

ALLEGATO AL D.P.G.R
49 del 16 APR. 2008
ACCORDO DI PROGRAMMA
PER IL FINANZIAMENTO
DEI SERVIZI MINIMI E DEGLI INVESTIMENTI
NEL SETTORE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
PER IL TRIENNIO 2007/2009
TRA

La Regione Piemonte, di seguito denominata "Regione", con sede in Torino, piazza Castello n. 165, codice fiscale n. 80087670016, nella persona della sua Presidente pro-tempore

E

Il Comune di Vercelli di seguito denominato "Comune", codice fiscale n. 00355580028, rappresentato dal suo Sindaco pro tempore;

Premesso che:

- la Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422", modificata e integrata con la Legge regionale 19 luglio 2004, n. 17, all'art. 9 comma 2, prevede la stipula di Accordi di Programma di validità triennale (di seguito denominati "Accordi") con le province ed i comuni con popolazione superiore ai trentamila abitanti per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per l'arredo di linea;
- detti Accordi costituiscono approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli enti locali;
- detti Accordi vengono sottoscritti sulla base degli indirizzi forniti dal "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale" della Giunta regionale (art. 4, L.R. 1/2000);
- l'evoluzione della mobilità ha provocato l'insorgere di numerosi fattori critici nel trasporto delle persone, quali l'aumento dell'uso dei mezzi privati e crescenti difficoltà operative e finanziarie dei sistemi di trasporto pubblico;
- i fattori critici appaiono particolarmente evidenti nelle aree urbane, a causa della congestione crescente, dell'inquinamento e, in sostanza, della minore qualità della vita;
- è necessario, pertanto, opporre ai fattori negativi azioni di riorganizzazione della mobilità, di facilitazione dell'accesso dei cittadini ai servizi, di integrazione dei sistemi di trasporto;

- l'obiettivo principale che le Parti si pongono è di perseguire in maniera sempre più efficiente politiche per una mobilità sostenibile;
- è necessario, in particolare, rendere più attraente agli utenti la scelta del trasporto collettivo, accompagnando l'equilibrio economico-finanziario dei servizi di trasporto pubblico con l'incremento degli standard di qualità, in modo da fronteggiare il calo delle frequentazioni;
- al fine di perseguire questi obiettivi occorre agire, con un'ampia gamma di interventi, sia sul fronte della organizzazione dei servizi sia sul potenziamento ed adeguamento delle infrastrutture;
- per il perseguimento degli obiettivi dichiarati, è necessario uno stretto coordinamento di tutti gli Enti per lo sviluppo delle necessarie sinergie;
- la legislazione regionale vigente in Piemonte in materia di trasporti è improntata ai principi di massima collaborazione ed autonomia istituzionale.
- per il migliore conseguimento di tali obiettivi, il Comune di Biella, il Comune di Vercelli, la Provincia di Biella e la Provincia di Vercelli hanno sottoscritto uno specifico Protocollo di Intesa finalizzato ad espletare un'unica gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di loro competenza, previa progettazione coordinata dei servizi extraurbani dei due bacini provinciali e integrazione dei servizi urbani dei Comuni capoluogo con i servizi extraurbani della Provincia di appartenenza;
- l'atto di cui sopra prevede che la gara unica sarà articolata in 4 lotti (ognuno relativo ai servizi di competenza di un Ente) che saranno affidati ad un unico gestore e che gli affidamenti saranno governati da 4 Contratti di Servizio (uno per Ente) distinti ma coordinati;
- il progetto di riorganizzazione dei servizi prodromico alla gara unica prevede, tra l'altro, la modifica e/o l'acquisizione di alcune linee del bacino di conurbazione, da cui discende l'opportunità di modificare l'attuale attribuzione agli Enti delle competenze amministrative ad esse relative, con conseguente trasferimento di produzione chilometrica e corrispondente compensazione monetaria dall'Ente cedente, sentita la Provincia di Vercelli, all'Ente cessionario.

Visti:

- il "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 01/01/07 - 31/12/09";

- il "Programma triennale provinciale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 2007/09" (di seguito denominato "Programma triennale provinciale");
- il "Programma triennale comunale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 2007-2009" (di seguito denominato "Programma triennale comunale");
- la D.G.R. n. 9-5557 del 26.03.2007 con la quale si è preso atto del Protocollo di Intesa sottoscritto dalla Regione Piemonte, Confservizi ed Anav sulla destinazione delle risorse provenienti dagli adeguamenti tariffari definiti nella Conferenza Regione Autonomie locali nella seduta del 01.12.2006.

Richiamati:

- le Linee di Indirizzo di cui al Libro bianco "La politica Europea dei Trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" che indica azioni e obiettivi da raggiungere per la mobilità sostenibile nelle città dell'Unione Europea;
- gli obiettivi del Libro verde "Verso una strategia di sicurezza nell'approvvigionamento energetico" che orienta l'azione degli Stati membri dell'Unione Europea all'individuazione, sviluppo e diffusione dell'uso di fonti di energia alternative alla benzina e al gasolio;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

PARTE I

FINALITA', CONTENUTI E DURATA DELL'ACCORDO

art. 1 Richiamo alle premesse

1. Le premesse del presente Accordo ne costituiscono, per i relativi effetti, parte integrante.

art. 2 Durata dell'Accordo

1. Il presente Accordo ha validità dalla data della stipula fino al 31 dicembre 2009, secondo le distinte articolazioni temporali di cui ai successivi articoli, fatto salvo quanto previsto dall'art. 13 comma 10.

art. 3 Oggetto dell'Accordo

1. Sono oggetto del presente Accordo:
 - a) l'approvazione del programma triennale comunale dei servizi di trasporto pubblico locale;



- b) il finanziamento dei servizi minimi e delle agevolazioni tariffarie;
- c) il finanziamento degli investimenti in materiale rotabile;
- d) l'attuazione di un sistema di bigliettazione integrata regionale e di monitoraggio dei servizi (localizzazione dei mezzi);
- e) la determinazione delle modalità di affidamento dei servizi in base alla normativa nazionale e regionale
- f) il finanziamento degli investimenti in opere infrastrutturali (Movilinea).

PARTE II

OBIETTIVI, STRATEGIE ED ORGANIZZAZIONE

art. 4 Obiettivi e strategie per l'efficacia e l'efficienza dei servizi

1. Le Parti concordano sull'opportunità di perseguire i seguenti obiettivi:
 - a) miglioramento della sicurezza del servizio di trasporto e a favore degli utenti;
 - b) miglioramento della qualità ambientale;
 - c) miglioramento della fruibilità del servizio;
 - d) miglioramento qualitativo del servizio;
 - e) miglioramento dell'accessibilità;
 - f) miglioramento dell'integrazione fra sistemi di trasporto pubblico;
- attraverso l'adozione delle seguenti azioni:
- I. realizzazione di un sistema di bigliettazione integrata;
 - II. incentivazione di una maggiore diversificazione delle modalità di spostamento in attuazione di politiche di mobilità sostenibile;
 - III. immissione di materiale rotabile a basso impatto ambientale e/o conforme alla normativa europea, dotato di accesso facilitato per disabili;
 - IV. miglioramento della viabilità comunale;
 - V. incremento dei servizi collaterali all'utenza;
 - VI. graduale integrazione dei diversi sistemi di trasporto e dei servizi urbani ed extraurbani anche attraverso l'inserimento della mobilità ciclistica, in specie urbana, nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale.

2. Le Parti convengono che il raggiungimento degli obiettivi sopra riportati venga misurato mediante gli indicatori riportati nella tabella in calce al presente Accordo.

Il Comune si impegna a fornire, per tutti gli indicatori, entro il mese di settembre dell'anno successivo a quello di competenza, uno specifico report di analisi e approfondimento dei risultati conseguiti nell'area di competenza.

art. 5 Servizi minimi

1. La quantità complessiva dei servizi minimi concordata tra la Regione e il Comune per il triennio 2007/09 risulta definita nelle seguenti misure annue convenzionalmente espresse in termini di vetture*Km, così come indicate nel Programma triennale comunale, fermo restando quanto previsto all'articolo 10, comma 3, della L.R. 1/2000 e s.m.i.:
 - Anno 2007 vetture*Km 411320 ^{A)} indicativi
 - Anno 2008 vetture*Km 500000 ^{A)} indicativi
 - Anno 2009 vetture*Km 590000 ^{A)} indicativi

^{A)} comprensivi dei servizi a chiamata – anno 2007: 33014 vkm; anno 2008: 50000 vkm; anno 2009: 60000 vkm – Vd. tabella PTS pag. 27

In conformità con quanto riportato al punto 4.1.1.b del Programma Triennale dei servizi di Trasporto Pubblico Locale elaborato ai sensi della L.R. 1/2000 (periodo 2007-2009) ed approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007, *“il trasferimento complessivo finale assegnato dalla Regione a favore degli Enti locali si intende onnicomprensivo, vale a dire si configura come un monte risorse che l'ente locale potrà gestire in autonomia: pertanto nell'ambito del proprio monte risorse attribuitogli, l'ente locale ha facoltà di incrementare, diminuire, variare e/o modificare i servizi prodotti ed espressi tenuto conto della dimensione e della variazione della domanda locale di mobilità, ferme restando le forme di controllo che l'ente regionale intende attivare secondo le misure che saranno fissate negli accordi di programma”*.

2. I servizi vengono esercitati secondo il programma di esercizio base, facente parte integrante del Programma triennale comunale, di cui all'Allegato 1, che è parte integrante e sostanziale del presente Accordo e dovrà essere aggiornato anche attraverso la piattaforma informatica denominata Omnibus.

3. Al fine del miglioramento dell'organizzazione generale dei servizi, per il conseguimento degli obiettivi del presente accordo, il Comune di Vercelli ha la facoltà di accordarsi con la Provincia di Vercelli e/o altre Province, sentita la Provincia di Vercelli, i cui servizi abbiano relazioni con il Comune di Vercelli, per il trasferimento (tramite acquisizione o cessione) di determinati servizi di trasporto pubblico di conurbazione: l'accordo dovrà quantificare tanto le percorrenze quanto le risorse trasferite da un ente all'altro, ed essere notificato alla Regione.
4. Il Comune, in sede di sottoscrizione del Contratto di Servizio con l'Impresa affidataria, ha la facoltà di prevedere che una parte dei servizi minimi possa essere svolta con modalità alternative, a costanza di contributi regionali, se l'iniziativa è supportata da progetti e indagini che ne provino la convenienza in relazione sia all'utenza servita che alla collettività nel suo complesso.
5. Il Comune si impegna ad aggiornare il database Omnibus nel rispetto di tempi e procedure indicati dalla Regione. I dati di consuntivo devono essere trasmessi entro il 30 giugno di ogni anno alla Regione e dovranno riportare, relativamente all'anno precedente:
 - la spesa effettivamente sostenuta per il finanziamento dei servizi;
 - il consuntivo dei servizi programmati nell'anno;
 - il consuntivo dei servizi effettivamente erogati nell'anno;
 - le cause che hanno portato alle variazioni più significative del servizio programmato ad inizio anno (tali dati saranno forniti su espressa richiesta della Regione);
 - fino alla attivazione della bigliettazione elettronica, la stima dei passeggeri / km sarà effettuata tenendo conto delle indicazioni riportate in calce alla tabella degli indicatori;
 - tutte le informazioni sull'organizzazione dei servizi necessari alla Regione per svolgere la sua funzione di programmazione, coordinamento ed indirizzo;
 - tutte le informazioni necessarie alla Regione per adempiere ad obblighi di legge inerenti al Trasporto pubblico;
 - la quota e le risorse destinate a spese per il funzionamento ai sensi dell'articolo 26 della L.R. 1/2000 e s.m.i..

2
11

6. Il Comune si impegna a trasmettere copia del Contratto di Servizio alla Regione entro il mese successivo a quello di stipula.

art. 6 Servizi aggiuntivi

1. Eventuali servizi aggiuntivi saranno finanziati dal Comune con fondi propri.
2. Il Comune, nelle comunicazioni previste al precedente art. 4, trasmette anche i dati relativi ai servizi aggiuntivi, indicando separatamente il dato tra servizi minimi e servizi aggiuntivi anche facendo ricorso ad eventuali coefficienti di raffronto.

art. 7 Obiettivi di sostenibilità economica

1. I firmatari del presente Accordo convengono nell'individuare nella presente scrittura alcuni specifici obiettivi di efficacia ed efficienza economica e i relativi parametri di riferimento in relazione ai quali, in sede di monitoraggio, determinare il rispettivo livello di raggiungimento.
2. Il Comune, in relazione a tali obiettivi, si impegna ad orientare la programmazione e gli interventi sui servizi di trasporto pubblico locale di competenza che troveranno applicazione nei contenuti dei relativi Contratti di Servizio o Accordi di Programma.

art. 8 Obiettivi di miglioramento della qualità del servizio

1. Il Comune si impegna a prevedere, nei propri Contratti di Servizio, l'adozione e la revisione biennale della Carta dei servizi aziendale nel rispetto delle procedure previste dalla normativa in materia.
2. Le Carte dei servizi definiscono, tra l'altro, le procedure per la gestione dei reclami, le forme di rimborso e di indennizzo, eventualmente previste, per il mancato raggiungimento degli standard ivi attesi e per il risarcimento dei danni provocati, alle persone o cose.
3. Il Comune si impegna a prevedere, nei propri Contratti di Servizio, il monitoraggio, anche su base statistica, della qualità erogata in relazione ai fattori ambientali, di sicurezza, di efficacia e di efficienza della spesa pubblica, prevedendo anche un sistema di penali adeguato.
4. Nel Contratto di Servizio sarà inserito l'obbligo per il vettore di monitorare, secondo lo schema che sarà concordato a livello regionale, perlomeno su



base biennale, la qualità attesa e percepita mediante la somministrazione di una indagine, di tipo customer satisfaction, tesa a rilevare gli aspetti qualitativi da contratto rilevabili con tale indagine anche avvalendosi dell'apporto delle Associazioni dei Consumatori. I risultati dell'indagine sono trasmessi dal Comune alla Regione entro un mese dal loro ricevimento.

PARTE III

LE AZIONI

art. 9 Programma triennale comunale dei servizi di Trasporto Pubblico Locale

1. Si intende perseguire gli obiettivi definiti dai precedenti articoli attraverso una riorganizzazione dei servizi operata sulla base dei parametri funzionali, dimensionali ed economici del presente Accordo e definiti sulla base del Programma triennale comunale dei servizi di trasporto pubblico allegato, parte integrante e sostanziale dell'Accordo.

art. 10 Sistema di bigliettazione integrata e monitoraggio dei servizi

1. Al fine di migliorare la qualità del servizio erogato e l'accessibilità al sistema Trasporto Pubblico regionale e locale, le Parti si impegnano a realizzare il sistema di bigliettazione elettronica (B.I.P. Biglietto Integrato Piemonte), nonché ad attuare politiche di integrazione tariffaria.
2. Le Parti si impegnano altresì a realizzare il sistema di bigliettazione integrata e di monitoraggio, sulla base di quanto riportato nel Documento "Struttura organizzativa/gestionale e direttive tecniche regionali per la realizzazione del sistema di bigliettazione elettronica, di monitoraggio della flotta e di videosorveglianza nell'ambito del TPL", approvato con D.G.R. n. 34-7051 del 08.10.2007.
3. Il Comune si impegna ad inserire nei bandi di gara l'obbligo all'adesione del partecipante al sistema BIP e l'impegno da parte dello stesso ad acquisire la tecnologia necessaria ed attivare il sistema, entro 12 mesi dall'affidamento del servizio, secondo le modalità riportate nel Documento di cui al precedente comma.
4. Nel realizzare il B.I.P., la Regione riconosce il ruolo dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana nel presiedere l'amministrazione del sistema di

✓

mm

integrazione tariffaria in ambito Formula così come definito nel Programma Triennale di Agenzia e meglio descritte nell'Allegato "Agenzia e Sistema tariffario Formula" (Allegato 2).

5. La Regione si impegna altresì ad adottare l'allegato "Agenzia e Sistema tariffario Formula" nell'ambito dei contratti di servizio ferroviari nonché a promuoverne l'adozione presso gli altri enti soggetti di delega i cui servizi, in tutto o in parte, rientrano nel sistema tariffario Formula.

art. 11 Programma degli interventi infrastrutturali

1. Il Comune, ai sensi del punto 3.3.3. del Programma Triennale dei servizi di Trasporto Pubblico Locale elaborato ai sensi della L.R. 1/2000 (periodo 2007-2009), approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007, si impegna a predisporre un Programma d'intervento 2007 - 2009 per la progressiva infrastrutturazione del territorio, che dovrà riportare:
 - I. lo stato di attuazione degli interventi finanziati con la precedente programmazione 2000-2002 e la localizzazione delle fermate oggetto d'intervento nell'inquadramento territoriale;
 - II. le nuove esigenze d'intervento per l'adeguamento ed il miglioramento della sicurezza delle fermate sul territorio comunale;
 - III. le priorità d'intervento e i relativi criteri, oggetto del Programma d'intervento 2007 - 2009 e la percentuale complessiva di soddisfacimento delle esigenze;
 - IV. la ripartizione annuale della spesa, sulla base di un reale cronoprogramma d'attuazione.
2. La predisposizione delle successive fasi progettuali, previste dalla normativa vigente, nonché l'espletamento delle necessarie indagini e verifiche e le fasi connesse alla realizzazione dell'intervento sono di competenza del Comune.
3. Il Programma d'intervento 2007-2009 presentato sarà oggetto di apposita convenzione d'attuazione, che sarà stipulata tra le parti in relazione all'effettiva disponibilità di bilancio secondo le modalità di cui al successivo art. 16.

art. 12 Materiale rotabile

1. Le Parti concordano sull'opportunità di continuare a perseguire l'obiettivo prioritario dello svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale attraverso le modalità previste al successivo art. 14.

