

Deliberazione della Giunta Regionale 14 dicembre 2018, n. 32-8086

Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2019-2021, ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 s.m.i., e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2019.

A relazione dell'Assessore Balocco:

Premesso che:

- il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario per la Regione Piemonte, ha visto, dopo anni di contrazione, una stabilizzazione dei fondi a circa 530 M€, di cui circa 483 derivanti dalla ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario ex comma 1, dell'art. 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228;

- il Decreto Legge 50/2017, convertito con L. 21 giugno 2017, n. 96, novella, all'art. 27, le modalità annuali di riparto del FNT a partire dal prossimo 2019, introducendo nuovi parametri quali il costo standard, i ricavi e i livelli adeguati di servizio, prevedendo, inoltre, l'applicazione di penali in caso di affidamenti dei servizi non conformi a quanto stabilito dalla norma stessa.

Richiamato che

- ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 (Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422) s.m.i. la Regione, nell'ambito del trasporto pubblico locale, esercita le funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale attraverso idonei strumenti di programmazione.

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

- a) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
- b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;

c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega;

d) la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;

e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali";

- il comma 6, sancisce che acquista l'intesa di cui al comma 5 il programma triennale è sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali;

- il comma 7, stabilisce che il programma triennale è approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori;

- l'art. 8 della l.r. 1/2000 s.m.i. (Agenzia della mobilità piemontese), prevede, in particolare, che:

- al comma 1 ter, il consorzio è costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale;
- al comma 2, il consorzio gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei

servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti. Il consorzio è la sede deputata per l'acquisizione da parte della Regione dell'intesa di cui all'articolo 4, comma 5;

- al comma 2 bis, con programmazione si intende non solamente la pianificazione degli itinerari delle varie linee di trasporto pubblico, bensì anche il numero di corse giornaliere per ciascuna linea e gli orari delle stesse.

Preso atto che:

- l'articolo 6 comma 3 dello Statuto dell'AMP prevede che "L'Assemblea approva, su proposta del Consiglio di Amministrazione, gli atti fondamentali dell'Agenzia" tra cui il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale organizzato per bacini;

- all'articolo 3, comma 3, terzo alinea dello Statuto dell'AMP è previsto che "L'Agenzia è la sede deputata per l'acquisizione da parte della Regione dell'intesa di cui all'art. 4 comma 5 della l.r. 1/2000, volta alla definizione del programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico";

- alle Assemblee di Bacino, istituite ai sensi dell'art. 9 dello Statuto dell'AMP, sono sottoposti, prima dell'approvazione, gli schemi dei piani e dei programmi triennali di bacino, predisposti, in coerenza con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale, dalle commissioni tecniche di bacino di concerto con l'Agenzia.

Dato atto che il prossimo Programma Triennale dei Servizi (PTS) 2019-2021, oltre che delle esigenze di mobilità espresse dal territorio deve tener conto anche dei nuovi parametri e vincoli introdotti dall'articolo 27 del D.L. 50/2017.

Ritenuto di approvare, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 1/2000, il documento "Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021", allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale.

Ritenuto, a tal fine, di stabilire:

di dare mandato all'AMP affinché, nel rispetto degli indirizzi di cui sopra e delle proprie norme statutarie, rediga una proposta preliminare di Programma Triennale dei Servizi di TPL 2019-2021 (PTS 2019-2021) che, una volta condivisa dal proprio Consiglio di Amministrazione venga inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità con gli indirizzi di cui sopra, ed ai Rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia per essere sottoposta all'esame delle Assemblee di Bacino;

che la Proposta di PTS, previo parere di compatibilità regionale, è inviata da AMP, per una prima consultazione, alle organizzazioni sindacali confederali, alle associazioni delle aziende di trasporto ed alle associazioni dei consumatori, invitandole ad esprimere, nei tempi indicati, eventuali osservazioni e proposte;

che l'AMP, raccolte ed esaminate le osservazioni e proposte pervenute, integra debitamente la proposta del PTS 2019-2021 che, condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'AMP, sarà inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte per la verifica di compatibilità agli indirizzi di cui sopra;

che, acquisito il parere di compatibilità e verificata la compatibilità finanziaria col Bilancio regionale, lo stesso sarà formalmente trasmesso dall'Assessorato regionale competente al Presidente dell'AMP con richiesta di esprimere l'intesa di cui all'art. 4 della L.R. 1/2000;

che, ricevuta la comunicazione di Intesa da parte di AMP, si attiveranno le ulteriori procedure previste dalla L.R. 1/2000 per l'approvazione del PTS.

