

Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2022, n. 52-6344

Legge regionale 1/2000, articolo 4. Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2023-2025 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2023.

A relazione dell'Assessore Gabusi:

Premesso che:

- ai sensi dell'articolo 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 comma 5 del suddetto articolo 4 prevede le materie e gli ambiti di interesse 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 della medesima legge regionale;
- il successivo comma 6 sancisce che acquisita l'intesa di cui al comma 5 il programma triennale è sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali;
- al comma 7, il sopra richiamato articolo 4 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 nonché delle associazioni dei disabili di cui alla legge regionale 7 aprile 2000, n. 37;
- l'articolo 8 della succitata legge regionale 1/2000, istituisce l'Agenzia della mobilità piemontese ed, in particolare, prevede che:
 - al comma 1 ter, il suddetto 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.
- con D.G.R. n. 7-1782 del 31 luglio 2020 è stato approvato, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 1/2000, il Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021, disponendo di sospendere gli obiettivi previsti al capitolo 4 dello stesso Programma conformemente al quadro di riferimento generato dall'emergenza connessa alla pandemia legata al Covid-19;
- con D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021, tenuto conto che lo stato d'emergenza era stato prorogato sino al 31 marzo 2022 e l'andamento della curva dei contagi era in risalita, è stato disposto di assicurare ad AMP la copertura finanziaria dei servizi minimi anche per il 2022 senza procedere con un nuovo Programma Triennale.

Premesso, inoltre, che:

- il Decreto Legge 50/2017, convertito con L. 21 giugno 2017, n. 96, ha novellato, all'articolo 27, le modalità annuali di riparto del Fondo nazionale Trasporti - FNT, 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;

- le modalità di ripartizione del FNT sono state ulteriormente modificate dall'articolo 8 del D.L. 16 giugno 2022, n. 68 convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108 e dall'articolo 9, comma 1 della Legge n. 118/2022;
- l'articolo 24, comma 5 bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con Legge 28 marzo 2022, n. 25, al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, prevede che le autorità competenti possano applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico-finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In ogni caso la proroga non può superare il termine del 31 dicembre 2026.

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 la Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica:

- ha elaborato gli "Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2023-2025"¹, tenendo conto che tale Programma, dovrà rispondere oltre che alle esigenze di mobilità espresse dal territorio, anche dei nuovi parametri e vincoli introdotti dall'articolo 27 del D.L. n. 50/2017 e s.m.i., nonché dalle altre disposizioni di legge sopra citate.

Ritenuto, pertanto, di approvare, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale n. 1/2000, il documento "Indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi TPL 2023-2025", allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale.

Ritenuto, inoltre, 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 2023-2025 (PTS 2023-2025) che, una volta condivisa dal proprio Consiglio di Amministrazione venga inviata al competente Assessore 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, sia inviata da AMP, per una prima consultazione, alle organizzazioni sindacali confederali, alle associazioni delle aziende di trasporto ed alle associazioni dei consumatori e dei disabili, invitandole ad esprimere, nei tempi indicati, eventuali osservazioni e proposte;

che l'AMP, raccolte ed esaminate le osservazioni e proposte pervenute, integri debitamente la proposta del PTS 2023-2025 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 sia formalmente trasmesso dall'Assessore 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 attivino le ulteriori procedure previste dalla L.R. 1/2000 per l'approvazione del PTS.

Ritenuto, inoltre, necessario garantire, nelle more dell'approvazione del PTS 2023-2025, la copertura finanziaria dei servizi di trasporto pubblico, si demanda alla Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione, ivi compresa l'erogazione all'AMP, per l'anno 2023, nel limite di un dodicesimo al mese, di € 550 Milioni per il finanziamento dei servizi, comprensivi delle spese di funzionamento dell'AMP, 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, per € 211.000.000,00 sul cap. n. 170544/2023 e per € 27.600.000,00 sul cap n. 170534/2023 e nella Missione 10, Programma 1002, per € 22.400.000,00 sul cap. n. 171361/2023 e per € 289.000.000,00 sul cap. n. 171371/2023 del Bilancio regionale 2022-2024.

Visto il Decreto Legge n. 50/2017, convertito con L. 21 giugno 2017, n. 96;

visto il Decreto Legge n. 4/2022, convertito con Legge 28 marzo 2022, n. 25

visto il Decreto Legge n. 68/2022 convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108;

vista la Legge n. 118/2022;

vista la L.R. n. 23/2008;

vista la L.R. n. 1/2000 e s.m.i.;

visto il D.Lgs. n. 118/2011;

vista la L.R. n. 6/2022;

vista la L.R. n. 13/2022;

vista la D.G.R. n. 13-1032 del 21 febbraio 2020;

vista la D.G.R. n. 7-1782 del 31 luglio 2020;

vista la D.G.R. n. 15-4383 del 22 dicembre 2021.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1-4046 del 17 ottobre 2016, come modificata dalla D.G.R. n. 1-3361 del 14 giugno 2021.

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 2023-2025", allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale, stabilendo:

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 2023-2025 (PTS 2023-2025) 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, sia inviata da AMP, per una prima consultazione, alle organizzazioni sindacali confederali, alle associazioni delle aziende di trasporto ed alle associazioni dei consumatori e dei disabili, invitandole ad esprimere, nei tempi indicati, eventuali osservazioni e proposte;

che l'AMP, raccolte ed esaminate le osservazioni e proposte pervenute, integri debitamente la proposta del PTS 2023-2025 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 sia 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 attivino le ulteriori procedure previste dalla L.R. 1/2000 per l'approvazione del PTS.

- di demandare alla Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione, ivi compresa l'erogazione all'AMP, per l'anno 2023, nel limite di un dodicesimo al mese, di € 550 Milioni per il finanziamento dei servizi, comprensivi delle spese di funzionamento dell'AMP, 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, per € 211.000.000,00 sul cap. n. 170544/2023 e per € 27.600.000,00 sul cap. n. 170534 e nella Missione 10, Programma 1002, per € 22.400.000,00 sul cap. n. 171361 e per € 289.000.000,00 sul cap. n. 171371/2023 del Bilancio regionale 2022-2024.

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'articolo 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 2023-2025

STATO DELL'ARTE

La pandemia da Covid 19, con gli oltre 24 mesi di stato di emergenza, ha inciso in maniera decisa sia sulla domanda di mobilità, e in particolar modo su quella precedentemente soddisfatta dal trasporto pubblico, che sull'offerta. Le limitazioni di capacità ai mezzi di trasporto e l'attuazione dello smart-working generalizzato durante la fase pandemica hanno generato, per le aziende di trasporto, maggiori costi per sopperire alla riduzione dei posti e, contemporaneamente, anche minori ricavi dovuti ad una minore utenza. Tale situazione ha indotto il governo a stanziare fondi dedicati sia per il finanziamento dei servizi aggiuntivi che per ripianare i minori ricavi indotti dalle misure emergenziali (ad oggi non del tutto sufficienti per l'intero periodo emergenziale).

L'uscita formale dallo stato emergenziale dello scorso 31 marzo 2022, con l'eliminazione delle restrizioni relative alle capacità di carico, non ha ristabilito, né si poteva pensare che lo facesse, la situazione precedente.

Numerosi studi, alcuni riportati anche nella presentazione dello studio condotto dalla fondazione Links per conto di Confservizi e Anav Piemonte dal titolo "Previsione di scenari di evoluzione della domanda in Piemonte" indicano scenari in cui si prospetta una "nuova" normalità che, sul fronte della domanda prevedono:

- un graduale ritorno ai livelli di mobilità pre-pandemici ma con caratteristiche meno sistematiche dovute soprattutto al mantenimento/estensione di una quota di lavoro in smart-working/telelavoro (per i dipendenti non direttamente connessi alle attività manifatturiere), teleconferenze, telemedicina, etc..;
- maggiori acquisto di beni e servizi mediante e-commerce;
- maggior uso della didattica/formazione a distanza;
- maggior uso delle modalità dolci (piedi, biciclette e micromobilità);
- più disponibilità dei cittadini alla multimodalità;
- spostamento di una parte dei residenti dalle città verso località rurali;
- maggior ruolo dei mobility manager d'azienda e d'area.

Questo scenario, già fortemente entropico rispetto alla situazione pre-pandemica, è stato ulteriormente "agitato" dall'oscillazione verso l'alto dei costi dei combustibili fossili (metano e petrolio) non sostituibili, almeno nel breve, da fonti rinnovabili.

Molti studiosi sostengono che tali oscillazioni si trascineranno almeno sino al 2025 con ovvie ricadute sui costi delle famiglie e delle imprese di trasporto.

Per quanto sopra non è più rinviabile un nuovo modo di approcciare la mobilità sia per rispondere alla nuova struttura della domanda di trasporto che per ottimizzarne la spesa.

Il nuovo approccio deve prevedere:

- un nuovo modello di Governance, sia orizzontale (tra i vari settori che generano domanda di trasporto o governano le politiche di mobilità) che verticale (ai vari livelli amministrativi);
- una maggiore attenzione all'ambiente attraverso la strategia ASI ("Avoid" - evita, "Shift" - sposta, "Improve" - migliora);
- un maggior uso delle tecnologie;
- una maggior integrazione tra le varie modalità di trasporto;
- una maggiore flessibilità nell'acquisto di titoli di viaggio;
- migliori sistemi di infomobilità (con dati sia statici che dinamici);
- il rinnovo della flotta del trasporto pubblico locale e ferroviario con alimentazioni più sostenibili;
- un miglioramento delle infrastrutture dedicate al trasporto pubblico prevedendone sempre un gestore per assicurarne l'efficienza e la disponibilità;

- la creazione/gestione di infrastrutture digitali per favorire la programmazione dei servizi di TPL su esigenze "certificate" da piani spostamento casa/lavoro e casa/scuola redatte dai preposti mobility manager;
- una migliore programmazione dei servizi ad orario affiancata anche da servizi flessibili, se più economici e rispondenti alle esigenze del territorio.

L'approccio sopra elencato è compatibile con le strategie del Piano regionale dei trasporti e della Mobilità, approvato con D.C.R. n. 256-2458 del 16.01.2018, e alle disposizioni della successiva D.G.R. n. 13-4829 del 31 marzo 2022 che assume il Documento tecnico preliminare del Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e del Piano regionale della logistica (PrLog), nonché col Piano regionale di qualità dell'aria approvato con D.C.R. n. 364-6854 del 25 marzo 2019,.

In questo contesto la programmazione del TPL piemontese si inserisce con numerosi punti di forza, come:

- la presenza di un'unica Agenzia regionale per la programmazione e gestione dei servizi;
- un sistema di bigliettazione elettronica regionale (Bip) presente nella quasi totalità dei servizi di TPL;
- una tariffa flessibile (pay-per-use) già approvata;
- la presenza di numerosi operatori di sharing mobility su alcune aree del territorio;
- la presenza di piattaforme informatiche atte a generare servizi di infomobilità;
- la presenza di una piattaforma a disposizione dei mobility manager per il caricamento dei piani spostamento casa/scuola e casa/lavoro;
- la presenza di una piattaforma per il caricamento degli orari scuole;
- la presenza di un Protocollo di intesa tra Enti per la promozione del MaaS;
- i contratti dei servizi ferroviari metropolitani e regionali affidati ai sensi del Regolamento (CE) n.1370/2007 per almeno un decennio,

e alcuni punti di debolezza come:

- la presenza di numerose micro e piccole aziende che svolgono il servizio di tpl;
- bacini di traffico che potrebbero non rispondere più alle esigenze di programmazione del trasporto pubblico locale;
- affidamenti in scadenza e prorogati con evidenti ridotte capacità di raggiungere gli obiettivi di rinnovo delle flotte;
- una programmazione dei servizi non sempre aggiornata alla domanda di trasporto;
- numerose aree rurali caratterizzate da bassa domanda di mobilità;
- la mancata attuazione di un sistema di tariffazione regionale a consumo (credito trasporti attivo solo in un quadrante);
- consorzi di aziende di TPL di "nome" ma non di fatto (mancata integrazione gestionale);
- una tariffa integrata sull'area metropolitana ma con clearing basato su dati "statici".

Al quadro sopra descritto si sovrappone uno scenario legislativo che negli ultimi anni è diventato molto dinamico, a volte quasi schizofrenico.

Di seguito si riportano alcune previsioni normative non ancora superate.

Il D.L. 50/2017 novella, tra l'altro, le modalità di riparto del Fondo Nazionale Trasporti (FNT). Infatti l'articolo 27, comma 2, così come modificato e integrato, recita come segue:

"2. A decorrere dall'anno 2020, il riparto del Fondo di cui al comma 1 e' 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 e' 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. 147¹. Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo. Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale;

c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novembre 2014; definizione dei livelli adeguati di servizio di cui al comma 6 che, a decorrere dal 2021, sostituiscono le predette percentuali regionali, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso;

d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione si applica a decorrere dall'anno 2021; in ogni caso non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e alle disposizioni normative nazionali vigenti. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c).

Le modalità di ripartizione del FNT sono state ulteriormente modificate dall'art. 8 del D.L. 16 giugno 2022, n. 68 convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108.

Dalla lettura della norma si evince che sono totalmente cambiate le modalità di assegnazione del FNT alle singole regioni a Statuto ordinario che facevano riferimento ad un assetto "storico" e cristallizzato su quote di ripartizione fisse da quasi un decennio.

La mancata emanazione dei Decreti previsti dal succitato comma alle lettere a) e c) e, successivamente, le restrizioni attuate per il contenimento della pandemia da Covid 19 hanno portato ad una mancata applicazione della norma sino a tutto il 2021.

Difatti, non essendo stata prevista un'ulteriore norma di rinvio, a partire dal 2022 la ripartizione del FNT, tenuto conto dell'articolo 27, comma 2, lettera e), del citato decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, "la riduzione annua non può essere determinata, per ciascuna Regione, in misura maggiore del cinque per cento rispetto alla quota attribuita nell'anno precedente", terrà conto dei disposti previsti alle succitate lettere a), b), c) e d).

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

1. i costi standard;

¹ "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 economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammmodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile".

2. i livelli adeguati di servizio.

Per la determinazione dei costi standard, con Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018, è stata approvata una metodologia di calcolo², per i livelli adeguati di servizio di cui all'articolo 27, comma 6 del DL 50/2017, il Decreto, per il 2022, è in fase di emanazione.

In questo quadro normativo si inserisce l'art. 9, comma 1 della legge 118/2022, che ha stabilito che *“Al fine di promuovere l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale mediante procedure ad evidenza pubblica, nonché di consentire l'applicazione delle decurtazioni di cui all'articolo 27, comma 2, lettera d), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le regioni a statuto ordinario attestano, mediante apposita comunicazione inviata entro il 31 maggio di ciascun anno all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, l'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, delle informazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, o dei bandi di gara ovvero l'avvenuto affidamento, entro la medesima data, con procedure conformi al citato regolamento (CE) n. 1370/2007, di tutti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale con scadenza entro il 31 dicembre dell'anno di trasmissione dell'attestazione, nonché la conformità delle procedure di gara 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. In caso di avvenuto esercizio della facoltà di cui all'articolo 92, comma 4-ter, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, l'attestazione di cui al primo periodo reca l'indicazione degli affidamenti prorogati e la data di cessazione della proroga”*.

Il suddetto comma, in relazione alla facoltà di prorogare i contratti in essere offerta dall'art. 92, comma 4-ter, del D.L. 18/2020, è stato così novellato dall'art. 24, comma 5 bis del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, convertito con Legge 28 marzo 2022, n. 25: *Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico-finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento.*

INDIRIZZI STRATEGICI

Gli indirizzi strategici per la redazione del nuovo PTS 2023- 2025 non possono prescindere dal nuovo assetto normativo, dalle indicazioni del PRMT del PRQA e dallo stato dell'arte.

Per quanto sopra il PTS dovrà prevedere i seguenti indirizzi, di cui una parte da esercitare da parte di AMP nella fase dei prossimi affidamenti/proroghe.

² 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.

Gli adempimenti che si richiedono ad Amp sono:

1. applicare a tutti i contratti di servizio in essere la proroga prevista dal comma 5 bis dell'art. 24 del DL n. 4/2022. Nell'atto di proroga, occorre definire anche i tempi massimi per adempiere agli obblighi in capo alle imprese di seguito riportati e le eventuali penali in caso di mancato assolvimento. Nei casi in cui non si possa applicare la proroga ex comma 5 bis dell'art. 24 del DL n. 4/2022, al fine di non incorrere nelle penali previste dall'art. 27 comma 2 lettera d) del D.L. 50/2017, per i contratti in scadenza nel periodo 01/01/2023 – 31/12/2025, AMP 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. Preliminarmente all'atto di rinnovo, sarà necessario effettuare una ricognizione, congiuntamente agli uffici regionali competenti, dei contratti in essere, al fine di ridurre il numero complessivo di Accordi di Programma (ancorché soggetti a rinnovo) e di diminuire la quantità di fenomeni di polverizzazione dei servizi, assorbendo ed integrando, al loro interno, eventuali micro-servizi di adduzione;
2. Per una migliore programmazione dei servizi utilizzare:
 - la banca dati orari scuole;
 - la banca dati EMMA (per la raccolta ed analisi dei dati dei PSCL redatti dai mobility manager aziendali o scolastici, ed entro l'anno 2023 per la definizione ed attuazione delle azioni e misure di mobilità sostenibile da parte dei mobility manager d'area a supporto alle attività dei mobility manager aziendali e scolastici);
 - la piattaforma di analisi della domanda basata sui dati della telefonia mobile (Regione Piemonte mette a disposizione di AMP, attraverso 5T, gli strumenti di mobility analytics basati sui dati aggregati ed anonimi degli operatori telefonici, in sostituzione/integrazione alle indagini IMQ);
3. aggiornare costantemente e validare l'Anagrafica dei Programmi di Esercizio Aziendali (PEA contrattuali) dei CdS di competenza attraverso la piattaforma Transit Cafè, con relativi versionamenti valorizzati con un codice corsa univoco, eventualmente sfruttando l'opportunità di estendere l'utilizzo della piattaforma anche ai servizi TPL su ferro;
4. aggiornare costantemente e validare i contenuti della piattaforma Anagrafica Contratti TPL;
5. ripartire tra i quattro Bacini i maggiori fondi stanziati per i servizi automobilistici anche attraverso l'applicazione dei criteri LAS nazionali, per le parti applicabili;
6. programmare servizi ferroviari interregionali attraverso un miglior coordinamento con le altre regioni interessate ed il relativo monitoraggio attraverso gli strumenti condivisi con Regione;
7. programmare i servizi automobilistici in maggior coordinamento coi servizi ferroviari. In caso di sovrapposizione prevedere l'applicazione di una tariffa a consumo o integrata;
8. individuare e gestire progetti di "collaborazione" tra aziende di TPL e servizi di sharing mobility secondo indirizzi nazionali/regionali;
9. avviare un processo di standardizzazione ed unificazione, per tutti i Contratti di Servizio, degli strumenti di monitoraggio e consuntivazione del servizio reso, condiviso con Regione e basato sui dati e gli strumenti di analisi messi a disposizione da Regione attraverso il Centro Servizi Regionale BIP;
10. utilizzare le piattaforme digitali messe a disposizione da Regione per la gestione dei procedimenti relativi all'art. 87 del Codice della Strada (nulla osta immatricolazione, autorizzazione alla messa in linea, etc.) e al DPR 753/1980 relativamente alla sicurezza della fermate;
11. pianificare l'integrazione del proprio sistema informativo con quello regionale e programmare, d'intesa con Regione, gli interventi di informatizzazione necessari ad assicurare gli adempimenti disposti dal CAD, anche al fine di valorizzare le infrastrutture tecnologiche nella disponibilità regionale, di conseguire la razionalizzazione dei costi di gestione delle soluzioni e dei servizi informatici in uso e di garantire il conseguimento di un adeguato grado di affidabilità del patrimonio informativo raccolto e gestito;
12. 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 nel Documento tecnico preliminare del Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e del Piano regionale della logistica (PrLog) di cui alla DGR n. 13 – 4829 del 31 marzo 2022 “ *Disposizioni per l'avvio del confronto sul territorio con gli stakeholder finalizzato alla redazione del Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e del Piano regionale della logistica (PrLog). Disposizioni in materia di condizionalità abilitante*” e degli obiettivi e delle Misure proposte nel Piano per la qualità dell'aria approvato con DCR n. 364-7854/2019 attinenti alla programmazione e gestione dei servizi di tpl;

13. coordinare gli investimenti in materiale rotabile su gomma derivanti dalle risorse regionali con quelli degli altri Enti;
14. avviare un'istruttoria, che dovrà prevedere un confronto con i rappresentanti degli enti locali e delle aziende di trasporto, ai fini della verifica funzionale dei bacini di mobilità e degli ambiti di servizio in un'ottica di migliore risposta ai territori e di riduzione della frammentazione.

Relativamente al punto 1, gli adempimenti da richiedere da parte di Amp alle aziende di TPL oggetto di nuovo affidamento o di proroga ai sensi del comma 5 bis dell'art. 24 del DL n. 4/2022 e di quanto previsto dalle DGR 7-4621 del 6 febbraio 2017 e 17-5754 del 7 ottobre 2022 sono:

- a) l'obbligo per tutte le imprese di TPL della dotazione del sistema di bigliettazione regionale BIP e l'obbligo di utilizzo dell'app regionale SmartBip quando la stessa sarà rilasciata per l'uso;
- b) l'obbligo di applicazione della tariffa pay per use a livello regionale per tutti i servizi di Tpl;
- c) l'obbligo di adesione alle iniziative degli operatori MaaS da assimilare come ulteriori canali di vendita;
- d) l'obbligo di prevedere una piattaforma di e-commerce per la vendita dei titoli di viaggio;
- e) obbligo di adesione ad un “consorzio” per la gestione, clearing e vendita delle tariffe regionali;
- f) obbligo di conferire al CSR-BIP i dati di trasporto, vendita e validazione dei titoli elettronici attraverso i protocolli BIPEX 2,0 (dati statici) e SIRI (dati dinamici);
- g) obbligo di equipaggiare e garantire il funzionamento dei sistemi audio-visivi di indicazione di linea e prossima fermata e dei sistemi per la salita e discesa delle persone a ridotta mobilità;
- h) obbligo delle imprese di Tpl individuate da Amp di partecipare a sperimentazioni di “collaborazione” con servizi di sharing mobility;
- i) obbligo di installare e gestire le attrezzature/infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici.

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. 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. Solo residualmente, previa autorizzazione della Regione, potrà essere consentito il finanziamento di autobus diesel euro VI o superiori.

Le DD.G.R. n. 5–2912 26 febbraio 2021 e n. 78-4445 del 22 dicembre 2021 hanno approvato il Programma regionale, 2019–2023, degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma e relativi criteri generali e

modalità di attuazione e contribuzione, da realizzarsi attraverso “piani attuativi” distinti, finanziati con le risorse che si renderanno disponibili sugli appositi capitoli del bilancio regionale nel triennio 2021–2023, e preliminarmente per un importo complessivo di euro 114.002.031,15, derivanti per:

- euro 24.014.670,00 dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC), periodo 2014–2020, per effetto delle Delibere CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016 e n. 98 del 22 dicembre 2017
- euro 36.000.000,00 dal Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018–2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC–2019–0000207 del 27/12/2019 del MATTM ;
- euro 6.593.030,15 dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 – annualità 2022–2024;
- euro 47.394.331,00 dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81 e successivo decreto direttoriale n. 134 del 27 maggio 2021, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex DPCM 24 aprile 2019 n. 1360 – annualità 2019–2023.

Le delibere di riferimento specificano i criteri e le procedure per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli di categoria M2 o M3 destinati al trasporto pubblico locale, al fine di promuovere l'ammodernamento e il miglioramento dei parchi automobilistici, sia in termini di emissioni sia di qualità nel comfort offerto agli utenti del trasporto pubblico, in accordo con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, e con il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con D.C.R. n. 364-6854/2019

Gli autobus suscettibili di sostituzione sono individuati tra i mezzi costituenti il parco ottimale per l'esercizio dei servizi di TPL nel bacino di riferimento (ovvero tra i mezzi strettamente necessari alla produzione del servizio nel bacino nelle "punte", aumentati di scorte commisurate nella misura del 20%), caratterizzati da maggiore vetustà e, a parità di quest'ultima, compatibilmente con il modello di gestione del servizio, da motorizzazioni operanti con combustibili fossili; in particolare se alimentati a gasolio con classe di omologazione ambientale euro IV o inferiore.

La programmazione operativa di dettaglio degli investimenti delinea interventi volti alla sostituzione di circa 650 dei 2.600 autobus costituenti il parco necessario e sufficiente alla produzione dei servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte.

La D.G.R. n. 9-5232 del 21.06.2022, tenuto conto delle finalità stabilite dal Decreto Ministeriale 2 agosto 2021, n. 315, che accredita la Regione Piemonte come beneficiaria di un'assegnazione di euro 29.213.637,00 a valere sul Piano Nazionale Complementare (PNC) al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha destinato le risorse per investimenti nell'ambito del Programma di cui alle DD.G.R. n. 5-2912/2021 e n. 78-4445/2022, ed in particolare:

- euro 21.864.703,50, alla contribuzione di autobus impiegati esclusivamente per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico extraurbano;
- euro 7.348.933,50, alla contribuzione di spese di investimento per la realizzazione di infrastrutture di supporto necessarie all'alimentazione e alla gestione delle tipologie di autobus oggetto di contribuzione ai sensi del DM n. 315/2021 o, alternativamente alla contribuzione di autobus impiegati esclusivamente per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico extraurbano.

Quanto sopra consentirà la sostituzione di ulteriori autobus in numero stimato tra le 130 a le 170 unità a seconda di quanta parte delle risorse destinabili alle infrastrutture saranno effettivamente utilizzate a tal fine.

Ad Agenzia della 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 TPL ed in particolare:

- l'elaborazione e l'approvazione del documento riepilogativo della stima dei veicoli necessari e sufficienti, nell'orario di massima esposizione di un giorno feriale scolastico, all'effettuazione dei servizi di

trasporto pubblico locale (Massimo Impegno Veicoli - MIV), considerate anche le scorte nella misura del 20%, riferibile agli ambiti ottimali e ad ogni singolo contratto di servizio;

- la ripartizione delle risorse assegnate fra i quattro ambiti ottimali definiti ai sensi della D.G.R. n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e, in ogni ambito ottimale, fra i lotti oggetto dei Contratti di servizio, e l'assegnazione ad ogni ambito ottimale e ad ogni lotto di limiti di spesa per la contribuzione del piano investimenti;
- la sottoscrizione con i soggetti beneficiari di risorse per la contribuzione degli investimenti di convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti;
- la gestione dei piani attuativi d'investimento, con particolare riguardo alle rimodulazioni, alle verifiche propedeutiche all'immissione in servizio dei nuovi mezzi, alla erogazione e liquidazione dei contributi spettanti, alla rendicontazione delle spese in relazione alle regole specifiche previste per ogni fonte di finanziamento.

Risorse per investimenti per il trasporto pubblico locale

Nel periodo regolato dal PTS 2023-2025 dovranno essere programmati investimenti destinati al rinnovo del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale per:

- euro 2.279.858,66 dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 – terzo triennio – annualità 2025–2027;
- euro 50.779.642,00 dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81 e successivo decreto direttoriale n. 134 del 27 maggio 2021, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex DPCM 24 aprile 2019 n. 1360 – secondo quinquennio – annualità 2024–2028.

Potranno eventualmente essere programmati anche investimenti da finanziarsi con:

- euro 3.868.310,25 dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 – quarto e quinto triennio – annualità 2028–2033;
- euro 50.779.635,00 dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81 e successivo decreto direttoriale n. 134 del 27 maggio 2021, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex DPCM 24 aprile 2019 n. 1360 – terzo quinquennio – annualità 2029–2033.

Investimenti per il trasporto ferroviario

Si intende favorire il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e metropolitano, 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 concessione del servizio ferroviario regionale e locale – contratto di servizio ferroviario regionali veloci e regionali - SFR - periodo 1° luglio 2022 – 30 giugno 2032, Num. Repertorio AMP 296-08/09/2022, siglato da Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia S.p.A., all'art. 17 "Politica investimenti e rinnovo del materiale rotabile" e all'allegato 8 "Piano Investimenti", prevede un piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, al revamping dello stesso, agli sviluppi informatici e alla tecnologia e all'ammodernamento dell'impianto manutentivo.

In particolare sono previsti investimenti per il rinnovo del materiale rotabile per complessivi 253,5 milioni di euro, di cui 202,7 milioni di euro di risorse in capo ad Agenzia e 50,8 milioni di euro in capo a Trenitalia.

La copertura finanziaria di una quota di investimento in capo ad AMP, sino ad Euro 196.900.000,00, è garantita con Legge regionale n. 5 del 29 aprile 2022.

Regione potrà quindi finanziare la spesa prevista per il rinnovo e il potenziamento del materiale rotabile a carico di Agenzia, per gli anni 2022-2024 con euro 125.696.788,92 di provenienza statale già assegnati alla

Regione con il Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture FSC 2014-2021 ai sensi dell' articolo 1, comma 703, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2015) e delle delibere CIPE n. 25 del 10 agosto 2016 e n. 54 del 1° dicembre 2016, Asse tematico C "Interventi per il trasporto urbano e metropolitano" e Asse tematico F "Rinnovo materiale Trasporto Pubblico Locale - Piano Sicurezza Ferroviaria", con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 agosto 2017, n. 408, con il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 21 aprile 2021, n. 164 e con il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 9 agosto 2021, n. 319, iscritte nella missione 10 (Trasporti e diritto alla mobilità), programma 10.01 (Trasporto ferroviario), titolo II (spese in conto capitale) del bilancio di previsione finanziario 2022-2024.

Agli oneri previsti per gli esercizi successivi al 2024, si farà fronte nell'ambito delle autorizzazioni di spesa annualmente disposte dalla legge di approvazione del bilancio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 38 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42).

L'investimento finanziato da Regione consentirà l'immissione in servizio di 21 elettrotreni, mono piano, tipo POP di Alstom e 5 elettrotreni , doppio piano, a 5 casse, tipo Rock di Hitachi Rail Italy

Risorse per investimenti in materiale rotabile ferroviario

Nel periodo regolato dal PTS 2023-2025 non sono ad oggi prevedibili ulteriori disponibilità finanziarie per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto ferroviario regionale e metropolitano.

INDIRIZZI PER IL MONITORAGGIO E IL CONTROLLO

Soggetti coinvolti, funzioni attribuite e strumenti

La Regione ha recepito quanto sancito dalla riforma introdotta dal D.lgs 422/1997, attraverso la l.r. 1/2000 e s.m.i., che prevede l'esercizio unitario a livello regionale delle funzioni di indirizzo, promozione, coordinamento e controllo nell'ambito del trasporto pubblico di interesse regionale e locale.

L'art. 8, modificato dalla l.r. 1/2015, ha istituito l'Agenzia della mobilità piemontese, che gestisce le funzioni delegate dagli enti consorziati in materia di TPL, tra cui l'attuazione della programmazione e l'amministrazione dei servizi di TPL.

All'art.13, la suddetta legge regionale, ha istituito l'Osservatorio regionale della mobilità, al fine di verificare l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico messe in atto. L'Osservatorio raccoglie sistematicamente i dati relativi ai servizi di TPL ed alle infrastrutture a loro supporto, monitora ed aggiorna periodicamente le caratteristiche della domanda e dell'offerta, il flusso della spesa di esercizio e di investimento ed elabora parametri di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti.

Il Sistema informativo Regionale dei Trasporti (SIRT), strumento a servizio dell'Osservatorio regionale della mobilità, è costituito, oltre che dalle Anagrafiche e dalle Banche Dati, anche dalle relative tempistiche e modalità di trasmissione, con l'identificazione dei soggetti che presiedono alla produzione del dato, al loro conferimento al SIRT ed alla gestione integrata dei sistemi informativi. Sono, altresì, identificate le Banche Dati soggette a Debito Informativo Trasporti (DIT) attraverso le verifiche sulla tempestività, completezza, esattezza e veridicità degli stessi.

L'art. 18 della l.r. 1/2000 e s.m.i. definisce, in materia di vigilanza, monitoraggio e controllo, il perimetro di azione dei soggetti coinvolti, ovvero Regione, AMP, gli altri enti affidanti, i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale ed i gestori delle infrastrutture a supporto dei medesimi.

Nello specifico, considerando che:

- ◇ le funzioni esercitate dalla Regione, di cui all'art. 4, c. 1, lettera a) sono quelle di indirizzo, promozione, coordinamento e controllo nell'ambito del trasporto pubblico di interesse regionale e locale;

◇ le funzioni che Regione ha trasferito ad AMP, sono contemplate nelle successive lettere del medesimo articolo, e sono:

- di programmazione della rete e dei servizi regionali;
- di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, nonché dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore,

ne consegue che la Regione (art. 18, c. 9), tramite le informazioni tecniche, economiche ed amministrative relative al sistema dei servizi di TPL, comprese le infrastrutture a supporto, svolge le funzioni di monitoraggio e controllo per accertare l'efficacia e l'efficienza nell'utilizzo delle risorse finanziarie destinate ai servizi suddetti ed alla realizzazione dei programmi di investimento settoriali.

L'Agenzia, avendo la gestione delle funzioni suddette, esercita anche il ruolo di vigilanza che si esplica attraverso la continua verifica dell'esercizio dei servizi di TPL e del rispetto degli obblighi contrattuali, anche ai fini dell'applicazione, ricorrendone le condizioni nell'adempimento delle proprie funzioni, delle penali previste dagli stessi contratti di riferimento, come specificato nei commi 4 e 5 dell'art. 18.

Indirizzi per l'esercizio delle funzioni

In linea con gli indirizzi per la programmazione europea, l'Amministrazione regionale, attraverso il monitoraggio ed il controllo, effettua la verifica dei risultati raggiunti rispetto agli obiettivi prefissati nell'ambito del Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti e del Programma Triennale dei servizi di TPL.

In questo contesto, assumono particolare rilievo i temi del monitoraggio e del controllo dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e delle infrastrutture a loro supporto, al fine di fornire gli elementi utili ad:

- ✓ adeguare la programmazione sulla base dei dati e delle informazioni raccolte;
- ✓ assicurare una maggior rispondenza dell'offerta di servizi di TPL alla domanda di mobilità espressa dal territorio;
- ✓ tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali.

I criteri e le modalità per l'esercizio delle funzioni suddette sono disciplinati con provvedimento della Giunta regionale.

Nella loro formulazione, occorrerà tenere conto, oltre alla individuazione di metodologie di monitoraggio e controllo standardizzate, anche del confronto continuo con le Associazioni di Consumatori e delle Persone a Mobilità Ridotta.

Nell'esercizio delle attività suddette, sono valorizzati la collaborazione ed il coinvolgimento delle associazioni dei Consumatori e dei Disabili, per il riconoscimento e la garanzia dei diritti e degli interessi individuali e collettivi dei consumatori e degli utenti e la promozione della loro tutela anche in forma collettiva e associativa. In tale contesto sono promossi sistemi, gestiti dalle associazioni, per la raccolta di dati e di segnalazioni utili ad apportare correzioni alla programmazione allo scopo di migliorare l'efficienza generale del servizio, ai sensi dell'art. 13, comma 4 bis, della l.r. 1/2000 e s.m.i.

I risultati dell'attività di monitoraggio e controllo, oltre a quanto enunciato nei paragrafi precedenti, costituiscono alcuni degli elementi componenti la relazione che, annualmente, la Giunta regionale presenta alla Commissione consiliare competente ed al comitato per la qualità della normazione e la valutazione delle politiche, di cui all'art. 20 ter della l.r. 1/2000 e s.m.i..

Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL

Con riferimento all'art. 16 bis – D.Lgs 95/2012, che detta i criteri per il trasferimento del FNT, i gestori dei servizi hanno l'obbligo di trasmettere i dati economici e trasportistici all'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL nonché alle Regioni.

Nello specifico, il suddetto Decreto prevede che i contributi pubblici ed i corrispettivi dei contratti di servizio non possano essere erogati alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico e ferroviario che non adempiono all'obbligo di trasmissione.

A tal fine, l'Osservatorio regionale elabora, aggiorna e verifica i dati e gli indicatori, definiti a livello nazionale, di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti e si coordina con l'Osservatorio nazionale.

RISORSE

Al fine di assicurare l'opportuna continuità finanziaria all'AMP anche prima dell'approvazione del Programma Triennale 2023-2025, per il finanziamento dei servizi dell'anno 2023, comprensivi della quota prevista dalla l.r. 1/2000 per le spese di funzionamento, sono destinati all'AMP 550 M€, di cui € 238.600.000,00 per i servizi di trasporto ferroviario e € 311.400.000,00 per i servizi di trasporto pubblico non ferroviario (di cui circa 40 M€ per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri).

Dall'intesa di cui all'art.4 della l.r. 1/2000, potranno essere assegnate per i servizi di trasporto pubblico non ferroviario ulteriori 10 M€

I finanziamenti di cui sopra, per la parte relativa ai servizi di trasporto ferroviario, al momento, comprendono anche la quota relativa alla gestione delle infrastrutture concesse a GTT SpA.

In caso di trasferimento della gestione ferroviaria da GTT SpA ad RFI SpA, ex DGR n. 12-8165 del 20 dicembre 2018, prima della fine di validità del redigendo PTS, le risorse necessarie a finanziare tale attività saranno assegnate all'ente concedente la concessione infrastrutturale e contemporaneamente sottratte dalla quota relativa al finanziamento dei servizi.