà all'Affidatario, comprensivo di tutte le prestazioni necessarie alla realizzazione del servizio, inclusi gli oneri relativi all'ammortamento del materiale rotabile e degli impianti, al netto però da eventuali contributi pubblici per investimenti, sarà **definito** in sede di aggiudicazione **di gara in base all'offerta economicamente più vantaggiosa e riportato** nel contratto di servizio.
- 1.1.3. Il corrispettivo annuo sarà erogato nella misura del 95% (novantacinque per cento) in rate mensili posticipate entro l'ultimo giorno di ciascun mese; il rimanente 5% (cinque per cento) sarà erogato entro 120 (centoventi) giorni dalla presentazione della rendicontazione annuale ed a seguito dell'accertamento dell'assolvimento degli obblighi contrattuali, secondo quanto previsto nel contratto di servizio.
- 1.1.4. I corrispettivi di cui al presente punto 1.1. sono soggetti alla disciplina sull'imposta del valore aggiunto (I.V.A.)
- 1.1.5. Le entrate tariffarie spettano integralmente all'Affidatario.

### 1.2. Durata dell'affidamento.

- 1.2.1. L'affidamento ha durata di anni 6 (sei) a decorrere dal 1° gennaio 2004 con termine il 31 dicembre 2009.

### 1.3. Obblighi di servizio: obblighi di trasporto, di organizzazione aziendale e di investimenti.

- 1.3.1. Il progetto di organizzazione del servizio che il concorrente intende assumere come obbligo di trasporto dovrà indicare tutti gli elementi individuati nel programma di esercizio di massima definito nell'accordo di programma sopraccitato (*o in altro documento*), ed in particolare per ogni collegamento (*linea*):

- definizione del collegamento e della direzione del servizio (O-D);
  - fermate obbligatorie e distanze progressive;
  - per ciascuna corsa: orari, lunghezza, tempo di percorrenza, velocità commerciale, giorni di esercizio, percorrenza annua;
- 1.3.2. La percorrenza annua prevista per l'esercizio dei servizi minimi oggetto di corrispettivo non potrà essere inferiore ad autobus-km.-----.
- 1.3.2. Il programma di organizzazione del servizio dovrà inoltre comprendere i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e gli altri servizi di trasporto persone che il concorrente, in sede di offerta, assume come ulteriori obblighi di servizio con costi totalmente a proprio carico.
- 1.3.5. L'Ente Affidante, dopo l'aggiudicazione della gara e prima della sottoscrizione del contratto di servizio, può chiedere all'Affidatario modifiche ed integrazioni al programma di esercizio entro il limite delle percorrenze annue previste dal programma presentato.
- 1.3.6. Dovranno inoltre essere fornite le seguenti informazioni, che costituiscono obblighi di servizio per l'Affidatario:
- gli itinerari ed i programmi di esercizio, con l'indicazione di tutti gli elementi previsti per i servizi minimi al punto 1.1.1., anche dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e degli altri servizi di trasporto persone;
  - le fermate facoltative che il concorrente si obbliga ad effettuare;
  - il parco rotabile, sia per quanto riguarda gli autobus che per quanto riguarda i veicoli ausiliari.
- 1.3.7. Costituisce inoltre obbligo di servizio il piano di organizzazione aziendale, che l'Affidatario deve presentare individuando almeno:
- l'organico del personale che prevede di utilizzare;
  - le risorse tecniche ed informatiche di cui intende disporre;
  - l'elenco delle sedi, dei depositi, delle officine, degli impianti e le attrezzature relative, con le loro dimensioni e dislocazioni sul territorio, con la specificazione per ciascun elemento del regime di disponibilità.
- 1.3.8. Costituisce infine ulteriore obbligo di servizio il piano degli investimenti che l'Affidatario deve presentare, con la precisazione e la temporalizzazione, riferita al periodo di vigenza contrattuale, **con la relativa copertura finanziaria con la specificazione dei mezzi propri e dei contributi pubblici.**

#### **1.4. Materiale rotabile.**

- 1.4.1. L'Affidatario dovrà essere proprietario o comunque avere la disponibilità di veicoli in numero e tipo sufficienti a garantire l'effettuazione del servizio. Il numero minimo dei veicoli da adibire al servizio è determinato dal quoziente, arrotondato all'unità superiore, che si ottiene dividendo la percorrenza complessiva annua per il coefficiente 45.000.
- 1.4.2. Al servizio dovranno essere adibiti esclusivamente mezzi autorizzati dall'Ente Affidante, che in caso di avaria o per altre cause di forza maggiore, dovranno essere

sostituiti con altri mezzi autorizzati ed aventi analoghe caratteristiche, senza che questo comporti oneri di qualsiasi tipo a carico dello stesso Ente Affidante.

### **1.5. Obblighi di servizio: obblighi tariffari.**

1.5.1. L'Affidatario è tenuto all'applicazione della normativa regionale in materia di tariffe.

1.5.2. Costituisce inoltre obbligo tariffario il rilascio di titoli agevolati secondo le disposizioni che la Regione o l'Ente Affidante dovessero emanare a condizione che siano compensate le minori entrate per l'Affidatario.

### **1.6. Obblighi di servizio: obblighi di qualità e d'informazione al cliente.**

1.6.1. Nell'erogazione del servizio l'Affidatario è tenuto al rispetto dei seguenti standard minimi di qualità:

- gli autobus impiegati devono essere, di norma, del tipo interurbano;
- l'utilizzo di autobus di tipo suburbano dovrà essere limitato esclusivamente per percorrenze non superiori a 15 (quindici) km;
- dovranno essere utilizzati autobus con età non superiore a **18 (diciotto)** anni;
- gli autobus utilizzati aventi età superiore ai 15 (quindici) anni non dovranno costituire più del **15% (quindici per cento)** dell'intero parco;

1.6.2. L'Affidatario deve possedere e mantenere per tutta la durata del contratto la certificazione del proprio sistema qualità secondo quanto previsto dalle norme UNI EN ISO 9001 – Edizione 2000. Nel caso in cui i servizi siano affidati ad una riunione temporanea di imprese, tale obbligo si intende esteso a tutte le imprese partecipanti.

1.6.3. L'Affidatario ha l'obbligo di sottoporre all'approvazione dell'Ente Affidante la propria "Carta dei Servizi", adottata in conformità a quanto stabilito dal D.P.C.M. 30 dicembre 1998, che deve contenere l'indicazione degli standard qualitativi, con le modalità di monitoraggio, riferiti ai seguenti fattori:

- puntualità;
- affidabilità e regolarità del servizio;
- età media dei veicoli impiegati;
- sicurezza e manutenzione;
- affollamento e comfort;
- informazione alla clientela;
- pulizia;
- punti di vendita dei titoli di viaggio;
- rispetto dell'ambiente;
- inoltro dei reclami e dei suggerimenti dell'utenza;
- monitoraggio della domanda, dell'offerta, dell'efficienza e dell'efficacia del servizio;

- termini e modalità di risarcimento degli eventuali danni, in applicazione dell'art. 1681 del Codice Civile, subiti dall'utenza in connessione con l'effettuazione del servizio di trasporto.

1.6.4. Il mancato rispetto degli standard minimi di qualità definiti nella Carta dei Servizi comporta, per ogni violazione riscontrata, la sospensione dell'erogazione dello 0,5% (zero virgola cinque per cento) della rata mensile del corrispettivo. Decorsi 15 (quindici) giorni dalla contestazione della violazione senza che sia stata rimossa, ovvero senza che sia stata fornita valida giustificazione, la trattenuta diventa definitiva.

1.6.5. L'informazione da fornire all'utenza dovrà essere così articolata:

a) informazione in azienda:

- costituzione di almeno un ufficio preposto ai rapporti con la clientela;

b) informazioni a terra:

- predisposizione ad ogni fermata, sia obbligatoria sia facoltativa, di idonee segnalazioni comprendenti l'orario degli arrivi, delle partenze e delle destinazioni degli autobus in transito;
- indicazione sul fronte dell'autobus della direzione di marcia;

c) informazione a bordo:

- conservazione a bordo di ogni mezzo impiegato di un estratto della "Carta dei Servizi".

1.6.6. L'Affidatario si obbliga a garantire gli standard minimi di qualità indicati nell'allegato A al presente Capitolato.

### **1.7. Obblighi di servizio: obblighi di informazione all'Ente affidante.**

1.7.1. L'Affidatario dovrà fornire all'Ente Affidante, ogniqualvolta questi lo richieda ed entro quindici giorni dalla richiesta:

- i dati e le informazioni quantitative e qualitative necessarie per il controllo del rispetto delle condizioni poste dal capitolato e dal contratto;
- le informazioni ed i dati necessari per il monitoraggio della domanda, dell'offerta e dell'efficienza aziendale secondo apposite specifiche precisate dall'Ente Affidante.

### **1.8. Criteri per la redazione della carta dei servizi.**

1.8.1. La Carta dei Servizi deve essere redatta sulla base dei principi e degli indirizzi tracciati dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994 «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici», nonché nel rispetto dello schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità) approvato con D.P.C.M. 30 dicembre 1998;

1.8.2. L'affidatario è tenuto, a pena di risoluzione del contratto, ad adottare, entro il 90 giorni dalla stipula dello stesso, la propria Carta dei Servizi con la quale si definiscono gli standard di qualità, secondo quanto indicato al punto 1.6.3. e nel rispetto di quanto stabilito al punto 1.6.6.



- 1.8.3. Nel caso in cui i servizi siano affidati ad una riunione temporanea di imprese, entro il termine stabilito al punto precedente, tutte le imprese partecipanti devono adottare la propria Carta dei Servizi che deve definire standard di qualità unici per tutte le imprese.
- 1.8.4. Nella Carta deve essere previsto il miglioramento degli standard da valutare mediante indagine annuale sulla qualità percepita e su quella attesa.
- 1.8.5. È prescritto il monitoraggio dei fattori di qualità del servizio attraverso:
- la verifica interna degli indicatori posti come obiettivo dalla Carta;
  - il sondaggio sistematico delle opinioni della clientela.

### **1.9. Adeguamento degli obblighi di servizio.**

- 1.9.1. L'Ente Affidante potrà concordare con l'Affidatario una parziale modifica od integrazione degli obblighi di servizio determinando, se necessario, le relative variazioni del corrispettivo in aumento od in diminuzione; ulteriori obblighi di servizio potranno essere istituiti solo a condizione che l'indice di occupazione relativo ai nuovi servizi sia superiore allo 0,20 (zero virgola venti).
- 1.9.2. Qualora si dovesse registrare, per i servizi affidati, un indice di occupazione inferiore allo 0,10 (zero virgola dieci), si dovrà procedere alla elaborazione di specifiche misure di servizio integrativo al fine di garantire l'effettuazione dei servizi minimi con modalità più flessibili e meno costose.

### **1.10. Ulteriori obblighi dell'Affidatario.**

- 1.10.1. L'Affidatario, nel caso di subentro totale o parziale a precedenti Affidatari, ha l'obbligo di assumere il personale in servizio presso l'impresa cessante da almeno dodici mesi prima della data del bando e con le qualifiche possedute alla stessa data, secondo quanto disciplinato dall'art. 26, allegato A), del Regio Decreto 8 gennaio 1931, n. 148 .
- 1.10.2. Qualora il soggetto giuridico subentrante sia costituito da un consorzio, questo ha l'obbligo di acquisire in via diretta la titolarità del rapporto di lavoro con il personale dell'impresa cessante.
- 1.10.3. I rapporti di lavoro saranno costituiti ex novo e prevederanno la conservazione in via convenzionale dell'anzianità di servizio maturata nell'impresa cessante ai soli fini del riconoscimento degli aumenti periodici di anzianità e, ove contrattualmente previsto, delle progressioni di carriera. L'Affidatario è tenuto al rispetto, fino a scadenza, delle pattuizioni collettive aziendali applicate dall'azienda cessante, fatta salva la facoltà delle parti sociali di diverse definizioni consensuali.
- 1.10.4. L'Affidatario, nel caso di subentro totale o parziale a precedenti Affidatari, ha altresì l'obbligo di acquisire i beni strumentali funzionali all'effettuazione dei servizi per i quali subentra, acquistati dall'impresa cessante con il concorso finanziario della Regione. Il costo di acquisizione di tali beni corrisponde **al** valore di mercato del bene individuato al momento del subentro **dedotti i contributi erogati ancora da riscontare in base al piano di ammortamenti**.

1.10.5. L'elenco del personale con le relative qualifiche, degli autobus e dei beni strumentali che devono essere acquisiti ai sensi dei precedenti punti sono riportati, suddivisi per impresa, nell'allegato B al presente Capitolato.

### **1.11. Valutazione delle offerte e modalità di attribuzione dei punteggi.**

1.11.1. La valutazione delle offerte avverrà secondo il criterio di cui all'art. 24, comma 1, lett. b) del Decreto Legislativo 17 marzo 1995, n.158

1.11.2. Sarà attribuito un punteggio solamente alle offerte che soddisfano gli obblighi richiesti relativi ai servizi minimi.

1.11.3. La valutazione avverrà secondo la seguente suddivisione percentuale del punteggio:

- a) economicità per l'Ente Affidante x%;
- b) qualità dei servizi x%.