PARTE IV
GLI IMPEGNI DELLA REGIONE

art. 13 Trasferimenti per i servizi minimi

1. Lo stanziamento regionale relativo all'anno 2007 per i servizi minimi è determinato in € 1.209.519,56 + IVA (per la quota di competenza regionale). Tale importo è trasferito dalla Regione al Comune a compensazione degli oneri conseguenti ai Contratti di Servizio, sottoscritti con gli esercenti, e per la gestione delle attività connesse al conferimento della materia. Il Comune ha la facoltà di utilizzare, in tutto o in parte, il premio di operatività previsto nel Programma Triennale regionale a compensazione del mancato adeguamento tariffario dal 1° gennaio 2007.
2. Il Comune, salvo i casi espressamente previsti dalla norma, deve prevedere il conseguimento dell'obiettivo della copertura ricavi/costi pari almeno a 0,35.
3. I contributi per i maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del D. Lgs. 422/97 sono richiesti direttamente dal Comune allo Stato secondo le modalità stabilite dalla L. 472/99 e successivo Decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000.
4. La Regione si farà carico di erogare, a titolo di anticipazione e sino alla risoluzione positiva della vertenza con lo Stato sull'applicazione del D.Lgs. 56/2000, la sola quota non ristorata dallo Stato ai sensi delle norme richiamate al precedente punto 3.
5. L'eventuale trasferimento erariale di tutta o parte dell'IVA anticipata dalla Regione, per le motivazioni di cui al precedente punto, sarà conguagliato con i successivi trasferimenti regionali per il finanziamento dei servizi minimi.
6. I trasferimenti per i servizi minimi, di cui al presente articolo, sono soggetti ad un aggiornamento annuo, dopo il primo di attuazione, pari al 50% dell'inflazione programmata dallo Stato per l'anno di riferimento. L'importo di tale aggiornamento annuo può essere utilizzato dal Comune per adeguare il

- corrispettivo riconosciuto al gestore in misura non superiore al 50% dell'inflazione programmata dallo Stato per l'anno di riferimento, e per la parte eventualmente eccedente, per l'acquisto di ulteriori servizi di TPL o per investimenti.
7. I trasferimenti saranno effettuati con rate trimestrali anticipate entro il giorno 15 del primo mese del trimestre di riferimento dopo l'approvazione della Legge di Bilancio regionale; in caso di mancata approvazione della norma finanziaria entro la fine dell'anno precedente a quello di riferimento, i pagamenti saranno effettuati compatibilmente con le disposizioni della legge di autorizzazione all'esercizio provvisorio del Bilancio della Regione.
 8. I pagamenti relativi all'IVA saranno effettuati per il 90% entro il 30 aprile dell'anno di riferimento; il saldo sarà erogato a consuntivo.
 9. I pagamenti relativi agli altri oneri saranno effettuati in un'unica soluzione entro l'anno di competenza.
 10. La Regione si impegna a garantire, con successivi Accordi, il finanziamento del servizio di trasporto pubblico locale per l'intera durata del contratto che il Comune stipulerà, erogando comunque nelle more dell'approvazione dell'Accordo per il successivo triennio, un finanziamento pari all'ultima annualità del presente Accordo integrato con l'aggiornamento di cui al precedente comma 6.
 11. Le parti convengono che le eventuali variazioni relative alle risorse di cui al presente articolo, derivanti dal successivo Programma Triennale, avranno efficacia dall'entrata in vigore del relativo Accordo di Programma e si impegnano a sottoscrivere il nuovo Accordo di Programma entro il 31 dicembre 2011.
 12. L'assegnazione di eventuali risorse che si renderanno successivamente disponibili a vario titolo sarà disciplinata in un apposito "addendum" al presente Accordo di Programma con modalità tali da non inficiare gli atti consequenziali all'Accordo stesso.

art. 14 Contributi per il materiale rotabile

1. E' confermato l'obiettivo prioritario dello svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l'introduzione di veicoli conformati ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente

- e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006.
2. Tale fine sarà perseguito attraverso la sostituzione degli autobus con motorizzazione pre-Euro ed Euro 0 con autobus nuovi caratterizzati da standard ecologici in linea con le indicazioni della D.G.R. n. 31-3125 del 12 giugno 2006.
 3. Le risorse disponibili per investimenti in materiale rotabile sono pari a € 65.109,64 per l'anno 2007, a € 141.266,23 per l'anno 2008, a € 137.364,95 per l'anno 2009. Tali risorse saranno destinate a sostituire mediamente il 60% degli autobus con motorizzazione pre-Euro ed Euro 0, presenti nel parco adibito ai servizi di trasporto di loro competenza, con autobus nuovi da immatricolarsi in proprietà alla Regione. La sostituzione della restante porzione del parco dovrà essere posta a carico dell'affidatario. Le modalità di dettaglio sono rinviate ad una successiva Deliberazione di Giunta regionale.
 4. Nel caso di affidamento a soggetto diverso da quello attuale, il Comune è autorizzato a richiedere la restituzione delle quote di contributo regionale non ancora ammortizzate alla data di aggiudicazione dei servizi con obbligo di versamento al nuovo aggiudicatario.

art. 15 Contributi per la realizzazione del sistema di bigliettazione elettronica e di monitoraggio

1. I costi per la realizzazione del sistema di bigliettazione elettronica e di monitoraggio su tutto il territorio regionale sono stati stimati in circa 50 milioni di Euro. La Regione si impegna a finanziare il 50% del costo di acquisto degli apparati alle aziende che risulteranno aggiudicatrici dei servizi di trasporto pubblico locale in Regione Piemonte secondo le modalità e i tempi definite nel Documento di cui all'art. 10 comma 2.

art. 16 Contributi per gli investimenti infrastrutturali

1. La Regione si impegna ad erogare, a seguito della sottoscrizione di una specifica convenzione tra le parti, i seguenti contributi per gli investimenti infrastrutturali, pari a complessivi € 653.280,00, di cui € 217.760,00 per l'anno 2007, € 217.760,00 per l'anno 2008, € 217.760,00 per l'anno 2009.

2. La convenzione sarà stipulata sulla base del Programma d'intervento 2007 – 2009 presentato e delle risorse disponibili sul bilancio regionale.
3. I contributi regionali previsti per l'attuazione del Programma non potranno superare il 65% dell'importo di progetto.
4. E' nella facoltà del Comune di Vercelli coprire il 35% di cofinanziamento con risorse finanziarie rese disponibili da Soggetti terzi.
5. Il contributo sarà erogato secondo le scadenze e le modalità definite nella medesima convenzione.

art. 17 Contributi per le agevolazioni tariffarie regionali

1. La Regione, ai sensi dell'art. 12 comma 4 della L.R. 1/2000 e dell'art. 50 della L.R. 9/2007, ha previsto la libera circolazione delle persone diversamente abili titolari di tessera rilasciata ai sensi delle vigenti norme regionali in materia, nonché delle Forze dell'Ordine.
2. Le Parti concordano che forfetariamente, per le suddette obbligazioni derivanti dall'agevolazione tariffaria di cui al precedente punto 1, relative ai servizi conferiti al Comune, si erogheranno alle Aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale € 15.494,00 per trasporto diversamente abili ed € 1.082,27 per trasporto Forze dell'Ordine annui che la Regione si impegna ad erogare al Comune con le stesse modalità previste al comma 7 del precedente articolo 13.
3. Con decorrenza dall'Accordo di Programma per il prossimo triennio 2010 – 2012 e successivamente all'entrata in funzione del sistema di bigliettazione elettronica la ripartizione di cui al comma 2 sarà operata sulla base dei dati a consuntivo rilevati dal sistema di bigliettazione elettronica.

PARTE V

GLI IMPEGNI DEL COMUNE

art. 18 Impegno sui servizi minimi

1. Il Comune oltre agli impegni già riportati nei precedenti articoli, si impegna a far fronte alle richieste di mobilità espresse dal territorio mediante l'utilizzo delle risorse erogate dalla Regione per i Servizi minimi, anche facendo ricorso ad una riprogrammazione degli stessi.

1A

2. Il Comune si impegna inoltre a fornire alla Regione tutti i dati previsti dal presente Accordo con cadenza annuale, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di competenza, se non diversamente stabilito.
3. Il mancato rispetto, in tutto o in parte, degli impegni del Comune di cui al presente Accordo, potrà portare, a discrezione della Giunta regionale e secondo la gravità dell'inadempimento, ad una riduzione proporzionale del contributo.

art. 19 Ulteriori impegni

1. Il Comune, dopo la sottoscrizione dell'Accordo di Programma, procederà per i servizi il cui contratto risulta scaduto ad attivare procedure concorsuali per il nuovo affidamento dei servizi medesimi. Viene fatta salva per i casi previsti dalla normativa nazionale la possibilità per l'Ente comunale di avvalersi dell'affidamento "in house" alle condizioni e nei limiti previsti dalla normativa stessa.
2. Il Comune è il soggetto responsabile della presentazione di eventuali dati e verifiche, disposte dalla Regione o dallo Stato, relativi alla funzione conferita.
3. Il Comune si impegna a monitorare, in maniera diretta o indiretta, il raggiungimento degli obiettivi previsti dal presente Accordo e di aggiornare con cadenza annuale, entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello di competenza, la Direzione regionale competente dell'andamento dello stesso.
4. Il Comune, al fine di consentire l'effettivo funzionamento del sistema informativo regionale trasporti, si impegna ad aggiornare le banche dati predisposte a livello centrale dalla Regione con le modalità, i tempi e l'utilizzo dei software messi a punto dalla Regione o con essi compatibili.
5. Il Comune, fatti salvi gli impegni già previsti ai precedenti punti, si impegna a collaborare ed a fornire tutti i dati necessari per la gestione dell'Osservatorio della Mobilità di cui all'art. 13 della L.R. 1/2000.
6. Il Comune si impegna a trasmettere alla Regione entro il 30 giugno 2008 una relazione sull'entità dei servizi minimi che intende programmare nel successivo triennio, che costituirà base di discussione per la definizione del prossimo Accordo.



PARTE VI
COMITATO TECNICO PER IL MONITORAGGIO

art. 20 Compiti e composizione del Comitato tecnico

1. Le parti concordano sulla opportunità di istituire un Comitato tecnico con funzioni di monitoraggio e di controllo sull'attuazione del presente Accordo, ai sensi dell'art. 14 della Direttiva della Giunta regionale relativa al procedimento amministrativo sugli Accordi di Programma (allegata alla D.G.R. n. 27-23223 del 24.11.1997) .
2. Il Comitato tecnico sarà composto da un rappresentante per ciascuno degli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000, dal Direttore della Direzione regionale Trasporti con funzioni di Presidente e dal Dirigente del Settore Trasporto Pubblico Locale con funzioni di Vice Presidente. I compiti di segreteria sono affidati al rappresentante locale che presiede l'ANCI.
3. La prima riunione viene convocata, su richiesta del Presidente, dalla segreteria del Comitato dieci giorni prima con all'ordine del giorno l'approvazione del regolamento di funzionamento.
4. Per l'espletamento delle funzioni assegnate, al Comitato tecnico, dovranno essere resi disponibili tutti gli elementi conoscitivi necessari e lo stesso potrà promuovere specifici approfondimenti.
5. Il Comitato tecnico relaziona semestralmente alla Conferenza Regione - Autonomie Locali sullo stato di attuazione del presente Accordo e ne propone eventuali modifiche che possono prevedere la reimpostazione delle risorse ed anche di quelle aggiuntive.
6. La Giunta Regionale, acquisito il parere della Conferenza, può procedere alla riassegnazione delle risorse.

PARTE VII
CONTENZIOSO

art. 21 Contenzioso

1. Tutte le controversie derivanti dall'applicazione e dall'esecuzione del presente Accordo saranno devolute ad un Collegio arbitrale.

11 N
15

Il Collegio arbitrale è composto da tre membri designati rispettivamente uno dalla Regione, uno dagli altri Enti firmatari ed il terzo di comune accordo o, in difetto, dal Presidente del Tribunale di Torino su istanza della parte diligente. Il collegio arbitrale, che avrà sede in Torino, giudicherà secondo diritto.

A. N.

PARTE VIII
INDICATORI DI CUI AGLI ARTT. 4 COMMA 2, 7 COMMA 1 E 8 COMMA 3

ASPETTO	PARAMETRO	DATO BASE (anno 2006)	VALORI OBIETTIVO		
			2007	2008	2009
Sicurezza	n. veicoli pre euro ed euro 0 / parco circolante	30,8%	30,8%	25,0%	15,8%
	danni all'utenza per colpa del vettore / passeggeri	ND	ND	ND	ND
	n. sinistri / vetture km	ND	ND	ND	ND
	n. veicoli attrezzati con sistemi tecnologici di prevenzione ai fini della sicurezza (presenza di videocamere e sistemi di telecontrollo) / parco circolante	0,0%	0,0%	18,8%	36,8%
Ambiente	n. veicoli con motore a standard euro 3 o superiore o a trazione elettrica, ibridi o che utilizzino combustibili ecologici (metano, gpl, gasolio per autotrazione senza zolfo, emulsioni di gasolio con acqua, idrogeno) / parco circolante	46,2%	46,2%	56,3%	68,4%
Qualità	corse effettive / corse programmate	99,95%	99,95%	99,95%	99,95%
	frequenza media corse servizi urbani (minuti)	45	42	32	21
	% corse con ritardo < 3' e/o anticipo < 1	7,1%	7,1%	6,9%	6,9%
	n. veicoli con indicatori audio/visivi dispositivi di fermata interni ed esterni al veicolo / parco circolante	7,7%	7,7%	25,0%	42,1%
	n. veicoli con accesso facilitato per diversamente abili / parco circolante	30,8%	30,8%	43,8%	57,9%
	n. veicoli con climatizzazione / parco circolante	7,7%	7,7%	25,0%	42,1%
	n. fermate con rivendita localizzata entro 200 metri / n. fermate	47,9%	47,9%	60,0%	60,0%
Efficacia	n. fermate con orari esposti / km sviluppo della rete	1,64	1,64	2,12	2,43
	n. fermate / abitanti	0,003	0,003	0,003	0,003
	n. passeggeri km / n. posti km	0,02	0,02	0,02	0,03
	ricavi da traffico / vetture km	0,40	0,40	0,42	0,44
Efficienza della spesa pubblica	n. medio posti km / popolazione del bacino (fonte ISTAT 2001)	623,6	668,9	813,1	959,5
	velocità commerciale	16,6	16,6	16,7	16,8
	vetture km / n. dipendenti	19.689	19.689	19.808	19.926
	vetture km / n. veicoli	29.499	31.640	31.250	31.053
	n. passeggeri trasportati / km	0,88	0,88	0,92	0,97
	esposizione massima del parco rotabile / n. veicoli	84,6%	84,6%	87,0%	89,0%
corrispettivo annuale contratto / n. passeggeri km	1,53	1,66	1,32	1,07	

NOTA: la tabella è stata elaborata sui dati di input di cui alla pagina seguente.

M R
17

Dati input	n. veicoli pre euro ed euro 0	4	4	4	3
	n. veicoli attrezzati con sistemi tecnologici di prevenzione ai fini della sicurezza (presenza di videocamere e sistemi di telecontrollo)	0	0	3	7
	n. veicoli con motore a standard euro 3 o superiore o a trazione elettrica, ibridi o che utilizzino combustibili ecologici (metano, gpl, gasolio per autotrazione senza zolfo, emulsioni di gasolio con acqua, idrogeno)	6	6	9	13
	n. veicoli con indicatori audio/visivi dispositivi di fermata interni ed esterni al veicolo	1	1	4	8
	n. veicoli con accesso facilitato per diversamente abili	4	4	7	11
	n. veicoli con climatizzazione	1	1	4	8
	parco circolante	13	13	16	19
	km sviluppo della rete	47,5	47,5	42,0	42,0
	popolazione del bacino (fonte ISTAT 2001)	46.120,0	46.120,0	46.120,0	46.120,0
	n° rivendite	28,0			
	corrispettivo annuale contratto	1.027.502,4	1.201.458,1	1.211.739,0	1.220.887,5
	n. passeggeri trasportati	336.468,0	360.883,0	460.624,0	569.419,0
	ricavi da traffico	153.653,0	164.802,5	210.350,6	260.033,5
	vetture km	383.492,0	411.320,0	500.000,0	590.000,0
	n. fermate con orari esposti	78,0	78,0	89,0	102,0
	velocità commerciale	16,6	16,6	16,7	16,8
	n. fermate	155,0	155,0	155,0	155,0

Note relative alla tabella degli indicatori:

- Si considera rivendita anche l'emettitrice automatica.
- I posti offerti sono stimati con metodo standard, ovvero moltiplicando la media dei posti offerti dagli autobus del parco circolante (posti a sedere diviso il numero di autobus) per la produzione chilometrica considerando una capacità standard di posti seduti, determinata come media del parco circolante.
- La velocità commerciale è stimata sulla base dell'orario al pubblico.
- I passeggeri trasportati sono stimati in base ai consuntivi di venduto: ogni biglietto corrisponde ad un passeggero; per gli abbonamenti si procede col seguente calcolo: settimanali 10 corse, mensili 40 corse, trimestrali 120 corse, annuali 440 corse.

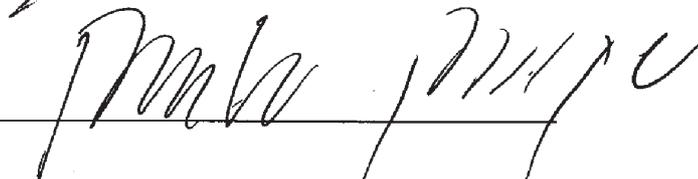
Torino, 26 MAR. 2008

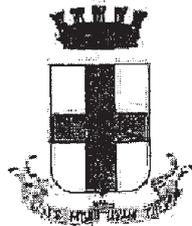
Letto e sottoscritto

Per la Regione Piemonte



Per il Comune di Vercelli





Comune di Vercelli

**Programma Triennale dei Servizi
di Trasporto Pubblico Locale
2007-2009**

Vercelli, 4 dicembre 2007

A handwritten signature or set of initials in black ink, located in the bottom right corner of the page.

Indice

- 1 **Introduzione.**
- 2 **Riferimenti normativi, pianificatori e programmatori.**
 - 2.1 Criteri di formazione del Programma Triennale dei Servizi e procedure di sua approvazione.
 - 2.2 Il quadro normativo di riferimento. Cenni.
 - 2.3 Il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2007-2009 della Regione Piemonte: contenuti essenziali.
 - 2.4 Strumenti di Pianificazione e Programmazione Comunale. Cenni.
- 3 **L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico.**
 - 3.1 Il Protocollo di intesa per la gara unica.
 - 3.2 I contenuti della gara per il Comune di Vercelli.
 - 3.2.1 Modello di gara: alternativa tra contratto "net cost" e contratto "gross cost".
 - 3.2.2 Modello di gara: alternativa "flessibile" o "rigida".
 - 3.2.3 Indirizzi per la valutazione delle offerte.
 - 3.2.4 Il rispetto delle condizioni di *par condicio* fra i concorrenti .
 - 3.2.5 Procedura di gara.
- 4 **Il quadro conoscitivo.**
 - 4.1 L'offerta di servizi di trasporto pubblico.
 - 4.2 Analisi della domanda.
 - 4.3 Analisi della domanda soddisfatta dai servizi di TPL.
- 5 **Il nuovo sistema tariffario per i servizi urbani.**
- 6 **Le risorse per l'esercizio e gli investimenti.**
 - 6.1 Risorse per l'esercizio.
 - 6.2 Risorse per gli investimenti.
- 7 **L'assetto quantitativo e qualitativo dei Servizi Minimi.**

1 Introduzione.

Il presente Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico 2007-2009 [nel seguito individuato con l'acronimo PTS] rappresenta lo strumento che delinea l'organizzazione dei servizi e delle infrastrutture e le risorse da destinare ad essi.

Costituisce inoltre la base per gli accordi programmatici fra Regione Piemonte e Comune di Vercelli per l'assegnazione delle risorse finanziarie relative al triennio 2007-2009.

Il triennio cui è riferito il PTS è caratterizzato dall'espletamento della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico.

Tale circostanza connota il PTS in termini del tutto peculiari, poiché con la gara si riguarda una sostanziale riorganizzazione del modello di offerta dei servizi, sia in termini di loro strutturazione che di sistema tariffario.

Il centrale tema della gara è trattato nel capitolo 3, in cui sono esplicitati gli indirizzi definiti dal PTS sotto il profilo dei caratteri essenziali che la informano.

Al tema della gara si relaziona il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2007-2009 della Regione Piemonte, i cui punti essenziali sono riepilogati nel capitolo 2.

Uno specifico approfondimento è dedicato all'analisi della struttura attuale del servizio di TPL e della domanda di mobilità (capitolo 4).

Nel capitolo 5 è definito il nuovo sistema tariffario per i servizi urbani che sarà applicato dal 1 luglio 2008, in applicazione di quanto stabilito dalla Regione Piemonte con la deliberazione di G.R. n. 66-6087 del 04/06/2007. Esso presenta aspetti di grande innovazione.

Tali innovazioni concorrono, insieme con la nuova organizzazione dei servizi di trasporto, a tragguardare un forte rilancio dell'offerta di trasporto pubblico.

Nel capitolo 6 sono stabilite riepilogate le risorse finanziarie destinate all'esercizio dei servizi ed agli investimenti.

Nel capitolo 7, infine, è definito l'assetto qualitativo e quantitativo dei servizi minimi, con particolare attenzione alla prospettiva della gara.

Tra gli elementi fondanti del nuovo assetto della rete vi è quello del coordinamento con i servizi extraurbani di competenza della Provincia di Vercelli e con i servizi ferroviari.

Il tema del coordinamento dei servizi è considerato di fondamentale importanza ed ha concorso a determinare la decisione assunta dalle Amministrazioni Provinciali di Biella e Vercelli e dai due Comuni capoluogo di bandire un'unica gara per l'affidamento dei servizi di trasporto di loro competenza.

2 Riferimenti normativi, pianificatori e programmatori.

2.1 Criteri di formazione del Programma Triennale dei Servizi e procedure di sua approvazione.

Il presente Programma Triennale dei Servizi è stato redatto ai sensi dell'art. 5 della L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 "norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" modificata e integrata dalla Legge regionale 19 luglio 2004, n. 17 "Modifiche alla legge regionale 4 gennaio 2000, n.1".

L'approvazione del Programma Triennale dei Servizi segue la procedura prevista dall'art. 5 della L.R. 4 gennaio 2000 n. 1 e ss.mm.ii. ed è conforme al *Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009*, approvato dalla Giunta Regionale con atto n. 8-5296 del 19 febbraio 2007.

2.2 Il quadro normativo di riferimento. Cenni.

I principali riferimenti normativi per il PTS comunale sono costituiti da:

- a livello Comunitario: Regolamento 1191/69/CEE come modificato dal Regolamento 1893/91/CEE
- a livello Nazionale: Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. (DLgs 400/1999, Legge 166/2002, Legge 47/2004, Legge 266/2005, Legge 47/2007);
- a livello Regionale: L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 di attuazione del Dlgs 422/97 e s.m.i. (L.R. 17/2004).

Trattasi di disciplina ampiamente nota, per cui appare superfluo sviluppare una specifica trattazione.

Per una sintetica sua qualificazione si rinvia alle note introduttive sviluppate nel Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2007-2009 della Regione Piemonte.

