



Programma Triennale
dei
servizi di trasporto pubblico locale
ai sensi della L.R. 1/2000
per il periodo
1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2009

PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI 2007 – 2009

INDICE

0. PREMESSE	pag. 8
1. IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO	pag. 10
1.1. La normativa comunitaria	pag. 10
1.2. La normativa italiana	pag. 11
1.3. La normativa regionale	pag. 14
2. GLI OBIETTIVI DI EFFICACIA E DI EFFICIENZA DI UN SERVIZIO	pag. 17
2.0. Definizioni	pag. 17
2.1. Finalità generali	pag. 18
2.2. Obiettivi di efficacia	pag. 20
2.2.1. Valutazione del raggiungimento degli obiettivi di efficacia	pag. 21
2.3. Obiettivi di efficienza	pag. 22
2.3.1. Valutazione del raggiungimento degli obiettivi di efficienza	pag. 22
3. L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI E IL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE	pag. 24
3.0. Premesse	pag. 24
3.1. L'assetto quantitativo dei servizi	pag. 27
3.1.1. Regionale	pag. 27
3.2. Qualità dei servizi minimi	pag. 28
3.2.1. Generali	pag. 28
3.2.1. a. Le Carte dei Servizi	pag. 29
3.2.2. Progetto MOVlcentro	pag. 30
3.2.3. Informazioni	pag. 31
3.3. Il programma infrastrutture	pag. 31
3.3.1. La politica regionale	pag. 31
3.3.2. Il programma regionale per le infrastrutture: progetto MOVlcentro e MOVllinea	pag. 32
3.3.3. MOVllinea – Programma triennale 2007-2009	pag. 33
3.3.2. a. Criteri di intervento	pag. 34
4. LE RISORSE REGIONALI	pag. 35
4.1. Le risorse per l'esercizio	pag. 35
4.1.1. Descrizione del sistema di premialità per 1° triennio 2007 – 2009	pag. 36
4.1.1. a. Tavola 1	pag. 39
4.1.1. b. Descrizione del metodo di calcolo dei parametri e di distribuzione del premio di operatività	pag. 40
4.1.2. Ammissibilità al finanziamento dei servizi di T.P.L.	pag. 40

4.1.3. Controllo del sistema di premialità con decorrenza nel 2° triennio 2010 – 2012	<i>pag. 42</i>
4.1.3. a. Tavola 2	<i>pag. 44</i>
4.2. Le risorse per gli investimenti	<i>pag. 45</i>
4.2.1. Il materiale rotabile ferroviario	<i>pag. 45</i>
4.2.1. a. Investimenti in materiale utilizzato da Trenitalia S.p.A.	<i>pag. 45</i>
4.2.1. b. Investimenti in materiale utilizzato da GTT S.p.A.	<i>pag. 46</i>
4.2.2. Investimenti in materiale rotabile per servizi di trasporto pubblico su gomma	<i>pag. 46</i>
4.2.3. I sistemi di bigliettazione elettronica	<i>pag. 47</i>
4.2.4. Gli investimenti infrastrutturali	<i>pag. 48</i>
5. LA POLITICA TARIFFARIA	<i>pag. 49</i>
5.1. L'attuale assetto	<i>pag. 49</i>
5.2. Gli obiettivi	<i>pag. 50</i>
6. L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	<i>pag. 53</i>
6.0. Premesse	<i>pag. 53</i>
6.1. La normativa di riferimento	<i>pag. 54</i>
6.2. La liberalizzazione del mercato	<i>pag. 54</i>
6.2.0. Premesse	<i>pag. 54</i>
6.2.1. La normativa di riferimento per le gare	<i>pag. 55</i>
6.2.2. Gli obiettivi e gli indirizzi per le gare	<i>pag. 57</i>
6.2.2. a. Gli obiettivi	<i>pag. 57</i>
6.2.2. b. Gli indirizzi per le gare	<i>pag. 58</i>
7. L'OSSERVATORIO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	<i>pag. 61</i>
8. LA RETE DEI SERVIZI	<i>pag. 62</i>
8.1. Regionale	<i>pag. 62</i>
8.2. Provinciale	<i>pag. 69</i>
8.3. Urbana e conturbata	<i>pag. 69</i>

O. 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 costituisce il programma da sottoporre alla procedura di approvazione prevista dall' 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 Tavola 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'articolo 9 della L.R. 1/2000 e pertanto gli Enti soggetti di delega possono procedere alla pubblicazione dei bandi di gara solo successivamente alla sottoscrizione degli Accordi di programma sopraccitati.

Agli Enti non sottoscrittori dell'accordo saranno riconosciute nel triennio le risorse pari al valore previsto dalla Tavola 1, allegata al capitolo 4 sopra citato, con l'esclusione del premio di operatività. Le anticipazioni per i maggiori oneri derivanti dall'IVA, anche per chi non procede alla sottoscrizione degli Accordi di Programma, seguiranno le stesse procedure previste per i sottoscrittori degli Accordi stessi.

Nel 2003 è stato costituito il Consorzio Agenzia Mobilità Metropolitana ex articolo 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 ha compiti di programmazione e gestione dei trasporti urbani di Torino e di armonizzazione dei servizi extraurbani dell'area metropolitana . Inoltre è competente sui servizi ferroviari metropolitani, così come definiti con deliberazioni di Giunta regionale.

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.

Premesso inoltre che:

- il regolamento 1191/69/CEE modificato con regolamento 1893/91/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;
- lo stesso regolamento stabilisce il principio dell'autonomia commerciale delle imprese e la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico nel rapporto tra pubblica amministrazione e impresa di trasporto;
- la normativa italiana pone a carico delle Regioni il finanziamento dei servizi minimi, ovvero quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità, per i quali le regioni stesse definiscono la rete e il livello di servizio ;
- la normativa regionale definisce i servizi minimi con compiti di indirizzo e coordinamento al fine di garantire l'integrazione modale d'intesa con gli Enti locali;
- la Regione Piemonte ha in regime transitorio e in fase di prima applicazione, come quasi tutte le altre Regioni, fatto coincidere il livello dei servizi minimi con quelli storicamente operati tramite il finanziamento regionale;

tutto ciò premesso si identificano come segue:

- obiettivi di efficacia e di efficienza
- assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi
- risorse regionali
- politica tariffaria
- affidamento dei servizi di T.P.L.

1. IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO

1.1. La normativa comunitaria

La normativa comunitaria, per il trasporto pubblico locale, fa riferimento a due fonti: quella inerente i trasporti, secondo le disposizioni originarie del Trattato che istituisce la Comunità europea firmato a Roma il 25 marzo 1957 e dai successivi regolamenti, e quella 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 (Legge 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 di riferimento per la programmazione e la definizione della politica dei trasporti sul territorio di competenza.

Il modello disegnato dal D.Lgs. 422/1997 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 è il risultato di una serie di passaggi parlamentari e di confronti con gli operatori 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. 400/1999 e L. 166/2002) che hanno novellato alcune disposizioni del D.Lgs. 422/1997, 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 2007 (salvo proroghe), 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, limitatamente ai servizi di trasporto ferroviario.

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 periodo di 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 S.p.A. e con quelle già erogate per gli altri servizi che, a seguito del D. Lgs 422/97 sono divenuti di competenza regionale.

L'articolo 35 della legge 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. 422/1997.

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 2006, 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.

Con recente Legge 4 agosto 2006 n. 248, il legislatore nazionale intende promuovere nuove possibili modalità di concorrenza in tutti i settori produttivi, professionali e commerciali, incluso quello del trasporto di persone.

Si dovrà tenere conto di queste nuove indicazioni e contenuti in sede di adeguamento della L.R. 1/2000: in ogni caso si ritiene obbligatorio procedere all'assegnazione dei servizi di T.P.L. mediante il ricorso alle gare.

1.3. La normativa regionale

La legge regionale del 4 gennaio 2000 n. 1, di attuazione del D.Lgs. 422/1997 e successive modifiche, 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 e il raggiungimento di più elevati standard di qualità ambientale.

In ottemperanza a quanto stabilito dal D.Lgs. 422/1997, la L.R. 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. 422/1997 i cui costi sono a carico del bilancio della Regione. È facoltà degli Enti locali istituire servizi aggiuntivi a carico dei propri bilanci.

Si definiscono servizi minimi in via prioritaria i seguenti:

- *collegamenti operati in giorni feriali nelle fasce orarie 05.30 – 09.30, 12.00 – 14.30, 17.00 – 19.30 a sostegno della mobilità degli studenti e dei lavoratori;*
- *collegamenti diretti operati in aree di servizi, industriali e produttive in concomitanza con gli orari di cambio turno;*
- *collegamenti operati verso e da aree mercatali;*
- *collegamenti operati verso e da aree cimiteriali;*
- *collegamenti operati verso e da aree ospedaliere e presidi sanitari durante gli orari di visita;*

- *collegamenti serali o festivi operati verso e da aree ricreative e ludiche (stadi, palazzetti sportivi, piscine, cinema, teatri ecc.);*
- *collegamenti serali o festivi operati verso e da centri urbani maggiori da definire nei programmi triennali provinciali.*

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'articolo 8 del D. Lgs. 422/1997. 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; 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.

L'Agenzia per la mobilità nell'area metropolitana torinese, costituita nella forma di consorzio tra la Regione e gli altri Enti locali, 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 e investimenti distinte fra settore 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; quest'ultimo 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 L.R. 1/2000, 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 D. Lgs. 158/1995 e successive modifiche e integrazioni.

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 pari a 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 di 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 DI UN SERVIZIO

2.0. Definizioni

L'EFFICACIA di un servizio di trasporto pubblico locale si misura confrontando l'offerta con la domanda totale. Un servizio è al massimo dell'efficacia quando tutta la domanda è soddisfatta; da fonti ISTAT, emerge che il totale potenziale obiettivo della domanda è stimato pari al 9% della popolazione residente.

L'EFFICIENZA di un servizio di T.P.L. 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. 241/1990), 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%.

2.1. Finalità generali

Gli obiettivi del Programma Triennale dei Servizi devono avere quali beneficiari:

- l'utenza 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 esercisce il servizio di massimizzare il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, per vincolo normativo, deve essere eguale o superiore al 35% (trentacinque per cento).

Infatti per i servizi di T.P.L. il legislatore nazionale prima e quello regionale poi hanno voluto regolamentare la materia introducendo il concetto dei servizi minimi a carico del bilancio regionale nonché della copertura minima del 35% con i ricavi da traffico dei costi operativi. Questi vincoli affermano che l'entità dei servizi minimi deve essere compatibile con le risorse messe a disposizione dalla Regione mediante accordi di programma, e devono essere tali da assicurare il rispetto del vincolo minimo del 35%.

Stante il vincolo normativo e quanto espresso in premessa (*il regolamento 1191/69/CEE, e successive modifiche, 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*) e (*lo stesso regolamento stabilisce il principio dell'autonomia commerciale delle imprese e la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico nel rapporto tra pubblica amministrazione e impresa di trasporto*) la Regione Piemonte interviene a sostegno:

- 1) della mobilità prevedendo attribuzioni economiche in misura direttamente proporzionale alla quota parte dei viaggiatori *km espressi dai vettori;
- 2) della mobilità socialmente utile ma commercialmente non adeguata ai parametri aziendali dei vettori.

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

1. Sociale
 2. Ambientale
 3. Economica
1. Sociale, in quanto l'Ente deve garantire, attraverso l'offerta dei servizi minimi, la mobilità dei suoi cittadini derivante da causa di studio, lavoro, accesso ai servizi sociali e assistenziali;

2. Ambientale, in quanto una diversa ripartizione modale a favore del trasporto pubblico nel suo complesso, consente di ridurre i problemi da congestione di traffico e, quindi, di inquinamento delle città, destinazione principale degli spostamenti giornalieri, consentendo così di utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti;
3. Economica, in quanto un maggiore utilizzo dei servizi pubblici consente di ridurre il finanziamento pubblico degli stessi ovvero di indirizzare sempre 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 rispetto:

1. all'accessibilità ed 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. all'ambiente:
 - miglioramento della qualità della vita;
 - contenimento dei consumi energetici e quindi riduzione delle cause di inquinamento ambientale;
 - miglioramento della ripartizione modale per ridurre i costi esterni al trasporto quali la congestione e l'inquinamento;
 - maggiore garanzie al diritto alla mobilità sostenibile.
3. all'economia:
 - minore influenza dei servizi di trasporto pubblico sui bilanci degli Enti pubblici.

2.2. Obiettivi di efficacia

Gli obiettivi, nei confronti dell'utenza, presentano i seguenti vantaggi:

1. sotto il profilo dell'accessibilità e dell'utilizzo
 - a. maggiore fruibilità sul territorio
 - b. sviluppo economico e sociale equilibrato
 - c. miglioramento complessivo dell'offerta dei servizi pubblici
 - d. maggiore diffusione della cultura della sostenibilità
2. sotto il profilo dell'ambiente
 - a. miglioramento qualitativo ambientale
 - b. contenimento dei consumi energetici
3. sotto il profilo economico
 - a. diversa e migliore ripartizione modale del trasporto
 - b. attenuazione dei riflessi da congestionamento di trasporto
 - c. riduzione dei costi esterni da traffico privato
 - d. contenimento dei costi dei servizi di trasporto pubblico sui bilanci degli Enti pubblici

Obiettivo dell'Ente programmatore è di ottimizzare l'efficacia progettando e programmando servizi che massimizzino l'accessibilità al territorio.

Questo obiettivo si raggiunge anche attraverso una migliore reperibilità dei titoli di viaggio e di fruibilità del servizio che può essere ottenuta mediante:

- 1) integrazione tariffaria
- 2) facilità nel reperire informazioni riguardo all'itinerario così come all'acquisto dei documenti di viaggio

In questa logica di efficacia, premesso che:

- a) *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;*
- b) nella fattispecie del trasporto ferroviario a fronte di un finanziamento regionale complessivo di circa € 161.000.000, Trenitalia S.p.A. afferma di incamerare, per proventi determinati dalla vendita di abbonamenti, circa € 25.000.000, ovvero circa il 15% del finanziamento pubblico;

- c) la vendita degli abbonamenti, limitata alle stazioni con biglietteria, avviene in periodi concentrati del mese, provocando non pochi disagi nell'utenza;
- d) le diverse tariffe esistenti nel settore ferroviario e in quello del trasporto su gomma, creano sconcerto e diffidenza nel mercato che punta ad ottenere un solo titolo di trasporto che consenta di muoversi agilmente con tutti i servizi che la Regione Piemonte pone in essere attraverso i propri contributi e finanziamenti;

E' auspicabile:

- 1) definire le tariffe regionali chilometriche, inversamente proporzionali alla lunghezza del percorso, da approvare per tutti i servizi contribuiti dalla Regione Piemonte;
- 2) uniformare le tariffe di trasporto rendendo libera la circolazione da parte dell'utenza su ogni mezzo extra-urbano;
- 3) monitorare in tempi brevissimi gli andamenti e i flussi del mercato e della domanda dei viaggiatori anche alla luce di quanto disposto all'articolo 3 del Decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'ambiente, che prevede per le imprese ed enti pubblici di una certa rilevanza l'adozione del piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente;
- 4) favorire l'acquisizione di titoli di mobilità sostenibile ad un maggior numero di utenti potenziali;
- 5) riconoscere in tempo reale gli eventuali "bonus" applicabili a segmenti di fornitura con semplice modifica delle impostazioni del data-base di sistema;
- 6) evitare sovrapposizioni tariffarie e modelli di integrazione tariffaria non graditi all'utenza.

2.2.1. Valutazione del raggiungimento degli obiettivi di efficacia

Al fine di valutare il raggiungimento degli obiettivi di efficacia gli indicatori per il servizio ferroviario regionale, a cui dovranno essere omologati gli indicatori per gli altri servizi di trasporto pubblico locale, sono:

- numero assoluto di viaggiatori acquirenti il servizio;
- rapporto tra il numero di viaggiatori e le relazioni complessive di mobilità;
- rapporto tra il numero di viaggiatori e popolazione residente
- numero di abbonamenti venduti;
- diffusione delle vendite degli abbonamenti nel territorio regionale.

2.3. 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 definita in base alla domanda di trasporto.

Al fine di raggiungere significativi parametri di efficienza è necessario in primo luogo individuare i migliori itinerari dei servizi stessi, e in particolare:

- 1) analizzare le linee, le tratte e i servizi in sovrapposizione (ferro-gomma); *
- 2) analizzare i coefficienti di occupazione dei singoli servizi; *
- 3) definire il servizio a maggiore efficienza, in relazione alla domanda e alla configurazione territoriale;
- 4) concentrare le risorse in favore del servizio prescelto.

** con la partecipazione degli Enti Locali*

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.

2.3.1. Valutazione del raggiungimento degli obiettivi di efficienza

Al fine di valutare i predetti obiettivi di efficienza gli indicatori per il servizio ferroviario a cui dovranno essere omologati gli indicatori per gli altri servizi di trasporto pubblico locale, sono:

- rapporto tra viaggiatori *km e posti offerti *km
- rapporto tra servizi integrati e servizi complessivi espressi
- rapporto tra viaggiatori e popolazione attiva regionale

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

Tra i vari indicatori si assumono:

- rapporto tra ricavi totali da traffico e costi totali operativi annuali
- costo medio annuo per passeggero *km
- ricavo medio annuo per passeggero *km

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

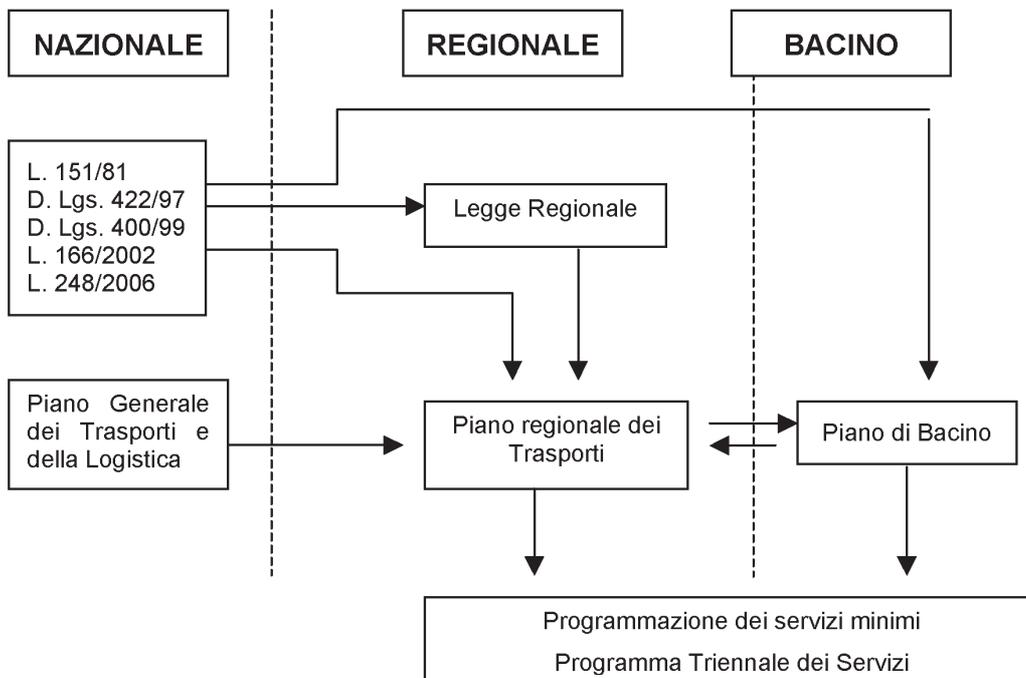
3.0. Premesse

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.

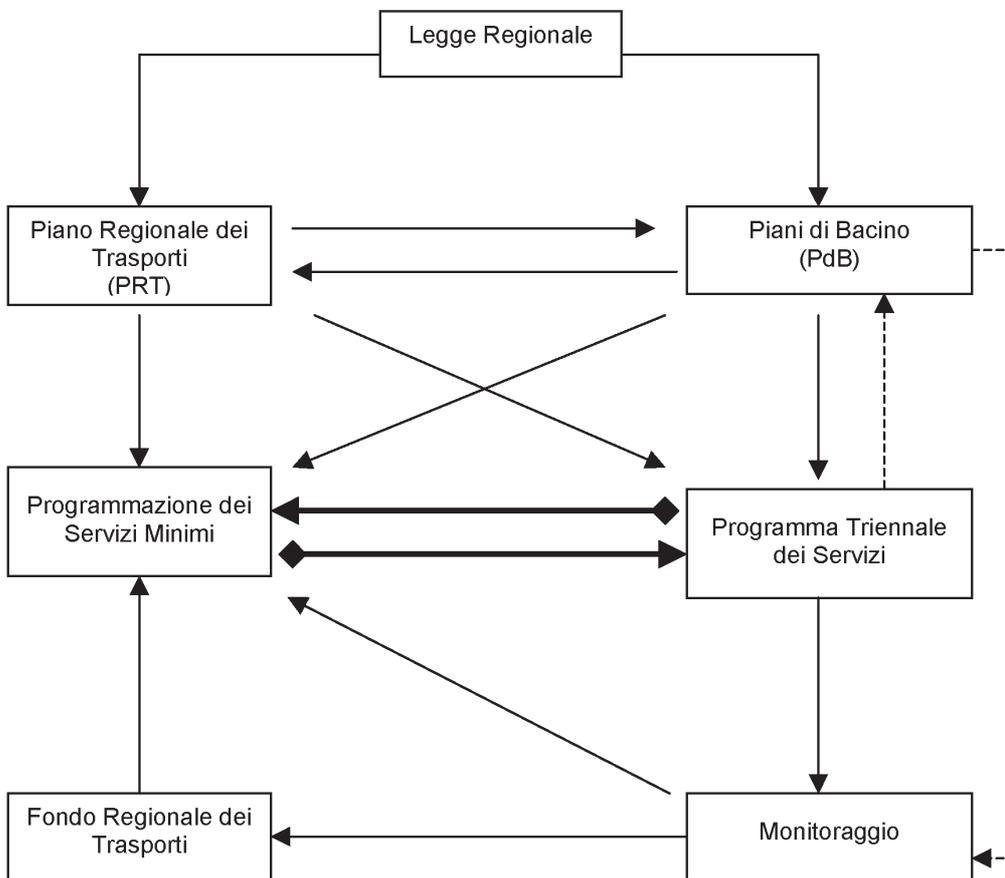
Nella procedura di programmazione del Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.) si possono individuare 3 livelli di pianificazione:

- 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.422/1997, 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'articolo 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 30.000 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 30.000 abitanti redigono il proprio Programma triennale dei servizi del T.P.L. 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'articolo 9 della L.R. 1/2000.

3.1. L'assetto quantitativo dei servizi

Nel periodo di validità del Programma triennale, 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2009, si procede di intesa con gli Enti locali soggetti di delega alla revisione del pacchetto dei servizi minimi.

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.

I servizi minimi i cui costi sono a carico del bilancio della Regione sono definiti tenendo conto dei dettami di cui all'articolo 16 del D. Lgs. 422/1997. È facoltà degli Enti locali istituire servizi aggiuntivi a carico dei propri bilanci.

3.1.1. Regionale

I servizi regionali oggetto di gestione diretta da parte della Regione Piemonte sono esclusivamente quelli ferroviari. Una parte di essi è stata delegata all'Agenzia per la mobilità metropolitana (AMM), oltre alle ferrovie concesse Torino - Ceres e Canavesana.

I servizi, individuabili in ragione degli attuali gestori sono circa:

- 17,3 milioni di treno *km annui, di cui 2,1 milioni classificati interregionali e 15,2 milioni classificati regionali, sottoposti a contratto Regione - Trenitalia S.p.A.;
- 2,5 milioni di treno *km annui classificati regionali sottoposti a contratto AMM – Trenitalia S.p.A.;
- 1,1 milioni di treno *km annui sottoposti a contratto AMM - GTT S.p.A. (ex SATTI S.p.A.);
- ai servizi su ferro si aggiungono i servizi cosiddetti sostitutivi, gestiti dalla Regione e dalla AMM, sempre nell'ambito dei rispettivi contratti di servizio.

Il complesso dei servizi ferroviari sopra individuato è confermato fino all'ultimazione dei lavori relativi al Passante ferroviario del Nodo di Torino previsti per fine 2011.

Fino a questa data potranno essere richieste modifiche dalla Regione, che potranno a loro volta comportare ulteriori modifiche rispetto alle reti di trasporto pubblico locale a livello provinciale; la possibilità di introdurre tali eventuali ulteriori modifiche che si renderanno necessarie dovrà essere garantita da apposita clausola degli Accordi di Programma fra Regione e Province.

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 e successivamente confermato 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 su bus e treni. Questo insieme di servizi ammonta a circa 700.000 bus *km annui.

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 fra utente e vettore 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 monitorata mediante indagini di "customer - satisfaction", dall'ente concedente mediante interviste a campione.

Tali indagini a campione effettuate sulla base di fattori di qualità possono comportare in caso di riscontro negativo del servizio una gradualità di sanzioni fino alla revoca del medesimo. I fattori di qualità e la gradualità delle sanzioni sono da prevedersi nel contratto di servizio del trasporto pubblico locale

3.2.1. a. Le Carte dei Servizi

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 D.P.C.M 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'ideale formulazione dei Contratti di Servizio fra Ente pubblico e Azienda di gestione.

La carta dei servizi, che viene adottata in conformità alle intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, deve essere pubblicizzata agli utenti mediante mezzi idonei da parte del soggetto gestore del servizio pubblico.

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 regionale 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 principali fattori di qualità erogata:

1. Puntualità
2. Pulizia:
 - a bordo del materiale rotabile
 - nelle stazioni
3. Affollamento e comfort
4. Affidabilità
5. Informazione alla clientela

6. Impianti a bordo treno

Nello specifico i fattori di qualità sono trattati nei contratti fra Regione o Agenzia per la Mobilità Metropolitana dal 2004 e Trenitalia S.p.A. o GTT S.p.A. e negli stessi contratti sono definite le sanzioni per il loro mancato rispetto da parte dei gestori, nonché entità e modalità di quantificazione dei “bonus” ovvero rimborsi a favore degli utenti.

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, qualificata operazione nell'ambito della riorganizzazione, 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 determinato l'assenza di personale di controllo ed ha generato situazioni di degrado e scarsa sicurezza per l'utenza, è necessario avviare uno specifico progetto di graduale trasformazione del complesso 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 (800.333444) 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.

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 fonda 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 è stata strutturata 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 del 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, come da allegato 3.3.2.a (Criteri di intervento) 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. MOVlinea – programma triennale 2007 - 2009

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 si prevede si prevede in via prioritaria 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 nei precedenti Accordi;
3. valutare i nuovi programmi d'intervento, redatti sulla base dei criteri suddetti;
4. valutare capacità di spesa che risultino dal monitoraggio per la ripartizione delle risorse sulle diverse annualità.

3.3.2. a Criteri di intervento

Tipologie di opere

MOVlcentro:

- Terminal autobus
- Parcheggi di interscambio (finanziabili con la Legge Tognoli n. 122/89 e la Legge Regionale n. 52/96)
- Percorsi ciclopedonali protetti ed attrezzati (finanziabili con la Legge Regionale n. 33/90)
- Interventi per il miglioramento dell'accessibilità pedonale ed in particolare per i disabili
- Quota parte di sottopassaggi e sovrappassi pedonali e ciclabili
- Opere di arredo e sistemazione urbana
- Interventi tecnologici per servizi ed informazione all'utenza

MOVlinea:

- Infrastrutturazione per l'adeguamento e la messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico locale:
 - Golfo di fermata a norma
 - Banchine
 - Pensiline e relativo arredo
 - Paline informative
 - Interventi per migliorare l'accessibilità ai disabili
 - Illuminazione
 - Segnaletica orizzontale e verticale

4. LE RISORSE REGIONALI

4.1. Le risorse per l'esercizio

La normativa nazionale, ripresa da quella regionale, stabilisce che i servizi minimi di T.P.L. sono a carico del bilancio regionale, mentre quelli aggiuntivi sono a carico dell'Ente che li istituisce.

Con 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 1 gennaio 2001 – 31 dicembre 2002” che ha definito sia l'ammontare dei servizi minimi che una prima ripartizione rispetto a ciascun Ente soggetto di delega.

Con successiva DGR n° 23 - 8642 del 10 marzo 2003 tali servizi minimi sono stati successivamente integrati tenuto conto di una serie di progetti proposti dai vari Enti soggetti di delega.

Infine con DGR n° 78 - 10244 del 1 agosto 2003 è stato adottato il “Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale. 1 Gennaio 2004 - 31 Dicembre 2006” che, riprendendo l'obiettivo di perequazione del sopra richiamato Programma relativo al periodo transitorio 2001-2002 riproponeva un riequilibrio nel riparto fra Comuni (o eventuali conurbazioni) e Province, condizionandone l'effettiva erogazione all'avvio delle gare da parte degli enti beneficiari.

Procedeva in tal senso la Conurbazione di Cuneo, mentre la Provincia di Cuneo e le Conurbazioni di Alba e Bra sottoscrivevano gli Accordi di programma stipulati ai sensi dell'articolo 9 della L.R. 1/2000.

Il Comune di Alessandria, avvalendosi della procedura c.d. di “affidamento in house” di cui al D.Lgs. 30 settembre 2003, n° 269, affidava all'ATM di Alessandria il servizio del trasporto pubblico urbano.

Tenuto conto delle procedure sopra intercorse per quanto riguarda l'organizzazione del T.P.L., si ritiene di assumere, confermando le risorse già previste dal precedente riparto ai sopra citati Enti soggetti di delega, i seguenti nuovi criteri di riparto:

- a ciascun Ente soggetto di delega è attribuito un budget pari alla somma delle risorse di cui agli Accordi di Programma 2006 e dei maggiori oneri derivanti dalla sottoscrizione dei Protocolli per il CCNL Autoferrotranviari per il biennio 2000 – 2001, anno 2005 (ritenendo valida la consistenza media del numero di addetti rilevati dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2004) conformemente a quanto previsto dalla DGR n° 78 - 10244 del 1 agosto 2003;
- alla Conurbazione di Cuneo, che ha assegnato il servizio di trasporto pubblico a seguito di espletamento di gara è riconosciuta l'inflazione così come prevista nella DGR n° 78 - 10244 del 1 agosto 2003;
- alle Conurbazione di Alba, Bra ed al Comune di Alessandria è confermato il Budget di esercizio di cui alla DGR n° 78 - 10244 senza ulteriori integrazioni;
- alla provincia di Cuneo, malgrado la sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, è stato applicato il sistema premiante anche per eventuali esigenze legate ai servizi urbani nei comuni non soggetti di delega della provincia non rientranti nelle conurbazioni di Alba, Bra e Cuneo;
- a favore di tutti i rimanenti Enti è stato introdotto un sistema di riparto premiante per il triennio 2007 - 2009 basato sul miglioramento di alcune caratteristiche del servizio di trasporto come l'efficienza, l'efficacia e il rapporto tra ricavi da traffico rispetto ai costi operativi d'esercizio.

E' intenzione della Regione Piemonte trasferire alle Province, durante l'anno 2007, le competenze relative alle corse suppletive e sostitutive operate sin qui da Trenitalia S.p.A.; le relative risorse non sono prevedibili nel triennio, ma di anno per anno, poiché soggette alle variazioni dipendenti dalla programmazione del servizio ferroviario.

Le risorse di dette corse saranno ripartite coerentemente con i Bus *km di percorrenza all'interno delle aree provinciali.

4.1.1. Descrizione del sistema di premialità per il 1° triennio 2007 - 2009

In via prioritaria è definito il valore delle contribuzioni dell'anno di riferimento individuato nell'anno in corso 2006.

Per l'anno 2007 e successivi, tenuto conto delle stime di aumento di alcuni significativi costi di esercizio nonché del 50% dell'inflazione governativa programmata annualmente, definita

dal Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Documento di Programmazione Economico - Finanziaria (DPEF), le maggiori risorse previste sono assegnate tenendo conto dei dati risultanti dall'Osservatorio del TPL individuati nei seguenti elementi:

1. *numero di viaggiatori trasportati nell'ultimo esercizio in analisi;*
2. *incremento del numero dei viaggiatori trasportati nel corso dell'ultimo biennio;*
3. *rapporto fra posti *km offerti e viaggiatori *km nell'ultimo esercizio in analisi;*
4. *rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi nell'ultimo esercizio in analisi.*

Rispetto ai suddetti elementi sono definiti i seguenti parametri:

1. *percentuale assoluta di viaggiatori trasportati:* il parametro si intende in misura percentuale fatto 100 il totale dei viaggiatori trasportati a livello regionale e fatto x il numero dei viaggiatori trasportati nell'ambito del territorio di appartenenza di ciascun Ente locale;
2. *percentuale di incremento del numero dei viaggiatori* di un dato esercizio rispetto al precedente: il parametro si intende in misura percentuale rispetto al precedente esercizio nell'ambito del territorio di appartenenza di ciascun Ente locale e contribuisce, in positivo o in negativo, alla definizione complessiva del parametro finale entro un massimale, se positivo del 5%;
3. *rapporto tra viaggiatori *km e posti *km offerti* (percentuale di occupazione): il parametro è da intendersi in misura percentuale; lo scostamento, se positivo contribuisce alla definizione del parametro finale con un massimale del 5%, se negativo è fatto = 0.

La somma dei precedenti parametri qui indicati definisce il coefficiente di efficacia - efficienza dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma.

Altro parametro utilizzato per ripartire il premio di operatività fra gli Enti soggetti di delega è:

4. *rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi:* dato l'obiettivo di copertura del 35% dei costi operativi attraverso i ricavi da prestazioni questo elemento risulta particolarmente critico e significativo; pertanto il valore numerico diviene un coefficiente di valutazione base per la ripartizione dei contributi assegnabili.

Il valore finale di ripartizione delle risorse disponibili è determinato dalla normalizzazione, a totale 100%, della somma dei valori relativi al coefficiente efficacia – efficienza ed al rapporto ricavi - costi.

Il riparto delle risorse sopra descritto definisce le quote per Ente così come riportato nella TAVOLA 1 per il 2007 e nella TAVOLA 2 per il triennio 2007 – 2009 .

Per ciascun Ente, oltre alle risorse assegnate rispetto all'anno di riferimento 2006, sono assegnate le eventuali risorse aggiuntive spettanti rispetto al piano di ripartizione sopra descritto.

4.1.1. a. Tavola 1

2007	risorse per AdP 2006 e CCNL biennio 2000-2001 anno 2005		coefficiente efficacia-efficienza (%)				TOTALE			premio di operatività	TOTALE risorse anno 2007			incremento di risorse rispetto anno 2006
	euro	%	viaggiatori trasportati 2004	incremento viaggiatori 2004-2003	occupazione (viagg./r/posti off.*km)	totale	rapporto ricavi - costi	efficacia-efficienza e ricavi - costi			euro	euro	%	
			relativo	relativo	relativo	relativo	relativo	relativo	relativo	normaliz				
PROVINCE														
ALESSANDRIA	10.242.700,05	4,17	1,94	4,46	0,12	6,52	21,60	28,12	5,97	358.200,00	10.600.900,05	4,22	3,50	
ASTI	5.108.881,51	2,08	1,08	0,00	0,18	1,26	23,61	24,87	5,28	316.800,00	5.425.681,51	2,16	6,20	
BIELLA	4.232.762,56	1,72	0,73	0,00	0,13	0,86	25,48	26,34	5,59	335.400,00	4.568.162,56	1,82	7,92	
CUNEO	13.457.329,62	5,48	3,61	4,03	0,21	7,85	32,74	40,59	8,62	517.200,00	13.974.529,62	5,56	3,84	
NOVARA	4.990.196,04	2,03	1,44	0,00	0,13	1,57	23,40	24,97	5,30	318.000,00	5.308.196,04	2,11	6,37	
TORINO (a)	28.344.060,96	11,55	8,34	4,91	0,27	13,52	29,69	43,21	9,17	550.200,00	28.894.260,96	11,49	1,94	
VERBANO CUSIO OSSOLA (b)	4.274.595,58	1,74	2,38	0,00	0,08	2,46	29,47	31,93	6,78	406.800,00	4.681.395,58	1,86	9,52	
VERCELLI	4.727.897,68	1,93	0,89	3,53	0,14	4,56	25,06	29,62	6,29	377.400,00	5.105.297,68	2,03	7,98	
TOTALE PROVINCE	75.378.424,00									3.180.000,00	78.558.424,00			
COMUNI														
ALESSANDRIA	4.017.509,02	1,64	3,91	0,00	0,00	3,91	14,12			0,00	4.017.509,02	1,60	0	
ASTI	2.370.097,39	0,97	1,01	5,00	0,05	6,06	11,66	17,72	3,76	225.600,00	2.595.697,39	1,03	9,52	
BIELLA	926.538,52	0,38	0,28	1,30	0,03	1,61	19,88	21,49	4,56	273.600,00	1.200.138,52	0,48	29,53	
TOTALE COMUNI	7.314.144,93									499.200,00	7.813.344,93			
CONURBAZIONI														
ALBA	594.262,70	0,24	0,43	5,00	0,15	5,58	24,62			0,00	594.262,70	0,24	0	
BRÀ	420.361,10	0,17	0,06	5,00	0,01	5,07	15,36			0,00	420.361,10	0,17	0	
CASALE MONFERRATO	747.673,53	0,30	0,13	0,00	0,07	0,20	17,56	17,76	3,77	226.200,00	973.873,53	0,39	30,25	
CUNEO	3.593.118,93	1,46	0,89	5,00	0,14	6,03	19,62			0,00	3.593.118,93	1,43	0	
NOVARA	4.307.400,36	1,75	3,21	2,59	0,14	5,94	26,52	32,46	6,89	413.400,00	4.720.800,36	1,88	9,6	
VERCELLI	941.919,56	0,38	0,17	3,10	0,03	3,30	17,69	20,99	4,46	267.600,00	1.209.519,56	0,48	28,41	
TOTALE CONURBAZIONI	10.604.736,18									907.200,00	11.511.936,18			
Agenzia per la Mobilità Metropolitana														
A.M.M. (c)	151.080.900,94	61,54	69,44	0,00	0,19	69,63	23,10	92,73	19,68	1.180.800,00	152.261.700,94	60,55	0,78	
COMUNE DI CHIERI	215.671,03	0,09	0,02	5,00	0,04	5,06	5,55	10,61	2,25	135.000,00	350.671,03	0,14	62,60	
COMUNE DI MONCALIERI	889.241,49	0,36	0,05	5,00	0,01	5,06	2,63	7,69	1,63	97.800,00	987.041,49	0,39	11,00	
TOTALE A.M.M.	152.185.813,46									1.413.600,00	153.599.413,46			
TOTALE GENERALE	245.483.118,57	100,00							100,00	6.000.000,00	251.483.118,57	100,00		

% di incremento passeggeri (2004 - 2003) con massimale 5 %

- (a) provincia di Torino, comune di Ivrea e di Pinerolo
- (b) provincia del VCO e comune di Verbania
- (c) Comune di Torino e di Settimo T.se e parte prov. Torino

4.1.1. b. Descrizione del metodo di calcolo dei parametri e di distribuzione del premio di operatività

prendendo ad esempio la Provincia di Alessandria rispetto al riparto di cui alla TAVOLA 1, si rileva che:

- ha trasportato 4.576.097 passeggeri nel 2004, pari all'1,94 % del totale dei passeggeri trasportati in Regione (pari a 235.637.271 utenti);
- rispetto al precedente esercizio 2003, l'incremento di passeggeri risulta essere stato del + 4,46%;
- Il rapporto tra viaggiatori *km e posti offerti *km è 0,12%.

La somma dei precedenti tre parametri è 6,52.

- Il rapporto ricavi su costi è del 21,60%.

La Provincia in questione, pertanto, dispone di un valore relativo di $28,12 = 6,52 + 21,60$, che parametrato su base 100, definisce la percentuale di ripartizione delle maggiori risorse previste a titolo di premio di operatività che è pari a circa il 5,97 % sul totale regionale.

Il trasferimento complessivo finale assegnato dalla Regione a favore degli Enti locali si intende onnicomprensivo, vale a dire si configura come un monte risorse che l'ente locale potrà gestire in autonomia: pertanto nell'ambito del proprio monte risorse attribuitogli, l'ente locale ha facoltà di incrementare, diminuire, variare e/o modificare i servizi prodotti ed espressi tenuto conto della dimensione e della variazione della domanda locale di mobilità, ferme restando le forme di controllo che l'ente regionale intende attivare secondo le misure che saranno fissate negli accordi di programma.

In aggiunta alle predette risorse è confermato il fondo dei trasferimenti agli Enti locali per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla legge regionale 1/2000, fatto salvo l'adeguamento delle risorse a nuovi parametri definiti tra Regione ed EE. LL. .

4.1.2. Ammissibilità al finanziamento dei servizi di TPL

Sono finanziabili solo i servizi di TPL che rispettano la normativa vigente.

I trasferimenti di risorse vengono assegnati ed erogati per l'anno 2007 al momento della sottoscrizione degli accordi di programma fra l'ente locale e la Regione.

In particolare, si ricordano, le disposizioni previste dall'articolo 14 della L.R. 1/2000 commi da 1 a 6:

“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, al comune od alla comunità montana, rimane a disposizione della provincia, del comune o della comunità montana con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico. “

7. ...omissis

Le spese di gestione delle funzioni conferite, nei limiti e nei modi previsti dall'art. 26, comma 3 e 3bis della L.R. 1/2000, sono altresì considerate 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 sia economicamente compatibile con 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.

4.1.3. Controllo del sistema di premialità con decorrenza nel 2° triennio 2010 - 2012

Il riparto delle risorse assegnate a titolo di premialità sarà subordinato ad una verifica, durante il primo triennio di durata dei contratti ai sensi dell'articolo 10, comma 2, della L.R. n° 1/2000.

A questo fine gli Enti soggetti di delega che intendano accedere ai contributi devono attestare e certificare, pena il mancato riconoscimento delle maggiori assegnazioni, i seguenti dati obbligatori:

- Il numero di posti *km offerti;
- i viaggiatori *km trasportati;
- i titoli di viaggio venduti e oblitterati, distinti fra abbonamenti e biglietti ordinari.

Limitatamente ai Comuni e Conurbazioni i predetti dati saranno distinti fra servizi urbani e servizi a chiamata.

- Due indagini stagionali (distinte fra periodo invernale e periodo estivo) da cui emergano linea per linea i passeggeri saliti e discesi alle singole fermate;
- i proventi economici derivanti dalle vendite di biglietti ordinari e abbonamenti;

- i costi operativi d'esercizio risultanti dal conto economico.

Tenuto conto dei parametri utilizzati per il riparto delle maggiori risorse assegnate come premio di operatività all'inizio del 1° triennio di validità contrattuale, nonché dei dati risultanti alla fine dello stesso, come sopra delineati, saranno fissati negli Accordi di programma fra Regione e EE. LL. degli indicatori di controllo, anche differenziati tenuto conto delle specifiche situazioni ambientali, per il mantenimento e lo sviluppo delle maggiori risorse nel triennio successivo.

Tali indicatori di controllo si configurano come "benchmark" di riferimento determinati in particolare dalle risultanze del rapporto tra passeggeri trasportati e trasferimenti previsti e saranno determinanti per la regolazione della ripartizione delle risorse regionali del 2° triennio in linea con quanto previsto nel paragrafo 2.1. "Finalità generali" 5° comma punti 1) e 2): al fine della definizione dei suddetti indicatori di controllo viene istituito un tavolo tecnico rappresentato dalla Regione e dagli Enti locali nel corso del primo triennio.

Con deliberazione di Giunta regionale verrà individuato un nucleo tecnico di esperti con l'incarico di monitorare e valutare la qualità dei servizi e riferire ad un organismo tecnico politico la cui composizione sarà definita nella stessa deliberazione.

4.1.3. a. TAVOLA 2

1. I contributi per i maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 19 del D.Lgs. 422/1997 (iva) sono richiesti direttamente dall'ente locale allo Stato, secondo le modalità stabilite dalla L. 472/1999 e successivo Decreto del Ministero dell'interno del 22 dicembre 2000.

2. La Regione si farà carico di erogare, a titolo di anticipazione e sino alla completa risoluzione della vertenza con lo Stato sull'applicazione del D.Lgs 56/2000, la sola quota non ristorata dallo Stato ai sensi delle norme richiamate al precedente punto 1.

3. L'eventuale trasferimento erariale di tutta o parte dell'IVA anticipata dalla Regione, per le motivazioni di cui al precedente punto, sarà conguagliato con i successivi trasferimenti regionali per il finanziamento dei servizi minimi.

	IPOTESI PREVENTIVA				
	2007	2008		2009	
	RISORSE	50% dell'inflazione programmata (1,7) dal DPEF 2007 - 2011	TOTALE	50% dell'inflazione programmata (1,5) dal DPEF 2007 - 2011	TOTALE
PROVINCE					
ALESSANDRIA	10.600.900,05	90.107,65	10.691.007,70	80.182,56	10.771.190,26
ASTI	5.425.681,51	46.118,29	5.471.799,80	41.038,50	5.512.838,30
BIELLA	4.568.162,56	38.829,38	4.606.991,94	34.552,44	4.641.544,38
CUNEO	13.974.529,62	118.783,50	14.093.313,12	105.699,85	14.199.012,97
NOVARA	5.308.196,04	45.119,67	5.353.315,71	40.149,87	5.393.465,58
TORINO	28.894.260,96	245.601,22	29.139.862,18	218.548,97	29.358.411,15
VERBANO CUSIO OSSOLA	4.681.395,58	39.791,86	4.721.187,44	35.408,91	4.756.596,35
VERCELLI	5.105.297,68	43.395,03	5.148.692,71	38.615,20	5.187.307,91
TOTALE PROVINCE	78.558.424,00	667.746,60	79.226.170,60	594.196,30	79.820.366,90
COMUNI					
ALESSANDRIA	4.017.509,02	34.148,83	4.051.657,85	30.387,43	4.082.045,28
ASTI	2.595.697,39	22.063,43	2.617.760,82	19.633,21	2.637.394,03
BIELLA	1.200.138,52	10.201,18	1.210.339,70	9.077,55	1.219.417,25
TOTALE COMUNI	7.813.344,93	66.413,44	7.879.758,37	59.098,19	7.938.856,56
CONURBAZIONI					
ALBA	594.262,70	5.051,23	599.313,93	4.494,85	603.808,78
BRA	420.361,10	3.573,07	423.934,17	3.179,51	427.113,68
CASALE MONFERRATO	973.873,53	8.277,93	982.151,46	7.366,14	989.517,60
CUNEO (1)	3.593.118,93	30.541,51	3.623.660,44	27.177,45	3.650.837,89
NOVARA	4.720.800,36	40.126,80	4.760.927,16	35.706,95	4.796.634,11
VERCELLI	1.209.519,56	10.280,92	1.219.800,48	9.148,50	1.228.948,98
TOTALE CONURBAZIONI	11.511.936,18	97.851,46	11.609.787,64	87.073,40	11.696.861,04
Agenzia per la Mobilità Metropolitana	153.599.413,46	1.305.595,01	154.905.008,47	1.161.787,57	156.066.796,04
TOTALE GENERALE	251.483.118,57	2.137.606,51	253.620.725,08	1.902.155,46	255.522.880,54

(1) La città di Cuneo è andata a gara, quindi secondo il programma triennale 2004 - 2006 le risorse sono aggiornate in funzione dell'inflazione reale per una quota non superiore al 50% di quella registrata nell'anno precedente.

4.2 Le risorse per gli investimenti

Il quadro complessivo delle risorse, di seguito dettagliate, per gli investimenti è a titolo indicativo in quanto l'entità delle stesse dovrà essere confermata dal Bilancio Pluriennale in approvazione.

Le risorse disponibili per gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, sono quelle derivanti dal rifinanziamento della L. 194/98, operato dalla L. 166/02, pari a complessivi 69.988.650,04 euro.

Parte di queste, per un ammontare di 26.003.683,10 euro, sarà destinato al completamento del programma di investimenti previsto dal Protocollo, sottoscritto con Trenitalia S.p.A. in data 9 dicembre 2002, finalizzato al miglioramento della qualità del materiale rotabile utilizzato per i servizi ferroviari.

La restante parte, pari a 43.984.966,94 euro, sarà destinato al finanziamento di materiale rotabile su gomma e di tecnologie da destinarsi ai servizi di trasporto pubblico locale.

4.2.1. Investimenti in materiale rotabile ferroviario

4.2.1. a. Investimenti in materiale utilizzato da Trenitalia S.p.A.

Al fine di migliorare la qualità del materiale rotabile ferroviario è stato sottoscritto, in data 9 dicembre 2002, un Protocollo d'Intesa Regione Piemonte - Trenitalia S.p.A. che prevedeva, a fronte di un cofinanziamento massimo del 30% da parte della Regione, l'acquisto di nuovo materiale ed il restyling di materiale rotabile in dotazione a Trenitalia S.p.A., con impegni da completarsi entro il 2006.

I sensibili ritardi nell'immissione in servizio del nuovo materiale rotabile e il sopravvenire di limitazioni alla possibilità per le Regioni di ricorrere all'indebitamento per finanziare contributi agli investimenti a soggetti privati, introdotte dal legislatore statale con l'articolo 3, commi da 16 a 21-ter, della legge n. 350 del 2003, non hanno consentito il completamento del programma di investimenti in oggetto.

Poiché, nell'ottica di miglioramento della qualità dei servizi ferroviari, è immutata l'esigenza di immettere nuovo materiale rotabile sarà perseguito il completamento del programma di investimenti previsto dal Protocollo sottoscritto in data 9 dicembre 2002.

4.2.1. b. Investimenti in materiale utilizzato da GTT S.p.A.

Nel biennio 2005 – 2006 sono stati rispettivamente acquistati 10 + 9 complessi TTR per il trasporto delle ferrovie concesse al GTT S.p.A.: trattasi di treni equivalenti come caratteristiche ai Minuetto di Trenitalia S.p.A.

Rimangono ancora disponibili 3,87 M€ per il 2007 per interventi migliorativi della rete delle infrastrutture.

4.2.2. Investimenti in materiale rotabile per servizi di trasporto pubblico su gomma.

L'obiettivo prioritario che la Regione Piemonte si pone è lo svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l'introduzione di veicoli, più idonei alle esigenze dei cittadini, moderni e conformati ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006, prevedendo comunque nel periodo di validità del presente Programma una riduzione dell'inquinamento atmosferico dell'ordine del 70%.

L'obiettivo sarà perseguito attraverso la sostituzione degli autobus obsoleti con autobus nuovi di fabbrica dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori, impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata, tenendo conto della necessità di introdurre, nel rispetto della D.G.R. n. 31-3125 del 12 giugno 2006 - "Definizione delle linee strategiche ed operative del programma di interventi per la riduzione delle emissioni e per la promozione del trasporto pubblico locale" - proposta congiuntamente dalla Direzione Tutela e Risanamento Ambientale e dalla Direzione Trasporti, veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione.

Parte delle risorse della L. 166/02 saranno ripartite tra gli Enti soggetti di delega tenendo conto degli autobus con oltre 15 anni, dell'età media del parco autobus adibito ai servizi di trasporto di loro competenza e della capacità di spesa che gli stessi hanno manifestato del periodo 2000/2005 per le stesse finalità.

Ulteriori risorse a copertura finanziaria degli investimenti di rinnovo del materiale rotabile saranno definiti in sede di approvazione del bilancio di previsione 2007 e pluriennale 2007/09.

La misura dell'intervento finanziario regionale sarà elevato gradualmente dal 50% al 70% nel periodo di validità del presente programma.

Il sistema di finanziamento degli autobus dovrà altresì tener conto delle limitazioni introdotte dal legislatore statale con l'articolo 3, commi da 16 a 21-ter, della legge n. 350 del 2003, che vieta il ricorso all'indebitamento per finanziare investimenti a favore di privati.