Ritenuto, inoltre, necessario garantire, nelle more dell'approvazione del PTS 2019-2021, la copertura finanziaria dei servizi di trasporto pubblico, si demanda alla Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica, ad erogare all'AMP, per l'anno 2019, nel limite di un dodicesimo al mese, € 535 Milioni per il finanziamento dei servizi, comprensivi delle spese di funzionamento dell'AMP, degli oneri per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri e delle agevolazioni tariffarie regionali in essere.

Dato atto che il presente provvedimento trova copertura nella Missione 10, Programma 1001, cap. 170534 degli anni 2019 e 2020, per € 226.000.000,00 e nella Missione 10, Programma 1002, cap. 171361 degli anni 2019 e 2020, per € 309.000.000,00 del Bilancio regionale anno 2018-2020. Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della DGR 1-4046 del 17 ottobre 2016.

Per quanto sopra, la Giunta Regionale, unanime,

delibera

- di approvare, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 1/2000, il documento "Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021", allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale;

- di stabilire:

di dare mandato all'AMP affinché, nel rispetto degli indirizzi di cui sopra e delle proprie norme statutarie, rediga una proposta preliminare di Programma Triennale dei Servizi di TPL 2019-2021 (PTS 2019-2021) che, una volta condivisa dal proprio Consiglio di Amministrazione venga inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità con gli indirizzi di cui sopra, ed ai Rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia per essere sottoposta all'esame delle Assemblee di Bacino;

che la Proposta di PTS, previo parere di compatibilità regionale, è inviata da AMP, per una prima consultazione, alle organizzazioni sindacali confederali, alle associazioni delle aziende di trasporto ed alle associazioni dei consumatori, invitandole ad esprimere, nei tempi indicati, eventuali osservazioni e proposte;

che l'AMP, raccolte ed esaminate le osservazioni e proposte pervenute, integra debitamente la proposta del PTS 2019-2021 che, condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'AMP, sarà inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte per la verifica di compatibilità agli indirizzi di cui sopra;

che, acquisito il parere di compatibilità e verificata la compatibilità finanziaria col Bilancio regionale, lo stesso sarà formalmente trasmesso dall'Assessorato regionale competente al Presidente dell'AMP con richiesta di esprimere l'intesa di cui all'art. 4 della L.R. 1/2000;

che, ricevuta la comunicazione di Intesa da parte di AMP, si attiveranno le ulteriori procedure previste dalla L.R. 1/2000 per l'approvazione del PTS;

- di demandare alla Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica, ad erogare all'AMP, per l'anno 2019, nel limite di un dodicesimo al mese, € 535 Milioni per il finanziamento dei servizi, comprensivi delle spese di funzionamento dell'AMP, degli oneri per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri e delle agevolazioni tariffarie regionali in essere;

- di dare atto che il presente provvedimento trova copertura nella Missione 10, Programma 1001, cap. 170534 degli anni 2019 e 2020, per € 226.000.000,00 e nella Missione 10, Programma 1002, cap. 171361 degli anni 2019 e 2020, per € 309.000.000,00 del Bilancio regionale anno 2018-2020;

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010 nonché, ai sensi dell'art. 26, c. 1, del D.Lgs 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione Amministrazione Trasparente.

(omissis)

Allegato

Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021

Stato dell'arte

L'estensione territoriale delle competenze alla nuova Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) e gli indirizzi strategici inseriti nel precedente Programma Triennale dei Servizi, hanno creato le condizioni per la realizzazione di un nuovo assetto dei servizi maggiormente integrato ed efficiente.

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

L'affidamento dei servizi ferroviari metropolitani è in fase di confronto, mentre i servizi su gomma dei due bacini orientali della regione (Nord- Est e Sud - Est) hanno avuto una battuta di arresto a seguito del pronunciamento del TAR del Piemonte dei primi mesi del 2018.

Tra la pubblicazione degli avvisi di gara e le pronunce del TAR è, però, cambiato il quadro normativo nazionale conseguentemente alla pubblicazione del D.L. 50/2017 (convertito con L. 21 giugno 2017, n. 96).