2.3 Il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2007-2009 della Regione Piemonte: contenuti essenziali.

Con Delibera della G.R. 19 febbraio 2007, n° 8-5296, la Regione Piemonte ha approvato il PTS Regionale 2007-2009.

Il PTS regionale costituisce un fondamentale riferimento per la programmazione comunale del trasporto pubblico. Da esso discende un insieme di vincoli/opportunità per il PTS comunale. Vincoli/opportunità che saranno più dettagliatamente sanciti dall'Accordo di Programma che sarà stipulato tra la Regione ed il Comune e con il quale sarà approvato il PTS comunale e rese disponibili le risorse finanziarie addizionali programmate dal PTS regionale.

Di seguito si richiamano i principali contenuti del PTS regionale.

➤ In materia di corrispettivo per acquisto dei servizi minimi.

- A ciascun Ente soggetto di delega sono attribuite le risorse finanziarie da utilizzarsi per l'acquisto dei servizi minimi e per l'esercizio delle funzioni trasferite in materia di TPL; esse sono pari alla somma delle risorse finanziarie di cui agli Accordi di Programma 2006 e dei maggiori oneri derivanti dalla

111

sottoscrizione dei Protocolli per il CCNL Autoferrotranvieri per il biennio 2000-2001, anno 2005.

Per il Comune di Vercelli, sono pari, per il 2007, ad euro 941.919,56 netto IVA.

- A favore di tutti gli Enti (solo esclusi il Comune e la Conurbazione di Cuneo) è introdotto un sistema di riparto premiante per il triennio 2007-2009, basato sul miglioramento di alcune caratteristiche del servizio di trasporto come l'efficienza, l'efficacia ed il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi di esercizio.

Per il Comune di Vercelli il "premio di operatività" ammonta per il 2007 ad euro 267.600,00 + IVA.

Conseguentemente le risorse disponibili per il 2007 ammontano ad euro 1.209.519,56 + IVA.

- Le risorse finanziarie stabilite per il 2007 sono adeguate nel 2008 e 2009 in misura pari al 50% dell'inflazione programmata dal DPEF 2007-2011.

Conseguentemente le risorse attribuite al Comune di Vercelli risultano pari a:

- euro 1.219.800,48 per il 2008
- euro 1.228.948,98 per il 2009.

- In aggiunta alle predette risorse è confermato il trasferimento per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla legge regionale 1/2000.
- Per il triennio successivo la Regione si impegna a mantenere quantomeno invariate le risorse programmate per il 2009.

Il sistema di premialità sarà applicato nel triennio 2010-2012 in base agli obiettivi conseguiti in materia di efficacia, efficienza, sostenibilità economica, qualità del servizio definiti in sede di stipula degli Accordi di Programma, monitorando specifici indicatori.

- Il rimborso dell'IVA sui contratti di servizio, anticipato dagli Enti Locali, sarà richiesto direttamente allo Stato dagli Enti Locali competenti, come previsto dal Decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000; la Regione si farà carico di erogare, a titolo di anticipazione, la sola quota non ristorata dallo Stato. L'eventuale trasferimento erariale di tutta o parte dell'IVA anticipata dalla Regione sarà conguagliato con i successivi trasferimenti regionali per il finanziamento dei servizi minimi.

➤ In materia di servizi di competenza comunale.

- Il PTS regionale si limita a stabilire le risorse in conto corrispettivo a copertura dei servizi minimi non vincolandole né a definiti volumi di servizio, né a definiti valori di corrispettivo chilometrico.

Sarà l'Ente Locale, pertanto, a definire quali servizi può concretamente acquistare con le risorse rese disponibili dalla Regione, eventualmente decidendo di integrarle con risorse finanziarie proprie per l'acquisto di servizi aggiuntivi.

Il volume di servizi sarà invece definito in sede di Accordo di Programma per ognuna delle annualità del triennio di programmazione.

Si rileva a tale riguardo che, in relazioni alle tempistiche della gara per l'affidamento dei servizi di trasporto è ragionevole ipotizzare 3 differenti configurazioni del servizio:

- quella, in regime di proroga, esercitata nel 2007;
- quella esercitata nel 2008, in regime di proroga e, forse in parte, a fronte del nuovo affidamento;
- quella del 2009, in cui il nuovo servizio affidato potrebbe cominciare ad assumere una più definita configurazione.

➤ In materia di investimenti.

- Le risorse per investimenti, derivanti dal rifinanziamento della L. 194/98 operato dalla L. 166/2002, destinate al finanziamento di materiale rotabile su gomma e di tecnologie per i servizi di TPL sono pari

a euro 43.984.967.

Per quanto riguarda gli investimenti in materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico su gomma l'obiettivo prioritario è lo svecchiamento del parco, attraverso la sostituzione degli autobus obsoleti con autobus nuovi di fabbrica, che dovranno essere conformi ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del Piano Regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006. Dovranno inoltre essere dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori, impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata.

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

- La Regione si è posta l'obiettivo di estendere a tutto il territorio piemontese il sistema di bigliettazione elettronica già presente nella città di Torino e la creazione di un biglietto unico regionale (BIP = Biglietto Integrato Piemonte).

Il finanziamento per l'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica è pari al 50% a condizione che tali sistemi rispondano ai requisiti previsti dalla direttiva regionale già utilizzata da G.T.T. spa per la gara da essa espletata e che essi siano in grado di "dialogare" con i sistemi già in uso.

- Le modalità di finanziamento degli investimenti dovrà tenere conto delle limitazioni introdotte dalla L. 350/2003 che vieta il ricorso all'indebitamento per finanziare investimenti a favore di privati.
- Anche per il triennio 2007 - 2009 la Regione stanzerà delle risorse per il progetto MOVlcentro e MOVlinea, concedendo agli Enti Locali, soggetti di delega, contributi a fondo perduto per l'infrastrutturazione del territorio al fine di migliorare l'accessibilità degli utenti al trasporto pubblico locale su tutto il territorio regionale, ed in particolar modo ai portatori di handicap.

Attraverso la sottoscrizione di specifica Convenzione la Regione finanzia i programmi redatti e presentati dagli Enti Locali sulla base della elaborazione dei programmi dettagliati per la progressiva infrastrutturazione del territorio, di attuazione pluriennale, che evidenzino la progressiva percentuale di soddisfacimento delle esigenze complessive.

I contributi saranno erogati a seguito di specifiche convenzioni sottoscritte con gli Enti Locali soggetti di delega, i quali dovranno partecipare alla spesa per la realizzazione dei progetti.

La ripartizione annuale del contributo sulla base di un cronoprogramma di intervento.

➤ In materia di tariffe urbane e suburbane.

E' stabilito che gli Enti soggetti di delega adeguino le tariffe applicate ai servizi automobilistici urbani e suburbani di linea di loro competenza.

- Successivamente all'approvazione del PTS regionale, con deliberazione di G.R. n. 66-6087 del 04/06/2007, la Regione ha deciso che:
 - gli adeguamenti di cui sopra devono prevedere una tariffa ordinaria di corsa semplice del valore di euro 1,00;
 - solo in casi eccezionali e per particolari e documentate esigenze, tale importo è elevabile ad un massimo di euro 1,20;
 - a partire dal biglietto ordinario di corsa semplice di euro 1,00 potranno essere definiti i livelli tariffari di biglietti ed abbonamenti in coerenza con i rapporti tra tipologie tariffarie adottati per i servizi automobilistici di linea extraurbani approvati con la stessa deliberazione della G.R. (tariffe

- pentachilometriche);
- che gli adeguamenti siano attuati entro 60 giorni dall'approvazione della stessa deliberazione della G.R. e che, entro lo stesso termine, i rispettivi provvedimenti di adozione siano trasmessi alla Regione Piemonte;
- le tariffe adottate dagli Enti trovino piena applicazione nell'ambito dei nuovi contratti di servizio, derivanti da affidamento con procedura ad evidenza pubblica o con altra modalità consentita dalle norme vigenti, e comunque a far data dal 1° luglio 2008; esse, in ogni caso, costituiranno riferimento nella definizione dei capitolati di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale con procedure ad evidenza pubblica ai sensi della L.R. 1/2000;
- si riserva di adottare le iniziative amministrative ritenute necessarie nei confronti di ogni soggetto inadempiente rispetto a quanto dalla Regione deliberato.

➤ In materia di gare.

- Si conferma l'obiettivo di avviare e completare in tempi brevi il processo di affidamento dei servizi con procedure di gara.
- Sono esposti indirizzi di ordine generale circa le modalità di espletamento delle gare, non impegnative per gli Enti Locali, salvo che per la "clausola sociale" cui si dà un'ampia accezione ed il cui recepimento (in tale ampia accezione) da parte della disciplina di gara è esplicitamente prescritto dal PTS regionale. Tale accezione (che supera e ricomprende quella prevista dal vigente CCNL Autoferrotranvieri) prevede di conservare al personale del gestore uscente l'inquadramento contrattuale ed il trattamento economico originario, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali in essere. Si rinviando ad una successiva contrattazione i processi di armonizzazione dei contratti di secondo livello, nonché gli aspetti inerenti all'organizzazione del lavoro.
- "Regole" specifiche potranno essere concordate in sede di stipula degli Accordi di Programma.

2.4 Strumenti di Pianificazione e Programmazione Comunale. Cenni.

L'Amministrazione Comunale si è dotata di numerosi strumenti di governo della mobilità:

- il PUT, approvato con D.C.C. n° 70 del 3 dicembre 2001,
- il PGTU, approvato con D.C.C. n° 108 del 28 novembre 2003,
- il PUM, approvato come allegato del PRG con D.C.C. n° 47 del 20 aprile 2004.

In particolare, il PUM individua nell'attuazione dei seguenti progetti le condizioni per il miglioramento del sistema di trasporto pubblico locale:

- integrazione ed intermodalità tra le reti di trasporto pubblico su ferro e su gomma, sia a livello infrastrutturale che a livello tariffario,
- miglioramento dell'accessibilità ai mezzi pubblici e della qualità del servizio urbano di TPL, attraverso interventi infrastrutturali e d'informazione alle fermate e l'introduzione di innovazioni tecnologiche per le comunicazioni all'utenza,
- ammodernamento del parco circolante e razionalizzazione delle linee con miglioramenti dell'accessibilità,
- diversificazione del servizio in funzione dei diversi modelli di domanda, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi a chiamata.

A. N.

3 L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico.

3.1 Il Protocollo di intesa per la gara unica.

Per il migliore conseguimento degli obiettivi di integrazione dei servizi di trasporto pubblico, la Provincia di Biella, la Provincia di Vercelli, il Comune di Biella e il Comune di Vercelli hanno stabilito con Protocollo di Intesa firmato in data 11 settembre 2006 (a valle della sua approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale avvenuta con D.G.C. n° 160 del 28 giugno 2006) di espletare un'unica gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di loro competenza, previa progettazione coordinata dei servizi extraurbani dei due bacini provinciali e dei servizi urbani dei Comuni capoluogo con i servizi extraurbani del Comune di appartenenza, anche finalizzata ad ottimizzare l'integrazione con i servizi ferroviari.

Il progetto di riorganizzazione dei servizi di competenza del Comune di Vercelli, prodromo alla gara ed i cui caratteri essenziali sono descritti nel capitolo 6 di questo PTS, è stato redatto in conformità con tali obiettivi ed operando in stretto rapporto di collaborazione con il Comune di Vercelli, si da conseguire la migliore integrazione dei servizi.

La gara per l'affidamento dei servizi di TPL di competenza dei sottoscrittori dell'atto sarà impostata sugli indirizzi, i criteri e le caratteristiche di seguito specificati:

- la gara dovrà essere improntata sulla garanzia dei principi di equità e di sostenibilità;
- la gara sarà orientata al perseguimento degli obiettivi di ottimizzazione dell'efficacia e dell'efficienza;
- in particolare dovranno essere conseguiti gli obiettivi di funzionale integrazione e coordinamento tra:
 - i servizi extraurbani di competenza delle due Province;
 - i servizi extraurbano ed urbano per ognuna delle aree di conurbazione dei due capoluoghi;
- il servizio oggetto dell'appalto sarà articolato in 4 lotti, ognuno relativo ai servizi di competenza di un Ente;
- i 4 lotti saranno affidati ad un unico gestore;
- per ogni lotto si potranno prevedere differenti forme e gradi di specificazione del servizio e diversi livelli di flessibilità: alcuni lotti potranno, perciò, prevedere una specifica dei servizi "tendenzialmente flessibile", altri una "tendenzialmente rigida"; si dovrà comunque garantire una omogeneità formale nella redazione della specifica tecnica dei servizi da affidare tramite gara;
- ciascun lotto potrà comprendere, nell'ambito delle autonome determinazioni dei rispettivi Enti, oltre ai servizi di TPL, anche altri servizi direttamente a questi relazionati;
- saranno previsti 4 distinti Contratti di Servizio, uno per lotto, ognuno stipulato dall'Ente competente con l'aggiudicatario della gara;
- gli schemi di Contratto di Servizio, pur rispondendo ad un'omogenea impostazione, potranno essere differenziati in relazione alle specifiche di ciascun lotto;
- potranno essere previsti differenti valori di corrispettivo unitario (in funzione della tipologia del servizio e dei costi di produzione) e differenti modelli di remunerazione del servizio (sia del tipo net cost che gross cost).
- le modalità di presentazione delle offerte, il metodo di valutazione ed il correlato sistema di attribuzione dei punteggi risponderanno a requisiti di omogeneità; nell'ambito di ogni lotto si potranno diversificare i pesi attribuiti ai singoli fattori di valutazione per poter tenere conto delle specificità dei requisiti richiesti;
- per la valutazione di ciascun lotto sarà calcolata e assegnata una quota del punteggio complessivo; tale quota sarà proporzionata alla dimensione economica e produttiva dei servizi inerenti il lotto medesimo.

Gli Enti Affidanti hanno costituito un Gruppo di Coordinamento, con il compito di definire requisiti e contenuti della

20

documentazione da predisporre per l'espletamento della gara.

E' stato concordato che Ciascun Ente predisponga la documentazione di sua esclusiva competenza, nel rispetto dei requisiti definiti dal Gruppo di Coordinamento e delle relative tempistiche, impegnandosi a garantire il rispetto della scadenza stabilita dalla normativa vigente.

Per definire e coordinare la specifica tecnica dei servizi negli ambiti territoriali che necessitano di maggiore integrazione funzionale, si è deciso di attivare Gruppi di lavoro a due (Province di Biella e Vercelli, Provincia e Comune di Biella, Provincia e Comune di Vercelli). Ogni Gruppo di lavoro ha elaborato i contenuti della specifica per le parti di competenza, nel rispetto dei requisiti e delle scadenze definiti dal Gruppo di Coordinamento.

All'Ente capofila, individuato nella Provincia di Biella, è stato affidato il compito di coordinare le attività che necessitano di una gestione unitaria, di monitorare sulla regolare attuazione dell'accordo tra i 4 Enti e di provvedere alla pubblicazione del bando di gara.

Gli Enti sottoscrittori hanno inoltre concordato sull'opportunità di gestire in modo coordinato i rapporti con la Regione Piemonte allo scopo di:

- assicurare la disponibilità delle risorse per l'espletamento della gara;
- poter diversificare la spesa per investimenti per adattarla alle specificità degli obiettivi perseguiti nell'ambito di ciascun lotto di gara.

3.2 I contenuti della gara per il Comune di Vercelli.

3.2.1 Modello di gara: alternativa tra contratto "net cost" e contratto "gross cost".

Il progetto di gara contempla la possibile "convivenza" dei modelli di contratto "net cost" e "gross cost":

- il primo prevede che i ricavi da traffico siano attribuiti al gestore, il quale assume il rischio imprenditoriale della gestione;
- il secondo prevede che l'Ente affidante incameri i ricavi da traffico reali e riconosca al gestore una "compensazione monetaria forfetariamente sostitutiva dei ricavi da traffico".

La capacità imprenditoriale del gestore si esprime, in questo secondo modello, nella minimizzazione dei costi di produzione (ovviamente nel rispetto delle regole contrattuali).

L'attuale contratto di servizio tra il Comune di Vercelli ed il gestore è del tipo "gross cost".

Questo modello contrattuale è il più coerente con la programmazione 2007-2009 e, più in generale, con lo Scenario di gara per i seguenti principali motivi:

- Il nuovo sistema tariffario che sarà implementato a decorrere dal 2008 mira a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico prevedendo costi di utilizzo molto incentivanti per specifiche categorie di clienti. Le innovazioni innescano sempre un processo di progressivo loro affinamento: un contratto "gross cost" lascia maggiore libertà di azione all'Amministrazione Comunale nella conduzione di questo processo, poiché le decisioni circa le modifiche del sistema tariffario non sono oggetto di trattativa con il gestore.
- La profonda riorganizzazione dei servizi programmata necessiterà, per una sua corretta calibratura, di successivi aggiustamenti, che l'Amministrazione potrà più facilmente attuare in vigore di un contratto "gross cost" (che limita il confronto/accordo con il gestore ai soli aspetti relativi ai costi di produzione del servizio).

IN N

3.2.2 Modello di gara: alternativa "flessibile" o "rigida".

Il progetto di gara contempla la possibile "convivenza" dei modelli di Specifica dei Servizi "*Rigida*" e "*Flessibile*":

- il primo modello prevede che il servizio da mettere a gara sia programmato dall'Ente affidante, che a tale fine predispone il Programma di Esercizio;
- il secondo lascia uno spazio progettuale (più o meno grande) ai Concorrenti; nel modello "*Flessibile*" normalmente accade che:
 - una parte del servizio sia programmata (in forma "rigida") dall'Ente;
 - l'altra parte sia programmata dal Concorrente nel rispetto di prescrizioni ed obiettivi definiti dall'Ente.

Il modello di Specifica dei Servizi più coerente con la programmazione 2007-2009 e, più in generale, con lo Scenario di gara è del tipo "Rigido".

Il Programma di Esercizio a base di gara sarà, perciò, predisposto dal Comune e prevederà:

- Un insieme di servizi "*base*", che definiscono la struttura portante del servizio, la quale è un vincolo per l'offerta formulata dai Concorrenti.
- Altri insiemi di servizi, "*integrativi*" di quelli "*base*", che i Concorrenti potranno decidere di offrire (così acquisendo punti ai fini della graduatoria di gara).
I servizi "*integrativi*" saranno strutturati in pacchetti caratterizzati da differente priorità di attivazione: il Concorrente che voglia offrire una maggiore produzione chilometrica dovrà offrire il/i pacchetto/i di servizi "*integrativi*" a più alta priorità.

Il Programma di Esercizio a base di gara potrà tuttavia essere modificato, anche in forma sostanziale, nel corso della vigenza del Contratto di Servizio.

La regolazione da attuare con la gara dovrà quindi caratterizzarsi per una "*flessibile gestione del Contratto di Servizio*", che consenta al Comune di decidere ed ordinare modifiche anche significative al servizio aggiudicato, con il vincolo del non peggioramento del globale quadro di sostenibilità finanziaria dell'esercizio risultante dall'offerta formulata dal fornitore del servizio in sede di gara.

La flessibile gestione contrattuale sarà favorita dall'implementazione di specifici strumenti di controllo e verifica di cui il Comune si doterà, regolamentati dal Contratto di Servizio e finalizzati a verificare l'efficacia e l'efficienza:

- ex post: del servizio erogato,
- ex ante: di progetti di modifica del servizio.

Tali strumenti consistono in:

- obblighi posti al Gestore circa la fornitura di dati,
- indagini di frequentazione,
- monitoraggio di specifici indicatori di efficacia e di efficienza,
- verifiche ispettive,
- implementazione dei sistemi AVL/AVM e di bigliettazione elettronica, prevista dalla disciplina di gara.

Per fare fronte agli adempimenti di competenza dell'Amministrazione Comunale relazionati alla gestione della gara e, soprattutto, del Contratto di Servizio, sono necessarie specifiche azioni di potenziamento/riorganizzazione della struttura comunale preposta al governo del sistema del trasporto pubblico.