4.2.3. Sistemi di bigliettazione elettronica

Il precedente Programma triennale regionale dei servizi di cui alla DGR n° 78 - 10244 del 1 agosto 2003 poneva tra gli obiettivi quello di eliminare le differenze ancora esistenti fra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma e 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 nasceva la necessità di un nuovo sistema di bigliettazione elettronica (smart card) per facilitare l'acquisto e l'utilizzo 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 allora si ritenne indispensabile la sua sperimentazione su un'area provinciale non eccessivamente ampia, ma completa delle diverse modalità dei servizi di TPL.

Si ritiene di confermare l'obiettivo di un sistema integrato regionale, malgrado lo scenario sia fortemente mutato.

Infatti l'avvio dei servizi della Metropolitana di Torino è coinciso con l'introduzione da parte di G.T.T. S.p.A. di sistemi di bigliettazione elettronica. Già oggi l'accesso ai convogli della Metropolitana, completamente automatizzato, ha luogo, per gli utenti abituali muniti di abbonamento annuale e per i titolari di agevolazioni tariffarie di varia natura, tramite carte "contactless ticket". Il sistema sarà progressivamente esteso da G.T.T. S.p.A. ai servizi automobilistici urbani di superficie.

Lo stato dell'arte rende di fatto superflua la sperimentazione della bigliettazione elettronica prefigurata nel precedente Programma triennale regionale dei servizi. Il sistema di bigliettazione, autonomamente introdotto da G.T.T. S.p.A. seppur nel rispetto delle direttive e delle specifiche d'interoperabilità a suo tempo suggerite dalla Regione Piemonte, può

costituire il punto di partenza per l'estensione dei sistemi di bigliettazione elettronica a tutto il territorio piemontese e per la creazione del biglietto unico regionale.

Per questo la Regione Piemonte, rinnova il suo impegno a finanziare, fino alla copertura del 50% del costo, alle imprese di trasporto che introducono sistemi di bigliettazione elettronica a condizione che rispondano ai requisiti previsti dalla direttiva regionale già utilizzata a suo tempo da G.T.T. S.p.A. per la propria gara e che siano in grado di dialogare con i sistemi già in uso.

L'introduzione del sistema di bigliettazione elettronica consentirà di arrivare ad una sempre più efficiente ed efficace articolazione dei servizi, sviluppati a supporto di tipologie specifiche quali, ad esempio, servizi:

- in orario scolastico;
- in orario lavorativo – fasce pendolari;
- in favore di zone industriali a cambio turno;
- cadenzati per stazioni ferroviarie – orari di pendolarismo;
- mattutini cadenzati per centri urbani (municipio, tribunale, ecc.);
- per aree ospedaliere (orari visita);
- mercatali (orari di mercato);
- cimiteriali (orari di visita).

Tale articolazione permetterà di verificare le condizioni di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale socialmente utili rispetto ad indicatori obiettivo di efficienza ed efficacia.

Per finanziare tecnologie idonee alla realizzazione di tali sistemi, la Regione stanzierà per il triennio risorse proprie e/o risorse rese disponibili dalla L. 166/02 per complessivi 25.000.000,00 di euro, inizialmente ripartiti:

- 2007: € 2.500.000,00;
- 2008: € 15.750.000,00;
- 2009: € 6.750.000,00.

4.2.4. Gli investimenti infrastrutturali

Sono previste le seguenti risorse per il triennio:

- 2007: € 9.000.000,00;
- 2008: € 9.000.000,00;
- 2009: € 9.000.000,00.

Tali somme sono destinate al progetto MOVlcentro (nodi di interscambio ferro – gomma per passeggeri) ed al progetto MOVlinea (adeguamento e messa in sicurezza del T.P.L.). Il

riparto e l'assegnazione agli EE. LL. delle predette risorse è condizionato alla verifica del completamento dei programmi precedentemente finanziati ed all'elaborazione dei nuovi programmi di intervento.

5. LA POLITICA TARIFFARIA

5.1 L'attuale assetto

Sono ancora in atto nel territorio regionale tariffe tra loro disomogenee che creano o possono creare diffidenza o semplicemente incomprensione da parte della domanda.

Dal 1.4.1996 è stata introdotta nell'area metropolitana di Torino la tariffa a zona denominata "Formula" che integra la fruizione di tutti i servizi eserciti da ATM, GTT e Trenitalia S.p.A., attraverso un sistema articolato.

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, sono state attuate alcune integrazioni tariffarie. La tariffa di riferimento sulle predette linee integrate è intermedia tra i due sistemi e prevede una compensazione economica da parte di Trenitalia S.p.A. verso l'azienda automobilistica in quanto, attraverso la tariffa integrata, la società ferroviaria realizza un maggiore ricavo.

Esistono inoltre tariffe differenziate per gli abbonamenti ferroviari: una tariffa regionale, una nazionale applicabile anche sui servizi regionali e interregionali, oltre naturalmente alle tariffe chilometriche, ai biglietti o carnet di biglietti di corsa semplice, alle corse andata e ritorno e ai diversi supplementi per corse esercite da Trenitalia S.p.A. sul territorio regionale con servizi di natura nazionale (InterCity, EuroCity, Eurostar e altro).

Con il "Programma di attuazione in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo transitorio 1.1.2001 – 31.12.2003 approvato dalla Giunta Regionale in data 1.3.2000 era stato riproposto l'obiettivo di ottenere l'integrazione tariffaria mediante la progressiva omogeneizzazione delle tariffe praticate dai vettori operanti in Piemonte.

Con DGR n. 61-6805 del 29/7/2002 la Giunta Regionale aveva autorizzato aumenti tariffari differenziati per tutti i servizi di trasporto pubblico locale; tali aumenti sono stati applicati a decorrere dall'ultimo trimestre del 2002.

I succitati aumenti hanno determinato la seguente situazione:

- per le tariffe di corsa semplice: le tariffe dei servizi ferroviari sono allineate con quelle dei servizi di linea automobilistici extra urbani;
- per le tariffe di abbonamento: quelle dei servizi ferroviari sono più basse di quelle del servizio di linea ordinario extra urbano di circa il 20%, con punte più accentuate per le fasce inferiori ai 45 km ed un differenziale dell'11% circa rispetto al mensile da 42 corse, peraltro utilizzabile solo dall'utenza servita da linee specifiche;
- per le tariffe di abbonamento integrato treno+bus sono inferiori del 7,5% circa rispetto al servizio extra urbano ordinario, mentre sono coincidenti con la succitata tariffa specifica 42 corse;
- per la tariffa integrata "formula" questa è collocata a livello paritario rispetto alla tariffa di linea extra urbana ordinaria.

Per le tariffe urbane e conurbate della Regione Piemonte il quadro che si è determinato nel tempo è alquanto disomogeneo: alcuni Comuni hanno recepito in ritardo le disposizioni regionali emanate fin dal 1999 e hanno trovato maggiori difficoltà ad applicare il livello tariffario indicato dalla Regione in sede di Programma di Attuazione della L.R. 1/2000.

Inoltre per i servizi urbani, a causa delle differenze territoriali di applicazione, delle diverse quantità e delle differenti qualità del servizio offerto, non è stato sempre possibile l'omogeneizzazione delle tariffe a livello regionale.

5.2. Gli obiettivi

La Regione Piemonte, si pone 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 extra-urbana condivisa tra servizi ferroviari e autolinee è il primo passo per centrare tale obiettivo.

In questo senso occorre eliminare le differenze ancora esistenti tra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario, le tariffe extraurbane su gomma e le tariffe di servizi integrati.

Se da un lato l'introduzione di un nuovo sistema di biglietteria elettronica (smart card) rappresenta la soluzione ideale per definire la ripartizione degli introiti per le aziende

partecipanti alla comunità tariffaria, risulta al momento difficilmente realizzabile l'effettiva attuazione del sistema elettronico stante l'inadeguatezza infrastrutturale delle aziende interessate.

Nelle more si riconferma quanto precedentemente descritto negli obiettivi di efficacia, ovvero e' auspicabile:

- 1) definire le tariffe regionali chilometriche, inversamente proporzionali alla lunghezza del percorso, da approvare attraverso deliberazioni di giunta valide per tutti i servizi contribuiti dalla Regione Piemonte;
- 2) uniformare le tariffe di trasporto rendendo libera la circolazione da parte dell'utenza su ogni mezzo extra-urbano;
- 3) monitorare in tempi brevissimi gli andamenti e i flussi del mercato e della domanda dei viaggiatori;
- 4) favorire l'acquisizione di titoli di mobilità sostenibile ad un maggior numero di utenti potenziali;
- 5) evitare sovrapposizioni tariffarie e modelli di integrazione tariffaria non graditi all'utenza;
- 6) introdurre un cadenzamento periodico biennale delle tariffe;
- 7) introdurre biglietti ordinari integrati con validità nell'area metropolitana piemontese.

Inoltre, la Regione Piemonte si impegna a favorire l'introduzione e il successivo sviluppo di un sistema di biglietteria elettronica su scala regionale, con la copertura fino al 50% del costo, tramite le risorse di cui al precedente paragrafo 4.2.3.

Rispetto al triennio di validità del presente Programma triennale si intende procedere ad un adeguamento tariffario che tenga conto dell'andamento dell'inflazione, considerato che l'ultimo aggiornamento risale all'autunno 2002.

Al fine di eliminare le differenze ancora esistenti tra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma si intende procedere gradualmente e per livelli di adeguamento differenziato fra i medesimi. Diversamente gli incrementi per i biglietti ordinari di ferro e gomma potranno essere omogenei visto il già avvenuto raggiungimento della parità tariffaria.

A titolo indicativo, salvo arrangiamenti che potranno rendersi necessari in sede di approvazione finale da parte della Giunta regionale, i valori massimi degli incrementi medi suddivisi per tipologia di trasporto proposti sono:

- per il trasporto su gomma delegato alle Province: + 12% per gli scaglioni fino a 40km; a decrescere fino al + 8% per gli scaglioni tariffari successivi.
- per il trasporto ferroviario: + 17%
- per gli abbonamenti Formula dell'Area metropolitana torinese: +16%
- per i biglietti ordinari: + 12%

La Giunta regionale approverà i successivi adeguamenti tariffari a cadenza biennale sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori. Per le tariffe da abbonamento ferroviario sarà applicato un differenziale in modo da raggiungere gradualmente la parità tariffaria ferro-gomma entro la fine del triennio di validità del presente Programma.

In ogni caso gli adeguamenti tariffari saranno subordinati al conseguimento dei parametri di efficienza e di qualità dei servizi (come puntualità, frequenza, coefficiente di occupazione, ecc.) che saranno definiti negli Accordi di Programma e dovranno essere inseriti nei bandi di gara.