1.11.4. I parametri di valutazione, il peso loro attribuito, le voci dell'offerta per le quali viene stabilito un punteggio massimo attribuibile ed il valore dello stesso, le unità di misura e le modalità di attribuzione del punteggio sono riportati nell'allegato C al presente Capitolato (Scheda per la valutazione delle offerte).

1.11.5. Il valore dell'offerta (V) sarà così determinato:

$$V = E + Q_1 + Q_2 + Q_3 + Q_4 + Q_5 + Q_6 + Q_7 + Q_8 + Q_9 + Q_{10} + Q_{11} + Q_{12} + \\ + Q_{13} + Q_{14} + Q_{15}$$

### **1.12. Oneri dell'Affidatario.**

1.12.1. Oltre agli obblighi a lui derivanti dall'esecuzione del servizio oggetto del contratto, l'Affidatario è tenuto anche a porre in essere, con la massima diligenza, tutte le attività necessarie per ottenere le autorizzazioni e/o licenze di pubbliche autorità necessarie per la realizzazione del servizio stesso.

1.12.2. Inoltre saranno a carico dell'Affidatario:

- a) qualsiasi onere amministrativo, previdenziale ed assistenziale relativo ai dipendenti;
- b) tutti gli oneri fiscali previsti dalle vigenti disposizioni di legge, compresa l'imposta di bollo e di registro, e tutte le spese riguardanti la stipulazione del contratto di servizio;
- c) l'adozione, nell'espletamento del servizio, dei procedimenti e delle cautele necessarie per garantire la sicurezza dei viaggiatori e l'incolumità del personale addetto all'espletamento del servizio;
- d) l'effettuazione del servizio con veicoli autorizzati, con scrupoloso rispetto degli orari pubblicati ed osservando tutte le prescrizioni contenute nel contratto di servizio e nei suoi allegati;
- e) la manutenzione e la pulizia interna ed esterna degli automezzi adibiti al trasporto;
- f) la sostituzione dei mezzi avariati con altri autorizzati aventi analoghe caratteristiche, senza che questo comporti ulteriori costi per l'Ente affidante;

- g) il rispetto delle disposizioni legislative e dei contratti nazionali di lavoro che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico, l'orario di lavoro ed il trattamento previdenziale di tutti i lavoratori addetti al servizio;
- h) l'obbligo di trasmettere all'Ente Affidante prima dell'inizio dell'espletamento del servizio:
  - l'elenco degli autisti e del restante personale addetto al servizio;
  - l'elenco dei mezzi da utilizzare per l'effettuazione del servizio, con copia del certificato di proprietà o del titolo di possesso e della carta di circolazione;
  - le copie delle polizze assicurative stipulate e previste nel presente capitolato e nel contratto.

1.12.3. L'Affidatario dovrà periodicamente, con la frequenza di seguito indicata, sottoporre all'Ente Affidante, la seguente documentazione:

- a) l'elenco del personale addetto al servizio (entro un mese per ogni variazione);
- b) l'elenco dei veicoli con i relativi documenti (entro un mese per ogni variazione);
- c) i rapporti sugli eventuali incidenti e/o danni alle cose nel rispetto del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 (entro dieci giorni dall'evento);
- d) le copie dei versamenti contributivi, previdenziali ed assicurativi, con cadenza trimestrale, unitamente ad apposita autocertificazione attestante l'effettuazione dei versamenti degli importi dovuti.

1.12.4. In caso di inadempienza relativa ai versamenti di cui alla lett. d) del comma precedente, l'Ente Affidante procederà ad una detrazione delle rate di acconto del corrispettivo nella misura del 20% (venti per cento). La somma così accantonata costituirà garanzia per l'adempimento di detti obblighi, ferma l'osservanza delle norme che regolano lo svincolo della cauzione; sulla somma non saranno per qualsiasi titolo corrisposti interessi.

## **2. Garanzie e sanzioni.**

### **2.1. Cauzioni.**

- 2.1.1. Per essere ammessi a presentare l'offerta è prescritto il versamento di una cauzione provvisoria pari all'1% (uno per cento) dell'importo annuo a base di gara.
- 2.1.2. Essa verrà restituita alle imprese od alle riunioni di imprese non aggiudicatarie dopo il provvedimento di aggiudicazione definitiva del servizio.
- 2.1.3. L'impresa o la riunione di imprese aggiudicataria dovrà costituire una cauzione definitiva, pari al 5% (cinque per cento) dell'importo netto annuo di aggiudicazione.
- 2.1.4. La garanzia definitiva è prestata rispetto agli impegni tutti del contratto e deve durare sino al rilascio — da parte dell'Ente Affidante — della dichiarazione liberatoria di cui al comma 2.1.7.
- 2.1.5. In caso di regolare esecuzione del servizio, la dichiarazione liberatoria sarà rilasciata entro tre mesi dal termine dello stesso.

2.1.6. Le cauzioni, provvisoria e definitiva, possono anche essere costituite con polizza assicurativa fideiussoria o fideiussione bancaria. In tal caso l'istituto garante dovrà espressamente dichiarare:

- a) di aver preso visione del bando di gara, del capitolato d'appalto e di tutte le norme in essi richiamate;
- b) di obbligarsi a versare direttamente all'Ente Affidante, a prima richiesta e senza eccezioni o ritardi, la somma garantita o la minor somma richiestagli;
- c) di considerare valida la garanzia fino al rilascio della liberatoria di cui al comma 2.1.7, nei modi e limiti fissati nel capitolato speciale d'appalto e nel contratto di servizio.

2.1.7. La garanzia, che sarà svincolata al termine dell'esecuzione del servizio previa dichiarazione liberatoria dell'Ente Affidante, deve essere costituita — e la relativa documentazione trasmessa all'Ente Affidante — prima della data fissata per la stipulazione del contratto. La mancata presentazione comporta la revoca dell'aggiudicazione.

## **2.2. Assicurazioni.**

2.2.1. Prima della firma del contratto e comunque prima dell'inizio dell'espletamento del servizio, l'Affidatario dovrà dimostrare di essere in possesso di tutte le polizze assicurative previste dalla normativa vigente, ovvero procedere a stipularle se sprovvisto. Le polizze assicurative dovranno garantire copertura con decorrenza dall'inizio del servizio e per l'intero arco temporale dell'affidamento senza alcuna soluzione di continuità. Dovranno essere sottoscritte almeno le seguenti polizze per i massimali a fianco indicati:

- responsabilità civile automobilistica con massimale pari almeno ad euro 5 (cinque) milioni per sinistro, con limite non inferiore a euro 2,5 (due virgola cinque) milioni per ogni persona ferita o deceduta e per danni a cose;
- responsabilità civile verso dipendenti con massimale di almeno euro 2,5 (due virgola cinque) milioni per ogni sinistro e con limite non inferiore ad euro 1 (uno) milione per ogni dipendente infortunato;
- responsabilità civile verso terzi con massimale di almeno euro 2,5 (due virgola cinque) milioni per ogni sinistro e con limite non inferiore ad euro 2,5 (due virgola cinque) milioni per ogni persona ferita o deceduta e per danni a cose;
- garanzie accessorie (incendio, eventi socio-politici) con riferimento al valore dei beni assicurati.

## **2.3. Inadempimenti del contratto.**

2.3.1. I casi di inadempimento sono regolati dalla normativa vigente e dalle norme specifiche inserite nel contratto di servizio.

2.3.2. L'Ente Affidante, inoltre, può risolvere il contratto nei seguenti casi:

- a) qualora si verifichi, nei riguardi dell'affidatario, una delle situazioni di cui all'art. 3 della legge 1423/1956, nonché agli articoli 10-ter, 10-quater e 10-quinquies della legge 575/1965 e successive modificazioni ed integrazioni;

- b) in caso di grave e reiterato inadempimento degli obblighi derivanti dalle leggi, dai regolamenti, dal contratto di servizio o dalle clausole che disciplinano l'intero rapporto;
- c) qualora l'Affidatario ceda — in tutto od in parte — il contratto ovvero subaffidi il servizio senza la preventiva autorizzazione dell'Ente Affidante;
- d) qualora l'Affidatario non mantenga la certificazione definita al punto 1.6.2. del presente capitolato.

2.3.3. In ogni caso, qualsiasi inadempimento ai sensi dei due commi precedenti alle prescrizioni del presente capitolato, del contratto di servizio o del bando di gara è da ritenersi essenziale ai sensi dell'art.1455 del Codice Civile. L'Ente Affidante può pertanto risolvere il contratto mediante semplice denuncia scritta — ai sensi dell'art. 1456 del Codice Civile — senza diritto per l'Affidatario ad indennizzi o risarcimenti di alcun genere; in tale caso l'Ente Affidante procederà ai sensi dell'art. 1454 del Codice Civile.

## **2.4. Definizione delle controversie.**

2.4.1. Per ogni controversia che dovesse insorgere tra le parti, in ordine all'esecuzione del presente appalto, sarà competente il Foro di..... È escluso il ricorso automatico a qualsiasi forma di arbitrato; per l'eventuale deferimento ad arbitri di una controversia, le parti potranno stipulare un'apposita clausola compromissoria indicante il numero e le modalità di scelta degli arbitri, l'oggetto del giudizio ed il termine massimo per l'emanazione della decisione.

## **3. Sorveglianza.**

### **3.1. Sorveglianza sull'espletamento del servizio.**

- 3.1.1. L'Ente Affidante ha la facoltà di vigilare, con proprio personale, in ogni momento e senza preavviso, anche attraverso opportuni sopralluoghi, sul buon andamento del servizio.
- 3.1.2. L'espletamento della vigilanza e del controllo, da parte degli Enti competenti, non potrà mai essere invocato dall'Affidatario o dal personale da esso dipendente, quale esimente o diminvente la responsabilità dell'affidatario stesso.

### **3.2. Responsabilità e subaffidamento dei servizi.**

- 3.2.1. L'Affidatario, fin d'ora, si assume ogni responsabilità, con conseguente manleva per l'Ente Affidante, inerente la gestione e lo svolgimento del servizio affidatogli.
- 3.2.2. Allo scopo di conseguire benefici economici e gestionali l'Affidatario può subaffidare a terzi vettori, previa autorizzazione dell'Ente Affidante, servizi nel limite massimo del 20% (venti per cento), riferito alla percorrenza annua, dei servizi affidati, anche concedendo in locazione, comodato o usufrutto, secondo le norme vigenti, impianti ed automezzi necessari per l'esercizio di tutti o parte dei servizi subaffidati.
- 3.3.3. La scelta del Subaffidatario deve avvenire secondo le procedure ad evidenza pubblica seguite per la scelta dell'Affidatario.

3.3.4. L'Affidatario rimane comunque responsabile di tutti i servizi affidati e risponde all'Ente Affidante anche per il Subaffidatario.

## **4. Norme finali.**

### **4.1. Normativa di riferimento.**

4.1.1. Nell'espletamento del servizio oggetto del contratto, l'Affidatario — sotto la sua esclusiva responsabilità — sarà tenuto ad osservare e a fare osservare ai propri dipendenti tutte le disposizioni di legge e di regolamento applicabili in materia, e comunque tutte le altre contenute nel bando di gara, nel presente capitolato e nel contratto di servizio.

BOZZA RIFERIMENTO

## Contratto di servizio per i servizi di trasporto pubblico locale

.....

Tra

Il Comune di...../La Provincia di..../La Regione Piemonte, Ente Affidante, in persona di....., nato.....il....., Dirigente .....

e

La società....., Affidataria, in persona del legale rappresentante, nato a....., il....., residente in.....

### Premesso che

1. A seguito di regolare espletamento delle procedure concorsuali la migliore offerta, come risulta dal verbale di gara in data ....., è stata presentata dalla Società .....per un importo annuo complessivo netto di Euro.....(.....);
2. I servizi di trasporto pubblico locale .....sono stati conseguentemente aggiudicati, con provvedimento prot. n. .... in data ....., alla Società....., con sede in.....;
3. La Società.....ha costituito il deposito cauzionale definitivo di Euro.....mediante.....ed ha versato l'anticipo sulle spese contrattuali;
4. La verifica antimafia ha dato esito negativo;
5. L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale deve avvenire mediante stipulazione di un contratto di servizio, i cui contenuti sono disciplinati dall'art. 10 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1;

### Si stipula

il seguente contratto:

### Art.1.

#### Richiami.

1. La narrativa che precede e gli atti richiamati formano parte integrante e sostanziale del presente atto.

**Art. 2.****Affidamento dei servizi.**

1. L'Ente Affidante, come sopra rappresentato, affida alla Società....., che come sopra rappresentata accetta senza riserve l'appalto per i servizi di trasporto pubblico locale....., per un importo annuo complessivo netto di Euro.....(.....).
2. I servizi oggetto del presente contratto, come individuati al successivo articolo 4, vengono affidati ed accettati sotto la piena osservanza di tutte le norme del Capitolato d'appalto che, firmato dalle parti, viene allegato al presente contratto alla lettera G).