~

- che sono strettamente necessari per l'esercizio del servizio di trasporto a base di gara e che, se non fossero resi disponibili, dovrebbero essere "sostituiti" da beni analoghi la cui acquisizione/attrezzaggio potrebbe richiedere un tempo (dato dalla sequenza di ordine + fornitura/costruzione + avviamento/messa in esercizio) incompatibile con l'obiettivo di contenere in pochi mesi la durata del periodo intercorrente tra le date di aggiudicazione definitiva e di inizio del servizio,
- nonché quelli utilizzati dagli attuali gestori "non strettamente necessari per l'esercizio dei servizi di trasporto" ma per i quali valgono entrambe le seguenti condizioni:
 - la presenza di tali beni (tra le dotazioni che il gestore deve avere per l'esercizio dei servizi di trasporto) è esplicitamente richiesta dal Capitolato oppure è elemento di valutazione dell'offerta,
 - se non fossero resi disponibili, dovrebbero essere "sostituiti" da beni analoghi la cui acquisizione/attrezzaggio potrebbe richiedere un tempo (come sopra definito) di durata tale da non consentire al concorrente di soddisfare la richiesta del Capitolato o da determinare condizioni discriminanti ai fini della valutazione delle offerte dei concorrenti.

Tenuto conto delle caratteristiche della gara (ovviamente considerata nell'insieme dei 4 lotti), in base alla definizione sopra data ed assumendo che il periodo intercorrente tra le date di aggiudicazione definitiva e di inizio del servizio sia dell'ordine di pochi mesi, si qualificano come beni essenziali:

- la maggiore parte degli autobus necessari per l'espletamento dei servizi automobilistici, potendosi solo escludere quelli più vecchi poiché non rispondenti a fissati requisiti qualitativi e/o acquisibili sul mercato dell'usato;
- le maggiori rimesse;
- i principali impianti di fermata.

In esecuzione della norma sopra citata, i 4 Enti devono garantire la disponibilità dei beni essenziali a condizioni non discriminanti e, perciò, eque (in particolare un equo costo di cessione o un equo canone di utilizzo). Ciò presuppone la preventiva definizione di accordi tra i 4 Enti ed i proprietari dei beni qualificati come essenziali.

All'atto della stesura di questo PTS, gli accordi relativi alla resa disponibilità dei beni essenziali sono stati definiti o sono in via di finale definizione. In caso di mancata definizione degli accordi il Bando di gara prevederà una congrua durata del "tempo di acquisizione/attrezzaggio".

Investimenti pubblici programmati di interesse del TPL.

L'informativa relativa agli investimenti si sostanzia nella specificazione delle risorse finanziarie pubbliche a diverso titolo rese disponibili per il TPL e degli investimenti infra-sovrastrutturali programmati.

3.2.5 Procedura di gara.

La procedura di gara sarà definita con la pubblicazione del bando. Si opterà, in accordo con gli altri Enti, per la procedura aperta o per la ristretta. Si esclude l'opzione della procedura negoziata per i seguenti motivi:

- il verosimilmente limitato numero di partecipanti, che determinerebbe un alto "rischio" di accordi tra i concorrenti, con conseguente riduzione del tasso di concorrenzialità;
- la cogenza dell'affidamento, che può porre l'Ente affidante nella condizione di dovere accettare condizioni non particolarmente favorevoli;
- la natura stessa della procedura, il cui utilizzo è più consono al caso di gara per la cessione di quote di un'azienda pubblica che non al caso di gara per l'affidamento dei servizi.

4 Il quadro conoscitivo.

4.1 L'offerta di servizi di trasporto pubblico.

Nelle seguenti tabelle sono riepilogati i dati sintetici che qualificano la struttura del servizio.

Attualmente il servizio è organizzato in 7 linee ad orario e percorsi definiti ed in 1 servizio a chiamata denominato Telebus. Questa organizzazione è frutto di un recente potenziamento del servizio decorrente dal 8 settembre 2007, che ha consentito di passare da 5 a 7 linee.

La rete copre tutto l'abitato di Vercelli e si estende sino a Caresanablot, comune compreso nella conurbazione.

		Comune di Vercelli	Altri Comuni	Note
N° Comuni serviti		1	1	Altro Comune = Caresanablot
Superficie (km ²)		79,85	11,12	
Popolazione (ISTAT 2001)		45.132	988	
Estensione della Rete dei servizi di TPL (km)		47,35	0,25	
Densità Rete TPL su popolazione (km/residenti)	D/C	1,05	0,25	
Densità Rete TPL rispetto alla superficie territoriale (1/km)	D/B	0,59	0,02	Solo servizio di linea
Numero Fermate (fermate singole, non gruppi di fermate)		148	7	
Distanza media fra le fermate (km)	Dx2/G	0,54	0,07	

Tabella 4.1 Dati territoriali

		Servizio di linea	Servizio a chiamata	Note relative a Servizio a chiamata	
I	Numero Linee	7	1		
L	Numero percorsi di linea (intradamenti)	40		Percorsi definiti in base a richieste	
M	Numero corse nell'anno	53.859	6.184	Dato consuntivato 1° anno di esercizio	
N	Numero percorsi/linee	L/I	5,7	Dato non significativo	
O	Numero corse/percorsi	M/L	1.346,5		
P	Percorrenza annua (bus*km)		378.306	33.014	Dato consuntivato 1° anno di esercizio
Q	Lunghezza media corsa (km)	P/M	7,02		Dato non disponibile
R	Ore di servizio al pubblico nell'anno (ore)		22.759	3.091	Ore di disponibilità del servizio
S	Durata media corsa (minuti)	R x60/M	25		Dato non disponibile
T	N° giorni di servizio		365	281	
V	Percorrenza media giornaliera nel giorno feriale		1.135,4	117	
X	Percorrenza media giornaliera nel giorno festivo		562,2	0	
Y	Velocità commerciale media (km/h)	P/R	16,6		

Tabella 4.2 Dati caratteristici del servizio

Il servizio si connota per un'elevata capillarità di presidio territoriale, favorita sia dall'alto numero di percorsi (in totale 40, consideranso come percorsi diversi l'andata ed il ritorno) sia dal servizio a chiamata, che è a percorso libero, quotidianamente definito in base alle prenotazioni.

Tale strutturazione confligge, tuttavia, con l'obiettivo di garantire un'elevata frequenza delle corse sugli itinerari principali, condizione essenziale per:

- realizzare il coordinamento degli orari tra i diversi servizi di trasporto pubblico,
- acquisire quote di domanda erratica (la quale è in continua crescita nelle città),
- favorire l'utilizzo dei parcheggi di interscambio.

MA

Il nuovo progetto di riorganizzazione dei servizi mira a favorire il conseguimento di questo obiettivo, riducendo il numero dei percorsi e la loro lunghezza, con la creazione di linee radiali (al posto delle attuali diametrali) che si incontrano in un punto di *rendez-vous* localizzato nel centro della città.

Questo modello di rete consegue una migliore "spesa" della produzione chilometrica disponibile realizzando cadenzamenti più ravvicinati degli attuali.

4.2 Analisi della domanda.

L'analisi della domanda si basa prevalentemente sulle stime ISTAT, integrate da altre informazioni estratte dalle indagini commissionate dal Comune per la redazione del PUM.

Le stime ISTAT considerano il primo spostamento effettuato in un giorno ferialo del periodo scolastico di metà settimana (il mercoledì antecedente alla data di rilevazione).

Esse sono, pertanto, riferite alla domanda sistematica, che è quella che, in misura prevalente, costituisce il target dell'offerta di trasporto pubblico extraurbano; la domanda erratica è, invece, solo in parte intercettata.

L'elaborazioni prodotte mirano a fornire un sintetico quadro conoscitivo sia sulla mobilità propriamente urbana che su quella di relazione con gli altri Comuni.¹

I dati statistici evidenziano che in Vercelli è soprattutto prevalente la mobilità extraurbana, con una larghissima prevalenza del mezzo privato (Grafico 4.1). Limitandosi ai soli spostamenti effettuati con auto, moto, autobus e treno, risulta, infatti, che:

- il 56,7% degli spostamenti è di tipo extraurbano,
- l'81,6% degli spostamenti è effettuato con il mezzo privato.

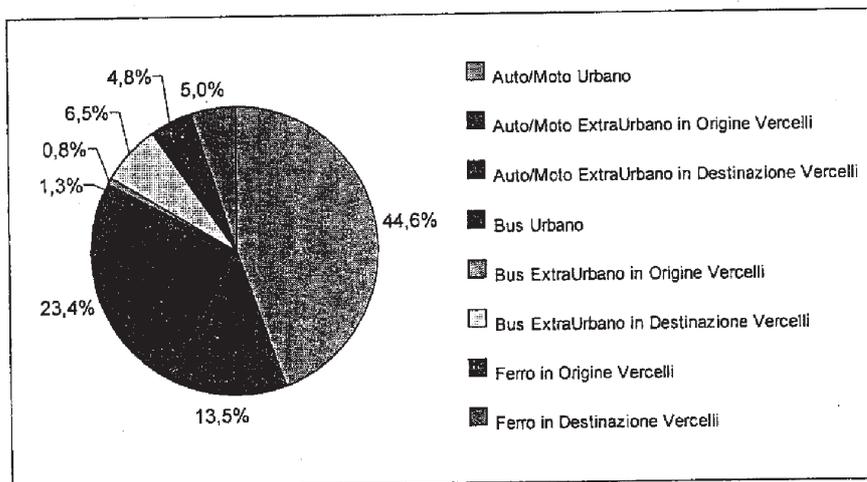


Grafico 4.1
Riparto % per tipo e modo di spostamento.
Dati 2001.

Relativamente alla mobilità urbana si evidenzia quanto segue (Tabella 4.3 e Grafico 4.2)ⁱⁱ:

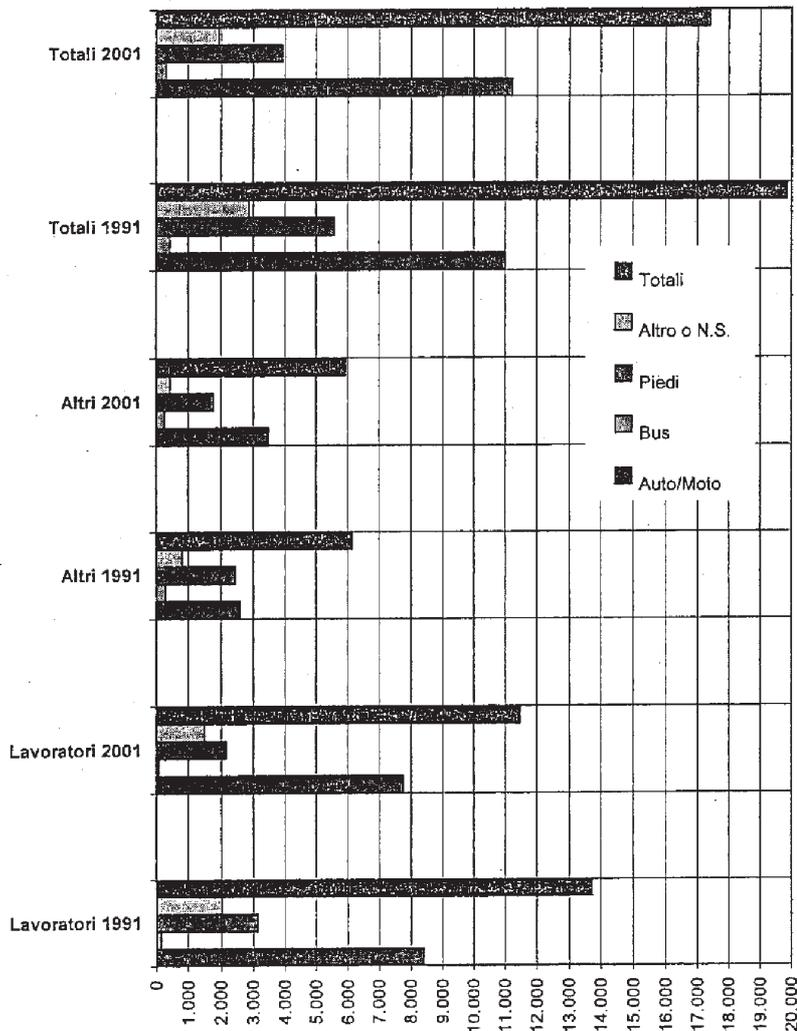
- Vi è una generalizzata riduzione del numero di spostamenti (-12,4% nel decennio), della quale però non risente il trasporto privato.
- Il numero di spostamenti effettuati con auto o moto cresce, infatti, del 2%.
- Gli spostamenti effettuati con autobus si riducono del 24%.
- Le variazioni sono soprattutto sensibili (e tutte di segno negativo) per la mobilità da lavoro:

700

- -16,3% considerando la totalità degli spostamenti,
- -7,6% di spostamenti effettuati con mezzo privato,
- -52,0% di spostamenti effettuati con autobus.
- L'utilizzo del mezzo privato cresce notevolmente (+33,2%) per gli Altri tipi di spostamenti (tra cui sono generalmente prevalenti quelli per motivo di Studio).
- E' inoltre minore (-9,6%), per queste componenti di mobilità, la riduzione degli spostamenti effettuati con autobus.

	Lavoratori 1991	Lavoratori 2001	Altri 1991	Altri 2001	Totali 1991	Totali 2001
Auto/Moto	8.399	7.761	2.603	3.466	11.002	11.227
Bus	148	71	280	253	428	324
Piedi	3.141	2.148	2.428	1.769	5.569	3.917
Altro o N.S.	2.036	1.503	827	430	2.863	1.933
Totali	13.724	11.483	6.138	5.918	19.862	17.401

Tabella 4.3 e Grafico 4.2
Spostamenti urbani per modo di trasporto e motivo dello spostamento.
Dati 1991 e 2001.



MA 21

Relativamente alla mobilità extraurbana si evidenzia (Grafico 4.3), diversamente dall'urbano, un forte aumento del totale numero di spostamenti nel decennio 1991-2001 (+12,5% in uscita da Vercelli e + 8,2% in ingresso) ed una ancora più marcata crescita della mobilità privata (+27,2% in uscita da Vercelli e +24,6% in ingresso). Si riducono, invece, il numero di spostamenti effettuati con i mezzi di trasporto pubblico, sia autobus (-14,4% in uscita da Vercelli e -22,9% in ingresso), che treni (-12,5% in uscita da Vercelli e -5,1% in ingresso).

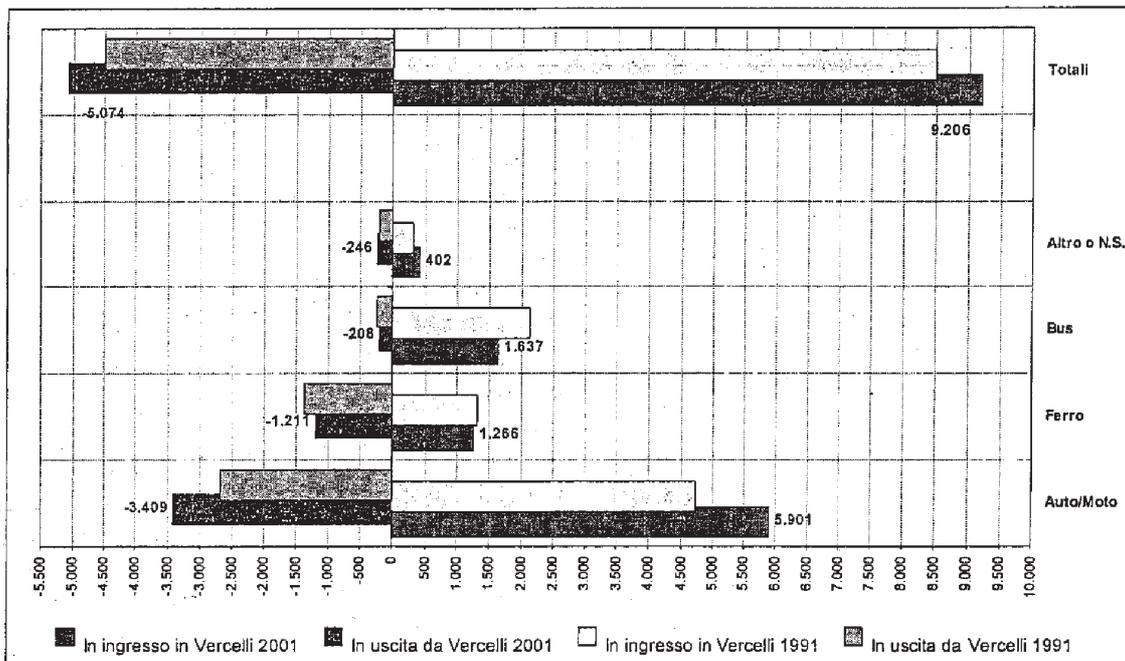


Grafico 4.3 Spostamenti extraurbani attratti e generati per modo di trasporto. Dati 1991 e 2001.

I macro-dati sopra esposti portano ad una valutazione fortemente critica circa l'efficacia del trasporto pubblico, in tutte le sue componenti (ferro, gomma, servizi urbani e servizi extraurbani). In particolare, per ciò che riguarda l'offerta di servizi extraurbani, si rileva che essa non soltanto non ha saputo cogliere le opportunità di crescita della mobilità, ma non è stata neppure in grado di mantenere i volumi 1991 di domanda soddisfatta.

L'analisi delle principali relazioni extraurbane (Grafico 4.4) fornisce le seguenti principali indicazioni:

- Tra le principali relazioni spiccano quelle extraprovinciali, in particolare con Novara, Torino e Milano (rispettivamente 1°, 3° e 7° comune a maggiore numero di relazioni con Vercelli). Poco più "lontani" sono Casale Monferrato e Biella (8° e 11° comune). Le relazioni di media-lunga percorrenza sono dunque particolarmente significative.
- Un secondo interessante gruppo di relazioni è con i comuni della conurbazione: Caresanablot e Borgo Vercelli (rispettivamente 2° e 6° comune a maggiore numero di relazioni con Vercelli), innanzitutto, ma anche Prarolo, Asigliano Vercellese, Desana, Pezzana e Villata (9°, 10°, 12°, e 13° e 14° comune). Si nota che i primi due Comuni sono già compresi nella conurbazione definita dalla Regione Piemonte con il Programma Regionale di Attuazione della L.R. 1/2000 e che gli altri 5 completano l'ambito della conurbazione allargata già proposta dal Piano Provinciale dei Trasporti.ⁱⁱⁱ
- Si inseriscono tra i due gruppi di Comuni sopra indicati, Santhià e Trino (rispettivamente 4° e 5° comune a maggiore numero di relazioni con Vercelli).
- Si rileva la prevalenza delle componenti in uscita da Vercelli nelle relazioni extraprovinciali e la prevalenza della componente in ingresso nelle relazioni provinciali [si rammenta, a tale riguardo, che i dati ISTAT

- elaborati non considerano quelli originati da regioni diverse dal Piemonte].
- Si notano, inoltre, significative modificazione intervenute nel decennio 1991-2001 nella struttura delle relazioni: particolarmente rilevante è la riduzione dei flussi in uscita verso Torino e la crescita degli spostamenti verso Novara e la Lombardia. Nelle relazioni con Novara si rileva, inoltre, nel 2001, un maggiore equilibrio (rispetto al 1991) tra flussi in origine ed in destinazione.