Infatti, ai fini della definizione dei lotti di gara occorre rispettare le indicazioni riportate all'articolo 48. In particolare, il comma 2 prevede che i bacini di trasporto *"comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane"* e il successivo comma 4 prevede che *"Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 6, lettera a), del presente articolo"*.

Dal combinato disposto dei suddetti commi sembra determinarsi come eccezione

- la definizione di bacini di trasporto con meno di 350.000 abitanti o, se con meno abitanti, di dimensioni inferiori a quelli di Città Metropolitana o di Ente di area vasta (Provincia);
- la possibilità per l'Ente affidante di bandire dei lotti di gara di ambito pari o superiore a quello di un intero bacino.

Per quanto riguarda i 4 bacini di trasporto non ferroviario individuati dalla Regione Piemonte con DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012, ai sensi dell'art. 3 bis del DL 13 agosto 2011 n. 138 convertito,

con modificazioni, dalla Legge 14 settembre 2011, n. 148, (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo - MANOVRA BIS), avendo ciascuno di essi una popolazione superiore a 350.000 abitanti, questi non si configurano come eccezioni.

In relazione al numero di lotti, nel precedente Programma Triennale dei Servizi (PTS) 2016 – 2018, di servizio ¹ era prevista la possibilità di comprendere in un unico lotto tutti i servizi (non ferroviari) di un bacino; tale configurazione, alla luce della nuova norma, oggi potrebbe configurarsi, in qualche caso, come eccezione da sottoporre al parere dell'ART.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari regionali, il relativo bacino di trasporto, nello stesso PTS 2016-218 è considerato unico per l'intera Regione ma articolato in due ambiti di servizio: A) Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), costituito dalle linee attraversanti la conurbazione di Torino all'interno della quale i treni effettuano tutte le fermate, B) Servizio Ferroviario Regionale (SFR) costituito dalle linee Regionali Veloci di collegamento tra Città Capoluogo sulle quali i treni effettuano solo alcune fermate, e dalle altre linee Regionali esterne alla conurbazione di Torino.

Il D.L. 50 novella anche le modalità di riparto del Fondo Nazionale Trasporti (FNT). Infatti l'articolo 27, comma 2, recita come segue:

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

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

b) suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di determinazione dei costi standard, di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147². Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per

1

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

2

“Comma 84. *Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti, con criteri di uniformità' a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle*

ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo. Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale;

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

d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c)".

Dalla lettura della norma si evince che sono totalmente cambiate le modalità di assegnazione del FNT alle singole regioni a Statuto ordinario.

Oggi, infatti, il DPCM emanato ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, come modificato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, prevede l'individuazione di una percentuale fissa definita con l'Intesa della Conferenza Stato – Regioni e sulla stessa si prevedono delle riduzioni per mancato raggiungimento degli obiettivi riportati nello stesso DPCM.

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

I due più importanti elementi di novità introdotti dalla norma per la ripartizione del Fondo sono:

1. i costi standard;
2. i livelli adeguati di servizio.

Ora, mentre per la determinazione dei costi standard, con Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018, è stata approvata una metodologia di calcolo³, per i livelli adeguati di servizio l'articolo 27, al comma 6 prevede quanto segue:

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

Il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto dal succitato comma 6 non è stato ancora emanato, pertanto, oggi, non sono ancora stati definiti i livelli adeguati di servizio della Regione Piemonte.

È opportuno ricordare che il precedente comma 2 lettera c) dello stesso articolo, all'ultima alinea, prevede che il finanziamento dei *livelli adeguati di servizio* è nei *“limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso”* assimilando, nei fatti, i *livelli adeguati di servizio* ai *servizi minimi*⁴.

Indirizzi strategici

Gli indirizzi strategici per la redazione del nuovo PTS 2019- 2021 non possono prescindere dal nuovo assetto normativo e dello stato dell'arte.

Per quanto sopra è necessario che il prossimo PTS precisi i lotti di gara per i servizi su gomma.

Nel caso in cui si ravvisasse l'opportunità di mantenere lotti provinciali o sovraprovinciali unici per un intero Bacino, l'AMP, in quanto Ente appaltante, si dovrà far carico, prima dell'indizione della

3

Tale decreto non definisce un metodo di *suddivisione tra le regioni di una quota del FNT* ma solo un fattore di costo da moltiplicare per una *produzione regionale di servizio* e per degli eventuali fattori correttivi da definire con Decreto del MIT, di concerto col MEF, previa intesa con la Conferenza Unificata.