Al fine di garantire, anche in presenza di aumenti dei costi di produzione dei servizi, ricavi coerenti con gli obiettivi in materia di ricavi e costi, gli Enti soggetti di delega, successivamente all'adeguamento delle tariffe dei trasporti di competenza regionale, per i servizi automobilistici urbani e suburbani di linea di loro competenza, sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori, dovranno adottare e proporre alla Regione Piemonte adeguamenti tariffari in armonia con i criteri di adeguamento qui proposti. Tali adeguamenti saranno sottoposti all'esame della Giunta Regionale che constatata la coerenza con i principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi, provvederà ad approvare i medesimi.

Gli Enti soggetti di delega potranno liberamente formulare, nell'ambito della propria autonomia decisionale, una ipotesi di adeguamento tariffario che tenga conto delle specificità territoriali e di esigenze particolari. Indicativamente le curve tariffarie potrebbero essere definite partendo da un biglietto ordinario di corsa semplice di importo pari alla tariffa di corsa semplice per servizi automobilistici di linea extraurbano, fascia chilometrica 0 – 5 km.

6. L’AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI T.P.L.

6.0. Premesse

Il decreto “mille proroghe” di fine 2005 (DL 30 dicembre 2005 n. 273) modificando l’art. 18 c.3 bis e 3 ter e successivi della legge finanziaria 23 dicembre 2005 n 266, introduce le seguenti novità:

- 1) fine del periodo transitorio (art. 18, comma 3 bis) entro il 31 dicembre 2006 (salvo proroghe); in questo periodo vi è comunque l’obbligo da parte degli enti affidatari di affidare quote di servizio o servizi speciali mediante procedure concorsuali. Per i servizi ferroviari la legge 166/2002 dispone all’art 11, comma 3, la possibilità di un’ulteriore proroga di 2 anni, e quindi fino al 31 dicembre 2008.
- 2) Si prevede inoltre che le regioni possano disporre di un ulteriore periodo di proroga di 2 anni a favore di Società a capitale pubblico, alle seguenti condizioni:
 - devono cedere almeno il 20% del proprio capitale mediante procedura pubblica (o dei propri servizi) ad aziende private;
 - devono procedere a fusione di due o più società affidatarie di trasporto pubblico con le clausole previste dallo stesso comma.
- 3) Alle società che hanno avuto l’affidamento in - house ai sensi dell’articolo 113 comma 5 lett c) del D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico degli Enti Locali) la norma impone la cessione entro 12 mesi dalla pubblicazione della legge finanziaria di almeno un quinto dei servizi affidati, mediante procedure ad evidenza pubblica a soggetti terzi non partecipati dallo stesso ente pubblico.

Durante il periodo di proroga le aziende che risultano affidatarie di servizi di TPL in virtù della stessa proroga non possono partecipare alle gare sul resto del territorio nazionale.

6.1. La normativa di riferimento

Il Decreto Legislativo 19 novembre 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 L.R. 1/2000 e successiva L.R. 17/2004 ha regolato l'intera materia.

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

6.2. La liberalizzazione del mercato

6.2.0. Premesse

Con legge 4 agosto 2006, n. 248 (decreto Bersani) il legislatore nazionale intende promuovere nuove possibili modalità di concorrenza in tutti i settori produttivi, professionali e commerciali, inclusi gli ambiti afferenti il trasporto di persone.

Il D. Lgs. 422/1997 e la L.R. 1/2000 che regolano la materia del T.P.L. su gomma e su ferro incidono significativamente sugli sviluppi futuri del trasporto locale.

E' possibile distinguere tre periodi operativi diversi come segue:

1	periodo antecedente la legge quadro riordino del T.P.L.	fino al 31 dicembre 1998
2	periodo transitorio della legge quadro regime preparatorio alle gare	dal 1999 al 2006 (salvo proroghe)
3	periodo a regime dopo le gare	dal 2007

6.2.1. La normativa di riferimento per le gare

L'obbligo di indire gare per il servizio di trasporto pubblico locale è previsto dall'articolo 18 D.Lgs. 422/1997, successivamente modificato dal D.Lgs. 400/1999 e dall'articolo 11 della L.R. n. 1/2000, che richiama i D. Lgs. 158/1995 (Merloni ter) di attuazione delle direttive CEE relative alle procedure di appalti nei "settori esclusi", di cui i trasporti fanno parte, e dal nuovo Codice dei contratti pubblici di cui al recente decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Il D.Lgs. 422/1997 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'articolo 18 del citato decreto legislativo è stato modificato dalla D. Lgs. 400/1999 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".

Vale a dire: 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 ad 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 all'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 D.Lgs. 422/1997 ora posposto al 31 dicembre 2006, salvo proroghe) durante i quali sarà libero il confronto concorrenziale fra le aziende, siano esse affidatarie dirette o meno.

L'articolo 45, lett. d) del "collegato" ha inoltre soppresso la disposizione (articolo 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 sia per le società ancora in regime di affidamento diretto, che 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.

Tutto ciò premesso, alla luce di quanto disposto dalla normativa nazionale, od in via di definizione, circa l'ulteriore proroga di un anno per la gestione dei servizi in affidamento diretto si ritiene opportuno determinare dal 1° settembre 2007 il termine entro cui, dopo la sottoscrizione degli Accordi di Programma, gli enti soggetti di delega procedono all'avvio delle gare. Viene fatto salvo per i casi previsti dalla normativa nazionale la possibilità degli enti soggetti di delega di avvalersi dell'affidamento "in house" alle condizioni e nei limiti previsti dalla normativa stessa.

6.2.2. Gli obiettivi e gli indirizzi per le gare

6.2.2. a. 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.

Con legge 248 del 4 agosto 2006 (decreto Bersani) il legislatore nazionale intende promuovere nuove possibili modalità di concorrenza in tutti i settori produttivi, professionali e commerciali, inclusi gli ambiti afferenti il trasporto di persone.

Si mira a conseguire una maggiore efficienza allocativa delle risorse destinate 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 a tutti i livelli aziendali.
- 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 favorire l'aggregazione delle imprese di trasporto pubblico, secondo quanto indicato dai dettami della L.R. 1/2000, al fine di superare l'attuale frammentazione di aziende che rende debole il sistema di trasporto pubblico e ne limita la capacità di 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.

6.2.2. b. Gli indirizzi per le gare

Per raggiungere questi obiettivi, in questa 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 rispondano a criteri il più oggettivi possibili e di tutta trasparenza;
- c) i criteri di aggiudicazione dovranno tenere presente il fatto che i servizi di trasporto pubblico su gomma devono essere coordinati con modalità sistemiche ai servizi ferroviari, al fine di consentire integrazione pluri-modale e coerenti economie gestionali;
- d) in particolare nei bandi di gara deve essere specificato che in caso di un'impresa subentrante ad un'altra nella gestione del servizio, o anche in quota parte del medesimo,—il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante, è disciplinato dall'articolo 26, allegato A, del R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 conservando al personale l'inquadramento contrattuale ed il trattamento economico originario, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali in essere, rinviando alla successiva contrattazione i processi di armonizzazione, nonché gli aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro.

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

		SEMPLICITA'	SELETTIVITA'
1	I REQUISITI DEI SOGGETTI CHE POSSONO PARTECIPARE	<ul style="list-style-type: none"> - Si consente una larga partecipazione di imprese con una accentuata concorrenzialità. - Il prezzo sarà sicuramente il più basso ma la qualità del servizio non è garantita. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le imprese che possono partecipare alle gare sono poche e di dimensioni più omogenee. - Il prezzo potrebbe risultare superiore, ma la qualità del servizio è assicurata.
2	DIMENSIONE DEI BACINI DI TRAFFICO MESSI IN GARA	<ul style="list-style-type: none"> - Di piccole dimensioni per linee individuali quali sotto-bacini di traffico. - Si favorisce l'accesso di tante imprese con il massimo della riduzione dei prezzi senza garanzia qualitativa del servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Di dimensioni analoghe al bacino del traffico. - L'impresa che gestisce sarà favorita per le conoscenze possedute a condizione di essere efficiente.
3	CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE OFFERTE	<ul style="list-style-type: none"> - Si tiene conto solo del prezzo offerto e risulta aggiudicatario il prezzo più basso. - Si ottiene il miglior prezzo senza garanzia qualitativa del servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Si tiene conto oltre che del prezzo offerto anche alcuni elementi qualitativi della offerta stessa.
4	SUBENTRO NEI MEZZI E NEL PERSONALE DELLA IMPRESA CHE GESTISCE	<ul style="list-style-type: none"> - I mezzi e il personale dichiarato dal vincitore della gara per produrre il servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> - I mezzi e il personale in carico all'ex gestore.

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.

Così come accaduto nelle esperienze trascorse, in questa vicenda sono coinvolti una molteplicità di interessi contrastanti fra 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.

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 rivestirà l'Osservatorio della mobilità.

In termini generali i compiti dell'Osservatorio sono i seguenti:

- a) consentire all'ente pubblico che gestisce risorse finanziarie collettive di renderne conto al pubblico, cioè descrivere obiettivi preposti, le risorse impiegate e risultati conseguiti;
- b) essere un strumento di management, rivolto alla gestione complessiva dei sistemi di trasporto e ai processi di integrazione pluri-modale, a supporto della Regione Piemonte e degli Enti di Delega; in questo ambito esamina :
 - il numero di posti *km offerti;
 - i viaggiatori *km trasportati;
 - i titoli di viaggio venduti e obliterati, distinti tra abbonamenti e biglietti ordinari;
 - opera indagini stagionali da cui emergano i passeggeri saliti e discesi sui singoli servizi;
 - esamina i proventi economici derivanti dalle vendite di biglietterie;
 - esamina e valuta i costi operativi d'esercizio risultanti dal conto economico del trasporto pubblico locale.

Essere strumento di analisi tra i cambiamenti della Domanda e la realizzazione dell'Offerta di Trasporto Pubblico al fine di definire un'offerta sempre più mirata alle mutevoli esigenze della Domanda;

Al contempo il sistema informativo consente 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.

L'Osservatorio si costituisce all'interno del Settore T.P.L. della Regione Piemonte, con il supporto operativo degli Enti soggetti di Delega.

8. LA RETE DEI SERVIZI

8.1. Regionale

La rete regionale è stata articolata nel rispetto della L.R. 1/2000 e suddivisa tra servizi ferroviari di competenza della Regione Piemonte e di competenza dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, eserciti dalle Società Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A.. La competenza dell'Agenzia è relativa al servizio ferroviario esercito dalle Società Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A. che ricadono nell'area metropolitana di Torino.

I servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. rispetto al contratto con la Regione Piemonte sono distinti in:

- a) Servizi ferroviari regionali ed interregionali,
- b) Corse sostitutive a mezzo autobus,
- c) Corse suppletive a mezzo autobus del trasporto pubblico locale esercite da società di autoservizi su incarico delle Province,

come specificato nelle tabelle di seguito riportate.

a) Servizi Ferroviari Regionali ed Interregionali

DIRETTRICE	1 gennaio - 31 dicembre 2006											
	Numero Treni			Totale			L-V			Treni *Km		
	L-V	SAB	FES	Totale	L-V	SAB	FES	Totale	L-V	SAB	FES	Totale
Alessandria(Asti)Cavallermaggiore	12.318	2.531	2.312	17.161	584.549	120.205	76.159	780.713				
Alessandria-(Voghera)-Piacenza	3.143	652	504	4.299	115.720	24.003	19.206	158.929				
Alessandria-Chivasso	9.128	2.064	1.315	12.507	500.503	106.503	71.083	678.489				
Alessandria-Genova	3.781	628	310	4.719	248.484	40.144	27.433	316.061				
Alessandria-Ovada-Genova	1.155	240	285	1.680	38.695	8.040	9.548	56.283				
Alessandria-S.Giuseppe	5.250	988	873	7.111	440.525	84.524	77.925	602.973				
Alessandria-Vercelli	1.860	-	10	1.870	103.124	-	554	103.678				
Arona-Alessandria	7.386	1.715	1.736	10.837	414.167	91.835	104.069	610.070				
Arona-Santhia	3.750	624	691	5.065	240.849	41.504	49.143	331.497				
Asti-AcquiT.	4.500	832	621	5.953	204.660	37.839	28.243	270.742				
Asti-Chivasso	1.810	216	-	2.026	92.882	11.084	-	103.966				
Asti-Mortara	4.344	828	-	5.172	216.999	41.540	-	258.539				
Ceva-Ormea	1.629	324	-	1.953	57.719	11.480	-	69.199				
Cuneo-Mondovi	4.000	832	-	4.832	120.572	25.079	-	145.651				
Domodossola-(Arona)-Miliano	5.250	1.092	1.287	7.629	291.622	60.657	71.489	423.768				
Novara-Domodossola	5.750	988	690	7.428	439.521	78.979	57.860	576.360				
Novara-Varallo	5.000	1.040	755	6.795	245.396	51.042	40.844	337.282				
NovL.-Torona	1.448	296	-	1.744	27.325	5.586	-	32.911				
Santhia'-Biella-Novara	14.703	2.954	1.648	19.305	565.167	112.137	67.548	744.852				
Savigliano-Cuneo	5.198	794	-	5.992	147.647	24.942	-	172.590				
Torino-Alessandria	14.625	2.168	1.191	17.984	1.058.840	147.426	83.577	1.289.843				
Torino-Bra	8.482	1.454	883	10.819	297.447	50.885	18.722	367.055				
Torino-Cuneo-Ventimiglia	23.000	4.680	3.930	31.610	1.863.364	378.378	359.022	2.600.763				
Torino-Genova	5.000	1.040	1.260	7.300	808.721	168.214	203.798	1.180.732				
Torino-MilanoIR	9.424	1.862	2.248	13.534	1.436.146	280.674	338.869	2.055.688				
Torino-Novara	9.212	1.252	1.065	11.529	755.025	88.772	78.046	921.843				
Torino-Savona	14.628	2.895	1.736	19.259	1.478.457	301.911	219.421	1.999.789				
Torino-SavonaIR	38	68	258	364	11.624	16.696	53.745	82.065				
Vercelli-Casale	1.488	-	8	1.496	33.803	-	182	33.985				
TOTALI DIRETTRICI	187.300	35.057	25.616	247.973	12.839.752	2.410.080	2.056.485	17.306.317				

b) Corse Sostitutive a mezzo Autobus

DIRETTRICE	1° gennaio - 31 dicembre 2006					1° gennaio - 31 dicembre 2006				
	N. BUS SOSTITUTIVI					BUS*KM SOSTITUTIVI				
	L-V	SAB	FES	TOT	TOT	L-V	SAB	FES	TOT	TOT
Alessandria-Asti-Cavallermaggiore	5.254	1.045	946	7.245	7.245	196.066	40.210	42.868	279.144	279.144
Alessandria-Ovada-Genova	1.099	228	30	1.357	1.357	43.960	9.120	1.200	54.280	54.280
Alessandria-S.Giuseppe-(Savona)	64	0	0	64	64	5.952	-	-	5.952	5.952
Alessandria-Vercelli	650	0	0	650	650	39.975	-	-	39.975	39.975
Arona-Alessandria	1.757	156	122	2.035	2.035	62.499	5.044	4.636	72.179	72.179
Arona-Santhià	2.358	200	0	2.558	2.558	107.274	10.968	-	118.242	118.242
Asti-Acqui T.	464	0	0	464	464	25.984	-	-	25.984	25.984
Asti-Chivasso	3.869	552	0	4.421	4.421	163.434	24.880	0	188.314	188.314
Asti-Mortara	2.955	541	697	4.193	4.193	138.508	25.604	28.256	192.368	192.368
Carmagnola-Bra-Ceva	3.716	540	0	4.256	4.256	186.116	30.576	-	216.692	216.692
Ceva-Ormea	1.927	400	610	2.937	2.937	69.372	14.400	21.960	105.732	105.732
Novara-Domodossola	1.487	156	122	1.765	1.765	87.444	7.592	7.137	102.173	102.173
Savigliano-Cuneo	1.836	329	404	2.569	2.569	64.400	10.668	5.252	80.320	80.320
Torino-Bra	2.629	208	122	2.959	2.959	47.913	4.368	2.562	54.843	54.843
Torino-Cuneo-Ventimiglia	734	152	0	886	886	20.590	4.264	-	24.854	24.854
Torino-Novara	696	0	0	696	696	25.056	-	-	25.056	25.056
Torino-Savona	1.374	136	0	1.510	1.510	64.544	6.240	-	70.784	70.784
Vercelli-Casale	3.453	838	162	4.453	4.453	103.590	25.140	4.860	133.590	133.590
TOTALI DIRETTRICI	36.322	5.481	3.215	45.018	45.018	1.452.677	219.074	118.731	1.790.482	1.790.482

c) Corse Suppletive a mezzo Autobus del Trasporto Pubblico Locale

DIRETTRICE	N.BUS	BUS*KM
Acqui T.-Nizza M.-Asti	675	29.931
Alessandria-Casale	237	5.072
Alessandria-Mortara	928	52.525
Alessandria-Novi L.-Arquata	953	18.825
Alessandria-Tortona	838	18.771
Alessandria-Vercelli	2.844	168.744
Arona-Novara	606	25.149
Asti-Casale Monferrato	767	27.586
Asti-Torino	232	13.920
Belgirate-Arona	251	3.012
Biella-Novara	232	13.804
Chivasso-Ivrea	468	19.188
Cuneo-Fossano	606	18.180
Cuneo-Saluzzo	1.006	32.188
Domodossola-Omegna	464	18.096
Mondovi-Cuneo	3.067	100.018
Novi -Voghera	914	18.754
Torino-Pinerolo-Torre Pellice	805	40.044
Tortona-Arquata	1.171	30.446
Vercelli-Casale M.to	609	17.235
TOTALI DIRETTRICI	17.673	671.487

I servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. rispetto al contratto con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana sono distinti in:

- a) Servizi ferroviari metropolitani
- b) Corse sostitutive a mezzo autobus

a) Servizi Ferroviari Metropolitan

DIRETTRICE	1 gennaio - 31 dicembre 2006									
	Numero Treni					Treni * Km				
	L-V	SAB	FES	Totale	L-V	SAB	FES	Totale		
Chieri-Torino	11.360	2.016	1.386	14.762	205827	38596	27665	272.088		
Modane-Susa-Torino	16.250	2.652	1.449	20.351	864077	151446	115634	1.131.158		
Torino-(Pinerolo)-TorrePellice	14.212	2.652	1.008	17.872	436.216	79.825	37.644	553.685		
Torino-Chivasso-Ivrea	6.750	1.300	630	8.680	232731	45032	20450	298.212		
Torino-Novara	7.750	1.248	1.260	10.258	220.966	35.479	36.238	292.683		
TOTALI DIRETTRICI	56.322	9.868	5.733	71.923	1.959.816	350.379	237.631	2.547.826		

b) Corse Sostitutive a mezzo Autobus

DIRETTRICE	1 gennaio - 31 dicembre 2006									
	Numero Bus sostitutivi					Bus *Km sostitutivi				
	L-V	SAB	FES	Totale	L-V	SAB	FES	Totale		
Chieri-Torino	462	0	0	462	5.544			5.544		5.544
Modane-Susa-Torino	4.904	1.144	1.512	7.560	109.092	17.576	20.538	147.206		147.206
Torino-Pinerolo-TorrePellice	4.481	884	1.134	6.499	129.645	24.804	26.901	181.350		181.350
Torino-Chivasso-Ivrea	481	52	63	596	19.721	2.132	2.583	24.436		24.436
TOTALI DIRETTRICI	10.328	2.080	2.709	15.117	264.002	44.512	50.022	358.536		358.536

I servizi gestiti da GTT S.p.A. rispetto al contratto con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana sono distinti in:

a) Servizi Ferroviari Metropolitan

DIRETTRICE	1 gennaio - 31 dicembre 2006							
	Numero Treni			Treni *Km				
	L-V	SAB	FES	Totale	L-V	SAB	FES	Totale
Torino Porta Susa-Rivarolo	9.610	1.655	1.386	12.651	306.444	52.210	46.473	405.126
Rivarolo-Pont	4.472	930	882	6.284	71.552	14.880	14.112	100.544
TOTALI DIRETTRICI	14.082	2.585	2.268	18.935	377.996	67.090	60.585	505.670

DIRETTRICE	1 gennaio - 31 dicembre 2006					
	Numero Treni		Treni *Km			
	Lun-sab	Fes	Tot	Tot		
Torino-Germagnano (Ceres)	17.610	3.630	21.240	528.504	92.256	620.760

TOTALE Servizi Ferroviari Metropolitan **N.Treni 40.175** **Treni*Km 1.126.430**

b) Corse Sostitutive a mezzo Autobus

DIRETTRICE	1 gennaio - 31 dicembre 2006	
	Numero Bus sostitutivi	Bus *Km sostitutivi
Torino-Rivarolo-Pont	15.969	168.879
Torino-Germagnano-Ceres	13.099	208.788
TOTALI DIRETTRICI	29.068	377.667

8.2 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 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.