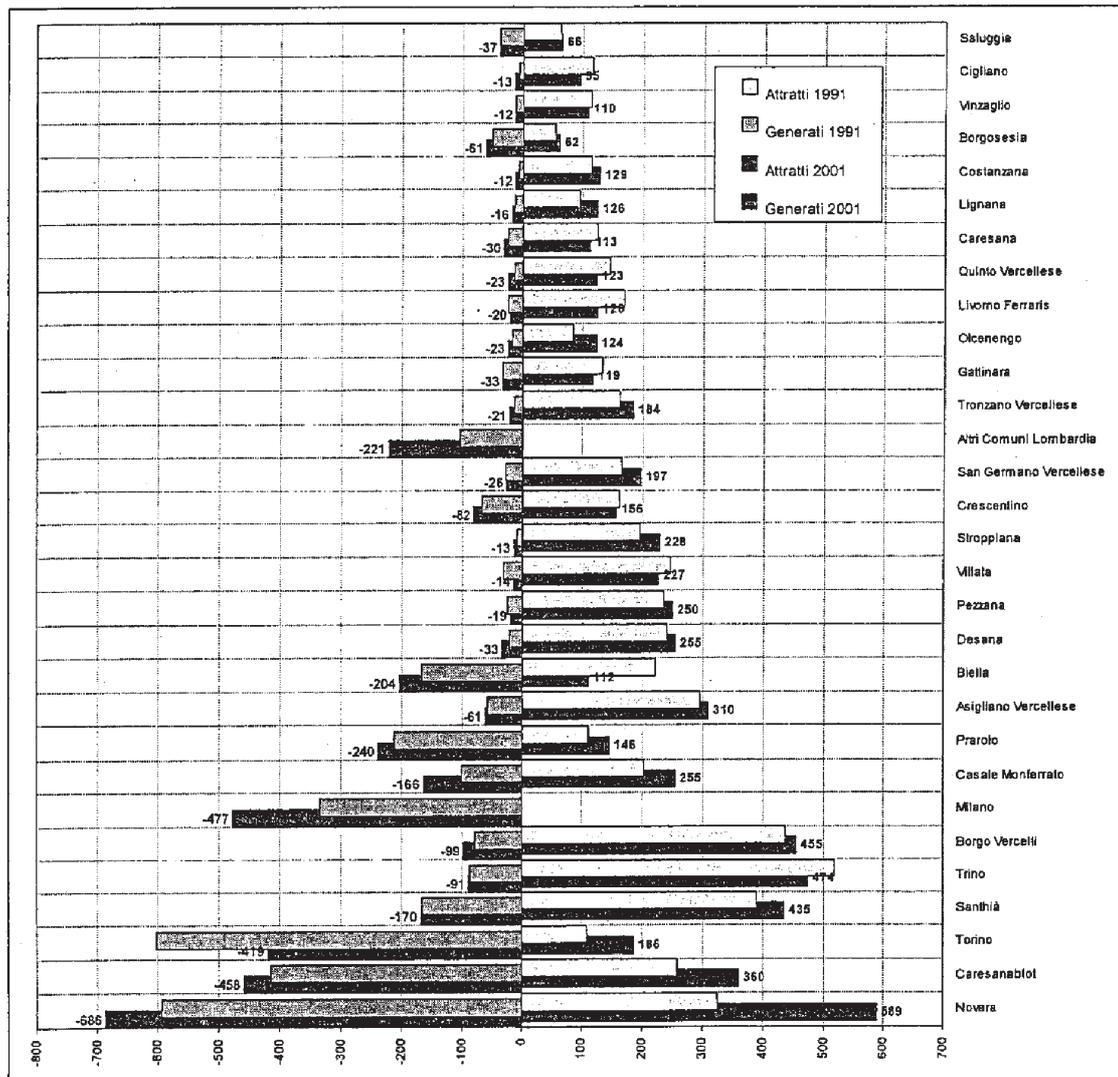


Grafico 4.4 Principali relazioni extraurbane. Dati 1991 e 2001. Tutte le modalità. Solo relazioni con almeno 100 spostamenti in ingresso+uscita.

Le Tabelle 4.4 e 4.5 (riportate nelle pagine seguenti) forniscono ulteriori dettagli informativi per le principali relazioni extraurbane.

Si evidenzia il limitato numero di relazioni di media forza. Per tutte quelle provinciali è assoluto protagonista il mezzo privato: sono sulla Trino-Vercelli si registra un rilevante ruolo del trasporto pubblico extraurbano.

Handwritten signature

Comune/Ambito Origine	Comune/Ambito Destinazione	Lav/Altro	Mezzo	N° spostamenti 1991	N° spostamenti 2001
Vercelli	Caresanablot	Lavoratori	Auto/Moto	376	404
Borgo Vercelli	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	296	301
Vercelli	Novara	Lavoratori	Auto/Moto	175	261
Trino	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	213	247
Novara	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	151	221
Asigliano Vercellese	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	208	220
Vercelli	Prarolo	Lavoratori	Auto/Moto	176	209
Caresanablot	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	154	202
Vercelli	Milano	Lavoratori	Ferro	172	197
Novara	Vercelli	Altri	Ferro	89	192
Vercelli	Altri Comuni Lombardia	Lavoratori	Auto/Moto	67	189
Vercelli	Torino	Lavoratori	Ferro	208	183
Vercelli	Novara	Altri	Ferro	116	176
Pezzana	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	154	172
Santhià	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	114	171
Vercelli	Novara	Lavoratori	Ferro	220	166
Desana	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	161	156
Trino	Vercelli	Altri	Bus	226	157
Stroppiana	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	132	155
Villala	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	153	148
Vercelli	Torino	Altri	Ferro	285	146
Casale Monferrato	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	134	144
Vercelli	Casale Monferrato	Lavoratori	Auto/Moto	93	142
Vercelli	Milano	Altri	Ferro	163	142
Caresanablot	Vercelli	Altri	Auto/Moto	62	140
Vercelli	Biella	Lavoratori	Auto/Moto	137	128
San Germano Vercellese	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	84	122
Vercelli	Santhià	Lavoratori	Auto/Moto	125	119
Santhià	Vercelli	Altri	Ferro	189	115
Novara	Vercelli	Altri	Auto/Moto	13	93
Prarolo	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	61	93
Vercelli	Milano	Lavoratori	Auto/Moto		91
Torino	Vercelli	Lavoratori	Ferro	59	98
Costanzana	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	72	85
Lignana	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	80	85
Vercelli	Trino	Lavoratori	Auto/Moto	77	82
Vercelli	Borgo Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	75	80
Borgo Vercelli	Vercelli	Altri	Auto/Moto	66	79
Olcenengo	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	52	78
Caresana	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	77	77
Tronzano Vercellese	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	52	75
Santhià	Vercelli	Altri	Bus	10	76
Crescentino	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	54	70
Vinzaglio	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	61	69
Quinto Vercellese	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	83	64
Vercelli	Casalino	Lavoratori	Auto/Moto	4	61
Vercelli	Crescentino	Lavoratori	Auto/Moto	50	59
Gattinara	Vercelli	Altri	Bus	82	59
Crescentino	Vercelli	Altri	Bus	81	58
Asigliano Vercellese	Vercelli	Altri	Auto/Moto	36	56
Desana	Vercelli	Altri	Auto/Moto	33	56
Vercelli	Biella	Lavoratori	Bus	8	54
Vercelli	Torino	Lavoratori	Auto/Moto	73	53
Vercelli	Asigliano Vercellese	Lavoratori	Auto/Moto	54	53
Torino	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	28	52
Livorno Ferraris	Vercelli	Lavoratori	Auto/Moto	28	50

Tabella 4.4 Principali relazioni extraurbane: valori per modo di trasporto e motivo dello spostamento. Dati 1991 e 2001. Solo relazioni con almeno 50 spostamenti.

411 n

Relazione	Totali	Auto Moto	Bus	Ferro	Altro o N.S.
Da a Vercelli					
Novara	589	53%	1%	40%	6%
Trino	474	60%	38%	0%	2%
Borgo Vercelli	455	84%	9%	0%	7%
Santhià	435	43%	17%	36%	3%
Caresanablot	360	95%	3%	0%	3%
Asigliano Vercellese	310	89%	7%	0%	4%
Casale Monferrato	255	71%	2%	22%	5%
Desana	255	84%	13%	0%	4%
Pezzana	250	86%	10%	0%	4%
Stroppiana	228	87%	11%	0%	2%
Villata	227	78%	16%	0%	6%
San Germano Vercellese	197	71%	6%	20%	3%
Torino	186	28%	16%	52%	4%
Tronzano Vercellese	184	48%	19%	32%	1%
Crescentino	156	55%	38%	3%	4%
Prarolo	146	95%	2%	0%	3%
Costanzana	129	85%	12%	0%	3%
Lignana	126	90%	5%	0%	6%
Livorno Ferraris	126	42%	5%	52%	2%
Olcenengo	124	76%	16%	0%	6%
Quinto Vercellese	123	83%	16%	0%	1%
Gattinara	119	35%	58%	0%	6%
Caresana	113	73%	19%	0%	8%
Biella	112	46%	32%	17%	5%
Vinzaglio	110	85%	8%	2%	5%
Cigliano	95	38%	51%	4%	7%
Alice Castello	76	33%	61%	7%	0%
Perlengo	66	86%	12%	0%	2%
Saluggia	66	29%	0%	70%	2%
Bianzè	64	39%	3%	50%	8%
Borgo d'Ale	63	38%	57%	3%	2%
Tricerro	63	75%	25%	0%	0%
Borgosesia	62	35%	56%	5%	3%
Palazzolo Vercellese	62	60%	37%	0%	3%
Ronsecco	57	72%	25%	0%	4%
Borgomanero	56	43%	0%	43%	14%
Cossato	54	61%	28%	11%	0%
Carisio	53	19%	70%	6%	6%
Serravalle Sesia	52	17%	81%	0%	2%
Altri	2.528	58%	20%	16%	5%
Totali	9.206	64%	18%	14%	4%

Relazione	Totali	Auto Moto	Bus	Ferro	Altro o N.S.
Da Vercelli a					
Novara	688	43%	3%	50%	4%
Milano	477	24%	1%	71%	4%
Caresanablot	458	92%	3%	0%	5%
Torino	419	16%	0%	79%	5%
Prarolo	240	92%	0%	0%	8%
Altri Comuni Lombardia	221	87%	1%	6%	6%
Biella	204	66%	29%	0%	5%
Santhià	170	74%	1%	20%	5%
Casale Monferrato	166	93%	1%	2%	4%
Borgo Vercelli	99	90%	3%	0%	7%
Trino	91	95%	3%	0%	2%
Crescentino	82	80%	17%	0%	2%
Casalino	66	95%	0%	0%	5%
Asigliano Vercellese	61	100%	0%	0%	0%
Borgosesia	61	69%	21%	2%	8%
Magenta	55	7%	0%	82%	11%
Formigliana	52	90%	4%	0%	6%
Altri	1.466	83%	5%	7%	5%
Totali	5.074	67%	4%	24%	5%

Tabella 4.5 Principali relazioni extraurbane: valori totali e riparto percentuale per mezzo di trasporto. Dati 2001. Solo relazioni con almeno 50 spostamenti.

Nonostante il prevalente ruolo del trasporto privato si sottolinea una circostanza di assoluta importanza per il trasporto pubblico urbano: ogni giorno la stazione di Vercelli movimentata un flusso dell'ordine di 6.000 persone. I 2.480 primi spostamenti registrati dall'ISTAT (che considerano solo lo spostamento di andata e non comprendono gli spostamenti originati da altre regioni) trovano, infatti una conferma nei circa 6.000 passeggeri/giorno più puntualmente rilevati da Trenitalia (Tabella 4.6).

E' un serbatoio di domanda molto interessante per i servizi urbani, che questi solo in piccola parte sono stati capaci di assorbire.

AAA ✓

Linea	Direzione	Mese	Saliti	Discesi
Torino-Novara	Novara-Torino	nov-01	1.307	1.418
		nov-02	1.268	1.339
		nov-03	1.493	1.381
	Torino-Novara	nov-01	1.269	1.304
		nov-02	1.240	1.191
		nov-03	1.392	1.347
Vercelli-Casale		nov-01	237	228
		nov-02	239	241
		nov-03	265	254

Tabella 4.6

Passeggeri Saliti e Discesi nella Stazione di Vercelli per Linea. Valori medi giornalieri calcolati in base a rilevazioni estese ad 1 intera settimana di ognuno dei mesi indicati (Fonte: Piano dei Trasporti della Provincia di Vercelli su dati TrenItalia)

Dall'indagine realizzata nel 2003 del Politecnico di Torino su incarico del Comune di Vercelli con interviste ad un campione di passeggeri risulta, infatti, che solo il 3,6% dei 514 viaggiatori intervistati arriva/parte alla/dalla stazione con l'autobus, a fronte del 35% con veicolo privato.

La stessa indagine evidenzia che la maggiore parte dei viaggiatori si sposta a piedi poiché il luogo di Vercelli da cui origina (o a cui è destinato) il viaggio è l'area centrale della città (Figure 4.1 e 4.2).

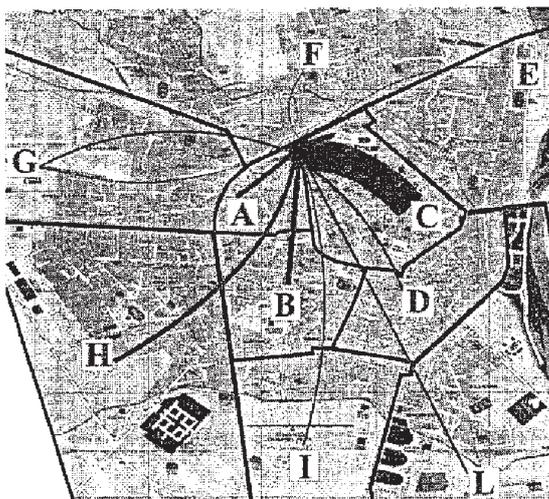


Figura 4.1
Destinazioni urbane di passeggeri in arrivo alla stazione
(Fonte: "Rapporto di analisi delle indagini sulla mobilità urbana e pendolarismo, parcheggi, carichi di traffico" realizzato nel 2003 dal Politecnico di Torino)

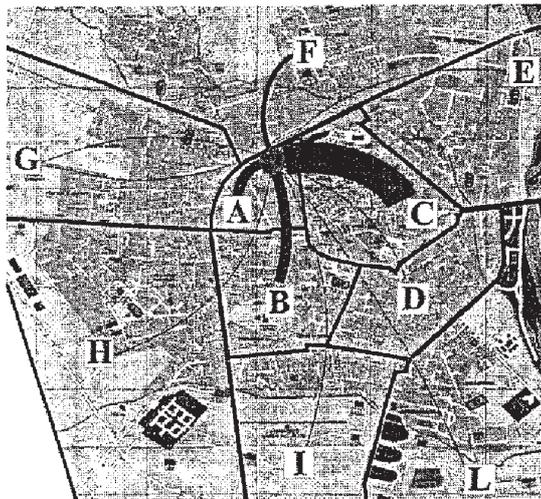


Figura 4.2
Origini urbane di passeggeri in partenza dalla stazione

L'importanza dell'area della stazione ferroviaria è enfatizzata, inoltre, dalla presenza della limitrofa stazione delle autolinee, che può concorrere a generare domanda per il trasporto pubblico urbano.

Per tali motivi, in questo PTS, sono programmate specifiche azioni volte ad acquisire all'offerta di trasporto pubblico urbana le componenti di domanda extraurbana che già utilizzano il trasporto pubblico.

4.3 Analisi della domanda soddisfatta dai servizi di TPL.

Le informazioni disponibili sulla domanda soddisfatta sono molto scarse. Esse sono di seguito riepilogate:

1. In

- nel 2006 (dato più recente disponibile) i ricavi da traffico sono stati pari al 13% dei costi di produzione del servizio;
- il servizio Telebus, il solo per il quale sono disponibili dati di frequentazione, ha un indice di frequentazione pari a 1,1 passeggeri a viaggio.

Sono valori molto sintetici, ma comunque sufficienti a qualificare come insoddisfacenti le prestazioni oggi rese dal servizio di trasporto pubblico urbano.

Le cause delle insoddisfacenti prestazioni del servizio di linea sono essenzialmente da ricercare nel combinato disposto delle seguenti circostanze:

- il servizio di trasporto è caratterizzato da:
 - una strutturazione delle linee che limita fortemente la possibilità l'interscambio tra le corse urbane;
 - frequenze basse, che ricordano più il modello dello "appuntamento cliente-autobus programmato" tipico del servizio extraurbano (il cliente va alla fermata sapendo che l'autobus transiterà ad una data ora), che non quello dello "appuntamento cliente-autobus casuale" (il cliente va alla fermata sapendo che l'autobus transiterà nell'arco di alcuni minuti) tipico del servizio urbano;
- Vercelli è una città molto compatta e dotata di una buona offerta di sosta veicolare nell'area centrale.

Il nuovo modello di rete programmato da questo PTS tende a modificare le "circostanze" sopra indicate direttamente imputabili all'organizzazione del servizio.

Le cause delle insoddisfacenti prestazioni del servizio a chiamata sono probabilmente imputabili alle limitazioni insite nell'attuale modello di gestione delle prenotazioni: occorre, infatti, prenotare il viaggio almeno 1 giorno prima della sua effettuazione ed in un stretto arco temporale di funzionamento del *call center*.

Sono modalità soddisfacenti per alcuni modelli di fruizione, ma che non valorizzano a pieno le potenzialità del servizio a chiamata in ambito urbano.

Nel nuovo modello di rete programmato da questo PTS sono previsti:

- il potenziamento ed il miglioramento prestazionale del servizio a chiamata,
- un nuovo modello di offerta fortemente integrato con i servizi di linea.

Im N

5 Il nuovo sistema tariffario per i servizi urbani.

A decorrere dal 1° luglio 2008 si darà seguito a quanto stabilito dalla Regione Piemonte con la citata (nel capitolo 2 di questo PTS) deliberazione di G.R. n. 66-6087 del 04/06/2007, che prevede di portare ad 1 euro la tariffa ordinaria di corsa semplice e di stabilire le tariffe degli abbonamenti in coerenza con i rapporti tra tipologie tariffarie adottati per i servizi automobilistici di linea extraurbani approvati con la stessa deliberazione della G.R.

Per creare condizioni più favorevoli all'utilizzo del servizio di trasporto urbano l'Amministrazione introdurrà nuove tariffe agevolate rivolte a specifiche categorie di utilizzatori.

La nuova politica tariffaria sarà decisa con specifico atto.

Il PTS ne definisce i criteri ispiratori nei termini seguenti:

- Sarà favorita l'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani su gomma, prevedendo, d'intesa con la Provincia, che i possessori di abbonamento ai servizi extraurbani possano liberamente circolare con questo titolo di viaggio sulla rete urbana.
Analogamente, i possessori di abbonamento ai servizi urbani potranno liberamente circolare con questo titolo di viaggio sulla rete extraurbana, limitatamente a spostamenti effettuati all'interno della conurbazione di Vercelli.
- Sarà favorita l'integrazione tra servizi urbani ed i servizi su ferro introducendo un nuovo tipo di abbonamento urbano a tariffa agevolata (dell'ordine di pochi euro/mese), convenzionalmente qui denominato "Abbonamento Estensione", che potrà essere acquistato dai possessori di abbonamento ai servizi ferroviari che abbia come uno degli estremi del viaggio il comune di Vercelli e la cui durata sarà relazionata a quella dell'abbonamento ferroviario.
- Saranno introdotti abbonamenti a tariffa agevolata (dell'ordine di pochi euro/mese) destinati alle persone appartenenti a nuclei familiari a reddito basso e medio, alla popolazione anziana (indicativamente con età maggiore di 65 anni), agli studenti iscritti alle scuole dell'obbligo, alle scuole medie superiori, all'università, ai corsi di specializzazione post laurea.

Tale politica di forte agevolazione tariffaria sarà favorita dal modello di contratto di servizio "gross cost".

11/11/11

6 Le risorse per l'esercizio e gli investimenti.

6.1 Risorse per l'esercizio.

Le risorse finanziarie rese disponibili dal PTS Regione Piemonte 2007-09 per l'acquisto dei Servizi Minimi sono pari ad euro (netto IVA):

- 1.201.458,11 nel 2007,
- 1.211.739,03 nel 2008,
- 1.220.887,53 nel 2009.

Tali valori risultano dalle voci specificate nella Tabella 6.1.

	2007	2008	2009
<i>Inflazione programmata (DPEF 2007-2011)</i>		1,70%	1,50%
Quota Fondo Trasporti Regionale	941.919,56	949.925,88	957.050,32
Premio di operatività	267.600,00	269.874,60	271.898,66
Risorse complessive disposte dal PTS Regione Piemonte per i Servizi di TPL	1.209.519,56	1.219.800,48	1.228.948,98
a dedurre: Oneri CCNL 2000-2001 compresi nel Fondo	-8.061,45	-8.061,45	-8.061,45
Quota Fondo Trasporti Regionale disponibile per l'acquisto dei servizi	1.201.458,11	1.211.739,03	1.220.887,53

Tabella 6.1 Quadro riepilogativo delle risorse destinate all'esercizio rese disponibili dal PTS Regione Piemonte 2007-2009.

Alle risorse finanziarie specificate nella tabella si aggiungono le seguenti ulteriori:

- contributi ex D.G.R. n. 23-8642 del 10 marzo 2003, utilizzati dal 2004 per l'esercizio del servizio a chiamata "Telebus";
- contributi ex D.G.R. n. 28-4372 del 20 novembre 2006 utilizzati per attuare la sperimentazione (con conseguente potenziamento dell'offerta di TPL) di nuovi servizi nel periodo 8 settembre 2007 – 31 marzo 2008,
- contributi ex D.G.R. n. 19-6944 del 24 settembre 2007, che saranno in parte utilizzati per ulteriori sperimentazioni (con conseguente potenziamento dell'offerta di TPL) di nuovi servizi nel corso del 2008,
- spesa a carico del bilancio comunale per le compensazioni conseguenti al contratto "gross cost" stipulato con il gestore dei servizi.

6.2 Risorse per gli investimenti.

Relativamente al **Materiale Rotabile**, si persegue l'obiettivo del miglioramento del parco e dell'introduzione di nuovi veicoli di piccola e media dimensione.

Tale azione, che compete al fornitore del servizio di trasporto, sarà incentivata dal sistema di attribuzione dei punteggi che sarà adottato dalla regolamentazione di gara.

La Regolamentazione di gara prevederà, inoltre, l'obbligo per l'aggiudicatario dei servizi di co-finanziare, nella misura prevista dalla Regione, il progetto di Bigliettazione Elettronica regionale.

Infine, per quanto attiene agli investimenti in Infrastrutture (Progetto MOVllinea) è programmata la spesa di investimento specificata nella Tabella 6.2.

Essa è destinata alla realizzazione/attrezzaggio di impianti di fermata del servizio urbano.

	Totale Spesa Programmata (Compresa IVA e spese tecniche)	Programmazione annuale della Spesa		
		2007	2008	2009
A carico della Regione	653.281	217760,4	217760,4	217760,4
A carico del Comune	351.767	117255,6	117255,6	117255,6
Totali risorse finanziarie	1.005.048	335.016	335.016	335.016

Tabella 6.2 Quadro riepilogativo delle risorse destinate agli investimenti in Infrastrutture.

7 L'assetto quantitativo e qualitativo dei Servizi Minimi.

La riorganizzazione della rete urbana è basata sui seguenti criteri:

- a) Specializzazione delle linee in funzione dei modelli di domanda.
- b) Coordinamento degli orari tra servizi urbani e tra i servizi urbani ed i servizi extraurbani su ferro e su gomma.
- c) Miglioramento della copertura della città da parte dei servizi di trasporto.
- d) Potenziamento dei servizi nell'area della conurbazione.

Sub a) Il servizio sarà articolato nelle seguenti componenti:

- Linee di forza radiali ad orario cadenzato tutti con capolinea in un unico punto di *rendez vous* e con orari sincronizzati sull'orologio del *rendez vous*.
- Linee scolastiche di rafforzamento delle linee di forza.
- Servizio a chiamata di adduzione alle linee di forza ed anche attivo nelle condizioni di domanda debole; in particolare nella fascia serale-notturna e nei giorni festivi e feriali estivi sulle direttrici non o meno servite (in questi giorni) dalle linee di forza.

Sub b) Una delle principali linee di forza sarà un servizio navetta stazione-*rendez vous* con orari dipendenti dagli orari dei treni e degli autobus extraurbani.

Sub c) Il miglioramento della copertura della città sarà realizzato grazie ad uno schema di linee di forza radiali ad orario cadenzato. Lo schema teorico di riferimento utilizzato per progettare la rete di Vercelli è del tipo riportato nella Figura 7.1.

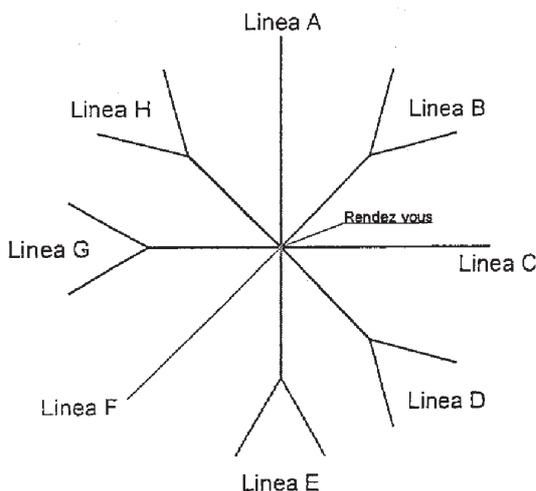


Figura 7.1
Schema teorico di organizzazione di una rete con linee radiali che puntano ad un rendez vous centrale.

Di seguito sono esposti i principali aspetti che caratterizzano il modello:

1. Tutte le corse convergono al *rendez vous*, il quale è localizzato in un punto baricentrico della rete e prossimo all'area urbana che esprime il maggiore potenziale di attrazione degli spostamenti. Tutte le corse arrivano al *rendez vous* "allo stesso minuto" e tutte da esso poi partono "allo stesso minuto" (indicativamente dopo 5-6 minuti dall'arrivo), si da consentire:
 - al passeggero di trasbordare,
 - agli autisti di riposare

MA/R

- e di recuperare gli eventuali ritardi accumulati nel tragitto [che saranno piccoli, salvo eventi eccezionali, poiché i percorsi delle linee radiali sono brevi (mediamente 2.5-2,8 km per Vercelli)].

Un passeggero che arriva al rendez vous con una qualunque linea è già arrivato in prossimità della zona urbana di maggiore attrattività, ma può anche proseguire il suo viaggio (a fronte di un'attesa di pochi minuti) con qualunque altra linea: tutti i collegamenti tra le diverse zone della città sono così coperti.

2. Tutte le corse hanno un cadenzamento pari ad un multiplo intero (= 1, 2, 4) del modulo di cadenzamento MC (ad esempio, se MC = 15 minuti, si hanno: corse con cadenzamento = $1 \times MC = 15$ minuti, corse con cadenzamento = $2 \times MC = 30$ minuti, corse con cadenzamento = $4 \times MC = 60$ minuti).

Il cadenzamento è variabile in funzione dell'importanza delle linee, delle fasce orarie, delle tipologie di giorni.

3. Ad ogni linea corrisponde un solo percorso di A+R o al massimo 2, preferibilmente strutturati, in questo secondo caso, con uno schema ad Y, si da avere in comune la parte del percorso più vicina al rendez vous (come schematizzato nella Figura 7.1).

Lo schema teorico è, ovviamente, un riferimento da calare nella realtà del territorio e dei modelli di domanda. Si rileva che la "forma" di Vercelli è tale da potere costruire la rete con buona aderenza allo schema teorico descritto.

Lo schema di rete va inoltre integrato con altri servizi, essenzialmente aventi funzioni complementari alle linee di forza. In Vercelli tale funzione è attribuita ai servizi a chiamata, che si prevede di potenziare, modificando anche le modalità di esercizio, si da migliorare le attuali prestazioni.

- Sub d) Una delle linee di forza prevederà il collegamento con Borgo Vercelli, comune della conurbazione oggi solo collegato alla città da servizi extraurbani di competenza della Provincia di Novara.

Considerato che:

- i collegamenti tra Vercelli e Caresanablot saranno meglio serviti dalle linee di forza extraurbane Vercelli-Biella e Vercelli-Varallo,
- sarà possibile utilizzare il servizio extraurbano con l'abbonamento urbano,

le 7 corse giornaliere dell'attuale Linea 1 per/da Caresanablot saranno sostituite dalle corse extraurbane potenziate rispetto allo stato di fatto.

La nuova programmazione è definita con riferimento allo Scenario della gara.

Essa sarà implementata nella Specifica dei servizi a base di gara che riporterà un Programma di esercizio semplificato strutturato in:

- Un insieme di servizi "base", che definiscono la struttura portante della rete.
 - Altri insiemi di servizi, "integrativi" di quelli "base", che i Concorrenti potranno decidere di offrire.
- I servizi "integrativi" saranno strutturati in pacchetti caratterizzati da differente priorità di attivazione.

Il Programma di esercizio a base di gara sarà definito con specifico atto.

La produzione chilometrica dei servizi base (come sopra definiti) è stimata pari a 530.000 km per l'insieme delle linee di forza e dei rafforzamenti scolastici.

Ad essa si aggiunge una disponibilità di produzione chilometrica esercitata con servizi a chiamata

convenzionalmente fissata pari a 60.000 km/anno.

Si assume che il servizio affidato con le procedure di gara decorra dal 1 gennaio 2009.

Nel 2008 si prevede un incremento della produzione chilometrica pari a circa 70.000 km per servizi di linea e 17.000 per servizi a chiamata.

Risultano, pertanto, i valori di produzione chilometrica programmati dal PTS riepilogati nella Tabella 7.1.

	2007 (preconsuntivo)	2008 (previsione)	2009 (a base di gara)
Produzione da servizi di linea	378.306	450.000	530.000
Produzione convenzionale da servizi a chiamata	33.014	50.000	60.000

Tabella 7.1 Produzione chilometrica programmata

9/11/08

Note richiamate nel testo

- i Per l'elaborazione dei dati sono stati utilizzati due file di fonte CSI Piemonte relativi al 13° e 14° Censimento Generale della Popolazione e delle Abitazioni (anni 1991 e 2001).
In questi file (che sono un'aggregazione di quelli originali resi disponibili dall'ISTAT) lo spostamento è qualificato nei termini seguenti:
- Comune Origine dello spostamento,
 - Comune Destinazione dello spostamento,
 - motivo dello spostamento: Lavoro o Altro (in prevalenza corrispondente a Studio),
 - mezzo di trasporto utilizzato.
- Inoltre, in essi sono soltanto considerati gli spostamenti effettuati da persone residenti o domiciliate in Piemonte. Mancano pertanto gli spostamenti effettuati da residenti in altre regioni verso il Piemonte. Ad esempio: vi sono gli spostamenti verso Milano, ma mancano gli spostamenti generati dai comuni della Lombardia.
- L'elaborazione dei file si è articolata nelle seguenti due attività:
- I dati 1991 e 2001 sono stati riclassificati nei termini seguenti:
 - Alla decodifica estesa del modo di spostamento è stata sostituita una più sintetica.
 - Sono stati corretti codici e decodifiche di Comuni che risultano accorpati o modificati.
 - Sono stati normalizzati codici e decodifiche di Comuni, Province e Stati Esteri per consentire il confronto tra dati 1991 e 2001.
 - Sono stati definiti "ambiti" di Comuni non piemontesi, cui ricondurre i dati riferiti a origini o destinazioni di importanza minore (ossia con un numero di spostamenti molto basso). Questa operazione è stata effettuata per le regioni Emilia Romagna, Liguria, Lombardia e Valle d'Aosta.
 - Sono stati eliminati gli errori evidenti (riferiti a spostamenti urbani effettuati con treno ed a spostamenti pedonali non urbani), attribuendo i corrispondenti valori di spostamenti alla classe "Altro mezzo o Non Specificato").
 - Sono state quindi prodotte numerose elaborazioni sui dati così riorganizzati.
- ii Si rileva che vi è una quota crescente di numero di spostamenti che non sono attribuiti ad una specifica modalità (nelle tabelle sono indicati con l'acronimo "Altro o NS"). Ciò determina un'alea sui valori assoluti e sulle incidenze percentuali riportati nelle tabelle e nel testo: non tale, tuttavia, da inficiare la sostanza delle argomentazioni svolte.
- iii Uno specifico approfondimento realizzato dal Piano dei Trasporti della Provincia di Vercelli in sede di valutazione del sistema della mobilità nell'area di prima cintura di Vercelli è pervenuto ad una preliminare ipotesi di configurazione della conurbazione di cui si dà qui sinteticamente conto.
- L'analisi ha considerato per tutti i Comuni i valori assunti dagli indicatori trasportistici di seguito specificati. Confrontando tali valori con definiti valori di soglia associati a tali indicatori ha "selezionato" i Comuni da ricomprendere nella conurbazione.
- Sono stati considerati i seguenti indicatori e valori di soglia [specificati tra parentesi]:
- Tempo di percorrenza tra il Comune e Vercelli [15 minuti]
 - N° spostamenti medi giornalieri su TPL generati dal Comune con destinazione Vercelli (da matrice O/D del TPL nel mese scolastico) [40]
 - % di tali spostamenti sul totale degli spostamenti (dello stesso tipo) generati dal Comune [75%]
 - % di tali spostamenti sul totale sul totale degli spostamenti (dello stesso tipo) in ingresso in Vercelli [2%]
 - N° spostamenti medi giornalieri totali generati dal Comune con destinazione Vercelli (da matrice O/D del ISTAT 2001) [200]
 - % di tali spostamenti sul totale degli spostamenti (dello stesso tipo) generati dal Comune [75%]
 - % di tali spostamenti sul totale sul totale degli spostamenti (dello stesso tipo) in ingresso in Vercelli [2%]
- L'analisi segnala come candidati a fare parte della conurbazione di Vercelli: Caresanablot, Borgo Vercelli, Asigliano Vercellese, Villata, Pezzana, Desana.
- In tale ipotesi risulterebbe compreso nella conurbazione anche Prarolo (essendo localizzato tra Vercelli e Pezzana).
Relativamente alla conurbazione di Vercelli il Piano Provinciale valuta l'opportunità/esigenza di realizzare un progetto integrato di area conurbata promosso da Comune di Vercelli e Provincia volto a ridisegnare il globale assetto dei servizi in Vercelli e nell'area definita dai comuni di prima cintura del capoluogo.

Allegato 2 - Agenzia e Sistema tariffario Formula

1. Abbonamenti integrati - Il sistema tariffario "Formula"

1.1 Tipo

Formula è un sistema tariffario a zone applicato agli abbonamenti. La tariffa pagata dal cliente è funzione del numero di zone attraversate. Le zone sono organizzate su cinque cerchi concentrici a partire da Torino. I primi due cerchi (Torino - zona U e Cintura - zona A) sono privi di setti divisorii, gli altri tre cerchi sono suddivisi in zone anche da setti radiali. Esiste inoltre una ulteriore zona tariffaria denominata PIN (Area Vasta di Pinerolo), comprendente il comune sopraddetto più nove comuni del suo circondario. Per la mappa della zonizzazione si veda la Figura 1. Ogni zona comporta uno scatto di tariffa eccetto la zona U (area urbana di Torino) e la zona PIN (area vasta di Pinerolo) che ne comportano due.

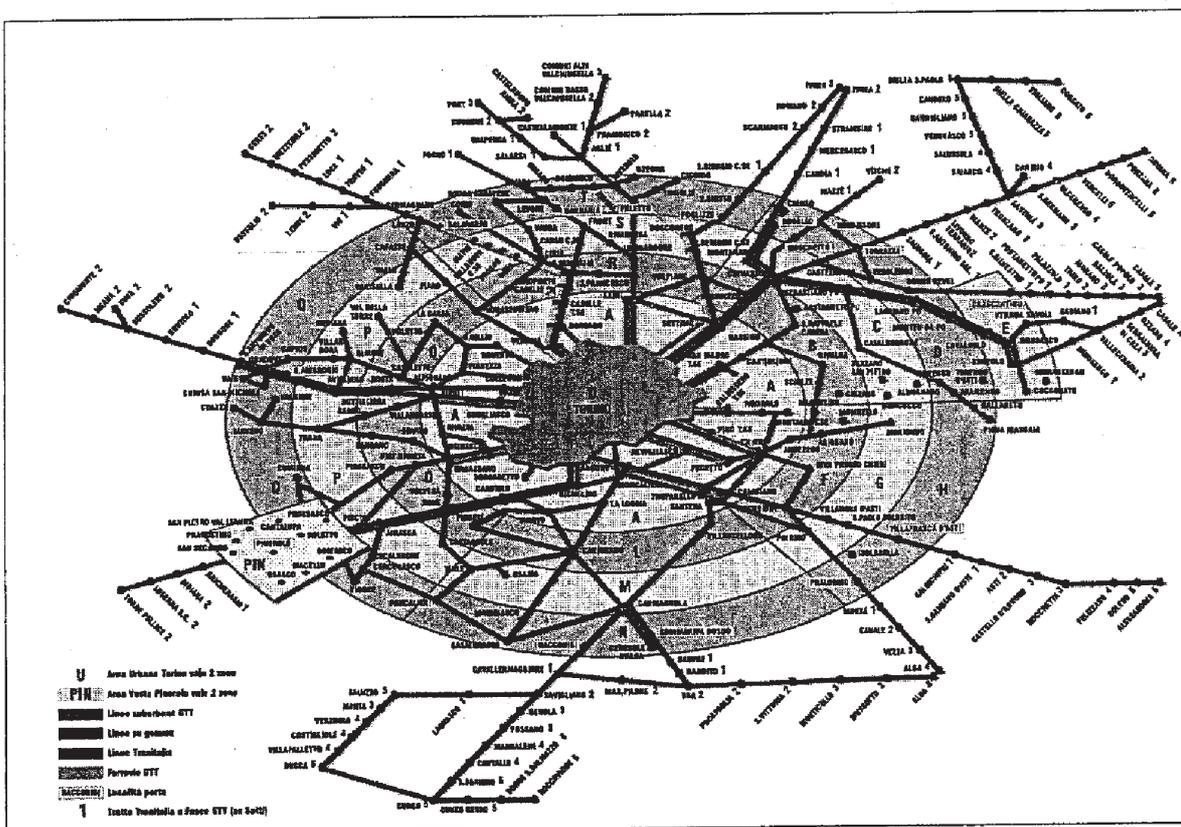


Figura 1 - Mappa dell'area integrata Formula

1.2 Area di applicazione

Esso trova applicazione in un'area integrata che include Torino e tutti i Comuni situati in un raggio di circa 40 Km dal centro di Torino. Ogni Comune o località appartiene ad una zona. Ad una zona possono appartenere più Comuni. (vedere Tabella 12).

Le tariffe di abbonamento Formula si applicano ai servizi di qualsiasi vettore esercente trasporto pubblico locale nell'area a prescindere dal contratto e dall'Ente con cui esso è stato sottoscritto. All'interno dell'area di cui sopra vengono eserciti i servizi dei bacini Nord, Sud, Sud-Ovest, Ovest e Torino per i quali avrà luogo un affidamento mediante gara, i servizi dei bacini di competenza della Provincia di Torino e i servizi ferroviari afferenti al Nodo di Torino. L'Agenzia

17

per la Mobilità Metropolitana e la Provincia di Torino si riservano la facoltà di ampliare l'estensione dell'area nel corso dell'affidamento dei servizi.

1.3 Tipologie di abbonamenti

Il sistema Formula comprende abbonamenti settimanali, mensili, plurimensili per studenti e annuali.

I livelli tariffari attuali sono quelli approvati dalla Regione Piemonte con Deliberazione della Giunta Regionale 4 giugno 2007, n. 66-6087 in vigore dal 1 luglio 2007 e riportati nell'Allegato B alla D.G.R. stessa. Esse sono da intendersi come tariffe in vigore per i servizi di competenza dell'Agenzia fino a successive modificazioni.

Tabella 1 - Tariffe attuali in € del sistema Formula (estratto)

Abbonamenti	Settimanali	Mensili	Annuali	Mensili studenti	Plurimensili studenti 10 mesi	Annuali studenti
1 zona	8,40	30,50	274,00	--	244,00	--
2 zone	9,60	34,00	306,00	--	272,00	--
3 zone	11,70	42,00	378,00	--	336,00	--
4 zone	14,20	51,00	459,00	--	408,00	--
5 zone	16,70	59,50	535,00	--	476,00	--
6 zone	18,90	67,00	603,00	--	536,00	--
7 zone	20,80	71,50	643,00	--	572,00	--
Intera area	21,70	77,00	693,00	--	616,00	--
Urbano PIN	9,60	34,00	306,00	--		--

3 zone studenti area di Torino*	--	--	--	32,00	n.d.	n.d.
---------------------------------	----	----	----	-------	------	------

* = Attualmente esistenti al di fuori del sistema Formula come titoli non integrati sulle linee del vettore che esercisce la rete urbana e suburbana di Torino nelle zone U + A con una tariffa inferiore a quella normale come offerta commerciale[gm1].

1.4 La tessera personale

Per utilizzare i servizi in area integrata l'utente deve acquistare una tessera personale presso le rivendite autorizzate.

Le tessere personali sono accompagnate da un modulo di richiesta tessera in duplice copia su carta autocopiante, di cui una viene consegnata al cliente insieme alla tessera e l'altra viene trattenuta dalla rivendita e successivamente inoltrata all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana con le modalità di seguito esposte.

Il costo della tessera personale è di 1,50 Euro [gm2] e ha validità annuale dal momento dell'acquisto.

Il modulo di richiesta tessera contiene nome, cognome, data di nascita, domicilio e numero di telefono dell'abbonato e l'origine e destinazione del percorso scelto.

La tessera contiene i dati anagrafici, una fototessera, l'indicazione del percorso scelto, la data di scadenza e il vettore utilizzato per le eventuali espansioni al di fuori dell'area.

1.5 Espansioni dell'area integrata

Per gli spostamenti aventi origine in una delle località di cui alla Tabella 13 (vedi allegato) e destinazione all'interno dell'area integrata Formula o viceversa si applicano le tariffe Formula sopra descritte fino alle località "porta" e le c.d. "espansioni" per la tratta all'esterno dell'area. Le espansioni sono di due tipi:

- 1) ferroviarie (per tutte le direttrici ferroviarie entranti nell'area integrata);
- 2) automobilistiche.

Lungo le espansioni si applica una tariffa a scaglioni numerati da 1 a 6 (in funzione della distanza) valevole solo per quella tratta e per il vettore che la esercisce. I tagliandi di espansione sono univocamente legati ad un vettore specifico e pertanto i relativi introiti vengono riconosciuti automaticamente a quel vettore.

L'utente che ha per origine una località esterna compresa nella tabella delle espansioni e per destinazione una località dell'area integrata e si serve del vettore che le collega attraverso la località "porta" deve necessariamente acquistare un abbonamento Formula integrato più la relativa espansione. Ad oggi le espansioni vigono solo per i servizi ferroviari e per quelli automobilistici giacenti sulle direttrici delle espansioni così come raffigurate in Figura 1. Gli Enti appaltanti si riservano la facoltà di individuare nuove direttrici di espansione ed eventualmente nuove località porta e di assoggettare le linee su gomma ivi operanti alle medesime regole, nonché di unificare i due tipi di espansioni attualmente in vigore.

1.6 Il metodo di calcolo delle singole tariffe

Il sistema tariffario è basato sul meccanismo seguente: la tariffa risulta dal prodotto di due elementi:

Unità tariffaria elementare "U"

Coefficiente di scala "K"

La Tabella 2 mostra la struttura tariffaria attuale. Il parametro "U" rappresenta la base a partire dalla quale si calcolano tutte le tariffe. I coefficienti "K" detti coefficienti di scala servono per calibrare il sistema tariffario assegnando alla curva tariffaria una determinata forma. Il valore "Minimo" è pari al prezzo del biglietto singolo urbano oppure suburbano. Nessun titolo di viaggio può avere un prezzo inferiore a "Minimo". Agendo su "Unità elementare" si ottengono i valori di tutti i titoli di viaggio da Formula 2 in su. Agendo su "Minimo" si ottengono i valori dei titoli urbani e suburbani.

Tabella 2 - Struttura tariffaria

Unità elementare	euro		0,450		
Minimo	euro		0,900		
N. zone	Biglietto euro	K settimanali	Settimanali euro	K mensili	Mensili euro
1	0,90	8,4	7,56	31,0	27,90
2	0,90	9,4	8,46	34,3	30,87
3	1,35	7,6	10,26	28,1	37,94
4	1,80	7,0	12,51	25,5	45,90
5	2,25	6,6	14,85	24,0	54,00
6	2,70	6,3	17,01	22,6	61,02
7	3,15	6,0	18,90	20,9	65,84
intera rete	3,60	5,8	20,88	19,8	71,28

1.7 Le dimensioni del mercato degli abbonati Formula

Il numero di abbonati si ricava da un archivio elettronico contenente i dati di tutti i possessori di tessere personali Formula. A novembre 2005 le tessere personali emesse erano pari a 88.880.

Il numero dei tagliandi di abbonamento e il relativo introito complessivo annuo per l'anno 2005 sono riportati nella tabella seguente.

Tabella 3 - Dimensioni del mercato Formula

Tagliandi di abbonamento	Quantità	Importo in €
Totale SETTIMANALI	888.356	10.588.117
Totale MENSILI	339.672	15.412.700
Totale PLURIMENSILI	3.375	1.093.352
Totale ANNUALI	2.690	1.202.591
TOTALE GENERALE	1.234.093	28.296.760

1.8 La ripartizione degli introiti

Nelle more dell'istituzione di un sistema di bigliettazione elettronica capace di generare un conteggio dei passeggeri sui mezzi operanti nell'area, la ripartizione degli introiti avviene sulla base della domanda rilevata attraverso delle indagini campionarie periodiche mediante interviste telefoniche a domicilio degli abbonati con tecnica C.A.T.I. (Computer Aided Telephone Interview). Le indagini vengono condotte normalmente una volta all'anno in idoneo periodo rappresentativo della domanda. Le indagini vengono commissionate dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ad istituti di ricerca specializzati nel settore. L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana si riserva la facoltà di effettuare una seconda indagine nel corso dell'anno al fine di migliorare la precisione dei risultati.

Partendo dall'universo degli abbonati, si procede ad estrarre il campione, stratificato per:

- distribuzione geografica dei titoli di viaggio;
- tipo di abbonamento (1,2,3 zone etc.);
- caratteristiche socio-demografiche dell'abbonato (sesso ed età).

Il dimensionamento del campione verrà comunque effettuato dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana al fine di garantire che l'errore statistico sugli introiti spettanti al vettore avente la quota di viaggi più bassa sia contenuto entro il $\pm 5\%$ nel 95% dei casi [gm3]

Al campione di abbonati si richiede di ricostruire e descrivere gli spostamenti dell'ultima giornata feriale, dell'ultimo sabato e dell'ultima domenica precedente l'intervista.

Le interviste si considerano valide quando il/la tesserato/a abbia utilizzato l'abbonamento nel giorno feriale precedente l'intervista e/o nel sabato e/o nella domenica precedenti l'intervista.

I dati che vengono ricavati dall'indagine sono i seguenti:

- coefficiente di fruizione per ogni titolo di viaggio (numero medio di viaggi effettuati con quel determinato titolo);
- coefficiente di utilizzo di ciascun vettore.

Il coefficiente di utilizzo viene calcolato suddividendo ogni viaggio in segmenti in base alle zone tariffarie attraversate come nell'esempio riportato qui di seguito.

Si supponga un abbonato che, intervistato, ha dichiarato nella giornata feriale precedente l'intervista uno spostamento da Rivarolo Canavese a Torino centro Piazza Castello e viceversa con il titolo di viaggio Formula 6.

Andata: da Rivarolo Canavese a Torino Porta Susa con il gestore "Ferrovia", da Torino Porta Susa a Torino Piazza Castello con il gestore bus "A".

Ritorno: da Piazza Castello a Leini con il gestore "A", da Leini a Volpiano con il gestore "B", e da Volpiano a Rivarolo Canavese nuovamente con il gestore "Ferrovia".

Tutti i segmenti vengono pesati in base al numero di zone attraversate. Tutte le zone hanno peso 1 tranne la zona U (Torino) che ha peso 2.

Tabella 4 - Descrizione percorso

Viaggio	Segmento	Zone attraversate	Peso	Vettore usato
Andata	Rivarolo Canavese - Torino P.Susa	T,S,R,A,U	1+1+1+1+2=6	Ferrovia
	Torino P.Susa - Piazza Castello	U	2	A
Ritorno	Torino Piazza Castello - Leini	U,A	2+1=3	A
	Leini - Volpiano	A,R	1+1=2	B
	Volpiano - Rivarolo Canavese	R,S,T,	1+1+1=3	Ferrovia

Il calcolo avviene nel seguente modo: si inseriscono i segmenti così risultanti nella tabella sotto esposta e si ricavano le percentuali di utilizzo di ciascun vettore per la singola intervista.

Tabella 5 - Attribuzione dei segmenti ai vettori

Segmento n.	Segmenti pesati x vettore			
	Gestore "A"	Gestore "B"	Gestore "Ferrovia"	segmenti pesati

1			6	6
2	2			2
3	3			3
4		2		2
5			3	3
6				0
7				0
8				0
Totale	5	2	9	16
Quota ripartizione	31%	13%	56%	100%

Il risultato della tabella è la quota di ripartizione per singolo utente e per singolo titolo di viaggio (in questo caso Formula 5), si procede quindi al calcolo della media di tutte le percentuali degli intervistati aventi un titolo Formula 5 e si determina il riparto per vettore.

Si riportano poi le percentuali relative a Formula 5 più quelle di tutti gli altri tipi di abbonamento, per i quali si sarà applicata la medesima procedura di calcolo, nella seguente tabella (i dati numerici sono puramente indicativi):

Tabella 6 - Esempio di riparto a tre per tipologia di abbonamento

Abbonamento	Quota di ripartizione			Totale venduto periodo	Ripartizione introiti		
	Gestore A	Gestore B	Gestore Ferrovia		Gestore A	Gestore B	Gestore Ferrovia
Formula 1	35%	15%	50%	25,000	8,750	3,750	12,500
Formula 2	25%	30%	45%	28,000	7,000	8,400	12,600
Formula 3	60%	25%	15%	50,000	30,000	12,500	7,500
Formula 4	50%	30%	20%	40,000	20,000	12,000	8,000
Formula 5	30%	40%	30%	40,000	12,000	16,000	12,000
Formula 6	20%	40%	40%	65,000	13,000	26,000	26,000
Formula 7	10%	30%	60%	50,000	5,000	15,000	30,000
Formula i	5%	25%	70%	40,000	2,000	10,000	28,000
Totale				338,000	97,750	103,650	136,600
					28.92%	30.67%	40.41%

Per gli spostamenti effettuati con linee appartenenti a diversi bacini e gestite da diverse imprese (compreso eventualmente anche il vettore ferroviario) la ripartizione degli introiti verrà effettuata in base a quanti segmenti di ciascuna impresa saranno utilizzati dagli abbonati.

1.9 Verifica delle risultanze delle indagini

L'Impresa affidataria ha la facoltà di richiedere all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana l'accesso ai dati delle interviste, fatte salve le limitazioni imposte dalla normativa concernente la tutela dei dati personali e sensibili, per effettuare delle verifiche in proprio sulla congruità delle dichiarazioni espresse dagli intervistati in merito all'uso dei mezzi.

1.10 Emissione delle tessere personali e dei tagliandi di abbonamento

1.10.1 Moduli richiesta tessera e tessere personali

Sono compito dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana le seguenti funzioni:

- produzione degli stampati (moduli di richiesta e tessere personali);
- messa a disposizione degli stampati alle imprese esercenti;
- conservazione su supporto informatico dei dati degli abbonati;

- archiviazione dei moduli compilati dai clienti all'atto dell'acquisto della tessera personale.

Sono compito delle imprese affidatarie le seguenti funzioni

- ritiro dei moduli di richiesta e delle tessere personali presso la sede dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana;
- distribuzione degli stampati alle rivendite sul territorio;
- raccolta dei moduli di richiesta compilati;
- caricamento su supporto informatico dei dati compilati dagli abbonati sui moduli;
- trasmissione dei dati informatizzati e riconsegna dei moduli compilati all'Agenzia stessa.

Al fine di mantenere costantemente aggiornato l'archivio unico degli abbonati, nelle more dell'istituzione di una modalità di trasmissione telematica compatibile con la dotazione tecnologica delle rivendite, si fa obbligo alle imprese affidatarie (da parte di uno qualunque degli Enti concedenti servizi di TPL in area Formula) di raccogliere i moduli di richiesta tessera compilati e provvedere al caricamento dei dati in essi riportati su supporto informatico e alla successiva trasmissione degli stessi all'Agenzia entro il giorno 15 del mese successivo a quello di emissione della tessera.

1.10.2 Tagliandi di abbonamento

Sono compito dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana le seguenti funzioni:

- produzione degli stampati;
- messa a disposizione degli stessi alle imprese esercenti presso i propri locali

Sono compito delle imprese affidatarie le seguenti funzioni:

- ritiro degli stampati presso la sede dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana;
- distribuzione degli stampati alle rivendite sul territorio;
- trasmissione all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana dei dati relativi ai tagliandi venduti nelle proprie rivendite e dei relativi importi con cadenza trimestrale.

1.11 Incasso dei proventi tariffari

All'impresa aggiudicataria dei servizi spetterà una quota parte del monte introiti Formula proporzionale alla quota dei segmenti pesati attribuiti alla stessa impresa in base alle dichiarazioni di viaggio fatte dal campione di abbonati intervistato nelle indagini campionarie.

I soggetti partecipanti al monte introiti Formula sono:

- Le imprese aggiudicatarie dei servizi appartenenti ai bacini Nord, Sud, Sud-Ovest, Ovest e Torino di competenza dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.
- Le imprese aggiudicatarie dei servizi appartenenti ai bacini di competenza della Provincia di Torino per i viaggi effettuati in area Formula.
- Il gestore / i gestori dei servizi ferroviari per i viaggi effettuati in area Formula.

L'incasso dei proventi tariffari avverrà attraverso le seguenti fasi:

1. Vendita dei titoli di viaggio: tutti i soggetti sopra elencati incasseranno i proventi tariffari derivanti dalla vendita degli abbonamenti Formula nella propria rete di rivendite.
2. Monitoraggio dell'introito integrato: il numero dei tagliandi di abbonamento venduti verrà comunicato da ogni impresa aggiudicataria allo scadere di ogni trimestre all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, con il dettaglio dei titoli di viaggio venduti per tipo di abbonamento (Formula 1, 2, 3 ... Formula I) e per durata (settimanale, mensile, plurimensile studenti, annuale). A seguito dell'introduzione della bigliettazione elettronica sarà cura delle imprese affidatarie trasmettere i dati rilevati dalle obliterate all'Agenzia secondo le modalità che saranno in seguito individuate in base alla piattaforma tecnologica prescelta.
3. Gestione delle indagini campionarie: a cura dell'Agenzia come descritto al precedente punto 1.8.

4. Supervisione della suddivisione e generazione dell'introito spettante: l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana genererà una tabella di riparto degli introiti per ogni tipo Formula (1,2,3...I) sulla base dei calcoli effettuati nel quadro delle indagini campionarie di cui al precedente punto 1.8.
5. Monitoraggio dei saldi: L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana effettuerà il calcolo dei saldi spettanti ad ogni Impresa affidataria di servizi in area integrata confrontando l'ammontare dei ricavi di vendita come indicati dalle Imprese stesse nelle comunicazioni trimestrali di cui al punto 1.10.2 e la quota di monte introiti effettivamente spettante a ciascuna di esse in base al risultato generato dall'algoritmo di ripartizione. Sarà cura dell'Agenzia comunicare i saldi a ciascuna Impresa mentre sarà cura delle Imprese affidatarie provvedere contabilmente alle compensazioni tra gli introiti incassati e quelli spettanti. L'erogazione delle compensazioni economiche derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio è vincolata all'effettiva compensazione degli introiti integrati tra le Imprese affidatarie.

A titolo di copertura dei costi delle attività di gestione delle indagini campionarie di cui al presente allegato, rendicontazione e contabilità degli introiti integrati sarà destinato un corrispettivo pari a massimo Euro 150.000, da dedurre dal monte introiti complessivo annuo del sistema Formula.[gm4]

L'Agenzia si riserva la facoltà di avvalersi di un soggetto esterno per la gestione di alcune delle funzioni di cui sopra.

2. Abbonamenti per la città di Torino

Per gli spostamenti all'interno della zona U vigono gli abbonamenti urbani della città di Torino, approvati dal Comune di Torino con Deliberazione Consigliare n. 2002/03/695/06 del 3/07/2002 e sono entrati in vigore il 1 settembre 2002. Tuttavia è in fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale uno schema di deliberazione (2007 04548/119) che prevede le tariffe sotto elencate.

Tabella 7 - Abbonamenti per la città di Torino (in €)

Abbonamenti	Zone Formula di validità	Personale	Impersonale
Settimanali	U	--	9,50
Mensili	U	32,00	35,00
Annuali	U	290,00	330,00
Mensili studenti	U	18,00	--
Mensili Junior (fino a 10 anni)	U	12,00	
Plurimensili studenti 10 mesi	U	n.d.	--
Annuali studenti	U	n.d.	--
Annuali Junior (fino a 10 anni)	U	100,00	--
Mensile "60 più" rete urbana	U	18,00	--
Annuale "60 più" rete urbana	U	145,00	--
Mensile "60 più" rete urbana (orario ridotto - dopo le 9.00)	U	15,00	--
Annuale "60 più" rete urbana (orario ridotto - dopo le 9.00)	U	130,00	--

Gli abbonamenti sopra elencati non partecipano al monte introiti Formula.
Le quantità vendute degli abbonamenti nel 2004 sono riportate nella tabella seguente.

Tabella 8 - Dimensioni del mercato degli abbonamenti per la città di Torino

Abbonamenti	Titoli venduti					
	Settimanali	Mensili	Annuali	Mensili studenti	Plurimensili studenti 10 mesi	Annuali studenti
Urbano Torino	1.315.000	245.000	(*)	349.000	(*)	(*)

Fonte: Mod. F03 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Azienda GTT S.p.A.

(*) = incluso nella voce "Altri Abbonamenti" per una quantità complessiva di 104 mila titoli di viaggio.

3. Tariffe di abbonamento ridotte

La Regione Piemonte e gli Enti locali territorialmente competenti possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie (diversamente abili, anziani, disoccupati, ecc...) definendo le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci.

La Regione Piemonte ha individuato nelle persone diversamente abili, in possesso di requisiti specificati nei provvedimenti istitutivi, i beneficiari di agevolazione tariffaria regionale. I titolari di tale agevolazione, resi riconoscibili dal possesso di una tessera cartacea o "contactless ticket" personalizzata secondo specifici layout, hanno libero accesso a tutti i servizi regionali sia automobilistici che ferroviari. Nei casi di invalidità riconosciuta pari al 100%, e in pochi altri casi rigidamente individuati, il possesso di una "tessera con accompagnatore" estende il libero accesso all'accompagnatore del beneficiario.

Gli obblighi imposti dalla Regione si devono intendere compresi nelle compensazioni economiche.

4. Biglietti di corsa semplice e a tempo

1.12 Il Biglietto Integrato Metropolitano (BIM)

1.12.1 Tipo e area di applicazione

Il Biglietto Integrato Metropolitano consente all'utilizzatore di viaggiare nelle zone U, A, B, F, L, O, R dell'area integrata descritta in Figura 1, utilizzando indifferentemente tutti i servizi su gomma operanti all'interno dell'area stessa nel limite di validità temporale previsto in funzione delle zone attraversate.

1.12.2 Tipologie di biglietti

Trattasi di un biglietto a tempo, articolato nelle tipologie sotto esposte.

Tabella 9 - Biglietto Integrato Metropolitano

Tipo di biglietto	Tempo di validità	Ipotesi di importo futuro (a biglietto)	Sostituisce i precedenti biglietti non integrati
BIM Formula 1 (1 zona)	60 minuti dalla convalida	Da definire	biglietto suburbano biglietto extraurbano Penta Km biglietto extraurbano 1 zona
Carnet da 10 BIM Formula 1	come sopra (per ogni singolo biglietto)	Da definire	carnet da 15 biglietti suburbani
BIM Formula 2 (2 zone)	70 minuti dalla convalida	Da definire	biglietto extraurbano Penta Km biglietto extraurbano 2 zone
BIM Formula 3 (3 zone)	90 minuti dalla convalida vale per una corsa in Metropolitana, nei 90' di validità	Da definire	biglietto urbano e suburbano biglietto extraurbano Penta Km biglietto extraurbano 3 zone

Tipo di biglietto	Tempo di validità	Ipotesi di importo futuro (a biglietto)	Sostituisce i precedenti biglietti non integrati
Carnet da 10 BIM Formula 3	come sopra (per ogni singolo biglietto)	Da definire	carnet da 15 biglietti urbani e suburbani
BIM Formula 4 (4 zone)	110 minuti dalla convalida vale per una corsa in Metropolitana, nei 90' di validità	Da definire	Biglietto extraurbano Penta Km. biglietto extraurbano 4 zone

1.12.3 La ripartizione degli introiti

Nelle more dell'istituzione di un sistema di bigliettazione elettronica capace di generare un conteggio dei saliti e discesi a bordo di tutti i mezzi operanti nell'area e qualora non si optasse per un criterio di riparto degli introiti specifico per i biglietti, la ripartizione degli introiti di vendita dei biglietti integrati Formula Area Metropolitana di corsa semplice (BIM) avverrà utilizzando gli stessi coefficienti di utilizzo degli abbonamenti ricavati dalle indagini campionarie di cui al punto 1.8 limitatamente agli abbonamenti Formula 1,2,3,4 utilizzati dagli abbonati che dichiarano origini e destinazioni comprese nelle zone di validità del BIM e al netto della quota di competenza dell'impresa esercente i servizi ferroviari. Qualora si ritenesse opportuno verificare la correttezza delle percentuali di riparto dei biglietti integrati, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana si riserva di decidere anno per anno l'effettuazione, in alternativa alla seconda indagine CATI sugli abbonati Formula, di una indagine a bordo dei mezzi sulle tratte interessate dal BIM focalizzata sugli utilizzatori dei biglietti. L'onere di tali indagini sarà in ogni caso prelevato dalla quota di monte introiti annuale trattenuta dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per le attività gestionali di cui al punto 1.11.

5. Biglietti per la Città di Torino

Per gli spostamenti all'interno della zona U vigono i biglietti urbani della città di Torino, approvati dal Comune di Torino con Deliberazione Consigliare n. 2002/03/695/06 del 3/07/2002 in vigore dal 1 settembre 2002. Tuttavia è in fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale uno schema di deliberazione (2007 04548/119) che prevede le tariffe sotto elencate. Esse sono da intendersi come tariffe in vigore per i servizi di competenza dell'Agenzia fino a successive modificazioni.

Tabella 10 - Biglietti per la Città di Torino

Tipo di biglietto	Zone Formula di validità	Tempo di validità	Importo attuale (a biglietto)
Biglietto urbano	U	Validità 70'. Con seconda timbratura entro i 70' vale fino al capolinea sulla stessa vettura. Vale per una corsa in Metropolitana, nei 70' di validità.	€ 1,00
Carnet da 15 biglietti urbani	U	Come sopra per ogni singolo biglietto.	€ 0,90
Giornaliero urbano	U	Valevole dalla timbratura a fine servizio nel giorno di convalida	€ 3,50
Viaggiare insieme	U	Utilizzabile il sabato (o nei giorni festivi) fra le 14.30 e le 20.00. Può essere utilizzato contemporaneamente da 4 persone.	€ 4,40
Shopping	U	Validità 4 h dal momento della convalida. Utilizzabile tra le 9.00 e le 20.00.	€ 2,00

Il numero di titoli di viaggio venduti è riportato nella tabella seguente.

Tabella 11 - Dimensioni del mercato dei biglietti per la città di Torino

Tipo di biglietto	Quantità
Biglietto urbano	16.336.000
Carnet da 15 biglietti urbani	766.000
Giornaliero urbano*	75.000
Viaggiare insieme	--
Shopping	120.000

Fonte: Mod. F03 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Azienda GTT S.p.A. - anno 2004.

(*) = incluso nella voce “Altri Biglietti”.

6. Altri biglietti per le linee extraurbane

Per i viaggi a bordo delle linee extraurbane con origine e/o destinazione all'esterno delle zone U, A, F, L, O, R dell'area integrata di cui alla Figura 1 si applica il biglietto a fasce chilometriche [gm5] (detto anche pentachilometrico o pentaKm) di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale 29 luglio 2002, n. 61-6805 e successive modificazioni.

7. Adeguamenti tariffari

La D.G.R. 66-6087 del 4 giugno 2007 prevede un ulteriore adeguamento tariffario (allegato A) che sarà attuato in due fasi e troverà piena applicazione all'atto delle sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio derivanti da affidamento con procedura ad evidenza pubblica o con altra modalità consentita dalle norme vigenti. Si prevedono inoltre aumenti biennali secondo quanto contemplato dal Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'art. 4 della L.R. 1 del 2000 per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009.

8. Elenco delle località dell'area Formula

Tabella 12 - Elenco Comuni e zone Formula di appartenenza

ISTAT	Comune	Zona Tariffaria
001002	Airasca	P
001006	Almese	P
001008	Alpignano	A
001009	Andezeno	A
001012	Arignano	F
001013	Avigliana	P
001016	Balangero	T
001018	Baldissero Torinese	A
001021	Barbania	T
001024	Beinasco	A
001028	Borgaro Torinese	A
001033	Bosconero	S
001034	Brandizzo	B
001037	Brozolo	E
001038	Bruino	O
001039	Brusasco	E
001041	Buriasco	PIN
001043	Busano	T
001045	Buttiglieria Alta	O
001046	Cafasse	Q
001047	Caluso	D
001048	Cambiano	A
001051	Candiolo	A
001053	Cantalupa	PIN
001055	Caprie	Q
001058	Carignano	L
001059	Carmagnola	M
001060	Casalborgone	C
001062	Caselette	O
001063	Caselle Torinese	A
001064	Castagneto Po	B
001065	Castagnole Piemonte	P
001068	Castiglione Torinese	A
001069	Cavagnolo	E
001071	Cercenasco	Q
001078	Chieri	A
001081	Chiusa di San Michele	Q
001082	Chivasso	C
001083	Ciconio	T
001085	Cinzano	B
001086	Cirie'	R
001089	Coazze	Q
001090	Collegno	A
001093	Condove	Q
001094	Corio	T
001097	Cumiana	Q

ISTAT	Comune	Zona Tariffaria
001176	Ozegna	T
001178	Pancalieri	N
001180	Pavarolo	A
001183	Pecetto Torinese	A
001189	Pianezza	A
001191	Pinerolo	PIN
001192	Pino Torinese	A
001193	Piobesi Torinese	O
001194	Piossasco	O
001195	Piscina	P
001197	Poirino	G
001203	Pralormo	H
001205	Prarostino	PIN
001211	Reano	O
001213	Rivalba	B
001214	Rivalta di Torino	A
001215	Riva presso Chieri	F
001216	Rivara	T
001216	Rivara	T
001217	Rivarolo Canavese	T
001218	Rivarossa	S
001219	Rivoli	A
001220	Robassomero	O
001221	Rocca Canavese	T
001222	Roletto	PIN
001225	Rondissone	D
001228	Rosta	O
001229	Rubiana	P
001236	San Benigno Canavese	R
001237	San Carlo Canavese	S
001240	San Francesco al Campo	R
001241	Sangano	O
001243	San Gillio	A
001246	San Giusto Canavese	T
001248	San Maurizio Canavese	R
001249	San Mauro Torinese	A
001250	San Pietro Val Lemina	PIN
001252	San Raffaele Cimena	B
001253	San Sebastiano da Po	C
001254	San Secondo di Pinerolo	PIN
001255	Sant'Ambrogio di Torino	Q
001256	Sant'Antonino di Susa	Q
001257	Santena	A
001260	Scalenghe	Q
001262	Sciolze	B
001265	Settimo Torinese	A

001099	Druento	A
001101	Favria	T
001102	Feletto	T
001104	Fiano	P
001106	Fogizzo	T
001109	Front	S
001110	Frossasco	PIN
001112	Gassino Torinese	A
001113	Germagnano	T
001115	Giaveno	Q
001116	Givoletto	O
001119	Grosso	S
001120	Grugliasco	A
001123	Isolabella	H
001126	La Cassa	O
001127	La Loggia	A
001128	Lanzo Torinese	T
001129	Lauriano	D
001130	Leini'	A
001133	Levone	T
001135	Lombardore	R
001136	Lombriasco	N
001141	Lusiglie'	T
001142	Macello	PIN
001144	Marentino	F
001146	Mathi	S
001153	Mombello di Torino	F
001156	Moncalieri	A
001158	Montaldo Torinese	A
001161	Montanaro	C
001162	Monteu da Po	D
001163	Moriondo Torinese	G
001164	Nichelino	A
001166	Nole	S
001168	None	O
001170	Oglianico	T
001171	Orbassano	A
001173	Osasco	PIN
001174	Osasio	M

001272	TORINO	U
001273	Torrazza Piemonte	D
001276	Trana	P
001280	Trofarello	A
001283	Vaie	Q
001284	Val della Torre	P
001285	Valgioie	Q
001286	Vallo Torinese	P
001289	Varisella	P
001290	Vauda Canavese	S
001292	Venaria	A
001293	Verolengo	D
001294	Verrua Savoia	E
001299	Vigone	Q
001301	Villanova Canavese	S
001302	Villarbasse	O
001303	Villar Dora	P
001308	Villastellone	L
001309	Vinovo	A
001310	Virle Piemonte	M
001314	Volpiano	R
001315	Volvera	O
002049	Crescentino	E
004045	Casalgrasso	N
004062	Ceresole d'Alba	N
004179	Racconigi	N
004222	Sommariva del Bosco	N
005002	Albugnano	C
005004	Aramengo	D
005009	Berzano di San Pietro	C
005042	Cocconato	E
005070	Moncucco Torinese	C
005079	Moransengo	E
005086	Piova' Massaia	H
005101	San Paolo Solbrito	G
005110	Tonengo	D
005117	Villafranca d'Asti	H
005118	Villanova d'Asti	G

2 A

9. Elenco delle espansioni dell'area integrata Formula e relative tariffe

Tabella 13 - Espansioni dell'area Formula

LOCALITA' ESTERNE	LOCALITA' PORTA	TRATTA/FASCIA
AGLIE'	FELETTO	Automobilistica 1
ALBA (TRENITALIA)	RACCONIGI	Ferroviaria 3
ALBA (TRENITALIA)	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 3
ALBA (GTT)	PRALORMO	Automobilistica 4
ALESSANDRIA	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 5
ALTA VALCHIUSELLA	FELETTO	Automobilistica 3
ASTI	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 2
BAIRO	FELETTO	Automobilistica 1
BALDICHIERI	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 1
BALDISSERO	FELETTO	Automobilistica 2
BALZOLA	CRESCENTINO	Ferroviaria 3
BANDITO	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 1
BARACCONE	FELETTO	Automobilistica 2
BASSA VALCHIUSELLA	FELETTO	Automobilistica 2
BESSOLO	FOGLIZZO	Automobilistica 2
BETTOLINO	FELETTO	Automobilistica 2
BIANZE'	TORRAZZA	Ferroviaria 2
BIBIANA	PINEROLO	Ferroviaria 2
BIELLA	TORRAZZA	Ferroviaria 5
BORBORE	PRALORMO	Automobilistica 3
BORGO S. DALMAZZO	RACCONIGI	Ferroviaria 6
BORGONE	S. AMBROGIO	Ferroviaria 1
BORGO VERCELLI	TORRAZZA	Ferroviaria 5
BRA	RACCONIGI	Ferroviaria 2
BRA	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 2
BRIANCO	TORRAZZA	Ferroviaria 4
BRICHERASIO	PINEROLO	Ferroviaria 1
BRUZOLO	S. AMBROGIO	Ferroviaria 1
BUSCA	RACCONIGI	Ferroviaria 5
BUSSOLENO	S. AMBROGIO	Ferroviaria 2
CAMPO	FELETTO	Automobilistica 2
CANALE	PRALORMO	Automobilistica 2
CANDELO	TORRAZZA	Ferroviaria 5
CANDIA	RODALLO	Ferroviaria 1
CANTAVENNA	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
CARISIO	TORRAZZA	Ferroviaria 4
CASALE (TRENITALIA)	CRESCENTINO	Ferroviaria 3
CASALE (GTT)	CAVAGNOLO	Automobilistica 4
CASALE POPOLO	CRESCENTINO	Ferroviaria 3
CASTAGNITO	PRALORMO	Automobilistica 3
CASTELLAMONTE	FELETTO	Automobilistica 1
CASTELLINALDO	PRALORMO	Automobilistica 2
CASTELLO D'ANNONE	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 3
CASTELNUOVO NIGRA	FELETTO	Automobilistica 2
CAVALLERMAGGIORE	RACCONIGI	Ferroviaria 1
CENTALLO	RACCONIGI	Ferroviaria 4
CERES	BALANGERO	Automobilistica 2
CHIOMONTE	S.AMBROGIO	Ferroviaria 2
CISTERNA	PRALORMO	Automobilistica 2

COLLERETTO GIACOSA	FELETTO	Automobilistica 2
COSSATO	TORRAZZA	Ferroviaria 6
COSTIGLIOLE	RACCONIGI	Ferroviaria 4
CUCEGLIO	FOGLIZZO	Automobilistica 1
CUNEO	RACCONIGI	Ferroviaria 5
CUNEO GESSO	RACCONIGI	Ferroviaria 5
CUORGNE'	FELETTO	Automobilistica 2
FELIZZANO	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 4
FONTANETTO PO	CRESCENTINO	Ferroviaria 1
FORNO CANAVESE	BARBANIA	Automobilistica 1
FOSSANO	RACCONIGI	Ferroviaria 3
FUNGHERA	BALANGERO	Automobilistica 1
GABIANO	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
GAMINELLA	CAVAGNOLO	Automobilistica 2
GENOLA	RACCONIGI	Ferroviaria 3
GUARENE	PRALORMO	Automobilistica 3
IVREA (TRENITALIA)	RODALLO	Ferroviaria 2
IVREA (GTT)	FOGLIZZO	Automobilistica 3
LAGNASCO	RACCONIGI	Ferroviaria 3
LEMIE	BALANGERO	Automobilistica 2
LIVORNO FERRARIS	TORRAZZA	Ferroviaria 2
LORANZE'	FELETTO	Automobilistica 2
LOSA	BALANGERO	Automobilistica 1
LUSERNA S.GIOVANNI	PINEROLO	Ferroviaria 2
MADDALENE	RACCONIGI	Ferroviaria 4
MADONNA DEL PILONE	RACCONIGI	Ferroviaria 2
MANTA	RACCONIGI	Ferroviaria 3
MAZZE'	BOSCHETTO	Automobilistica 1
MEANA	S. AMBROGIO	Ferroviaria 2
MERCENASCO	RODALLO	Ferroviaria 1
MEZZENILE	BALANGERO	Automobilistica 2
MONCESTINO	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
MONTA'	PRALORMO	Automobilistica 1
MONTALENGHE	FOGLIZZO	Automobilistica 1
MONTALERO	CAVAGNOLO	Automobilistica 2
MONTICELLO	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 3
MONTICELLO	RACCONIGI	Ferroviaria 3
MORANO	CRESCENTINO	Ferroviaria 3
MURIAGLIO	FELETTO	Automobilistica 2
MURISENGO	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
MUSSOTTO	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 3
MUSSOTTO	RACCONIGI	Ferroviaria 3
NIQUIDETTO	BALANGERO	Automobilistica 2
NOVARA	TORRAZZA	Ferroviaria 6
ODALENGO	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
OLCENENGO	TORRAZZA	Ferroviaria 4
ORIO	FOGLIZZO	Automobilistica 1
OZZANO	CAVAGNOLO	Automobilistica 4
PALAZZOLO	CRESCENTINO	Ferroviaria 1
PARELLA	FELETTO	Automobilistica 2
PESSINETTO	BALANGERO	Automobilistica 2
POCAPAGLIA	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 2
POCAPAGLIA	RACCONIGI	Ferroviaria 2

PONT	FELETTO	Automobilistica 3
PONZANA	TORRAZZA	Ferroviaria 6
POZZENGO	CAVAGNOLO	Automobilistica 2
POZZO	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
PRAMONICO	FELETTO	Automobilistica 2
PRATIGLIONE	BARBANIA	Automobilistica 1
QUAGLIUZZO	FELETTO	Automobilistica 2
ROCCAIONE	RACCONIGI	Ferroviaria 6
ROCCHETTA	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 3
ROMANO	FOGLIZZO	Automobilistica 2
SALASSA	FELETTO	Automobilistica 1
SALUGGIA	TORRAZZA	Ferroviaria 1
SALUSSOLA	TORRAZZA	Ferroviaria 4
SALUZZO	RACCONIGI	Ferroviaria 3
S. ANTONINO SALUGGIA	TORRAZZA	Ferroviaria 1
S. BENIGNO	RACCONIGI	Ferroviaria 5
S. DAMIANO	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 1
S. GERMANO	TORRAZZA	Ferroviaria 3
S. GIORGIO MONFERRATO	CAVAGNOLO	Automobilistica 4
S. GIORGIO CANAVESE	FOGLIZZO	Automobilistica 1
S. GIOVANNI	FELETTO	Automobilistica 2
S. ROCCO	PRALORMO	Automobilistica 1
S. SILVESTRO	CRESCENTINO	Ferroviaria 1
S. STEFANO ROERO	PRALORMO	Automobilistica 1
S. VITTORIA	RACCONIGI	Ferroviaria 2
S. VITTORIA	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 2
SANDIGLIANO	TORRAZZA	Ferroviaria 5
SANFRE'	SOMMARIVA BOSCO	Ferroviaria 1
SANTHIA'	TORRAZZA	Ferroviaria 3
SAVIGLIANO	RACCONIGI	Ferroviaria 2
SCARMAGNO	FOGLIZZO	Automobilistica 2
SERRALUNGA	CAVAGNOLO	Automobilistica 3
SOLERO	VILLAFRANCA D'ASTI	Ferroviaria 5
STRAMBINO	RODALLO	Ferroviaria 1
SUSA	S. AMBROGIO	Ferroviaria 2
TONENGO	BOSCHETTO	Automobilistica 1
TORRE CANAVESE	FELETTO	Automobilistica 1
TORRE PELLICE	PINEROLO	Ferroviaria 2
TRAVES	BALANGERO	Automobilistica 1
TRINO	CRESCENTINO	Ferroviaria 2
TRONZANO	TORRAZZA	Ferroviaria 3
USSEGLIO	BALANGERO	Automobilistica 2
VALLECERRINA	CAVAGNOLO	Automobilistica 2
VALPERGA	FELETTO	Automobilistica 1
VERCELLI	TORRAZZA	Ferroviaria 5
VERGNASCO	TORRAZZA	Ferroviaria 5
VERZUOLO	RACCONIGI	Ferroviaria 4
VEZZA	PRALORMO	Automobilistica 3
VIGLIANO	TORRAZZA	Ferroviaria 6
VILLADEATI	CAVAGNOLO	Automobilistica 1
VILLATE	FOGLIZZO	Automobilistica 2
VISCHE	BOSCHETTO	Automobilistica 2
VIU'	BALANGERO	Automobilistica 1

Tabella 14 - Tariffe delle espansioni ferroviarie - abbonamenti settimanali (in vigore dal 1° luglio 2007)

Zone di validità	1 tratta	2 tratte	3 tratte	4 tratte	5 tratte	6 tratte
2 zone	11,10	12,70	14,20	15,80	17,30	18,80
3 zone	13,20	14,80	16,30	17,90	19,40	20,90
4 zone	15,70	17,30	18,80	20,40	21,90	23,40
5 zone	18,20	19,80	21,30	22,90	24,40	25,90
6 zone	20,40	22,00	23,50	25,10	26,60	28,10
7 zone	22,30	23,90	25,40	27,00	28,50	30,00
Intera Rete	23,20	24,80	26,30	27,90	29,40	30,90

Tabella 15 - Tariffe delle espansioni ferroviarie - abbonamenti mensili (in vigore dal 1° luglio 2007)

Zone di validità	1 tratta	2 tratte	3 tratte	4 tratte	5 tratte	6 tratte
2 zone	39,50	45,00	50,60	56,10	61,60	67,10
3 zone	47,50	53,00	58,60	64,10	69,60	75,10
4 zone	56,50	62,00	67,60	73,10	78,60	84,10
5 zone	65,00	70,50	76,10	81,60	87,10	92,60
6 zone	72,50	78,00	83,60	89,10	94,60	100,10
7 zone	77,00	82,50	88,10	93,60	99,10	104,60
Intera Rete	82,50	88,00	93,60	99,10	104,60	110,10

Tabella 16 - Tariffe delle espansioni ferroviarie - abbonamenti annuali (in vigore dal 1° luglio 2007)

Zone di validità	1 tratta	2 tratte	3 tratte	4 tratte	5 tratte	6 tratte
2 zone	356,00	405,00	456,00	505,00	555,00	604,00
3 zone	428,00	477,00	528,00	577,00	627,00	676,00
4 zone	509,00	558,00	609,00	658,00	708,00	757,00
5 zone	585,00	635,00	685,00	735,00	784,00	834,00
6 zone	653,00	702,00	753,00	802,00	852,00	901,00
7 zone	693,00	743,00	793,00	843,00	892,00	942,00
Intera Rete	743,00	792,00	843,00	892,00	942,00	991,00

Tabella 17 - Tariffe delle espansioni automobilistiche - abbonamenti settimanali (in vigore dal 1° luglio 2007)

Zone di validità	1 fascia	2 fasce	3 fasce	4 fasce
2 zone	11,50	13,40	15,30	17,20
3 zone	13,60	15,50	17,40	19,30
4 zone	16,10	18,00	19,90	21,80
5 zone	18,60	20,50	22,40	24,30
6 zone	20,80	22,70	24,60	26,50
7 zone	22,70	24,60	26,50	28,40
Intera Rete	23,60	25,50	27,40	29,30

Tabella 18 - Tariffe delle espansioni automobilistiche - abbonamenti mensili (in vigore dal 1° luglio 2007)

Zone di validità	1 fascia	2 fasce	3 fasce	4 fasce
2 zone	40,50	47,00	53,50	60,00
3 zone	48,50	55,00	61,50	68,00
4 zone	57,50	64,00	70,50	77,00
5 zone	66,00	72,50	79,00	85,50
6 zone	73,50	80,00	86,50	93,00
7 zone	78,00	84,50	91,00	97,50
Intera Rete	83,50	90,00	96,50	103,00

Tabella 19 - Tariffe delle espansioni automobilistiche - abbonamenti annuali (in vigore dal 1° luglio 2007)

Zone di validità	1 fascia	2 fasce	3 fasce	4 fasce
2 zone	365,00	423,00	481,00	540,00
3 zone	436,00	495,00	553,00	612,00
4 zone	517,00	576,00	634,00	693,00
5 zone	594,00	652,00	711,00	769,00
6 zone	661,00	720,00	778,00	837,00
7 zone	702,00	760,00	819,00	877,00
Intera Rete	751,00	810,00	868,00	927,00