4

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

gara, di richiedere il previsto parere all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) previsto al succitato articolo 48, comma 4.

Nella definizione delle aree a domanda debole, dei lotti e dei servizi da mettere a gara, nel PTS si dovrà tener conto, altresì, delle indicazioni riportate al riguardo nel Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018 relativo ai costi standard.

Più precisamente:

- per quanto riguarda i lotti da mettere a gara si dovrà assumere una dimensione minima pari a 4.000.000 bus-km/anno⁵;
- per la definizione delle aree a domanda debole il soddisfacimento dei criteri indicati nel citato D.M. è da assumere come *condizione necessaria*. Gli uffici dell'AMP, con l'indirizzo del Comitato Tecnico ed il supporto delle Commissioni Tecniche di bacino, dovranno individuare eventuali altre condizioni necessarie per rendere anche *sufficiente* il complesso delle condizioni individuate. Le Province e la Città Metropolitana dovranno certificare per i Comuni appartenenti o, in alternativa, i Comuni stessi dovranno autocertificare, l'esistenza sul territorio di "*frazioni e contrade per una distanza reciproca superiore a 1,5 chilometri*" come recita l'articolo 4, comma 5, alinea b) del citato D.M. 157/2018.

Con l'introduzione del concetto *Livelli adeguati di Servizio* (LaS) da parte del succitato articolo 27, si ritiene opportuno dichiarare, sino alla determinazione degli stessi LaS, la coincidenza *de facto* degli attuali *servizi minimi* con i servizi per i quali le compensazioni per OPS sono finanziate con risorse regionali. Successivamente all'emanazione dei criteri per l'individuazione dei LaS da parte del MIT, al fine di condividere la metodologia con tutti gli Enti consorziati, si ritiene opportuno affidare ad AMP il compito di determinare *i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità svolte. I servizi minimi, in considerazione dei LaS determinati e della quota di partecipazione al FNT e delle eventuali risorse regionali aggiuntive, saranno definiti successivamente d'intesa con l'AMP ai sensi dell'art. 4 della L.R. 1/2000.*

In attesa della definizione dei nuovi servizi minimi si ritiene opportuno dare come indicazione di massima il mantenimento delle attuali quote di ripartizione del Fondo regionale tra gomma e ferro e tra i diversi bacini di trasporto.

Gli uffici dell'AMP, con l'indirizzo del Comitato Tecnico ed il supporto delle Commissioni Tecniche di Bacino, potranno valutare ed eventualmente proporre una diversa ripartizione con variazioni massime, per ciascun bacino o modalità, del 5% (in più o in meno) rispetto alla spesa storica⁶.

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

5

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

6

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

- della variazione, rispetto al valore dell'anno 2014, dei proventi complessivi da traffico relativi ai servizi afferenti al bacino;
- della valorizzazione delle produzioni chilometriche dei servizi afferenti al bacino mediante l'applicazione dei costi standard determinati come previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti numero 157 del 28/03/2018;

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

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

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

Al tal fine sono in corso delle sperimentazioni tariffarie, con alcune aziende di TPL, basate sul principio del *pay per use* con una curva tariffaria "mobile" ed integrata a livello regionale, funzione sia dei chilometri percorsi che del numero di viaggi acquistati in un determinato periodo di tempo.

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

Per consentire le valutazioni di cui sopra e la possibilità di applicare le nuove tariffe regionali a partire da una determinata data, è opportuno che il nuovo Programma Triennale dei Servizi definisca la durata del periodo transitorio per l'allineamento delle scadenze a livello regionale e la data entro la quale pubblicare i successivi bandi per i definitivi affidamenti.

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

Occorre inoltre prevedere l'obbligo per le aziende esercenti il TPL di costituire entro sei mesi dall'affidamento un consorzio, o forma analoga, per la vendita e la gestione dei titoli "regionali" (validi su tutto il territorio regionale come il Credito Trasporti, la tariffa *pay per use* o i servizi *MaaS*), secondo le indicazioni della Regione e dell'AMP.

Inoltre, l'AMP, al fine di ridurre l'elusione tariffaria, oltre ad inserire nei bandi l'obbligo dei partecipanti all'adeguamento al sistema di Bigliettazione elettronica BIP, anche l'approvazione di un piano anti-elusione nel rispetto delle norme in materia e in particolare dell'obliterazione obbligatoria in salita e quella in discesa, dove prevista.