**Art. 3.****Durata del contratto.**

1. Il presente contratto decorre dal 01 gennaio 2004 ed ha validità sino al 31 dicembre 2009.

**Art. 4.****Oggetto del contratto e caratteristiche dei servizi.**

1. E' oggetto del presente contratto l'esercizio dei servizi minimi di trasporto pubblico locale....., dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e degli altri servizi di trasporto di persone, come individuati nell'allegato A), che comprende:
  - grafo della rete dei servizi minimi rappresentato su cartografia in scala 1:50.000, integrato con gli itinerari dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e degli altri servizi di trasporto di persone e con l'indicazione di tutte le fermate obbligatorie;
  - i programmi di esercizio dei servizi di cui sopra, che specificano, per ciascuna direzione di ogni collegamento, la lunghezza degli itinerari, la distanza progressiva tra le fermate obbligatorie, gli orari, i giorni di esercizio, i tempi di percorrenza espressi in minuti primi, la velocità commerciale, la percorrenza chilometrica annua di ogni singola corsa, nonché la velocità commerciale e la percorrenza chilometrica annua del complesso dei servizi.

**Art. 5.****Variazioni al programma di esercizio.**

1. In accordo tra le parti, Ente Affidante ed Affidatario, si possono apportare, in relazione ad esigenze di interesse pubblico, modifiche all'organizzazione dei servizi, garantendo comunque,



a parità di costo, una entità complessiva degli stessi, misurata in termini di produzione chilometrica annua, non inferiore a quella risultante dal programma di esercizio di cui all'articolo 4.

2. Ulteriori servizi di trasporto pubblico locale rispetto a quelli individuati all'articolo 4 dovranno essere effettuati su richiesta dell'Ente Affidante, purché lo stesso Ente assuma i relativi costi a proprio carico ed agli stessi patti e condizioni del presente contratto.
3. Previa autorizzazione dell'Ente Affidante, possono essere effettuate riduzioni di collegamenti o di corse non più necessarie; in tale caso il corrispettivo di cui all'articolo 10 sarà ridotto proporzionalmente alla minore percorrenza annua risultante dalle riduzioni.
4. Potranno essere istituiti nuovi obblighi di servizio solo a condizione che l'indice di occupazione relativo ai nuovi collegamenti sia superiore a 0,20 (zero virgola venti), secondo quanto previsto al punto 1.9. del capitolato d'appalto.
5. Qualora si dovesse registrare nei servizi affidati un indice di occupazione inferiore allo 0,10 (zero virgola dieci), si dovrà procedere alla elaborazione di specifiche misure di servizio integrativo al fine di garantire l'effettuazione dei servizi minimi con modalità più flessibili e meno costose.

## **Art. 6.**

### **Obblighi ed impegni dell'Affidatario.**

1. L'Affidatario è tenuto all'osservanza delle disposizioni previste dalla L.R. 4 gennaio 2000, n. 1, e di tutte le altre disposizioni che disciplinano il settore del trasporto pubblico locale.
2. In particolare l'Affidatario è tenuto al rispetto dei seguenti obblighi:
  - a) effettuare i servizi di trasporto oggetto del presente contratto, per la produzione dei quali utilizzerà:
    - ◆ materiale rotabile, di età non superiore a venti anni, idoneo a garantire la sicurezza degli stessi, come da allegato B);
    - ◆ depositi, officine ed impianti di cui all'allegato C);
    - ◆ personale aziendale qualificato ed in numero adeguato di cui all'allegato D).
  - In caso di variazioni l'Affidatario è tenuto a darne comunicazione all'Ente Affidante entro un mese, trasmettendo i relativi documenti, e ad aggiornare i suddetti allegati con cadenza annuale in occasione della rendicontazione di cui all'articolo 11.
  - b) stipulare tutte le assicurazioni previste al punto 2.2.1. del Capitolato d'appalto e per gli importi ivi definiti;

- c) applicare, per i servizi oggetto del presente contratto, il contratto collettivo nazionale degli autoferrotranvieri ed osservare le disposizioni legislative relative al trattamento previdenziale;
- d) garantire la sicurezza negli ambienti di lavoro ai sensi del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626, del D.P.R. 459/1996 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché delle altre norme in materia;
- e) adottare, entro 90 (novanta) giorni dalla stipula del presente contratto, la "Carta dei Servizi", sulla base di quanto indicato al successivo art. 8;
- f) rispettare gli standard minimi di qualità di cui all'art. 8 del presente contratto;
- g) fornire all'Ente affidante la rendicontazione annuale relativa allo svolgimento dei servizi oggetto del presente contratto, come specificato al successivo art. 11;
- h) fornire altresì all'Ente Affidante, ogniqualevolta questi lo richieda ed entro 15 giorni dalla richiesta, i dati e le informazioni quantitative e qualitative necessarie per il controllo del rispetto delle condizioni poste dal Capitolato d'appalto e dal presente contratto, nonché tutte le informazioni ed i dati necessari per il monitoraggio della domanda, dell'offerta e dell'efficienza aziendale;
- i) fornire alla Regione tutti i dati e le informazioni sull'attività aziendale su supporto cartaceo o informatico, che dalla stessa venissero richiesti;
- j) applicare la vigente normativa regionale in materia di tariffe e rilasciare titoli agevolati secondo le disposizioni che gli Enti competenti dovessero emanare;
- k) promuovere iniziative volte a prevenire i fenomeni di evasione dal pagamento dei titoli di viaggio;
- l) provvedere alla certificazione del bilancio aziendale;
- m) tenere contabilità separate ai sensi dell'art. 1, comma 5 del Regolamento n. 1893/CEE in caso di esercizio di attività diversa dal servizio di trasporto pubblico locale, secondo lo schema del bilancio tipo definito dal Ministero del Tesoro;
- n) trasmettere all'Ente Affidante, entro dieci giorni dall'evento, i rapporti sugli eventuali incidenti e/o danni alle cose;
- o) comunicare all'Ente Affidante entro un mese ogni variazione del personale addetto al servizio e dei veicoli, trasmettendone i relativi documenti;
- p) trasmettere all'Ente Affidante la documentazione inerente la verifica semestrale antimafia;
- q) trasmettere all'Ente Affidante, con cadenza trimestrale, le distinte dei versamenti contributivi, previdenziali ed assicurativi, unitamente ad apposita autocertificazione attestante l'effettuazione dei versamenti degli importi dovuti;

- r) porsi l'obiettivo di conseguire un miglioramento del rapporto ricavi/costi, rispetto all'anno precedente;
  - s) rispettare gli obblighi di informazione all'utenza così come definiti al punto 1.6.5. del Capitolato d'appalto;
  - t) assumere il personale delle imprese cessanti secondo quanto disciplinato dall'articolo 26, allegato A), del Regio Decreto 08.01.1931, n. 148 e ad instaurare i conseguenti rapporti di lavoro secondo quanto stabilito dal punto 1.10.1., 1.10.2., 1.10.3. del Capitolato d'appalto;
  - u) rispettare il diritto di sciopero del personale dipendente, osservando le disposizioni inerenti le garanzie, in caso di sciopero, nei servizi pubblici essenziali, ai sensi della legge 12 giugno 1990, n. 146;
  - v) acquisire i beni strumentali funzionali alle effettuazioni dei servizi per i quali subentra, acquistati dalle Imprese cessanti con il concorso finanziario della Regione, secondo quanto stabilito dal Capitolato d'appalto;
  - w) porre in essere tutte le attività necessarie per ottenere le autorizzazioni e/o licenze di pubbliche autorità necessarie per la realizzazione dei servizi oggetto del presente contratto.
3. L'esecuzione dei servizi non può essere interrotta né sospesa dall'Affidatario per nessun motivo, salvo da cause di forza maggiore o per interventi dell'Autorità Pubblica per motivi di ordine o di sicurezza pubblica. In caso di abbandono o sospensione immotivata del servizio da parte dell'Affidatario, l'Ente Affidante potrà sostituirsi, senza formalità di sorta, all'Affidatario per l'esecuzione d'ufficio del servizio con rivalsa su di esso per le spese sostenute con sospensione contestuale del corrispettivo di cui all'art. 10.
4. L'Affidatario è tenuto al rispetto di ogni altro obbligo di servizio previsto dalla normativa applicabile nel periodo di vigenza contrattuale, anche se non menzionato specificatamente nel presente contratto, senza che ciò implichi revisione del contributo dovuto.

## **Art. 7.**

### **Prescrizioni e divieti.**

1. Gli orari previsti nei programmi di esercizio devono essere scrupolosamente rispettati; non sono ammessi anticipi sugli orari di partenza, mentre sugli orari di arrivo e di partenza può essere tollerato un ritardo non superiore a cinque minuti. Il ritardo tollerato sugli orari di partenza è elevato a dieci minuti per le corse che devono garantire la prosecuzione di servizi in coincidenza.

2. L'Affidatario dovrà effettuare il servizio esclusivamente con veicoli autorizzati che, in caso di avaria, dovranno essere sostituiti con altri veicoli autorizzati aventi analoghe caratteristiche, senza che questo comporti ulteriori costi per l'Ente affidante.
3. L'Affidatario dovrà in caso di temporanea chiusura al traffico della rete viaria per interventi di manutenzione o in ogni altro caso dovuto a cause di forza maggiore, effettuare, previa comunicazione dell'Ente Affidante, le necessarie deviazioni degli itinerari per garantire il normale espletamento del servizio. Qualora tali deviazioni comportino una maggiore produzione chilometrica, i relativi costi saranno così ripartiti:
  - a totale carico dell'Affidatario qualora la maggiore percorrenza annua sia inferiore al 1% della percorrenza annua preventiva;
  - a carico dell'Ente Affidante i costi relativi alle percorrenze eccedenti l'1% della percorrenza annua preventiva dell'unità di rete, determinati forfettariamente in Euro 2,00 per chilometro;

#### **Art. 8.**

##### **Carta dei Servizi.**

1. L'Affidatario si impegna a garantire adeguati standard di qualità del servizio offerto per renderlo rispondente alle esigenze dei cittadini e dell'ambiente, che saranno riportati nella "Carta dei Servizi" elaborata sulla base dello schema generale di riferimento per la predisposizione della stessa, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 30 dicembre 1998, pubblicato sulla G.U. n. 28 del 2 febbraio 1999.
2. L'Affidatario si impegna a conseguire gli obiettivi contenuti nella "Carta dei Servizi" e misurabili in termini di utenti percentualmente soddisfatti.
3. La "Carta dei Servizi" da sottoporre all'approvazione dell'Ente Affidante deve contenere l'indicazione degli standard qualitativi, con le modalità del monitoraggio, riferiti ai seguenti fattori:
  - Puntualità
  - Affidabilità e regolarità del servizio
  - Età media dei veicoli impiegati
  - Sicurezza e manutenzione
  - Affollamento e comfort
  - Informazione alla clientela
  - Pulizia
  - Punti di vendita dei biglietti

- Rispetto dell'ambiente
  - Inoltro dei reclami e/o suggerimenti da parte dell'utenza
  - Monitoraggio della domanda, dell'offerta, dell'efficienza e dell'efficacia del servizio
  - Termini e modalità di risarcimento degli eventuali danni, in applicazione dell'art. 1681 del Codice Civile, subiti dall'utenza in connessione con l'effettuazione del servizio di trasporto.
4. A cura dell'Affidatario deve essere conservata a bordo di ogni mezzo impiegato un estratto della "Carta dei Servizi".
  5. Copie della "Carta dei Servizi" devono essere disponibili, gratuitamente ed in numero congruo presso le sedi aziendali, e per estratto presso le rivendite dei titoli di viaggio.
  6. L'Affidatario si impegna a predisporre un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi che determini in dettaglio:
    - la metodologia ed i tempi di rilevazione della soddisfazione degli utenti (customer satisfaction);
    - la metodologia ed i tempi di rilevazione interna della qualità erogata in coerenza con gli standard della Carta dei Servizi.
  7. Nell'esercizio dei servizi oggetto del presente contratto, l'Affidatario si obbliga a garantire gli standard minimi di qualità definiti dal capitolato speciale d'appalto.
  8. L'Affidatario si impegna, ai sensi del D.P.C.M. 30.12.1998 ad inviare al Dipartimento per la Funzione Pubblica comunicazione dell'avvenuta adozione della "Carta dei Servizi" e degli eventuali successivi aggiornamenti.
  9. Entro il 31 marzo di ogni anno l'Affidatario è tenuto a predisporre una relazione sui risultati conseguiti nel precedente esercizio, da sottoporre al Comitato Permanente per l'attuazione della "Carta dei Servizi Pubblici" istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Funzione Pubblica.
  10. Il mancato adempimento dei presenti obblighi comporterà l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 3 e 4 dell'art. 14.

## **Art. 9.**

### **Struttura tariffaria.**

1. L'Affidatario è tenuto all'applicazione della normativa regionale in materia di tariffe.
2. Il sistema tariffario che l'Affidatario deve applicare è definito nell'allegato H.
3. L'Affidatario non può apportare modifiche al sistema tariffario se non previa autorizzazione dell'Ente Affidante.

**Art. 10.****Obblighi ed impegni dell'Ente affidante.**

1. L'Ente Affidante si impegna a corrispondere all'Affidatario, per l'esercizio dei servizi di cui all'articolo 2, il corrispettivo annuo di Euro....., pari all'ammontare assegnato dalla Regione, che si aggiunge alle entrate tariffarie, comprensivo degli oneri relativi all'ammortamento del materiale rotabile e degli impianti e al netto di contributi pubblici per investimenti.
2. Il 95% del corrispettivo viene erogato in rate mensili posticipate, entro l'ultimo giorno di ciascun mese. Il restante 5% del corrispettivo assegnato verrà erogato, entro centoventi giorni dalla presentazione della rendicontazione prevista all'art. 11, in rapporto al riscontro del completo assolvimento degli obblighi contrattuali.
3. Il corrispettivo di cui al comma 1 potrà essere annualmente aggiornato in relazione alle specifiche determinazioni regionali .
4. In corrispondenza di ogni pagamento periodico l'Ente Affidante ha la facoltà di operare la compensazione di crediti esigibili dall'Affidatario a qualsiasi titolo.

**Art. 11.****Rendicontazione annuale.**

1. La rendicontazione annuale deve essere presentata entro il 30 giugno di ogni anno e comprende:
  - elenco a consuntivo dei chilometri percorsi per ogni linea, con esclusione dei trasferimenti tecnici;
  - elenco degli automezzi utilizzati;
  - elenco nominativo del personale utilizzato per i servizi;
  - numero dei passeggeri trasportati, determinato secondo le disposizioni impartite per la redazione del Conto Nazionale dei Trasporti;
  - rapporto proventi del traffico/costi operativi al netto dei costi di infrastruttura comprensivo di analisi degli elementi del rapporto stesso;
  - conto consuntivo, ancorché non approvato, redatto secondo lo schema di bilancio tipo definito dal Ministero del Tesoro;
  - ogni altra informazione che l'Ente Affidante riterrà di richiedere.
2. Tali rendiconti devono essere firmati dal rappresentante legale dell'Affidatario.

## **Art. 12.**

### **Revisione del contratto.**

1. Il presente contratto è soggetto a revisione:
  - a. nei casi di ridefinizione del programma d'esercizio di cui all'articolo 4 del presente contratto, salvo le variazioni di cui all'articolo 5;
  - b. nei casi di ridefinizione degli obblighi tariffari di cui all'articolo 6;
  - c. per variazione delle risorse finanziarie regionali per i periodi contrattuali successivi al primo anno di applicazione del contratto;
  - d. ove intervengano cause di forza maggiore che ne impongano la modifica.
2. L'onere finanziario conseguente alle variazioni previste dal precedente comma, con esclusione del caso di cui alla lettera d) non potrà superare complessivamente, entro il periodo di validità del presente contratto, il 5% del corrispettivo stabilito dall'articolo 7 comma 1, salvo che per circostanze imprevedibili.

## **Art. 13.**

### **Subaffidamento dei servizi.**

1. E' consentito, come individuati ai sensi dell'articolo 4 del presente contratto, entro il limite massimo del 20% (venti per cento), misurato in termini di produzione chilometrica.
2. L'Affidatario, per la scelta del subaffidatario, dovrà esperire le stesse procedure ad evidenza pubblica che l'Ente Affidante ha seguito per la scelta dell'Affidatario;
3. Prima di dar corso alle suddette procedure l'Affidatario è tenuto ad acquisire l'autorizzazione da parte dell'Ente Affidante, a seguito della dimostrazione delle reali economie conseguibili con il ricorso al subaffidamento di quota dei servizi.
4. L'Affidatario resta comunque unico responsabile del servizio nei confronti dell'Ente Affidante al quale dovrà trasmettere copia del contratto stipulato con il subaffidatario.
5. Il contratto tra l'Affidatario ed il Subaffidatario dovrà prevedere il rispetto degli stessi standard minimi di qualità posti a carico dell'Affidatario con il presente contratto.
6. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento, viene meno conseguentemente il subaffidamento senza alcun obbligo di indennizzo da parte dell'Ente Affidante.

#### **Art. 14.**

##### **Inadempienze e sanzioni amministrative.**

1. L'Affidatario incorre nella decadenza dall'affidamento e dal contratto quando venga a perdere i requisiti di idoneità per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada.
2. In caso di inadempienze che comportano infrazioni della direzione d'esercizio si applicano le disposizioni contenute nelle leggi regionali di settore nonché nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.
3. Il mancato adempimento a ciascuna delle prescrizioni di cui alle lettere da a) a w) dell'articolo 6 determina la sospensione dell'erogazione dello 0,5% della rata mensile del corrispettivo di cui al 1° comma dell'articolo 10.
4. Decorsi 15 giorni dalla contestazione della violazione senza che sia stata rimossa ovvero senza che sia stata fornita valida giustificazione, la sospensione di cui al comma 3. diventa definitiva.
5. L'Ente Affidante inoltre può risolvere il contratto nei casi individuati al punto 2.3.2. del Capitolato d'appalto.

#### **Art. 15.**

##### **Funzioni di vigilanza e controllo.**

1. L'Ente Affidante svolge funzioni di vigilanza e di controllo sulla regolarità dell'esercizio dei servizi di trasporto oggetto del presente contratto nel rispetto della normativa di cui all'articolo 33 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25.
2. L'espletamento della vigilanza e del controllo non potrà mai venire invocato dall'Affidatario o dal personale da esso dipendente, quale esimente o diminuyente la responsabilità dell'Affidatario stesso.

#### **Art. 16.**

##### **Clausola finale.**

1. Per tutto quanto non previsto dal presente contratto si rinvia alla normativa vigente ed in particolare alla legislazione vigente in materia di trasporti.
2. Il presente contratto verrà registrato in caso d'uso. Le spese contrattuali e di registrazione sono a carico dell'Affidatario.



3. Gli allegati A), B), C), D), E), F) , G) e H) fanno parte integrante del presente contratto.

**Art. 17.**

**Controversie.**

1. Le eventuali controversie che dovessero sorgere in merito al rispetto delle clausole del presente contratto possono essere devolute all'esame di un collegio arbitrale composto da tre membri designati rispettivamente uno dall'Ente affidante, uno dall'Affidatario, uno di comune accordo. In mancanza di accordo tra le parti alla designazione provvede il Presidente del Tribunale competente.
2. Le eventuali vertenze giudiziarie inerenti il presente contratto di servizio e non risolte nei termini di cui al comma 1, saranno deferite in via esclusiva alla competenza del Foro di.....

Per l'Ente Affidante

Per l'Affidatario

ALLEGATO

## PROGETTO dei SERVIZI a CHIAMATA

Fattibilità della creazione di una centrale di controllo a scala regionale a supporto del monitoraggio e della gestione dei mezzi preposti ai servizi di TPL di linea o a chiamata

**REDATTO A CURA DEL POLITECNICO DI TORINO**

## INDICE

<b><u>1</u></b>	<b><u>INTRODUZIONE</u></b>	<b><u>120</u></b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>ALCUNI RICHIAMI SUI SERVIZI DI TRASPORTO A CHIAMATA</u></b>	<b><u>121</u></b>
2.1.1	GENERALITÀ	121
2.1.2	DESCRIZIONE DEL FUNZIONAMENTO DEL SERVIZIO	121
2.1.3	I TIPI DI DRTS PIÙ COMUNEMENTE DIFFUSI	122
<b><u>3</u></b>	<b><u>FORME ORGANIZZATIVE DEI SISTEMI DI TRASPORTO A CHIAMATA</u></b>	<b><u>124</u></b>
<b>3.1</b>	<b>PROBLEMATICHE CONNESSE CON L'ATTIVAZIONE SPERIMENTALE DI TALI SERVIZI</b>	<b>126</b>
<b>3.2</b>	<b>LE PREVISIONI DEI COSTI DI REALIZZAZIONE E GESTIONE DI TALI SERVIZI</b>	<b>126</b>
3.2.1	SERVIZIO DI CENTRALE DI CONTROLLO	127
3.2.2	SERVIZIO DI TRASPORTO	127
3.2.3	SERVIZI DI AMMINISTRAZIONE E MARKETING	128
<b><u>4</u></b>	<b><u>L'UTILIZZO DELLA "PIATTAFORMA CONSORTILE" PER ALTRI SERVIZI</u></b>	<b><u>129</u></b>
<b>4.1</b>	<b>IL MONITORAGGIO DEI SERVIZI DI LINEA E LA GESTIONE DELLE FLOTTE DA PARTE DEGLI ESERCENTI</b>	<b>129</b>
<b>4.2</b>	<b>LA POSSIBILE ESIGENZA DI MONITORAGGIO E GESTIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO IN CONCOMITANZA CON L'EVENTO OLIMPICO</b>	<b>129</b>
<b>4.3</b>	<b>LA FUNZIONE CATALIZZATRICE DELLA STRUTTURA NELL'ATTIVAZIONE DI NUOVI SERVIZI DI TRASPORTO "NON CONVENZIONALE"</b>	<b>130</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>CONCLUSIONI</u></b>	<b><u>130</u></b>

## 1 INTRODUZIONE

Nel quadro del progetto "488 Ivrea" redatto a cura dei Dipartimenti DITIC – Trasporti e DAUIN del Politecnico di Torino<sup>1</sup> è stata sviluppata una verifica di fattibilità tecnico-economica di un servizio di trasporto a chiamata (DRTS) rivolto alle aree a domanda debole gravitanti sul bacino di Ivrea e che operi in un'area estesa.

L'obiettivo è quello di assicurare un servizio di trasporto minimo per una o più comunità montane, il cui territorio è considerato "a domanda debole" dal Programma di Attuazione Provinciale della LR 1/2000; tuttavia tale sistema potrebbe anche essere in grado di soddisfare la domanda di mobilità generata nelle zone densamente popolate, in fasce orarie di morbida (ad esempio, durante le ore notturne). Inoltre potrebbe essere interessante esplorare l'utilizzo dello stesso sistema DRT come servizio di trasporto alternativo in una politica di *mobility management* per le aziende interne all'area in esame soggette alle prescrizioni del DM 27/3/98 ("Mobilità sostenibile nelle aree urbane").

Tali sistemi possono inoltre sostituire alcuni servizi dedicati a specifiche classi di utenza (ad esempio: scuolabus, servizi per disabili) i cui oneri, attualmente sono a totale carico dei comuni.

La possibile integrazione dei diversi servizi offerti dallo stesso sistema è motivata dalla complementarità degli orari delle diverse componenti della domanda da soddisfare, con ridotte sovrapposizioni, e dall'opportunità di raggiungere una più efficiente sostenibilità economica nella gestione del servizio.

Lo studio ha focalizzato la sua attenzione sulla possibilità di razionalizzare l'attuale servizio di trasporto locale mediante una parziale sostituzione di alcune linee, poco frequentate, con un servizio di trasporto a chiamata. La Regione Piemonte, infatti, prevede finanziamenti finalizzati sia ad assicurare servizi minimi alle aree a domanda debole, che alla realizzazione di progetti pilota volti alla ricerca di soluzioni di razionalizzazione dei servizi collettivi tradizionali.

A seconda dei casi, il servizio esistente su linea fissa, il cui eccessivo onere finanziario e il basso coefficiente di utilizzazione ne rende difficoltoso il mantenimento, potrebbe essere parzialmente o totalmente sostituito con un sistema DRT, permettendo di concentrare i servizi di trasporto tradizionale nelle zone e nelle fasce orarie con una domanda sufficientemente alta. A questo proposito, è possibile realizzare un sistema integrato, in cui sull'esempio di quanto avviene in numerosi sistemi esistenti, il servizio a chiamata viene affiancato ad alcune corse regolari per far fronte alle punte di domanda.

---

<sup>1</sup> Il progetto di ricerca è stato finanziato dal MURST ed ha il titolo: "Controllo e gestione di flotte di veicoli e monitoraggio del traffico stradale", Piano: "Sistemi di Trasporto e controllo del traffico" - Cluster 25; Linea: A, "Controllo e Comunicazione". Nel contesto della ricerca è previsto lo studio e la sperimentazione di servizi di trasporto di persone (taxi collettivi o minibus a chiamata) e servizi di trasporto merci (corrieri espressi, tipicamente), che adottino innovativi algoritmi di pianificazione dei viaggi e una tecnologia avanzata per la localizzazione dei veicoli e le comunicazioni con la centrale di controllo.

## 2 ALCUNI RICHIAMI SUI SERVIZI DI TRASPORTO A CHIAMATA

### 2.1.1 Generalità

I sistemi di trasporto a chiamata sono una forma particolare di trasporto pubblico caratterizzata dal fatto che i veicoli (autovetture, taxi, minibus) operano a seguito delle chiamate dei passeggeri. Le chiamate vengono indirizzate ad una centrale operativa la quale provvede a smistare le richieste ai veicoli in circolazione in base alla loro posizione al momento della richiesta, in maniera simile a quanto succede con le centrali operative dei taxi nelle città.

Un servizio di trasporto a chiamata è quindi caratterizzato dal non avere dei percorsi rigidamente prefissati, come nel caso del trasporto pubblico tradizionale, ma adattabili, entro certi limiti, alle richieste dei passeggeri configurandosi talvolta come un servizio porta a porta. A differenza del taxi, un veicolo può servire più passeggeri contemporaneamente anche se ciò comporta che un passeggero a volte non è trasportato direttamente a destinazione.

I primi sistemi di trasporto a chiamata furono implementati negli anni '70 ma, non essendovi all'epoca gli strumenti che la tecnologia odierna può offrire per la localizzazione dei mezzi e per le comunicazioni tra gli stessi e le centrali operative, essi si erano rivelati molto costosi e spesso non reggevano il confronto in termini di efficienza con il trasporto pubblico tradizionale.

L'avvento di tecnologie oggi disponibili a costi contenuti, come i sistemi di localizzazione satellitare dei veicoli (AVL – Automatic Vehicle Location), la disponibilità di computer dotati di processori sempre più potenti e la tecnologia di comunicazione mobile GSM hanno permesso di implementare dei sistemi di trasporto a chiamata supportati da strumenti di gestione tecnologicamente avanzati e a costi relativamente bassi.

Dal punto di vista economico, negli ultimi anni il DRTS è stato rivalutato per due ordini di motivi.

- nei grandi agglomerati urbani esso si propone di soddisfare quella domanda che per varie ragioni non è disponibile a servirsi del trasporto pubblico tradizionale ma che per la ripetitività e la frequenza degli spostamenti non ritiene conveniente accollarsi il costo del taxi; questa fascia di domanda difficilmente rinuncia al trasporto individuale se non può godere di livelli di comfort simili a quelli dell'auto e alla comodità di un servizio flessibile.
- nelle zone scarsamente popolate, che nella recente riforma del TPL sono state definite "aree a domanda debole", il DRTS si propone come alternativa al trasporto di linea tradizionale, in quanto permette di coprire la domanda di trasporto nelle fasce orarie cosiddette "di morbida" in cui spesso il trasporto di linea viaggia con un numero di passeggeri molto basso in rapporto ai posti offerti.

Dal punto di vista sociale, date le esigenze di mobilità di alcune fasce di età della popolazione tra cui gli studenti, le persone anziane, le persone con ridotte possibilità motorie, il DRTS si propone come una soluzione che viene incontro alle difficoltà di queste persone che talvolta non possono possedere e/o condurre un veicolo privato. La tendenza all'invecchiamento della popolazione accentua la necessità di dare delle risposte alle esigenze di mobilità di queste persone che sono sempre più numerose.

### 2.1.2 Descrizione del funzionamento del servizio

A prescindere dalla forma giuridica e organizzativa del gestore di DRTS, l'accesso è generalmente consentito previa registrazione dell'utente. La registrazione è importante perché semplifica le operazioni di prenotazione permettendo una rapida identificazione del cliente e consente di ricorrere all'uso di sistemi di bigliettazione evoluta come le smart cards, tessere magnetiche aventi il formato di una carta di credito e dotate di un microchip nel quale si possono immagazzinare i dati dell'utente e applicare le tariffe scalando l'importo dovuto ad ogni utilizzo del servizio.

Date le caratteristiche del servizio e la limitata disponibilità di posti, bisogna sottolineare come l'accesso al trasporto possa avvenire solo previa prenotazione. A seconda del tipo di servizio proposto e della disponibilità di posti a sedere, la prenotazione può avvenire con un largo anticipo (ad esempio la sera precedente per un viaggio da effettuare la mattina successiva) oppure in tempo reale (anticipo di poche ore o talora di pochi minuti). Bisogna però notare che nel caso di chiamate effettuate pochi minuti prima dell'ora di partenza desiderata non è possibile garantire la disponibilità di posti né di tempi brevi di percorrenza, avendo già costruito un percorso sulla base delle richieste pervenute con largo anticipo.

Sebbene si tratti di un servizio costruito sulla base delle richieste dei clienti, vi è comunque un certo livello di programmazione. Ad esempio si potrà convenire che per le partenze della mattina si richiede la

prenotazione ad esempio tra le 17 e le 18 della sera precedente salvo accettare il rischio di non avere un posto (normalmente, date le caratteristiche dei mezzi rotabili, non si accettano viaggiatori in piedi) o di vedere allungati i tempi di percorrenza.

La richiesta può essere inviata secondo diverse modalità, via Internet, attraverso i telefoni portatili via messaggi di tipo SMS e per telefono in voce. La prenotazione telefonica in voce comporta un maggior uso di risorse gestionali (personale addetto al *call center*) ma, d'altra parte, non è possibile imporre agli utenti di usare sistemi diversi dalla comunicazione in voce soprattutto quando una quota consistente della clientela è formata da persone anziane.

La richiesta di prenotazione, in qualunque modo venga effettuata, è sempre seguita da una conferma da parte del gestore. In questa fase il gestore comunica al cliente l'ora (o l'intervallo di tempo) prevista per il passaggio e l'ora (o l'intervallo di tempo) prevista per l'arrivo a destinazione. Bisogna specificare il fatto che il servizio garantisce l'arrivo a destinazione in un dato intervallo, quindi con un'ora minima e massima, a differenza del TPL tradizionale, essendo il percorso determinato dal numero di richieste pervenute e dalle conseguenti deviazioni imposte al tragitto del mezzo.

### 2.1.3 I tipi di DRTS più comunemente diffusi

A seconda del criterio usato, i sistemi di trasporto a chiamata possono essere classificati in vari modi:

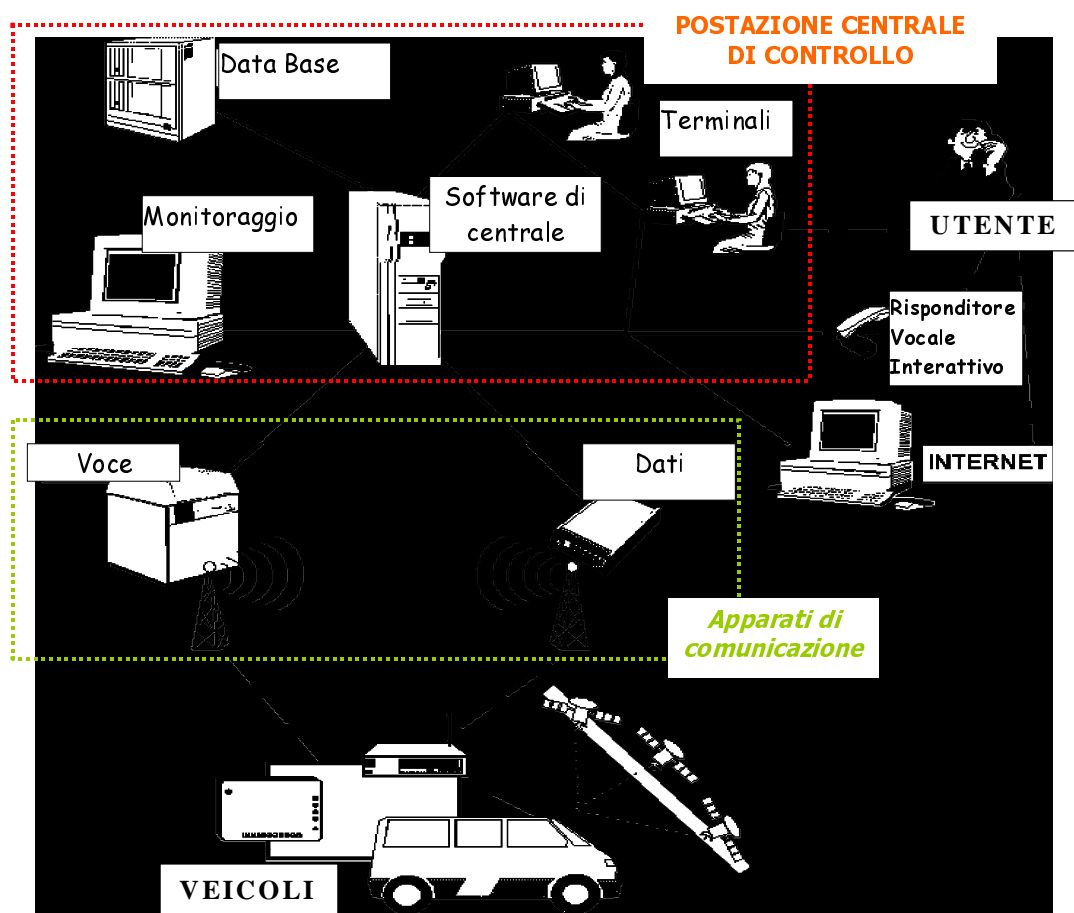
- 1) dal punto di vista del mercato a cui si rivolgono, troviamo i DRTS rivolti al pubblico in generale e i DRTS rivolti a gruppi specifici. Tra i DRTS rivolti al pubblico in generale si possono includere i servizi istituiti nelle aree a domanda debole quando essi puntano a sostituire o integrare i servizi di linea tradizionali. Viceversa i sistemi concepiti per i gruppi specifici possono essere inquadrati sia come servizi per le persone svantaggiate (portatori di handicap, persone anziane con difficoltà motorie) sia come servizi destinati alle aziende per rispondere alle necessità di spostamenti casa – lavoro dei propri dipendenti. In quest'ultimo caso rientrano anche i servizi di Mobility Management previsti nel DM 27/3/1998 e rivolti alle unità produttive con più di 300 dipendenti per le quali il decreto si propone di incentivare la messa in opera di sistemi di trasporto alternativi all'auto privata attraverso la formulazione dei piani degli spostamenti casa - lavoro. Vi sono poi dei sistemi di trasporto particolari come i servizi di navetta per gli aeroporti e quelli istituiti in caso di eventi (fiere, esposizioni) ma questi ultimi si caratterizzano per essere economicamente profittevoli e per non avere quindi bisogno di ricorrere a forme di sussidio o contributo pubblico all'esercizio.
- 2) dal punto di vista del tipo di servizio offerto, si distinguono servizi liberi in cui non vi sono percorsi prefissati (il mezzo modifica il percorso sulla base delle richieste pervenute) e servizi di corridoio nei quali vi è un percorso di massima e le deviazioni sono ammesse entro un certo limite rispetto al percorso principale. Un caso limite di questi servizi è quello in cui i mezzi hanno comunque un orario di partenza e di arrivo in punti prestabiliti e si accettano anche passeggeri senza prenotazione purché si presentino lungo il percorso principale nell'intervallo di tempo previsto per il passaggio e che il mezzo non sia già al completo. La scelta del servizio è influenzata dalla morfologia del territorio: nel caso delle vallate alpine, ad esempio, essendovi un'urbanizzazione lineare a fondo valle lungo le vie di collegamento, il servizio può anche essere caratterizzato, ad esempio, come servizio di corridoio con la facoltà di deviare, entro certi limiti, verso le frazioni situate fuori dalla strada principale.
- 3) dal punto di vista dei tipi di viaggio effettuati dai clienti si distinguono i seguenti servizi:
  - a) molti a molti (molte origini e destinazioni) in ogni nodo della rete vi possono essere sia origini che destinazioni, è il caso tipico del servizio nelle città dove in tutte le fermate vi sono sia persone che salgono che persone che scendono, essendovi una pluralità di servizi diffusi in tutti i quartieri (abitazioni, scuole, uffici, mercati, negozi, fabbriche, ospedali).
  - b) molti a uno (molte origini e una sola destinazione). E' il caso di una linea che incontra diverse aree esclusivamente residenziali e tutte le persone gravitano verso un'unica area dotata di servizi e uffici.
  - c) molti a pochi (diverse origini e poche destinazioni). Ciò si verifica nel caso in cui vi sono sempre diverse aree esclusivamente residenziali attraversate dal servizio e i passeggeri sono destinati non tutti ad una sola zona ma a due, tre zone (esempio al centro cittadino, all'area del mercato e all'ospedale situato in zona periferica). L'ambito di applicazione in cui il DRTS ha dimostrato di essere più rispondente alle attese dei cittadini è quello del Molti a uno e del Molti a pochi in quanto è più facile gestire richieste più omogenee.
- 4) a seconda del momento in cui il servizio viene attivato, esso potrà essere inizialmente configurato come da fermata a fermata se esso si propone di integrare il trasporto di linea tradizionale nelle fasce orarie di morbida, consentendo però di beneficiare del servizio porta a porta in particolari condizioni.

Successivamente esso potrà essere gradualmente convertito in un servizio sempre più personalizzato fornendo una maggiore qualità agli utenti.

- 5) infine, con riferimento alla pianificazione del servizio esso potrà essere statico, in cui le tre fasi del servizio (accettazione delle richieste, pianificazione del percorso, esecuzione) sono svolte in maniera consecutiva, oppure dinamico in cui alcune di esse sono sovrapposte o addirittura invertite. In quest'ultimo caso la pianificazione del viaggio può essere modificata anche a partenza avvenuta e il servizio richiede un intenso ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per poter essere gestito a costi contenuti. D'altro canto un servizio dinamico incontra meglio le esigenze di una clientela esigente.

### 3 FORME ORGANIZZATIVE DEI SISTEMI DI TRASPORTO A CHIAMATA

Lo schema rappresentato in figura seguente mostra gli elementi di base di un sistema DRTS e le relazioni fra gli stessi. L'utente s'interfaccia mediante sistemi di comunicazione (telefono, internet, ...) con una *centrale di controllo*, la quale raccoglie le richieste di viaggio e pianifica i percorsi e gli orari per i *veicoli*. La centrale ha il compito inoltre di monitorare la flotta, gestire la base di dati e assicurare le comunicazioni con i veicoli

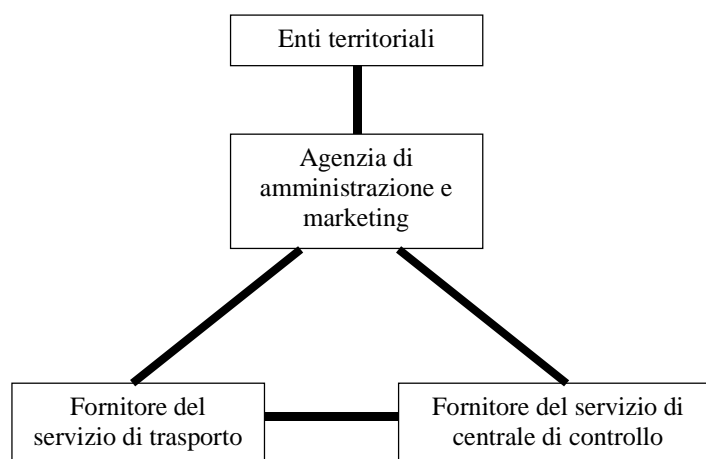


Al fine di individuare possibili forme d'organizzazione del sistema, le funzioni previste possono essere raggruppate ed essere svolte da tre distinti soggetti erogatori del servizio, ai quali gli Enti territoriali cui compete la programmazione e l'amministrazione dei servizi di TPL possono affidare l'incarico, conservando il ruolo di *decisore* sulle politiche da perseguire. La tabella seguente descrive le principali funzioni associate a ciascun servizio.



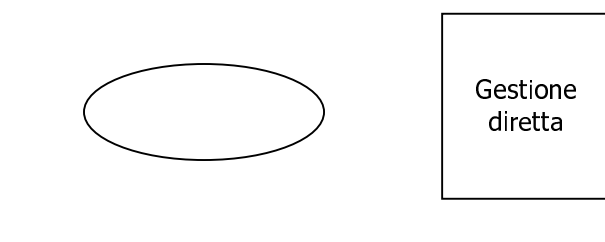
Servizio	Funzione
Centrale di controllo	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Call center</i></li> <li>– Pianificazione dei viaggi</li> <li>– Comunicazioni all'utente</li> <li>– Monitoraggio veicoli<sup>2</sup></li> <li>– Comunicazioni ai conducenti</li> </ul>
Trasporto	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Raccolta degli utenti ai punti di prelievo e trasporto in destinazione</li> <li>– Esazione pagamento del viaggio</li> <li>– Informazione e assistenza agli utenti in viaggio</li> </ul>
Amministrazione e marketing	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Indagini di mercato</li> <li>– Pubblicità/ Promozione</li> <li>– Titoli di viaggio</li> <li>– Analisi e amministrazione del servizio</li> </ul>

La struttura organizzativa può essere rappresentata dal diagramma seguente, che evidenzia il ruolo di mediazione dell'agenzia di amministrazione e marketing, che attua le decisioni degli enti locali delegati ed effettua il monitoraggio del servizio. Tale agenzia può avere inoltre un ruolo di coordinamento fra i fornitori del servizio di trasporto e del servizio di centrale di controllo, qualora distinti.

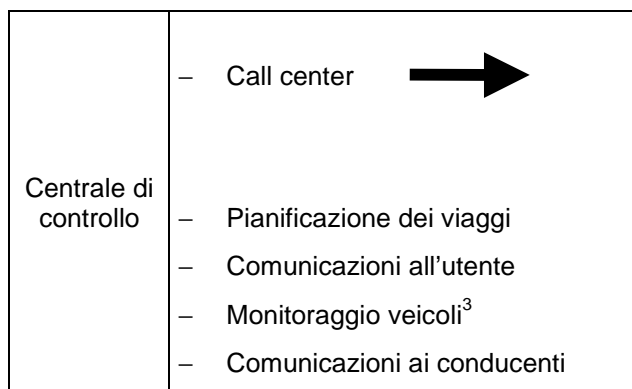


Tuttavia, alcune delle funzioni sopra elencate possono essere svolte con modalità di gestione “diretta” dai soggetti delegati, formando alcune possibili combinazioni alternative.

Ad esempio, la funzione di *call center* può essere assolta da strutture già presenti sul territorio, o da istituirsi per l'occasione, ed essere incorporata dalle funzioni della centrale di controllo, a cui resterebbero le altre funzioni.



<sup>2</sup> L'equipaggiamento dei veicoli è solitamente a cura del servizio di centrale



Un'altra forma alternativa per la centrale di controllo è rappresentata dall'intervento diretto dell'Amministrazione competente, o di una società di gestione, che acquisisce le apparecchiature Hardware e software per allestire la centrale e assume (dopo un adeguato periodo di formazione) alcuni operatori di centrale.

Anche il servizio di trasporto, oltre che affidato a terzi come servizio puro (attuali gestori di servizio pubblico locale, noleggiatori da rimessa,...), può essere gestito in economia dall'Ente territoriale, acquisendo dei veicoli (in proprietà o noleggio a lungo termine) e assumendo dei conducenti (con contratti a tempo pieno o part-time). In quest'ipotesi, può essere valutata la possibilità di utilizzare veicoli già in possesso e usati parzialmente per altri servizi, ad esempio, scuolabus.

Infine, le funzioni di amministrazione possono essere affidate a terzi o gestite in proprio dagli uffici delle comunità montane, valutando l'opportunità di ampliare la dotazione di personale delle stesse.

In sintesi, le forme organizzative del servizio possono essere ottenute combinando in modo opportuno le varie alternative possibili, in cui i ruoli delle Amministrazioni locali sono o esclusivamente "politici", nel caso d'appalto di servizio, o quelli più articolati, di decisore e attuatore dei servizi di trasporto, nella gestione diretta in economia.



### 3.1 Problematiche connesse con l'attivazione sperimentale di tali servizi

Sulla base delle conclusioni cui è pervenuto il Politecnico, risulta prioritario reperire veicoli da adibire al servizio che abbiano le caratteristiche di economicità di esercizio proprie delle autovetture a 9 posti. Esistono disponibilità non esattamente quantificabili nell'ambito dei noleggi da rimessa; si tratta di valutare attentamente la disponibilità di un adeguato numero di mezzi e relativi autisti, sia che si intenda gestire in economia il servizio, sia che si vogliano bandire le gare.

Si ritiene che esistano varie forme di incentivo per la creazione di un'adeguata offerta di tali caratteristiche, quali un'adeguata pubblicizzazione e promozione di tali servizi ed eventuali incentivi ad hoc; in tale contesto sia la regione che gli enti territoriali minori potrebbero avere un ruolo rilevante.

### 3.2 Le previsioni dei costi di realizzazione e gestione di tali servizi

I costi di un servizio di trasporto a carattere innovativo, come quello proposto, sono difficilmente stimabili in assenza di un progetto esecutivo, perché gli esempi esistenti sono poco numerosi e non sono sempre del tutto paragonabili.

Il fattore di maggior incertezza per la comparazione dei costi attuali e di quelli di un nuovo assetto dei servizi caratterizzato dall'integrazione fra servizi tradizionali di linea e di servizi a chiamata è rappresentato dalla stima dei "costi evitati" relativi alla quota parte di servizi tradizionali che non verrebbero più prodotti. Per un'esatta quantificazione di tali costi occorre conoscere nel dettaglio l'organizzazione dei turni dei mezzi

<sup>3</sup> L'equipaggiamento dei veicoli è a cura del servizio di centrale

impiegati sui servizi di linea esistenti e, soprattutto, del personale. E' noto infatti come l'utenza del trasporto collettivo locale sia caratterizzata da una elevata variabilità nel corso della giornata con punte massime in corrispondenza degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

In tali fasce orarie la frequentazione dei mezzi è tale da non consentire la sostituzione di un autobus tradizionale con un singolo veicolo del tipo M1. Si presentano quindi due opzioni: o utilizzare per i servizi nelle ore di punta i mezzi tradizionali oppure sostituire gli stessi con più veicoli a capacità ridotta. La soluzione adottata, che potrebbe essere anche intermedia tra le due ipotesi sopra delineate, potrà essere diversificata per i diversi periodi dell'anno.

### 3.2.1 Servizio di centrale di controllo

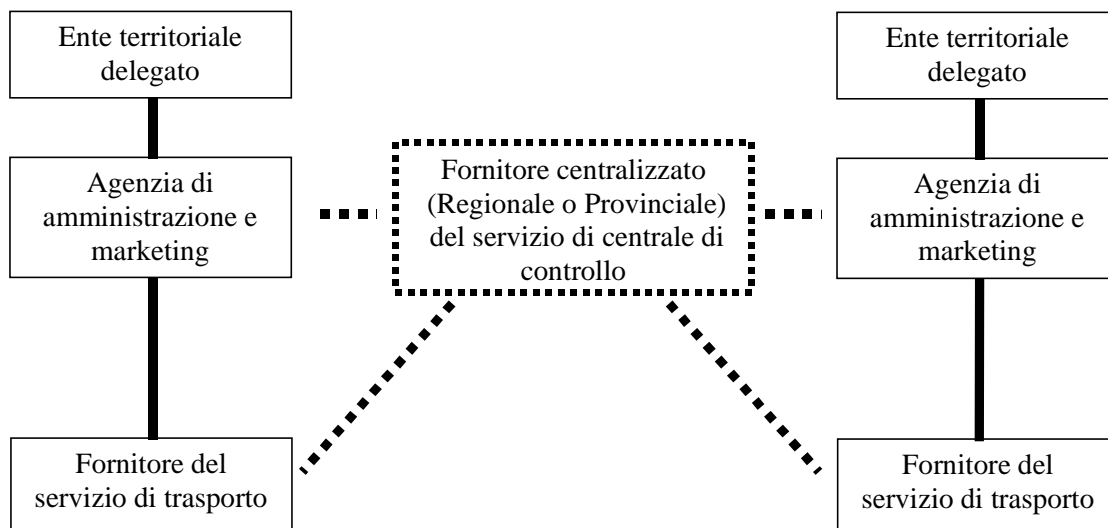
La stima dei costi per i servizi della *centrale di controllo*, in particolare, non è semplice, perché ci sono pochi esempi esistenti e non è ancora possibile trarre delle conclusioni dai dati disponibili.

Da alcune indagini condotte presso aziende del settore, si evince che i costi d'investimento e di gestione conseguenti l'installazione della centrale sono molto alti, rispetto alle dimensioni della flotta da gestire, perché sia il personale che le dotazioni hardware e software sarebbero sottoutilizzati.

Una soluzione alternativa potrebbe essere rappresentata dal ricorso a strutture già esistenti per alcune delle funzioni di centrale. Ad esempio, la gestione delle richieste di viaggio potrebbe essere affidata ad un *call center* presente in zona, con un contratto di servizio. In questo caso, gli operatori sarebbero connessi con rete internet alla centrale di controllo, presidiata da personale con competenze specifiche, che avrebbe il compito di pianificare i viaggi, monitorare i veicoli e provvedere alle comunicazioni con gli utenti e gli autisti. È auspicabile prevedere per tali procedure un elevato tasso di automazione (localizzazione automatica dei veicoli, comunicazioni mediante messaggi precodificati inviati tramite SMS, ecc.) al fine di ridurre gli interventi del personale specializzato.

E' evidente come la struttura preposta a tale funzione ben si presti ad essere condivisa da più soggetti che potrebbero beneficiare di servizi connessi alla gestione delle proprie flotte a costi commisurati alle economie di scala conseguibili.

Infatti, se il servizio di gestione flotte operasse su un parco veicolare abbastanza esteso (almeno 500 veicoli), come quello ipotizzabile nell'intera Regione Piemonte, nel lungo periodo, le tariffe d'accesso potrebbero essere dell'ordine di 0.20 €/km eventualmente sostenute dalla Regione, come forma implicita di sovvenzione o come fornitura di servizio, ma in quest'ultimo caso con un'influenza sul prezzo della corsa per gli utenti finali.



Strutt

ura organizzativa con fornitore consortile dei servizi di centrale

### 3.2.2 Servizio di trasporto

Il differenziale di costo fra servizio effettuato con bus da 50 posti e con veicoli del tipo M1 è riconducibile sia al costo di acquisto del mezzo che alla sua manutenzione ma, soprattutto, al diverso costo dell'autista.

Tale scarto è testimoniato dal diverso livello di sussidio garantito dalla Regione Piemonte nei due casi: mentre per servizi effettuati con autovetture sono previsti contributi di circa 0,50 Euro/km, per quelli prodotti con autobus da 50 posti a sedere il contributo, variabile tra Provincia e Provincia e per area, il sussidio è indicativamente compreso fra gli 1 e gli 1,50 Euro.

D'altra parte, essendo il servizio a chiamata caratterizzato da un livello qualitativo superiore rispetto a quello tradizionale è possibile immaginare di adottare tariffe specifiche in grado di coprire una quota più elevata dei costi di produzione.

### 3.2.3 Servizi di amministrazione e marketing

Per quanto attiene alle funzioni di *amministrazione e marketing*, che come già detto potrebbero essere espletate da personale già in forza alle Amministrazioni locali o da strutture di promozione turistica, eventualmente integrate con personale part-time o consulenze esterne, il cui costo potrebbe essere agevolmente sostenuto con le dotazioni ordinarie.

## 4 L'UTILIZZO DELLA "PIATTAFORMA CONSORTILE" PER ALTRI SERVIZI

### 4.1 Il monitoraggio dei servizi di linea e la gestione delle flotte da parte degli Esercenti

La nascita di una "piattaforma" comune a scala regionale a supporto dei servizi di trasporto a domanda potrebbe rappresentare un primo passo verso la realizzazione di una struttura di più ampio respiro che possa soddisfare altre esigenze delle amministrazioni locali e dei fornitori di servizi di trasporto pubblico locale.

Esiste infatti a tutt'oggi un problema non risolto a riguardo della necessità da parte degli Enti locali di monitorare i servizi per verificare la rispondenza del servizio effettivamente svolto al programma di esercizio contrattuale, di rilevare l'utenza servita, di valutare la qualità del servizio erogato e di pianificare gli eventuali interventi migliorativi richiesti.

Negli ultimi anni le Province hanno realizzato in verità una serie di indagini relative alla frequentazione dei servizi. Tali indagini, se svolte in proprio o tramite affidamento a ditte specializzate, presentano elevati costi di realizzazione. D'altro lato l'alternativa prescelta, ossia la delega alle stesse aziende fornitrici del rilievo dell'utenza, può far sì che la qualità dei dati acquisiti non sia ottimale.

Il sistema dovrà essere predisposto per un futuro interfacciamento con il sistema di bigliettazione a tecnologia avanzata, attualmente allo studio a livello regionale.

Il software di gestione del sistema dovrà essere modulare, espandibile e, in larga misura, indipendente dalle tecnologie di telecomunicazioni adottate; la piattaforma hardware dovrà avere ampia diffusione.

Funzioni primarie del sistema saranno la localizzazione dei veicoli, la comunicazione di dati e in fonia fra il veicolo e la postazione fissa, l'archiviazione dei dati a consuntivo ed il raffronto fra il servizio programmato e quello svolto.

In tale contesto la disponibilità di dati storici o forniti in tempo reale su percorrenza e carico passeggeri consentirà una migliore programmazione del servizio; il monitoraggio continuo della flotta renderà possibile un effettivo controllo del servizio svolto e permetterà di intervenire in tempo reale su fenomeni di criticità ed irregolarità del servizio, fornendo così una corretta gestione del servizio.

Obiettivi specifici del servizio di telecontrollo richiesto sono:

- acquisizione e certificazione delle percorrenze
- maggior sicurezza per il personale viaggiante ed i passeggeri
- controllo e gestione della regolarità della flotta
- certificazione della qualità del servizio erogato con riferimento alla carta dei servizi sottoscritta
- eventuale futura informazione all'utenza in tempo reale sul servizio.

I risultati attesi dall'implementazione del sistema sono:

- una migliore efficacia del servizio con il miglioramento della sua qualità
- una miglior efficienza, da parte della Amministrazione delegata dell'attività di programmazione o controllo, e, parimenti, da parte dell'Azienda di trasporto della gestione, con la certificazione - contabilizzazione del servizio e della bigliettazione e con l'aumento della regolarità e sicurezza del servizio
- aumento della produttività del servizio con un utilizzo ottimale delle risorse.

### 4.2 La possibile esigenza di monitoraggio e gestione dei servizi di trasporto in concomitanza con l'evento olimpico

In concomitanza con l'evento olimpico del 2006 è prevista l'istituzione di servizi *ad hoc* per i partecipanti all'evento (atleti, accompagnatori, operatori dei mezzi di informazione, amministratori) che dovranno essere caratterizzati da un elevato livello qualitativo sia sotto il profilo del comfort che della regolarità del servizio ossia dalla "certezza" dei tempi di percorrenza (o, perlomeno, della certezza di

raggiungere la destinazione pur in presenza di gravi intralci alla circolazione, grazie all'instradamento su percorsi alternativi).

La tipologia di servizio è evidentemente identificabile in un DRTS. Si può dunque ipotizzare che la pianificazione e la gestione dello stesso possano essere utilmente affidate alla struttura consortile sopra delineata.

La necessità di garantire tempi di percorrenza "certi" rende imprescindibile un'integrazione dell'attività della piattaforma con i sistemi di monitoraggio delle condizioni di deflusso del traffico in tempo reale già oggi presenti nel capoluogo regionale e dei quali si prevede in futuro l'estensione sulla più vasta area metropolitana e nelle località di svolgimento delle competizioni.

#### 4.3 La funzione catalizzatrice della struttura nell'attivazione di nuovi servizi di trasporto "non convenzionale"

L'implementazione della piattaforma "consortile" potrebbe costituire l'elemento catalizzatore di un processo più ampio di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale in ambito regionale sia in ambito urbano che extraurbano.

Infatti, se da un lato è ormai diffusa la consapevolezza dell'inadeguatezza dell'attuale organizzazione del servizio soprattutto per quanto riguarda la già citata variabilità della domanda in presenza di una struttura dell'offerta piuttosto rigida, dall'altro appaiono evidenti le difficoltà nel porre in atto una radicale trasformazione del servizio. L'ostacolo più rilevante sembra proprio essere costituito dalla realizzazione di una struttura di pianificazione e gestione dei servizi non convenzionali. Qualora tale struttura divenisse effettivamente operativa è ragionevole ipotizzare che anche le Amministrazioni che fino ad oggi hanno mostrato minor interesse per la modifica dell'assetto attuale dei servizi potranno rivedere il proprio atteggiamento. L'affidamento a tale struttura dei compiti di gestione infatti lascerebbe in capo agli enti territoriali solamente la necessità di affidare i servizi tramite gara.

Si potrebbe in tal modo configurare la nascita di nuove piccole realtà imprenditoriali in grado di "ravvivare" il mercato del trasporto pubblico locale che non sembra per ora mostrare particolari caratteri innovativi in risposta al mutato assetto normativo.

## 5 CONCLUSIONI

La necessità di definire una specifica architettura di riferimento, per individuare le componenti del sistema comuni alle diverse funzionalità richieste, rende opportuno l'utilizzo delle metodologie e degli strumenti predisposti dalla recente Architettura Telematica Italiana per il Sistema dei Trasporti (ARTIST), predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Lo sviluppo di sistemi telematici per i trasporti ha avuto inizio verso la fine degli anni ottanta ed inizio degli anni novanta, con iniziative varie e diffuse sul territorio europeo, quasi sempre legate all'ambito stradale. La consapevolezza, anche a livello di Commissione Europea, che l'eterogeneità delle iniziative non avrebbe portato ad un sistema integrato nel futuro, ha spinto a realizzare (1998-2000) un'Architettura di sistema che consentisse, ai sistemi già esistenti o da sviluppare, di potersi integrare in modo armonico e, soprattutto, garantisse l'interoperabilità tra i vari sistemi a livello europeo e nazionale. L'architettura, proprio perché tale, definisce una struttura, uno scheletro comune, delle funzioni, tali da garantire, a livello alto, l'interoperabilità. Essa definisce inoltre una serie di "requisiti d'utente" ("user needs") per favorire l'incontro tra domanda ed offerta, per avere un linguaggio comune. Pertanto, l'architettura non si spinge nel dettaglio progettuale e non è legata alle tecnologie, ne è indipendente: a tale livello si spingono invece le norme tecniche (UNI/CEN/ISO/ETSI), che risultano quindi, possiamo dire, di complemento all'Architettura stessa nel momento in cui si definiscono i dettagli di sistema e di progetto.

Sulla scia di KAREN, nell'ambito del Quinto Programma Quadro di ricerca e sviluppo, a livello comunitario è stato portato avanti, ed è in corso, il progetto FRAME (2001-2004), che ha lo scopo di aggiornare, sviluppare e fare conoscere, anche con la formazione, l'architettura di sistema. Nella parte di formazione del progetto Frame è direttamente coinvolto il Dipartimento ITIC, anche con contributi del Dipartimento AUIN, del Politecnico di Torino.

A livello nazionale, alcuni paesi hanno già intrapreso lo sviluppo di architetture nazionali omogenee e compatibili con quella europea: così ha fatto la Francia con Actif ed ha fatto l'Italia con Artist (2001-2003). Artist è un adattamento, quindi una traduzione con diverse aggiunte, aggiornamenti e sviluppi del caso (in particolare sull'ampliamento verso il trasporto multimodale) di Frame.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha terminato i lavori legati ad Artist. Ora, quindi, gli enti, le società coinvolte nello sviluppo di sistemi telematici per i trasporti e relative infrastrutture possono avvantaggiarsi di un'architettura di sistema, in modo da perseguire l'interoperabilità e, laddove si cominci da zero, vincere la "sindrome del foglio bianco", ricorrente nel caso di nuovi progetti. Frame e Artist si configurano quindi anche come strumenti di ausilio allo sviluppo di bandi di gara e di progetti specifici. Tale esigenza è quanto mai evidente in ambito regionale, dove piccole aziende di trasporto pubblico locale non possono né è giusto che si accingano ad investire in un sistema proprio di controllo e monitoraggio delle flotte. Invece, proprio nello spirito dell'Architettura, si può pensare di investire in una risorsa condivisa, magari a livello regionale, cui i singoli sistemi periferici si possono interfacciare.

Nel momento in cui si intenda sviluppare un nuovo sistema telematico per i trasporti, come quello previsto nel caso dei sistemi di trasporto a chiamata, si possono seguire alcuni passi fondamentali suggeriti dai progetti citati. Questi possono risultare utili anche ai fini della predisposizione di un progetto guida della "piattaforma regionale", prima e di un eventuale bando di gara, successivamente. Il primo passo è individuare i requisiti dell'utenza e della committenza, i cosiddetti "user need" (sono qualche centinaio sia in Artist che in Frame). Le funzioni (punto di vista funzionale o logico dell'architettura) associate ai requisiti di utente (user need) sono descritti ed eventualmente richiamati in modo automatico nel momento in cui vengono selezionati i requisiti stessi. Dalle funzioni si passa poi al punto di vista dell'architettura fisica: tramite esso le funzioni vengono localizzate fisicamente (a bordo veicolo, a bordo strada, presso una centrale...). Ultimo punto di vista dell'architettura è quello della comunicazione, dove emergono i supporti di comunicazione per i flussi di dati, precedentemente identificati nel punto di vista funzionale (o logico) ed in quello fisico.

In tale contesto il Dipartimento ITIC potrebbe fornire il proprio contributo nella definizione dell'architettura della "piattaforma" proposta ed eventualmente consorziarsi con la Regione Piemonte per la realizzazione di un progetto pilota sulla base del quale poter accedere a finanziamenti ministeriali.

## Legenda delle codifiche delle Direzioni, dei Settori e delle Strutture speciali

<b>D1</b>	Direzione SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA REGIONALE
<b>D1.S1</b>	Settore Affari istituzionali e supporto giuridico legale
<b>D1.S2</b>	Settore Segreteria Ufficio di Presidenza ed organi istituzionali interni
<b>D1.S3</b>	Settore Organismi consultivi ed osservatori
<b>D1.S4</b>	Settore Progettazione -sviluppo e gestione del sistema informativo e banca dati Arianna
<b>D2</b>	Direzione PROCESSO LEGISLATIVO
<b>D2.S1</b>	Settore Studi e documentazione legislativi
<b>D2.S2</b>	Settore Commissioni legislative
<b>D2.S3</b>	Settore Assemblea regionale
<b>D3</b>	Direzione AMMINISTRAZIONE E PERSONALE
<b>D3.S1</b>	Settore Bilancio, ragioneria, controllo di gestione
<b>D3.S2</b>	Settore Patrimonio e provveditorato
<b>D3.S3</b>	Settore Tecnico e sicurezza
<b>D3.S4</b>	Settore Organizzazione e personale
<b>D4</b>	Direzione COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE DELL'ASSEMBLEA REGIONALE
<b>D4.S1</b>	Settore Comunicazione e partecipazione dell'Assemblea Regionale
<b>D4.S2</b>	Settore Informazione dell'Assemblea Regionale
<b>D4.S3</b>	Settore Relazioni esterne dell'Assemblea Regionale
<b>D4.S4</b>	Settore Documentazione
<b>DG</b>	Struttura speciale GABINETTO DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO REGIONALE
<b>5</b>	Direzione AFFARI ISTITUZIONALI E PROCESSO DI DELEGA
<b>5.1</b>	Settore Autonomie locali
<b>5.2</b>	Settore Polizia locale
<b>5.3</b>	Settore Attività amministrativa a supporto della Giunta Regionale e delle Direzioni regionali
<b>5.4</b>	Settore Sezione di controllo territoriale di Torino
<b>5.5</b>	Settore Sezione di controllo territoriale di Alessandria
<b>5.6</b>	Settore Sezione di controllo territoriale di Cuneo
<b>5.7</b>	Settore Sezione di controllo territoriale di Novara
<b>5.8</b>	Settore Attività giuridico-legislativa a supporto della Giunta Regionale e delle Direzioni regionali
<b>5.9</b>	Settore Protocollo ed archivio generali
<b>6</b>	Direzione COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE DELLA GIUNTA REGIONALE
<b>6.1</b>	Settore Relazioni esterne della Giunta Regionale
<b>6.2</b>	Settore Ufficio stampa della Giunta Regionale
<b>6.3</b>	Settore Comunicazione istituzionale della Giunta Regionale
<b>6.4</b>	Settore Ufficio relazioni con il pubblico
<b>7</b>	Direzione ORGANIZZAZIONE; PIANIFICAZIONE, SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE UMANE
<b>7.1</b>	Settore Organizzazione
<b>7.2</b>	Settore Formazione del personale
<b>7.3</b>	Settore Sistemi informativi ed informatica
<b>7.4</b>	Settore Reclutamento, mobilità, gestione dell'organico
<b>7.5</b>	Settore Stato giuridico ed ordinamento del personale
<b>7.6</b>	Settore Servizi generali operativi
<b>8</b>	Direzione PROGRAMMAZIONE E STATISTICA
<b>8.1</b>	Settore Programmazione regionale
<b>8.2</b>	Settore Statistico regionale
<b>8.3</b>	Settore Valutazione progetti e proposte di atti di programmazione negoziata
<b>8.4</b>	Settore Rapporti con società a partecipazione regionale
<b>8.5</b>	Settore Osservatorio statistico indicatori fisici enti locali
<b>9</b>	Direzione BILANCI E FINANZE
<b>9.1</b>	Settore Bilanci



- 9.2 Settore Ragioneria
- 9.3 Settore Tributi - addizionali e compartecipazione al gettito erariale
- 9.4 Settore Fiscalità passiva
- 9.5 Settore Controllo gestioni delegate
- 9.6 Settore Cassa economale
- 9.7 Settore Trattamento economico del personale
- 9.8 Settore Trattamento pensionistico, previdenziale ed assicurativo del personale
- 10 Direzione PATRIMONIO E TECNICO
- 10.1 Settore Beni mobili
- 10.2 Settore Patrimonio immobiliare
- 10.3 Settore Tecnico
- 10.4 Settore Sicurezza sedi ed ambienti di lavoro - prevenzione e protezione dal rischio
- 10.5 Settore Utenze
- 10.6 Settore Economato - Autocentro - Centro Stampa
- 10.7 Settore Attività negoziale e contrattuale - Espropri - Usi civici
- 11 Direzione PROGRAMMAZIONE E VALORIZZAZIONE DELL'AGRICOLTURA
- 11.1 Settore Programmazione in materia di agricoltura
- 11.2 Settore Tutela e valorizzazione dei prodotti agricoli
- 11.3 Settore Sviluppo agro-industriale
- 11.4 Settore Politiche comunitarie
- 12 Direzione SVILUPPO DELL'AGRICOLTURA
- 12.1 Settore Sviluppo delle produzioni animali
- 12.2 Settore Sviluppo delle produzioni vegetali
- 12.3 Settore Fitosanitario regionale
- 12.4 Settore Servizi di sviluppo agricolo
- 12.5 Settore Politiche delle strutture agricole
- 13 Direzione TERRITORIO RURALE
- 13.1 Settore Infrastrutture rurali e territorio
- 13.2 Settore Avversità e calamità naturali
- 13.3 Settore Carburanti agricoli agevolati
- 13.4 Settore Caccia e pesca
- 14 Direzione ECONOMIA MONTANA E FORESTE
- 14.1 Settore Politiche comunitarie
- 14.2 Settore Politiche Forestali
- 14.3 Settore Gestione delle attività strumentali per l'economia montana e le foreste
- 14.4 Settore Economia montana
- 14.5 Settore Gestione proprietà forestali reg.li e vivaistiche (sede di Vercelli)
- 14.6 Settore Antincendi boschivi e rapporti con il corpo forestale dello Stato (sede di Novara)
- 14.7 Settore Idraulica Forestale e tutela del territorio (sede di Alessandria)
- 15 Direzione FORMAZIONE PROFESSIONALE - LAVORO
- 15.1 Settore Attività formativa
- 15.2 Settore Gestione amministrativa attività formative
- 15.3 Settore Standard formativi - qualità ed orientamento professionale
- 15.9 Settore Servizi alle politiche per l'occupazione e per la promozione dello sviluppo locale
- 15.10 Settore Sviluppo dell'imprenditorialità
- 15.11 Settore Osservatorio del mercato del lavoro
- 16 Direzione INDUSTRIA
- 16.1 Settore Osservatorio settori produttivi industriali
- 16.2 Settore Valorizzazione dei sistemi produttivi locali
- 16.3 Settore Promozione e sviluppo delle P.M.I
- 16.4 Settore Pianificazione e verifica attività estrattiva
- 17 Direzione COMMERCIO E ARTIGIANATO
- 17.1 Settore Programmazione e interventi dei settori commerciali
- 17.2 Settore Tutela del consumatore - mercati all'ingrosso ed aree mercatali

- 17.3 Settore Rete carburanti e commercio su aree pubbliche
- 17.4 Settore Promozione e credito al commercio
- 17.5 Settore Sistema informativo-osservatorio dell'artigianato
- 17.6 Settore Disciplina e tutela dell'artigianato
- 17.7 Settore Promozione, sviluppo e credito dell'artigianato
- 18 Direzione EDILIZIA
- 18.1 Settore Osservatorio dell'edilizia
- 18.2 Settore Attuazione degli interventi in materia di edilizia
- 18.3 Settore Disciplina e vigilanza sulla gestione del patrimonio e sugli enti in materia di edilizia
- 18.4 Settore Programmazione e localizzazione delle risorse
- 19 Direzione PIANIFICAZIONE E GESTIONE URBANISTICA
- 19.1 Settore Pianificazione territoriale regionale
- 19.2 Settore Pianificazione territoriale operativa
- 19.3 Settore Sistema informativo territoriale
- 19.4 Settore Informatizzazione degli strumenti urbanistici - archivio
- 19.5 Settore Cartografico
- 19.6 Settore Vigilanza urbanistica
- 19.7 Settore Accordi di programma ed esame di conformità urbanistica
- 19.8 Settore Studi, regolamenti e programmi attuativi in materia urbanistica
- 19.9 Settore Verifica ed approvazione strumenti urbanistici
- 19.10 Settore Urbanistico territoriale - area Metropolitana
- 19.11 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Torino
- 19.12 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Alessandria
- 19.13 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Asti
- 19.14 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Vercelli
- 19.15 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Cuneo
- 19.16 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Novara
- 19.17 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Biella
- 19.18 Settore Urbanistico territoriale - area Provincia di Verbania
- 19.19 Settore Pianificazione paesistica
- 19.20 Settore Gestione beni ambientali
- 20 Direzione SERVIZI TECNICI DI PREVENZIONE
- 20.1 Settore Progettazioni interventi geologico-tecnici e sismico
- 20.2 Settore Meteoidrografico e reti di monitoraggio
- 20.3 Settore Studi e ricerche geologiche - sistema informativo prevenzione rischi
- 20.4 Settore Prevenzione territoriale del rischio geologico area di Torino, Novara e Verbania - indagini geotecniche ed idrogeologiche
- 20.5 Settore Prevenzione territoriale del rischio geologico - area di Asti - Vercelli - Biella
- 20.6 Settore Prevenzione territoriale del rischio geologico - area di Cuneo
- 20.7 Settore Prevenzione territoriale del rischio geologico - area di Alessandria
- 21 Direzione TURISMO - SPORT - PARCHI
- 21.1 Settore Coordinamento della promozione domanda turistica -organizzazione degli eventi promozionali
- 21.2 Settore Offerta turistica - interventi comunitari in materia turistica
- 21.3 Settore Organizzazione turistica - turismo sociale - tempo libero
- 21.4 Settore Sport
- 21.5 Settore Pianificazione aree protette
- 21.6 Settore Gestione aree protette
- 21.7 Settore Programmazione - sviluppo interventi relativi alle terme - acque minerali e termali

- 22** Direzione TUTELA E RISANAMENTO AMBIENTALE - PROGRAMMAZIONE GESTIONE RIFIUTI
- 22.1** Settore Politiche di prevenzione - tutela e risanamento ambientale
- 22.2** Settore Sistema informativo ambientale e valutazione impatto ambientale
- 22.3** Settore Grandi rischi industriali
- 22.4** Settore Risanamento acustico ed atmosferico
- 22.5** Settore Programmazione e gestione rifiuti
- 22.6** Settore Tecnologie di smaltimento e recupero
- 22.7** Settore Programmazione interventi di risanamento e bonifiche
- 22.8** Settore Programmazione e risparmio in materia energetica
- 23** Direzione DIFESA DEL SUOLO
- 23.1** Settore Difesa assetto idrogeologico
- 23.2** Settore Pianificazione difesa del suolo
- 23.3** Settore Sbarramenti fluviali di ritenuta e bacini di accumulo
- 24** Direzione PIANIFICAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE
- 24.1** Settore Pianificazione delle risorse idriche - bilancio idrico e disciplina delle utilizzazioni
- 24.2** Settore Rilevamento, controllo, tutela e risanamento delle acque - disciplina degli scarichi
- 24.3** Settore Disciplina dei servizi idrici - opere fognarie, di depurazione ed acquedottistiche
- 25** Direzione OPERE PUBBLICHE
- 25.1** Settore Opere pubbliche
- 25.2** Settore Infrastrutture e pronto intervento
- 25.3** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Torino
- 25.4** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Alessandria
- 25.5** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Asti
- 25.6** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Cuneo
- 25.7** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Novara
- 25.8** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Vercelli
- 25.9** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Verbania
- 25.10** Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Biella
- 25.11** Settore Protezione Civile
- 26** Direzione TRASPORTI
- 26.1** Settore Pianificazione dei trasporti
- 26.2** Settore Viabilità ed impianti fissi
- 26.3** Settore Trasporto pubblico locale
- 26.4** Settore Navigazione interna e merci
- 26.5** Settore Grandi infrastrutture e ferrovie
- 27** Direzione SANITA' PUBBLICA
- 27.1** Settore Igiene e sanità pubblica
- 27.2** Settore Prevenzione sanitaria negli ambienti di vita e di lavoro
- 27.3** Settore Sanità animale ed igiene degli allevamenti
- 27.4** Settore Vigilanza e controllo degli alimenti di origine animale
- 28** Direzione PROGRAMMAZIONE SANITARIA
- 28.1** Settore Programmazione sanitaria
- 28.2** Settore Emergenza sanitaria
- 28.3** Settore Assetto istituzionale e organi collegiali
- 28.4** Settore Edilizia ed attrezzature sanitarie
- 28.5** Settore Gestione e risorse finanziarie
- 29** Direzione CONTROLLO DELLE ATTIVITA' SANITARIE
- 29.1** Settore Osservatorio prezzi e monitoraggio del patrimonio aziendale sanitario
- 29.2** Settore Ispettivo e controllo di qualità in materia sanitaria
- 29.3** Settore Assistenza ospedaliera e territoriale
- 29.4** Settore Assistenza extra ospedaliera
- 29.5** Settore Assistenza farmaceutica
- 29.6** Settore Organizzazione, personale e formazione delle risorse umane

- 30** Direzione POLITICHE SOCIALI
- 30.1** Settore Programmazione e promozione interventi a sostegno della persona e della famiglia e per la qualificazione del personale socio-assistenziale
- 30.2** Settore Verifica e finanziamento attività enti gestori istituzionali
- 30.3** Settore Promozione della rete delle strutture, vigilanza e controllo sulla qualità dei servizi
- 30.4** Settore Promozione attività altri soggetti pubblici e del privato sociale
- 31** Direzione BENI CULTURALI
- 31.1** Settore Biblioteche, archivi ed istituti culturali
- 31.2** Settore Soprintendenza beni librari
- 31.3** Settore Musei e patrimonio culturale
- 31.4** Settore Università ed istituti scientifici
- 32** Direzione PROMOZIONE ATTIVITA' CULTURALI, ISTRUZIONE E SPETTACOLO
- 32.1** Settore Istruzione
- 32.2** Settore Edilizia scolastica
- 32.3** Settore Promozione attività culturali
- 32.4** Settore Spettacolo
- 32.5** Settore Promozione del patrimonio culturale e linguistico
- S1** Struttura speciale GABINETTO DELLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE
- S1.1** Settore Rapporti Stato Regioni
- S1.2** Settore Supporto al coordinamento delle politiche comunitarie per l'accesso ai fondi strutturali - Ufficio di Bruxelles
- S1.3** Settore Ufficio di Roma
- S1.4** Settore Affari comunitari e internazionali
- S1.6** Settore Contenzioso amministrativo
- S2** Struttura speciale CONTROLLO DI GESTIONE
- S3** Struttura speciale AVVOCATURA
- S4** Struttura speciale MUSEO REGIONALE DI SCIENZE NATURALI



*Direzione - Redazione*

Piazza Castello 165, 10122 Torino - Tel. 011432 - 3299 / 4734 / 3994 / 4674 / 3559 - Fax 011432 4363

Sito internet: <http://www.regione.piemonte.it>

e-mail: [bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it](mailto:bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it)

<i>Direttore</i> Laura Bertino	<i>Direttore responsabile</i> Roberto Salvio
<i>Dirigente</i> Valeria Repaci	<i>Redazione</i> Carmen Cimicchi, Roberto Falco
<i>Abbonamenti</i> Daniela Romano	Sauro Paglini, Fernanda Zamboni
<i>Coordinamento informatico</i> Rosario Copia	<i>Coordinamento Immagine</i> Alessandra Fassio

*Avviso*

Si evidenzia agli Enti e ai soggetti, pubblici e privati, che inviano avvisi da pubblicare sul Bollettino Ufficiale la necessità che gli avvisi stessi siano redatti in conformità ai disposti della Legge n. 675/1996, con particolare riferimento alla disciplina dei dati sensibili.