L'AMP, al fine di non incorrere nelle penalità previste dal comma 2 lettera d), per i contratti in scadenza nel periodo 01/01/2019 – 31/12/2021 dovrà attivare le procedure per l'affidamento dei servizi ai sensi del regolamento CE 1370/2007 prima della scadenza del contratto di riferimento e, comunque, entro il 31 dicembre dell'anno in cui cade la scadenza del Contratto stesso.

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

Investimenti

Investimenti per il trasporto pubblico locale

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

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

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

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

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

I bus in acquisto dovranno essere dotati di impianto di climatizzazione dell'aria sul veicolo, accessibili alle persone con ridotta mobilità, di sistema audiovisivo ed indicatori di linea e di percorso, dei dispositivi di conteggio dei passeggeri in salita e discesa. I bus riceveranno inoltre le predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP) e di sistemi di rilevamento della posizione durante la corsa.

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

Ad Agenzia per la Mobilità Piemontese sono demandate tutte le attività tecnico - amministrative legate alla programmazione, gestione, attuazione, verifica, contribuzione e rendicontazione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di t.p.l. ed in particolare:

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

Investimenti per il trasporto ferroviario

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

L'Atto di rinnovo del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2017 - 2020, siglato, da ultimo in data 29 settembre 2017, tra Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia S.p.A., applicabile ai servizi del Sistema Ferroviario Regionale (SFR) e Metropolitano (SFM), prevede impegni reciproci in relazione ad un piano investimenti per

l'acquisto di nuovo materiale rotabile del valore complessivo di 102 milioni di euro, finanziato da Trenitalia per 42 milioni di euro e dalla Regione per 60 milioni di euro.

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

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

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

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

Risorse per investimenti

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

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

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

Al fine di minimizzare ulteriormente detto rischio e di consentire il riconoscimento dei contributi sulle forniture eseguite nel più breve tempo possibile, compatibilmente con le risorse disponibili,

sarà valutata l'istituzione di strumenti regionali che consentano di elidere gli effetti negativi legati ad alterazioni del flusso delle risorse dallo Stato.

Indirizzi per il monitoraggio e controllo

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

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

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

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

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

- "Protocollo d'Intesa redatta tra la Regione Piemonte, l'Agenzia della mobilità piemontese e le Associazioni dei consumatori (iscritte nell'elenco di cui all'art. 6 della l.r. 26 ottobre 2009 n. 24) di cui alla DGR n. 8-4564 del 16 gennaio 2017;

- "Protocollo d'Intesa sull'accessibilità, fruizione e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale in Piemonte a favore delle persone con disabilità", sottoscritto tra la Regione Piemonte l'Agenzia della mobilità piemontese e la FAND Piemonte unitamente alle associazioni ad essa aderenti, di cui alla DGR n. 14-5312 del 10 luglio 2017;

- sono stati attivati appositi tavoli di confronto.

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

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

La legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. essendo una legge emanata in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 disciplina la materia del trasporto pubblico locale intesa come gestione dei servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità richiesta dal territorio.

Di conseguenza l'esercizio del potere di controllo, monitoraggio e vigilanza previsto nell'art. 18 L.R. n. 1/2000 non può che prendere in considerazione la sola gestione dei servizi di trasporto pubblico di persone.

E' con un provvedimento amministrativo, la D.G.R. n. 18 – 6124 del 15 dicembre 2017, che si è ritenuto di estendere tali funzioni di controllo oltre ai servizi di trasporto pubblico anche alle infrastrutture ad essi correlate.

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

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

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

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

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

- Ordine del giorno Consiglio regionale n. 1301 del 9 gennaio 2018 inerente la manutenzione della rete ferroviaria regionale.

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

Monitoraggio

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

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

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

Debito informativo

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

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

Risorse

Al fine di assicurare l'opportuna continuità finanziaria all'AMP anche prima dell'approvazione del Programma Triennale 2019-2021, per il finanziamento dei servizi dell'anno 2019, comprensivi della quota prevista dalla L.R. 1/2000 per le spese di funzionamento, sono destinati all'AMP 535 M€, di cui € 226.000.000,00 sul cap. 170534 per i servizi di trasporto ferroviario e € 309.000.000,00 sul cap. 171361 per i servizi di trasporto pubblico non ferroviario (di cui 40 M€ per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri).