



# BOLLETTINO UFFICIALE REGIONE PIEMONTE

Torino, 24 aprile 2008

DIREZIONE, REDAZIONE e ABBONAMENTI  
Piazza Castello 165, 10122 Torino  
Tel 0114323994 - 3299 - 2722 - Fax 0114324363  
Sito Internet: <http://www.regione.piemonte.it>  
e-mail [bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it](mailto:bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it)  
Il Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte si pubblica ogni giovedì in Torino.

CONSULTAZIONE presso URP dal lunedì al venerdì ore 9,00 - 12,00, nella sede di Torino dal lunedì al giovedì ore 9,00 - 15,00, venerdì 9,00 - 13,00.  
*Consiglio Regionale* via Alfieri 15 Torino presso: Ufficio Documentazione: tel 0115757342 - Biblioteca: via Confinza 14 tel. 0115757371 - URP: via Arsenale 14/G tel. 0115757444 dal lunedì al giovedì ore 9,00-13,00/14,00-16,00 venerdì ore 9,00-13,00

URP - Torino Piazza Castello 165 - Tel. 0114324903  
Alessandria via dei Guasco 1 - Tel. 0131285518  
Asti Corso Alfieri 165 - Tel. 0141324551  
Biella via Galimberti 10/a - Tel. 0158551568  
Cuneo Piazza Libertà 7 - Tel. 0171603161  
Novara via Dominioni 4 - Tel. 0321393800  
Verbania via Albertazzi 3 - Tel. 0323502844  
Vercelli via Borgogna 1 - Tel. 0161600286



Foto RealyEasyStar

Il Castello di Govone

Le Residenze reali del Piemonte

## ATTI DELLA REGIONE - ATTI DELLO STATO

### Sommario Parte I - II

#### Atti della Regione

- Leggi e regolamenti
- 4 Decreti del Presidente della Giunta Regionale
- Decreti del Presidente del Consiglio Regionale
- Deliberazioni della Giunta Regionale

- Deliberazioni del Consiglio Regionale
- Deliberazioni dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio Regionale
- Deliberazioni delle Conferenze dei Servizi
- Determinazioni dei Dirigenti
- Circolari / Direttive
- Comunicati

- Enti Strumentali ed ausiliari della Regione Piemonte
- Comitato di Regia per i XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006

#### Atti dello Stato

- Leggi dello Stato
- Altri Provvedimenti

## ABBONAMENTO

## RICHIESTA

Per abbonarsi è necessario farne richiesta compilando il modulo presente al fondo di questo fascicolo o scaricabile dal sito internet del Bollettino Ufficiale, sezione "come abbonarsi" ed inviarlo alla Redazione corredato dell'attestazione di pagamento.

## ATTIVAZIONE E DECORRENZA

L'attivazione dell'abbonamento decorrerà dall'inserimento del nominativo nella "banca dati Abbonati" dopo il ricevimento in Redazione dell'attestazione di pagamento.

## TRATTAMENTO DATI PERSONALI

I dati personali inviati alla Redazione del Bollettino Ufficiale per l'attivazione dell'abbonamento saranno utilizzati esclusivamente ai fini della spedizione dei fascicoli, nel rispetto del disposto del Decreto Legislativo 196/2003.

## ATTI DELLA REGIONE E ATTI DELLO STATO

12 mesi - Codice A1 104,00  
6 mesi - Codice S1 52,00

## CONCORSI, APPALTI E ANNUNCI

12 mesi - Codice A3 46,00  
6 mesi - Codice S3 23,00

## INTERNET

Consultazione  
gratuita

## INSERZIONI

## RICHIESTA E TEMPISTICHE

Le richieste di inserzioni devono pervenire alla Redazione del Bollettino Ufficiale entro le ore 12.00 del mercoledì della settimana precedente la data di pubblicazione del fascicolo. Il testo deve essere inviato su carta libera (Enti pubblici) o su carta bollata (Privati), corredato da una lettera di richiesta e dall'attestazione del pagamento utilizzando il modello scaricabile dalla sezione "invio pubblicazioni" del sito internet del BU.

## PRECISAZIONI

La Direzione del Bollettino Ufficiale declina ogni responsabilità in caso di mancata ricezione del cartaceo dovuta a disservizi postali o disguidi tecnici degli strumenti telematici o informatici. Alla Redazione deve comunque pervenire il cartaceo tramite posta, fax o consegna a mano. In caso di mancata ricezione del cartaceo, non si darà corso alla pubblicazione.

## TARIFFA RIDOTTA

È possibile richiedere la pubblicazione degli avvisi usufruendo di una tariffa ridotta se questi vengono inoltrati alla Redazione tramite la procedura WEB accessibile all'indirizzo

[www.regione.piemonte.it/bollettino/](http://www.regione.piemonte.it/bollettino/)

## PUBBLICAZIONI GRATUITE

Statuti Enti locali,  
Associazioni di volontariato,  
Riclassificazione strade,  
Eventi alluvionali del novembre 1994,  
ottobre 2000

## COSTO PER OGNI RIGA O FRAZIONE

La larghezza della riga deve essere di 13 centimetri, corpo 12, carattere Times  
Il costo per riga o frazione di riga è  
1,80 solo cartaceo (Fax o Posta),  
1,20 fax + Procedura Web

## MODALITÀ DI PAGAMENTO

## Per abbonamenti e inserzioni

## PRESSO GLI UFFICI POSTALI

In contanti con Bollettino o Postagiرو sul C.C. n. 30306104, intestato a Regione Piemonte Bollettino Ufficiale Piazza Castello 165, 10122 Torino

## PRESSO GLI ISTITUTI BANCARI

Tramite Bonifico alle coordinate Ufficio Postale n. 63331 - TO13 IBAN IT/80/J/07601/01000/000030306104 Regione Piemonte Bollettino Ufficiale

## IN INTERNET

Al sito [www.poste.it](http://www.poste.it) tramite postagiرو on-line indicando C.C. n. 30306104, intestato a Regione Piemonte Bollettino Ufficiale

*In ogni caso l'attestazione di pagamento va allegata in forma cartacea sia alla spedizione via posta che all'invio tramite Fax al n. 011 4324363*

## COSTI COPIA SINGOLA

Atti della Regione e Atti dello Stato	2,60
Concorsi, Appalti, Annunci	1,60
Supplementi fino a 256 pagine	2,60
Supplementi oltre 256 pagine	Prezzo in copertina
Raccolta annuale in CD-ROM a partire dal 2000	25,82
Raccolta storica 1970-1999 Ditta Microshop - Corso Matteotti n. 57, Torino - Tel. 011 5176444	

## VENDITA

Libreria Giuridica, Via Sant'Agostino 8, Torino - Tel. 011 4367076

URP - Ufficio Relazioni con il Pubblico, Piazza Castello 165, Torino Tel. 011 4324903/4/05

## INDICE CRONOLOGICO

### Parte I ATTI DELLA REGIONE

#### DECRETI DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 47	pag. 4
D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 48	pag. 22
D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 49	pag. 39
D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 51	pag. 102

## INDICE SISTEMATICO

### TRASPORTI

#### D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 49

Approvazione dell'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 stipulato, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 e s.m.i., tra la Regione Piemonte ed il Comune di Vercelli.

pag. 39

#### D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 51

Approvazione dell'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 stipulato, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 e s.m.i., tra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

pag. 102

### URBANISTICA

#### D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 47

Adozione dell'accordo di programma tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città di Torino, il Politecnico di Torino, la Società T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.), finalizzato alla realizzazione del Centro del Design sull'area Mirafiori.

pag. 4

### VIABILITÀ

#### D.P.G.R. 16 aprile 2008, n. 48

Adozione, ai sensi dell'articolo 34 del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267, dell'Accordo di programma, ex art. 34 D.lvo 267/2000, tra la Regione Piemonte e la Provincia di Novara per la "Realizzazione del II lotto della variante nord-est di Romagnano e della variante all'abitato di Fara sulla ex S.S. 299" stipulato in data 01.04.2008.

pag. 22

## Parte I ATTI DELLA REGIONE

### DECRETI DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Decreto della Presidente della Giunta Regionale 16 aprile 2008, n. 47

**Adozione dell'accordo di programma tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città' di Torino, il Politecnico di Torino, la Società T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.), finalizzato alla realizzazione del Centro del Design sull'area Mirafiori.**

#### LA PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Premesso che:

il Secondo Piano Strategico dell'area metropolitana torinese riconosce il progetto per il sito di Mirafiori come un'opportunità strategica per il territorio, fondata sui temi della conoscenza, della ricerca, della produzione tecnologica innovativa, della creatività, dell'ambiente e dell'energia. Tale progetto individua un nuovo asse interno a Mirafiori che riconnette la Città agli spazi industriali riorganizzati e trasformati mantenendo la memoria storica del luogo della produzione e ricercando una nuova immagine architettonica dell'area;

per tale area, oggetto di ampio dibattito tra gli Enti locali interessati, è stato elaborato un primo Masterplan volto a valutare complessivamente le opportunità insediative dell'area;

con deliberazione del Consiglio Comunale (n. mecc. 2005-08075/064) del 3.11.2005 è stato approvato il Protocollo di Intenti tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città di Torino e il Gruppo Fiat, finalizzato al mantenimento, nell'area industriale Mirafiori, dell'attuale attività produttiva, nonché allo sviluppo dell'ambito medesimo, con l'obiettivo di confermarne la vocazione industriale, di ricerca e di sviluppo al servizio dell'economia locale;

in data 14.10.2005 la Società Finpiemonte S.p.A. costituiva la Società Torino Nuova Economia S.p.A. - T.N.E. S.p.A., partecipata per una quota complessiva pari al 90% da Regione Piemonte, Provincia di Torino e Città di Torino e che, in data 23.12.2005, la Società Fiat Auto S.p.A. vendeva e, pertanto, trasferiva in piena proprietà alla predetta Società T.N.E. S.p.A. circa mq. 300.000 ubicati nel complesso immobiliare dell'area Mirafiori;

il progetto, concordato tra Enti Locali, Politecnico e SITI (Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione), prevede, su una porzione della vasta area interessata dall'iniziativa, la realizzazione del Centro del Design, quale luogo destinato alla didattica e alla ricerca, dotato di spazi espositivi e congressuali, in variante al vigente Piano Regolatore Generale, finanziato anche con i fondi comunitari Docup 2000-2006, già assegnati dalla Regione Piemonte al soggetto proponente;

il progetto, come sopra citato, usufruisce dei finanziamenti Docup 2000/2006 - Misura 3.4 "Interventi multiassiali di supporto all'attività economica" Area Ob.2 "Centro del Design", per un contributo pari a Euro 4.000.000,00, sulla base del Documento Unico di programmazione (DOCUP) Ob.2 della Regione Piemonte per il periodo di programmazione 2000/2006, redatto ai sensi del Reg. 1260/99, e approvato dalla Commissione Europea con Decisione C (2001) 2045 assunta in data 07.09.2001 e con riferimento alle linee guida, così come indicato nella Delibera della Giunta Regionale n. 43-6190 del 18.06.2007 del predetto DOCUP, finalizzate a disciplinare e sollecitare la presentazione di proposte progettuali mirate ad obiettivi di potenziamento delle attività di ricerca e sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico verso le imprese ed il sistema economico-produttivo piemontese, prioritariamente verso le seguenti filiere produttive: nanotecnologie, biotecnologie, areospazio e mobilità sostenibile;

per perseguire l'obiettivo relativo alla realizzazione del Centro del Design in tempi utili per l'acquisizione del finanziamento comunitario, le parti interessate hanno ritenuto opportuno procedere con un accordo di programma che potesse prevedere l'approvazione del progetto edilizio definitivo e il contestuale rilascio del titolo abilitativo, con la formula della condizione sostitutiva al rilascio del permesso di costruire; ai sensi dell'art. 34 del D.lgs. 267/2000 e s.m.i.;

il Sindaco della Città di Torino, in data 9 novembre 2006, ha indetto, ai sensi del 3° comma dell'art. 34 del D.lgs. 267 del 2000 e s.m.i., la prima seduta della Conferenza di Servizi per il giorno 30 novembre, nominando Responsabile del procedimento l'Avv. Paola Virano, Direttore della Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Torino;

il Responsabile del procedimento ha curato le azioni amministrative necessarie per il perfezionamento dell'accordo di programma, pubblicando all'Albo Pretorio della Città e sul BUR n. 47 del 23.11.2006, l'avviso di avvio del procedimento, e successivamente pubblicando sul B.U.R. della Regione Piemonte del 14 dicembre 2006 e all'Albo Pretorio della Città, per la durata di trenta giorni consecutivi e precisamente dal 6 dicembre 2006 al 4 gennaio 2007 compresi, la proposta di variante urbanistica, comprensiva della relazione di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 20 della L.R. 40/98 nonché il progetto preliminare dell'intervento oggetto dell'accordo di programma;

nel periodo di pubblicazione previsto sono pervenute al Protocollo Generale della Città due osservazioni nel pubblico interesse da parte di Confesercenti di Torino e Provincia in data 27 dicembre 2006 e da parte di F.I.A.T. Auto S.p.A. e F.I.A.T. Partecipazioni S.p.A. in data 4 gennaio 2007;

in data 12 febbraio 2007 il Responsabile del procedimento, ai sensi del 3° comma dell'art. 34 del D.lgs. 267 del 2000 e s.m.i., ha indetto per il giorno 28 febbraio 2007 la seconda seduta della Conferenza di Servizi, durante la quale sono state esaminate e controdedotte le osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione della proposta di variante urbanistica e preso atto del contenuto favorevole della Deliberazione espressa dalla Provincia di Torino sulla compatibilità della variante con il Piano Territoriale di Coordinamento;



la variante urbanistica, modificata a seguito dei rilievi formulati durante la seconda Conferenza di Servizi ed in conseguenza, altresì, dell'accoglimento parziale delle osservazioni pervenute successivamente alla fase di pubblicazione, prevede sostanzialmente la creazione di un distretto polifunzionale integrato della ricerca e dell'innovazione che, unitamente alla riconversione produttiva qualificata dell'area, sarà caratterizzato dalla sua integrazione urbana;

il mix funzionale prevalente delle destinazioni urbanistiche ipotizzato è quello riferito ad Eurotorino, con esclusione delle attività residenziali e ricettive ma con la possibilità, per il nuovo insediamento polifunzionale, di potere essere opportunamente integrato da servizi ed attività commerciali, anche di media dimensione, ai quali potranno affiancarsi anche attività di vicinato;

l'intervento edilizio riferito al Centro del Design, insistente su parte del fabbricato ex DAI, lotto 1, Fase A e B, prevede la ristrutturazione di fabbricati industriali esistenti con la conservazione delle strutture portanti e della copertura; Il progetto relativo alla Fase A, riguardante la realizzazione, all'interno della sagoma, di tre fabbricati denominati A-C-E- a due piani fuori terra, connessi tra loro con atri e porticati di uso comune, oltre ad un piano destinato ad accogliere gli impianti tecnologici, ha le seguenti caratteristiche dimensionali: Superficie territoriale, mq 20.224,00; superficie Fondiaria mq 15.552,00, superficie Lorda di pavimento mq 7.356,00; offerta servizi pari al 63,51% della S.L.P di 4.672,00mq; Il costo di costruzione relativo al Lotto 1 Fase A è stimato in circa euro 17.700.000. Tale importo è finanziato con un contributo comunitario Docup 2000/2006 per euro 4.000.000,00 e per la parte restante con autofinanziamento da parte della società T.N.E.;

in data 19 aprile 2007 il Responsabile del procedimento, vista la complessità dell'istruttoria e considerata la difficoltà di coordinare i molteplici aspetti afferenti all'intervento ed i numerosi attori coinvolti, ha prorogato di 180 giorni il termine di conclusione del procedimento, pubblicando l'avviso all'Albo Pretorio della Città, per la durata di trenta giorni consecutivi e precisamente dal 7 maggio 2007 al 5 giugno 2007 compresi e sul B.U.R. della Regione Piemonte n. 18 del 3 maggio 2007;

in data 7 maggio 2007 il Responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 43, comma 1 del Regolamento Comunale sul Decentramento, ha richiesto alla Circoscrizione n. 10 il parere sui contenuti della variante urbanistica;

in data 16 maggio 2007 il Responsabile del procedimento, ai sensi del 3° comma dell'art. 34 del D.lgs 267 del 2000 e s.m.i., ha indetto per il giorno 29 maggio 2007 la riunione conclusiva della Conferenza di Servizi, durante la quale i convenuti hanno approvato il Progetto Definitivo del Centro del Design, presentato dai progettisti alla Città di Torino in data 15.05.2007, il Masterplan relativo all'intera area, la variante urbanistica riguardante l'intero ambito "A" Torino Design Center - Mirafiori (A) e la porzione di area, compresa nel suddetto ambito, riguardante parte del fabbricato ex DAI, oggetto di realizzazione dell'intervento denominato "Centro del Design", lotto 1, Fase A e B, considerato quale anticipazione del futuro strumento urbanistico esecutivo, di cui la fase A rappresenta nell'ambito dell'accordo di pro-

gramma attuazione diretta dell'intervento con la condizione sostitutiva al rilascio del permesso di costruire ai sensi dell'art. 34 del D.lgs 267/2000; nella suddetta seduta convenuti hanno inoltre valutato positivamente i contenuti generali dell'Accordo.

Preso atto che:

Ai fini del rilascio del titolo abilitativo edilizio riguardante il lotto 1 FASE A, configurato come condizione sostitutiva al rilascio del permesso di costruire, gli effetti dell'Accordo sono subordinati alla definizione delle modalità e tempistiche delle eventuali opere di bonifica e ripristino ambientale, così come disposto dall'art. 28 delle N.U.E.A. di P.R.G., in conformità del piano di caratterizzazione condiviso tra T.N.E. S.p.A., Fiat e Città di Torino ovvero, qualora le predette bonifiche non si rendano necessarie, al rilascio dell'apposita documentazione;

con Deliberazione n. 730-702262/2007 del 3 luglio 2007, la Giunta Provinciale ha condiviso i contenuti dell'Accordo di Programma;

con Deliberazione n. 30-6378/2007 del 9 luglio 2007, la Giunta Regionale ha condiviso i contenuti dell'Accordo di Programma e valutato coerente l'iniziativa con i contenuti della D.G.R. n. 28 -9257 del 05.05.2003 in materia di "Valutazione dell'interesse pubblico degli accordi di Programma";

gli impegni assunti dalle parti hanno validità per anni dieci, decorrenti dall'avverarsi della condizione sospensiva di cui all'art. 12 del dispositivo dell'accordo di programma, ovvero dal prodursi degli effetti dell'accordo di programma, fatte salve eventuali proroghe autorizzate dal Collegio di Vigilanza, su richiesta delle parti interessate;

in data 12 luglio 2007, la Città di Torino, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Politecnico di Torino e la Società T.N.E. hanno sottoscritto l'accordo di programma, oggetto del presente Decreto;

in data 23 luglio 2007, con deliberazione n. 74/2007, il Consiglio Comunale di Torino ha ratificato l'adesione del Sindaco alla sottoscrizione dell'Accordo di programma;

il presente Decreto di adozione dell'accordo di programma, prevede l'individuazione dei legali rappresentanti o loro delegati, facenti parte del Collegio di Vigilanza, così come previsto dall'art. 34 del D.lgs 267/2000;

la documentazione riguardante la proposta progettuale riferita all'intervento del Centro del Design, lotto 1 Fase A, la proposta della variante urbanistica, il progetto del Masterplan, gli atti amministrativi riferiti all'iniziativa, è descritta dettagliatamente al paragrafo 29 delle premesse dell'accordo di programma.

Visti:

l'art. 34 del Decreto legislativo 18.08.2000, n. 267;

la D.G.R. n. 27 - 23223 del 24.11.1997 "Assunzione delle direttive in merito al procedimento amministrativo sugli accordi di programma. L.R. 51/97, art 17" modificata con D.G.R. n. 60 -11776 del 16.02.2004;

la D.G.R. n. 28 -9257 del 05.05.2003 in materia di "Valutazione dell'interesse pubblico degli accordi di Programma";

## decreta

## Articolo 1

E' adottato, ai sensi del 4° e 5° comma dell'art. 34 del D.lgs n. 267 del 18.08.2000, l'accordo di programma sottoscritto in data 12 luglio 2007, tra la Città di Torino, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Politecnico di Torino e la Società T.N.E., finalizzato alla realizzazione del Centro del Design su una porzione dell'area dello stabilimento Mirafiori, su Corso Settembrini. Il Progetto d'intervento prevede, nell'ambito dell'accordo di programma, l'attuazione con la condizione sostitutiva al rilascio del permesso di costruire a favore del legale rappresentante della Società T.N.E. la ristrutturazione di fabbricati industriali esistenti, in particolare, su parte del fabbricato ex DAI, denominato Lotto 1, Fase A, con la conservazione delle strutture portanti e della copertura e la realizzazione, all'interno della sagoma, di tre fabbricati, denominati A - B - C, a due piani fuori terra, connessi tra loro con atri e porticati d'uso, oltre ad un piano destinato ad accogliere gli impianti tecnologici.

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma unitamente agli atti amministrativi, progettuali ed urbanistici allegati e depositati in originale presso gli uffici della Direzione Urbanistica ed Edilizia Privata della Città.

## Articolo 2

L'adozione dell'accordo di programma con il presente Decreto, assente, ai sensi del 4° e 5° comma dell'art. 34 del D.lgs. 267/2000, la variante urbanistica estesa, per coerenza con il contesto interessato, all'intero "Ambito A" di cui il progetto edilizio del Centro del Design, rappresenta anticipazione della trasformazione territoriale dell'intero ambito previsto con strumento urbanistico esecutivo. I contenuti della Variante urbanistica illustrati all'art. 3 del dispositivo dell'accordo di programma e descritti dettagliatamente nella documentazione urbanistica elencata al paragrafo 29 delle premesse dell'accordo, riguardano:

1) la modifica dell'art. 14 delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione del P.R.G.C. vigente del Comune di Torino, con le disposizioni normative riportate all'articolo 3 del dispositivo dell'Accordo di programma;

2) la modifica cartografica della Tavola 1 - Azzonamento Aree normative e destinazioni d'uso in scala 1:5000 - Foglio 16 A con inserimento di apposita grafia " Dividente " individuante l'ambito Torino Design Center - Mirafiori (A) soggetto alle specifiche prescrizioni dell'AdP.

Gli effetti della variante urbanistica, oggetto dell'Accordo di Programma, si esplicano prioritariamente sulla porzione di area riguardante la realizzazione del Centro del Design Mirafiori, in particolare per quanto riguarda il Lotto 1 Fase A, oggetto, con l'accordo di programma, dell'applicazione della condizione sostitutiva al rilascio del permesso di costruire.

I contenuti della Variante urbanistica, sulla rimanente area della Zona A, troveranno attuazione al momento della presentazione della proposta di Piano Urbanistico Esecutivo, il cui termine per la redazione è fissato in diciotto mesi dalla data di pubblicazione sul B.U.R. del Decreto di adozione dell' Accordo di Programma;

## Articolo 3

L'adozione dell'accordo di programma con il presente Decreto, assente, ai sensi del 4° e 5° comma dell'art. 34 del D.lgs 267/2000, l'applicazione della condizione sostitutiva al rilascio del permesso di costruire, esclusivamente per la realizzazione del Centro del Design, lotto 1 (Fase A), a favore del Legale rappresentante della Società T.N.E., proprietaria dell'area oggetto dell'intervento, fatti salvi i diritti di terzi.

La trasformazione edilizia riferita alla successiva Fase B del progetto riguardante il lotto 1 comporterà il rilascio del permesso di costruire con procedura ordinaria.

## Articolo 4

L'adozione dell'accordo di programma, con il presente Decreto, sancisce i termini di validità dell'accordo in anni 10, decorrenti dall'avverarsi della condizione sospensiva prevista all'art. 12 del dispositivo dell'accordo, ovvero dal prodursi degli effetti dell'accordo stesso.

## Articolo 5

Gli effetti dell' Accordo sono subordinati alla definizione delle modalità e tempistiche delle eventuali opere di bonifica e ripristino ambientale, così come disposto dall'art. 28 delle N.U.E.A. di P.R.G., in conformità del piano di caratterizzazione condiviso tra T.N.E. S.p.A., Fiat e Città di Torino ovvero, qualora le predette bonifiche non si rendano necessarie, al rilascio dell'apposita documentazione.

L'avveramento della predetta condizione sospensiva sarà verificato con apposito provvedimento del Collegio di Vigilanza..

## Articolo 6

Per la Vigilanza sull'esecuzione dell'accordo di programma e gli eventuali interventi sostitutivi previsti dall'art. 34 del D.lgs n. 267/2000 si applicano le disposizioni contenute nell'art. 13 del dispositivo dell'accordo di programma " Vigilanza e poteri sostituitivi" . Il Collegio di Vigilanza è così composto:

\* Sindaco del Comune di Torino o suo delegato, Presidente del Collegio;

\* Presidente della Regione Piemonte o suo delegato;

\* Presidente della Provincia o suo delegato;

\* Rettore del Politecnico o suo delegato;

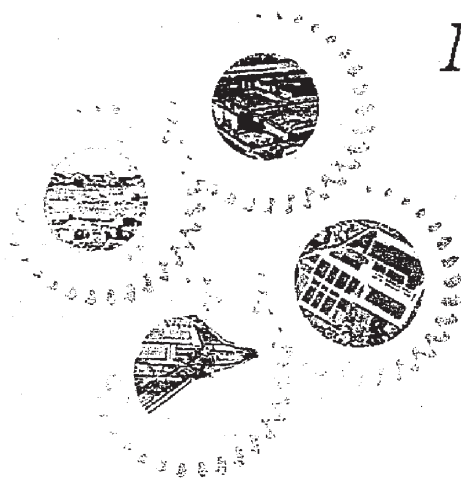
\* Amministratore delegato della Società T.N.E. o suo delegato;

Il funzionamento tecnico - amministrativo del Collegio di Vigilanza è assicurato dalla partecipazione alle singole sedute del Responsabile del procedimento con funzioni di coordinatore e dai funzionari dei singoli Enti sottoscrittori, competenti per materia.

Il presente Decreto, unitamente al testo integrale dell'accordo di programma, saranno pubblicati sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto.

Mercedes Bresso

Allegato



*Mirafiori*



*Centro del Design*

Accordo di Programma tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città di Torino, il Politecnico di Torino, la società T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.) finalizzato alla realizzazione del *Centro del Design* sull'area Mirafiori.

ALLEGATO AL D.P.G.R.

16 APR. 2008

47 del

**Accordo di Programma tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città di Torino, il Politecnico di Torino, la società T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.) finalizzato alla realizzazione del *Centro del Design* sull'area Mirafiori.**

**Premesso che:**

1. il Secondo Piano Strategico dell'area metropolitana torinese riconosce il progetto per il sito di Mirafiori come un'opportunità strategica per il territorio, incentrata sui temi della conoscenza, della ricerca, della produzione tecnologica innovativa, della creatività, dell'ambiente e dell'energia. Tale progetto individua un nuovo asse interno a Mirafiori che, aprendo il "recinto" della fabbrica, riconnette la Città agli spazi industriali riorganizzati e trasformati mantenendo, da un lato, la memoria storica del luogo della produzione e, dall'altro, ricercando una nuova immagine architettonica dell'area;
2. tale area è stata oggetto di ampio dibattito tra gli Enti Locali interessati, in esito al quale è stato elaborato un primo Masterplan volto a recepire le indicazioni di quanto emerso e a valutare complessivamente le opportunità insediative dell'area;
3. con deliberazione del Consiglio Comunale del 3.11.2005 (n. mecc. 2005-08075/064) è stato approvato il Protocollo di Intenti tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città di Torino e il Gruppo Fiat finalizzato al mantenimento nell'area industriale Mirafiori dell'attuale attività produttiva, nonché allo sviluppo dell'ambito per confermarne la vocazione industriale, di ricerca e di sviluppo al servizio dell'economia locale (all. n. 1);
4. in data 14.10.2005 la Società Finpiemonte S.p.a. costituiva, con atto unilaterale a rogito notaio Dott. Andrea Ganelli, rep. n. 4827, la Società Torino Nuova Economia S.p.a. – T.N.E. S.p.a., partecipata per una quota complessiva pari al 90% da Regione Piemonte, Provincia di Torino e Città di Torino e che, in data 23.12.2005, con atto a rogito notaio Dott. Andrea Ganelli rep. n. 5462, la Società Fiat Auto S.p.a. vendeva e, pertanto, trasferiva in piena proprietà alla predetta Società T.N.E. S.p.a. circa mq. 300.000 ubicati nel complesso immobiliare dell'area Mirafiori (all. n. 2);
5. il progetto concordato tra Enti Locali, Politecnico e SITI prevede, su una porzione della più vasta area di cui sopra, la realizzazione del *Centro del Design* quale luogo destinato alla didattica e alla ricerca, dotato di spazi espositivi e congressuali, in variante al vigente Piano Regolatore Generale, anche con l'utilizzo dei finanziamenti comunitari Docup 2000-2006, già assegnati dalla Regione Piemonte;
6. il progetto usufruisce dei predetti finanziamenti Docup 2000/2006 – Misura 3.4 "Interventi multiassiali di supporto all'attività economica" Area Ob.2 "Centro del Design".  
Il Documento Unico di programmazione (DOCUP) Ob.2 della Regione Piemonte per il periodo di programmazione 2000/2006, redatto ai sensi del Reg. 1260/99, è stato approvato dalla Commissione Europea con Decisione C (2001) 2045 assunta in data 07.09.2001.  
Le linee guida, così come indicato nella Delibera della Giunta Regionale. n. 43-6190 del 18.06.2007 (allegato n. 3) del predetto DOCUP, sono finalizzate a disciplinare e sollecitare la presentazione di proposte progettuali mirate ad obiettivi di potenziamento delle attività



di ricerca e sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico verso le imprese ed il sistema economico-produttivo piemontese, prioritariamente verso le seguenti filiere produttive: nanotecnologie, biotecnologie, areospazio e mobilità sostenibile.

Il contributo concesso è pari a € 4.000.000,00;

7. in ragione dell'urgenza correlata alla necessità di fruire del finanziamento di cui al punto 6, si è ritenuto di procedere all'approvazione del progetto di cui sopra in Accordo di Programma con il contestuale rilascio del conseguente titolo abilitativo edilizio ai sensi dell'art. 34 del D.lgs. 267/2000 e s.m.i.;
8. in data 9 novembre 2006 il Sindaco della Città di Torino, ai sensi del 3° comma dell'art. 34 del D.lgs. 267 del 2000 e s.m.i., ha indetto per il giorno 30 novembre 2006 la prima seduta della Conferenza di Servizi (allegato n. 4), nominando Responsabile del procedimento l'Avv. Paola Virano;
9. il Responsabile del procedimento ha comunicato l'avvio della Conferenza di Servizi a far data dal 16 novembre 2006, pubblicando tale comunicazione all'Albo Pretorio della Città per la durata di quindici giorni consecutivi e sul B.U.R. della Regione Piemonte del 23 novembre 2006 (allegati nn. 5 e 6);
10. nella predetta Conferenza, come si evince dal verbale (allegato n. 7), è stato presentato il Progetto Preliminare dell'intervento e la relativa proposta di variante urbanistica (all. nn. 8.1 e 8.2) comprensiva della relazione di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 20 della L.R. 40/98, dando mandato al Comune di Torino di provvedere alla relativa pubblicazione ai sensi di legge;
11. il Responsabile del procedimento ha pubblicato all'Albo Pretorio della Città, per la durata di trenta giorni consecutivi e precisamente dal 6 dicembre 2006 al 4 gennaio 2007 compresi, la proposta di variante urbanistica e sul B.U.R. della Regione Piemonte del 14 dicembre 2006 (allegati nn. 9 e 10);
12. nel periodo di pubblicazione previsto sono pervenute al Protocollo Generale della Città due osservazioni nel pubblico interesse da parte di CONFESERCENTI di Torino e Provincia in data 27 dicembre 2006 e da parte di F.I.A.T. Auto S.p.A. e F.I.A.T. Partecipazioni S.p.A. in data 4 gennaio 2007 (allegati nn. 11.1, 11.2);
13. in data 5 dicembre 2006 il Responsabile del procedimento ha richiesto alla Provincia di Torino il parere di compatibilità della variante urbanistica con il Piano Territoriale di Coordinamento (allegato n. 12);
14. in data 12 febbraio 2007 il Responsabile del procedimento, ai sensi del 3° comma dell'art. 34 del D.lgs. 267 del 2000 e s.m.i., ha indetto per il giorno 28 febbraio 2007 la seconda seduta della Conferenza di Servizi, durante la quale sono state esaminate e controdedotte (all. n. 11.3) le osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione della proposta di variante urbanistica e preso atto del contenuto favorevole della Deliberazione espressa dalla Provincia di Torino sulla compatibilità della variante con il Piano Territoriale di Coordinamento, così come si evince dal verbale (allegato n. 13);

15. in particolare la variante urbanistica, come modificata a seguito dei rilievi formulati durante la seconda Conferenza di Servizi ed in conseguenza, altresì, dell'accoglimento parziale delle osservazioni pervenute, prevede sostanzialmente la creazione di un distretto polifunzionale integrato della ricerca e dell'innovazione che, unitamente alla riconversione produttiva qualificata dell'area, sarà caratterizzato dalla sua integrazione urbana. La necessità di una totale riconfigurazione morfologica dell'Ambito si rende, pertanto, necessaria al fine di renderlo idoneo ad ospitare la ricchezza e vitalità delle funzioni previste (all. nn. 14.1 e 14.2).

Nello specifico, il mix funzionale prevalente ipotizzato è quello riferito ad Eurotorino, seppur con esclusione delle attività residenziali e ricettive. Tale mix di attività appare, infatti, articolato in termini coerenti sotto il profilo paesaggistico e funzionale, ed arricchito da un'ulteriore gamma di funzioni tramite le attività di servizio alle persone e alle imprese.

Il nuovo insediamento polifunzionale potrà, inoltre, essere opportunamente integrato da servizi ed attività commerciali, anche di media dimensione, ai quali potranno affiancarsi anche attività di vicinato;

16. in data 19 aprile 2007 il Responsabile del procedimento, con Determinazione dirigenziale n. 74/07/S.P.A.U., vista la complessità dell'istruttoria e considerata la difficoltà di coordinare i molteplici aspetti afferenti all'intervento ed i numerosi attori coinvolti, ha prorogato di 180 giorni il termine di conclusione del procedimento, pubblicandola all'Albo Pretorio della Città, per la durata di trenta giorni consecutivi e precisamente dal 7 maggio 2007 al 5 giugno 2007 compresi e sul B.U.R. della Regione Piemonte del 3 maggio 2007 (allegati nn. 15 e 16);
17. in data 7 maggio 2007 il Responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 43, comma 1 del Regolamento Comunale sul Decentramento, ha richiesto alla Circostrizione n. 10 parere sui contenuti della variante urbanistica (allegato n. 17);
18. in data 15 maggio 2007 i professionisti incaricati hanno presentato alla Città il Progetto Definitivo relativo all'intervento oggetto del presente Accordo di Programma;
19. in data 16 maggio 2007 i progettisti hanno provveduto ad inoltrare il Progetto Definitivo al Comandante dei Vigili del Fuoco al fine di acquisire il parere di competenza necessario per il rilascio del titolo abilitativo edilizio;
20. in data 16 maggio 2007 la Città ha provveduto ad inoltrare il Progetto Definitivo all'ASL n. 1 TORINO – Dipartimento di Prevenzione S.C. Servizio Igiene e Sanità Pubblica S.S. Igiene del Territorio, al fine di acquisire il parere di competenza necessario per il rilascio del titolo abilitativo edilizio (allegato n. 18);
21. in data 16 maggio 2007 il Responsabile del procedimento, ai sensi del 3° comma dell'art. 34 del D.lgs 267 del 2000 e s.m.i., ha indetto per il giorno 29 maggio 2007 la riunione conclusiva della Conferenza, durante la quale i convenuti hanno approvato il Progetto Definitivo del *Centro del Design* e del Masterplan relativo all'intera area, la variante urbanistica e i contenuti del presente Accordo, così come si evince dal verbale (allegato n. 19);

22. in data 16 maggio 2007 sono stati presentati gli elaborati progettuali finalizzati alle verifiche tecniche di conformità, inerenti gli aspetti urbanistici ed edilizi, necessarie al rilascio del titolo abilitativo;
23. in data 17 maggio 2007 l'Assessore all'Urbanistica e Patrimonio della Città ha illustrato, in via preliminare, alla II Commissione Consiliare Permanente i contenuti generali dell'intervento sull'area Mirafiori;
24. in data 24 maggio 2007 l'Urban Center Metropolitano ha presentato alla Città il Masterplan di indirizzo relativo all'area Mirafiori (allegato n. 20);
25. la Regione Piemonte, con Deliberazione n. 30-6378/2007 del 9 luglio 2007, ha sottoposto alla Giunta Regionale i contenuti del presente Accordo di Programma;
26. la Provincia di Torino, con Deliberazione n. 730-702262/2007 del 3 luglio 2007, ha sottoposto alla Giunta Provinciale i contenuti del presente Accordo di Programma;
27. considerato che, ai sensi dell'art. 34 D.Lgs. 267 del 2000 e s.m.i., entro 30 giorni dalla data di sottoscrizione dell'Accordo di Programma da parte dei soggetti interessati, il Consiglio Comunale della Città di Torino deve ratificare l'adesione del Sindaco o suo delegato, a pena di decadenza;
28. considerato, altresì, che ai fini del rilascio del titolo abilitativo edilizio, l'art. 28 delle N.U.E.A. di P.R.G. prevede la definizione di tempi e modalità di attuazione delle opere di bonifica e ripristino ambientale e che, allo stato, sono ancora in corso le relative indagini preliminari, si ritiene di subordinare gli effetti del presente Accordo di Programma al rilascio di apposita documentazione attestante che non sono necessarie attività di bonifica ovvero alla definizione delle predette modalità e tempistiche così come puntualmente definito all'art. 12;
29. la documentazione tecnico-amministrativa riguardante la realizzazione del *Centro del Design* sull'area Mirafiori, è costituita da:

#### **DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA**

- Deliberazione di Consiglio Comunale del 03.11.2005 n. mecc. 2005-08075/064 (allegato n. 1);
- Atto a rogito notaio Dott. Andrea Ganelli in data 23.12.2005, rep. n. 5462 (allegato n. 2);
- Deliberazione della Giunta Regionale. n. 43-6190 del 18.06.2007 (allegato n. 3);
- Atto di Indizione del Sindaco della Città di Torino della Conferenza di Servizi del 09.11.2006 (allegato n. 4);
- Comunicazione di avvio del procedimento del 16.11.2006 pubblicata all'Albo Pretorio della Città e sul B.U.R. della Regione Piemonte del 23.11.2006 (allegati nn. 5 e 6);
- Verbale della 1° seduta della CDS del 30.11.2006 (allegato n. 7);
- Pubblicazione della proposta di variante urbanistica all'Albo Pretorio della Città e sul B.U.R. della Regione Piemonte del 14.12.2006 (allegati nn. 9 e 10);

- Osservazione nel pubblico interesse presentata in data 27.12.2006 da Confesercenti di Torino e Provincia protocollo n. 11221 (allegato n. 11.1);
- Osservazione nel pubblico interesse presentata in data 4.01.2007 da F.I.A.T. Auto S.p.A. e F.I.A.T. Partecipazioni S.p.A. protocollo n. 37 (allegato n. 11.2);
- Sintesi delle osservazioni e proposte di controdeduzioni alle osservazioni (allegato n. 11.3);
- Richiesta alla Provincia di Torino del parere di compatibilità della variante urbanistica con il Piano Territoriale di Coordinamento (allegato n. 12);
- Verbale della 2° seduta della CDS del 28.02.2007 (allegato n. 13);
- Pubblicazione all'Albo Pretorio della Città e sul B.U.R. della Regione Piemonte del 03.05.2007 della Determinazione Dirigenziale n. 74/07/S.P.A.U. del 19.04.2007 di proroga dei termini del procedimento (allegati nn. 15 e 16);
- Richiesta parere alla Circoscrizione n. 10 sui contenuti della variante urbanistica del 07.05.2007 (allegato n. 17);
- Richiesta parere di competenza all'ASL n. 1 TORINO – Dipartimento di Prevenzione S.C. Servizio Igiene e Sanità Pubblica S.S. Igiene del Territorio del 16.05.2007 (allegato n. 18);
- Verbale della 3° seduta della CDS del 29.05.2007 (allegato n. 19);
- Il Responsabile del Procedimento ha, altresì, acquisito i seguenti pareri:
  - in data 15 gennaio 2007 la Provincia di Torino con Deliberazione della Giunta n. 1594-523375 2006 del 29 dicembre 2006 ha dichiarato la compatibilità della variante con il Piano Territoriale di Coordinamento (allegato n. 21);
  - in data 29 maggio 2007 l'ASL n. 1 TORINO – Dipartimento di Prevenzione S.C. Servizio Igiene e Sanità Pubblica S.S. Igiene del Territorio ha trasmesso parere favorevole condizionato relativamente agli interventi di realizzazione del Centro del Design (allegato n. 22.1); in data 25 giugno 2007 è pervenuto dall'ASL n. 1 ulteriore parere (allegato n. 22.2);
  - in data 19 giugno 2007 il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ha trasmesso il parere di conformità ai sensi dell'art. 2 D.P.R. 37/98 (allegato n. 23);
  - in data 29 maggio 2007 la Direzione Edilizia Privata – Settore Permessi di Costruire della Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata della Città di Torino ha trasmesso parere favorevole condizionato relativamente al Progetto (allegato n. 24);
  - in data 1 giugno 2007 la Circoscrizione n. 10 ha trasmesso parere favorevole condizionato, ai sensi dell'art. 43 comma 1 del Regolamento Comunale sul Decentramento (allegato n. 25);
  - in data 5 luglio 2007 il Settore Ambiente e Territorio – Ufficio Inquinamento Acustico della Divisione Ambiente e Verde della Città di Torino ha trasmesso il parere di competenza (allegato n. 26);
  - in data 14 giugno 2007 la Direzione Suolo – Settore Urbanizzazioni della Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino ha trasmesso il verbale ed il referto della Conferenza di Servizi svoltasi per l'acquisizione dei pareri sul Progetto Definitivo delle opere di urbanizzazione (allegato n. 27);
  - in data 9 luglio 2007 il Settore Accordi di Programma ed Esame di Conformità Urbanistica della Regione Piemonte ha trasmesso il parere di competenza (all. n. 27bis);



**DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE**

- Quadro economico di spesa dell'opera-progetto definitivo-Lotto 1 (all. n. 28);
- Cronoprogramma previsionale di attuazione dell'iniziativa (all. n. 29);
- DES. REL: relazione descrittiva di progetto (all. n. 30);
- URB.RT: relazione urbanistica (all. n. 31);
- URB.01: estratto di P.R.G. – carta tecnica e catastale (all. n. 32);
- URB.02: fasi di intervento (all. n. 33);
- URB.03: foto aerea dell'area di intervento (all. n. 34);
- URB.04: documentazione fotografica dell'area (all. n. 35);
- URB.05: struttura urbanistica e territoriale (all. n. 36);
- URB.06: destinazione d'uso delle aree e dei fabbricati (all. n. 37);
- URB.07: planivolumetrico (all. n. 38);
- URB.08: planimetria reti fognatura bianca – nera (all. n. 39);
- URB.09: sistemazioni esterne – planimetria, scala 1:500 (all. n. 40);
- CE.RT: relazione tecnica edilizia (all. n. 41);
- CE.00: demolizioni/costruzioni (all. n. 42);
- CE.01: planimetria generale, scala 1:500 (all. n. 43);
- CE.01/1: centrale tecnologica interrata (all. n. 44);
- CE.01/2: deposito rifiuti urbani (all. n. 45);
- CE.02 a: pianta piano terra – scala 1:100 (all. n. 46);
- CE.03 a: pianta piano primo – scala 1:100 (all. n. 47);
- CE.04 a: pianta livello impianti – copertura – scala 1:100 (all. n. 48);
- CE.05: sezione – scala 1:500 (all. n. 49);
- CE.06: sezione – scala 1:500 (all. n. 50);
- CE.07: prospetti – scala 1:200 (all. n. 51);
- QA: valutazione Qualità Ambientale e dichiarazione sulle bonifiche (all. n. 52);
- AC.01: requisiti acustici: relazione tecnica e certificazioni (all. n. 53);
- AC.02: documentazione di previsione Impatto Acustico (all. n. 54);
- AC.03: valutazione previsionale di clima acustico (all. n. 55);
- MEC.311 All. 1: impianto termofluidico – schema funzionale (all. n. 56);
- MEC.311 All. 2: impianto termofluidico – pianta piano terra e primo (all. n. 57);
- REL.00.URB: opere di urbanizzazione area assoggettata ad uso pubblico , relazione descrittiva e stima del costo di realizzazione (all. n. 58);
- REL.ASL: relazione igienico – edilizia (all. n. 59);
- BA.RT: relazione sulle barriere architettoniche (all. n. 60);
- DIS.01: accessibilità ai disabili – piante piano terra e piano primo 1:250 (all. n. 61);

**DOCUMENTAZIONE URBANISTICA**

- o Fascicolo n. 1 variante al P.R.G. in Accordo di programma n. A39 – Relazione illustrativa (allegato n. 8.1);
- o fascicolo n. 2 variante al P.R.G. n. A39 – Relazione di compatibilità ambientale ex art. 20, L.R. 40/98 (allegato n. 8.2);

- o Fascicolo n. 1 variante al P.R.G. in Accordo di programma n. A39 – Relazione illustrativa (versione aggiornata a seguito dell'accoglimento parziale delle osservazioni) (allegato n. 14.1);
- o Fascicolo n. 2 variante al P.R.G. n. A39 – Relazione di compatibilità ambientale ex art. 20, L.R. 40/98 (versione aggiornata a seguito dell'accoglimento parziale delle osservazioni) (allegato n. 14.2);
- o Masterplan di indirizzo relativo all'area Mirafiori redatto dall'Urban Center Metropolitano (allegato n. 20).

TUTTO CIÒ PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO, SI STABILISCE CHE

TRA

- **la CITTA' DI TORINO,**  
in persona dell'Assessore all'Urbanistica, Edilizia Privata e Patrimonio, Dott. Mario Viano;
- **la REGIONE PIEMONTE,**  
in persona dell'Assessore all'Università, Ricerca e alle Politiche per l'Innovazione e l'Internazionalizzazione, Dott. Andrea Bairati;
- **la PROVINCIA DI TORINO,**  
in persona dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, Arch. Giorgio Giani;
- **il POLITECNICO DI TORINO,**  
in persona del Pro-Rettore, Prof. Marco Gilli;
- **la SOCIETÀ T.N.E. ,**  
in persona dell'Amministratore Delegato, Dott. Mauro Zangola;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

#### **Articolo 1 VALORE DELLE PREMESSE**

Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma unitamente agli atti amministrativi, progettuali ed urbanistici allegati e depositati in originale presso gli uffici della Direzione Urbanistica ed Edilizia Privata della Città.

#### **Articolo 2 OGGETTO**

Il presente Accordo ha per oggetto la realizzazione della nuova sede del *Centro del Design* su una porzione dell'area dello stabilimento Mirafiori attraverso la riconversione di una parte del grande e storico stabilimento industriale verso nuovi mix funzionali di attività economiche in

senso lato (produzione, ricerca, servizi, ecc...).

L'obiettivo è quello di realizzare un nuovo Polo Universitario e di ricerca nell'ambito del Politecnico, nel quale possano integrarsi formazione universitaria, ricerca di base e applicata, aggiornamento tecnico-professionale e promozione di cultura verso la Città e la società: il modello di riferimento è quello dei parchi scientifici e tecnologici, ormai largamente diffusi, dove convivono, con gli opportuni servizi, facoltà universitarie tecnico-scientifiche, istituzioni di ricerca pubbliche e private, imprese e investitori finanziari.

La predetta area è oggetto, oltre che di una riconversione qualificata, anche di caratterizzazione ed integrazione urbana volta alla riconfigurazione morfologica che la renda idonea ad ospitare la varietà di funzioni che il predetto progetto richiede. Il mix funzionale è ricondotto alla destinazione Eurotorino, con esclusione delle attività residenziali e ricettive, il quale, articolato in termini coerenti sotto il profilo paesaggistico e funzionale ed arricchito con attività di servizio alle persone e alle imprese, risponde alle esigenze del Progetto.

Il presente Accordo di Programma approva il Progetto di intervento su parte del fabbricato ex DAI, denominato Lotto 1 che, al fine di rendere coerente, sotto il duplice profilo ambientale ed urbanistico - compositivo, il nuovo *Centro del Design* con il tessuto circostante, ha richiesto l'approvazione contestuale di una variante urbanistica riguardante l'intero "Ambito A". La predetta variante, di cui all'art. 3, ha individuato destinazioni d'uso e prescrizioni generali congruenti con la nuova struttura attraverso l'integrazione dell'art. 14 delle Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione del P.R.G., subordinando la trasformazione dell'intero Ambito allo strumento urbanistico esecutivo, del quale il nuovo "*Design Center*" costituisce anticipazione.

### **Articolo 3 VARIANTE URBANISTICA**

La variante urbanistica approvata con il presente Accordo di Programma prevede:

1) la modifica dell'art. 14 delle Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione del P.R.G. con l'inserimento, in calce allo stesso articolo, delle seguenti disposizioni normative:

**"Zone urbane consolidate per attività produttive con prescrizioni particolari  
10 Ambito TORINO DESIGN CENTER – MIRAFIORI(A)**

**Ambito per il quale valgono le seguenti prescrizioni e parametri urbanistici introdotti con Accordo di Programma (Superficie Territoriale mq. 142.000 circa):**

**Indice Territoriale max - 0,8 mq SLP/mq ST**

**Destinazioni d'uso:**

- Eurotorino con esclusione delle attività ricettive di cui all'art. 3, punto 2 lettera A: Centri di Ricerca, Attività Produttive e Innovative, Attività Terziarie, Attività Espositive e Congressuali, Università: min. 80% SLP.

- Attività di servizio alle persone e alle imprese - A.S.P.I. con esclusione delle attività ricettive di cui all'art. 3, punto 2 lettera A: max. 20% SLP di cui max. 50% per attività commerciali.

Contestualmente all'approvazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo, potrà essere riconosciuta una Localizzazione commerciale urbana non addensata da realizzare (L1), fermi restando i limiti e nel rispetto della disciplina urbanistico-commerciale vigente.

In ogni caso sono escluse le attività di tipo residenziale.

Le aree minime per servizi (Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport e parcheggi), devono essere commisurate al fabbisogno derivante dagli insediamenti in misura non inferiore all'80% della SLP salvo quanto previsto dall'articolo 19 comma 7.

Ad eccezione del lotto 1, l'attuazione dell'Ambito, anche per fasi e lotti successivi, è soggetta a Strumento Urbanistico Esecutivo, da redigersi secondo gli indirizzi del Master Plan allegato all'Accordo di Programma, suscettibile di aggiornamento contestualmente all'approvazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo.

Ogni fase attuativa deve comunque garantire il soddisfacimento del fabbisogno di servizi afferente agli interventi, nonché l'adeguata accessibilità veicolare, pedonale e la connessione funzionale con il tessuto edilizio circostante.

Gli strumenti urbanistici esecutivi di cui all'art. 32, L.R. 56/77, le loro varianti e i titoli abilitativi convenzionati sono approvati previo accertamento della conformità dei medesimi sotto il profilo acustico, verificati sulla base della documentazione di valutazione previsionale di clima ed impatto acustico.

Tale documentazione, nei casi in cui non sia già stata definita preventivamente la destinazione d'uso degli immobili e/o la tipologia dell'attività che in essi sarà svolta, dovrà essere redatta sulla base di ipotesi cautelative, vincolanti nei riguardi dei successivi insediamenti. La trasformazione dovrà garantire il rispetto dei limiti previsti per tutte le aree limitrofe, anche in presenza di eventuali contatti critici; tale obbligo costituisce prescrizione per tutte le attività che, a seguito della trasformazione, si insedieranno nell'area.

L'attuazione degli interventi è altresì subordinata alle specifiche prescrizioni in esito all'Analisi di Compatibilità Ambientale di cui all'art. 20 della L.R. n. 40/98.

Si richiamano inoltre gli obblighi di cui all'art. 28 delle Norme Urbanistico - Edilizie di Attuazione (N.U.E.A.) del Piano Regolatore in relazione alla Bonifica Ambientale del sito.

I risultati delle indagini eseguite nelle aree a verde non su soletta dovranno essere confrontati con i valori di cui alla colonna A "Siti ad uso Verde pubblico, privato e residenziale" della tabella 1, Allegato 5 al Titolo 5 del D. Lgs - n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale";

2) La modifica cartografica della Tav. 1 - Azzonamento Aree normative e destinazioni d'uso - in scala 1: 5.000 - Foglio 16 A con inserimento di apposita grafia "Dividente", individuante l'Ambito TORINO DESIGN CENTER - MIRAFIORI(A) soggetto alle specifiche prescrizioni dell'Accordo di Programma e dell'articolo 14 delle N.U.E.A. del Piano Regolatore Generale.

Si rimanda all'Analisi di Compatibilità Ambientale di cui all'art. 20 della L.R. n. 40/98 (allegata alla variante) per le eventuali prescrizioni richiamate nell'ambito della specifica disciplina di cui all'art. 14, comma 10 delle N.U.E.A.

#### **Articolo 4**

#### **PERMESSO DI COSTRUIRE**

Il presente Accordo di Programma prevede, ai sensi del IV e V comma dell'art. 34 del D.Lgs 267/2000, che gli elaborati progettuali richiamati al paragrafo 29 delle premesse costituiscano documentazione prevista dal Regolamento Edilizio necessaria alla condizione sostitutiva per il rilascio del permesso di costruire, esclusivamente per il lotto 1 (Fase A), a favore di T.N.E. S.p.A., proprietaria dell'area oggetto dell'intervento, fatti salvi i diritti di terzi e previa l'osservanza degli adempimenti, delle modalità attuative e degli obblighi contenuti nel



presente Accordo.

L'intervento prevede la ristrutturazione di fabbricati industriali esistenti con conservazione delle strutture portanti e della copertura, e contestuale realizzazione, all'interno della sagoma, di tre fabbricati a due piani fuori terra oltre ad un piano destinato ad accogliere gli impianti tecnologici. I tre edifici saranno connessi tra loro con atri e porticati di uso comune.

La nuova struttura, che ospiterà il *Centro del Design*, rientra nella tipologia degli edifici ad alto contenuto tecnologico ed è ispirata al concetto dell'*eco-building* ove le soluzioni architettoniche ed edilizie sono realizzate nel rispetto dell'ambiente a favore di uno sviluppo sostenibile.

Il primo fabbricato, denominato "A", ospita al piano terra i laboratori per la costruzione di modelli in legno, quello del "Food Design" e la Materioteca; al primo piano vi è uno spazio dedicato interamente a laboratori informatici.

Il secondo fabbricato, denominato "C", adiacente al modulo "A", ospita nei due piani otto aule di differenti dimensioni destinate alla didattica oltre ad un "book shop" ed ad un centro stampa.

Il terzo fabbricato, denominato "E", ospita la "control room", la segreteria dedicata agli studenti ed altri uffici di segretariato strettamente connessi al *Centro del Design*. Sono, altresì, previste aule dedicate alla didattica, aule studio, sale per colloqui, un bar mensa ed un ambiente biblioteca.

Il progetto relativo alla fase A interessa le seguenti dimensioni:

Superficie Territoriale di 20.224,00 mq;

Superficie Fondiaria di 15.552,00 mq;

Superficie Lorda di Pavimento di 7.356,00 mq;

Offerta Servizi: 63,51% della S.L.P. 4.672,00 mq, (a fronte di aree a servizi minime richieste nella misura del 40% della S.L.P. pari a 2.942,40 mq).

Le trasformazioni previste nella successiva Fase B dovranno essere attuate con permesso di costruire rilasciato attraverso procedura ordinaria.

## ARTICOLO 5

### VARIANTI AL PERMESSO DI COSTRUIRE

Ogni successiva variante in corso d'opera o eventuale adeguamento o modifica al permesso di costruire di cui al presente atto sarà autorizzato dal Collegio di Vigilanza e non comporterà, pertanto, la revisione del presente Accordo di Programma salvo che le predette variazioni non determinino una radicale modifica del progetto relativo al *Centro del Design*.

## ARTICOLO 6

### AREE DA ASSOGGETTARE ALL'USO PUBBLICO

La società T.N.E. si impegna ad assoggettare ad uso pubblico, previo frazionamento catastale, aree di proprietà della società stessa destinate a servizi pubblici (parcheggi) di complessivi 4672 mq, il tutto come rappresentato nelle tavole del progetto municipale allegato al presente Accordo.

La società T.N.E. assoggetterà le predette aree con vincolo di destinazione a servizio pubblico a favore della Città di Torino, ai sensi per gli effetti dell'art. 21 della Legge regionale 5

dicembre 1997 n. 56 e s.m.i., libere da vincoli, diritti reali e obbligatori di terzi, pignoramenti, oneri e pesi di qualsiasi genere, garantite da evizione, molestie nel possesso, liti in corso, privilegi, servitù, ipoteche, trascrizioni di pregiudizio, salvo quelli derivanti dal presente Accordo.

Il vincolo di destinazione a servizi pubblici sarà trascritto presso la competente Conservatoria dei Registri Immobiliari.

La sistemazione delle aree assoggettate ad uso pubblico, secondo l'allegato progetto municipale delle opere pubbliche sarà successivamente sviluppato in fase esecutiva, è a carico della società T.N.E. e dovrà essere effettuata entro la fine dei lavori relativi al *Centro del Design*.

Ai sensi dell'art. 141 del D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e s.m.i. il collaudo tecnico delle opere di urbanizzazione eseguite dovrà essere effettuato in corso d'opera da tecnici di elevata e specifica qualificazione con riferimento al tipo dei lavori, alla loro complessità ed all'importo degli stessi.

I tecnici da uno a tre sono nominati dall'Amministrazione nell'ambito della propria struttura. Tutti gli oneri relativi alla procedura di collaudo sono a carico dei Soggetti Attuatori.

#### **Articolo 7**

#### **ONERI DI URBANIZZAZIONE E CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE**

Ai sensi del Testo Unico dell'Edilizia Privata D.Lgs. 380/01 e s.m.i. e del Regolamento Comunale in materia di contributo di costruzione, dovrà essere versato un contributo di costruzione pari a 135.056,00 euro, di cui 90.037 euro per oneri di urbanizzazione e 45.019 euro per contributo di smaltimento rifiuti.

L'importo potrà essere rateizzato con le modalità previste dal sopra citato Regolamento Comunale e, in tal caso, la prima rata verrà versata entro la data di ratifica da parte del Consiglio Comunale del presente Accordo e per le restanti sarà prestata garanzia fidejussoria.

#### **Articolo 8**

#### **RISORSE DOCUP E CRONOPROGRAMMA**

Il costo di costruzione relativo al Lotto 1 Fase A viene stimato in circa euro 17.700.000. Tale importo viene finanziato attraverso un contributo comunitario Docup 2000/2006 di euro 4.000.000,00 e attraverso autofinanziamento da parte della società T.N.E. per la parte restante.

Le opere e gli interventi previsti nel presente Accordo dovranno essere realizzati nel rispetto dei termini indicati dal cronoprogramma allegato.

In caso di mancata osservanza dei tempi attuativi delle opere da parte della società T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.), il Collegio di Vigilanza potrà, nel caso di gravi ed ingiustificati ritardi, prevedere l'applicazione di una sanzione amministrativa la cui entità verrà definita di volta in volta in relazione al caso specifico, fatte salve le cause di forza maggiore.

## **Articolo 9**

### **GARANZIE FINANZIARIE**

Entro la data di ratifica del presente Accordo da parte del Consiglio Comunale la società T.N.E., per se stessa, suoi successori ed aventi causa a qualsiasi titolo rilascerà, a garanzia dell'esatta e tempestiva osservanza degli obblighi derivanti dall' Accordo stesso, a favore del Comune, le seguenti polizze fidejussorie assicurative o bancarie a scalare:

- a) a garanzia del pagamento degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione, di cui all'art. 7 del presente Accordo, per un importo pari al valore delle rate da corrispondere;
- b) a garanzia della sistemazione delle aree assoggettate ad uso pubblico di cui all'art. 6 del presente Accordo, per l'importo determinato con apposita perizia asseverata.

Relativamente alle opere di bonifica e ripristino ambientale che si rendessero necessarie, sarà cura della società T.N.E. provvedere all'esecuzione delle stesse, nel rispetto della vigente normativa in materia, entro i limiti di spesa e con le modalità che saranno definiti negli atti attuativi del presente Accordo, rilasciando le corrispondenti garanzie finanziarie nei termini che saranno stabiliti dalla Conferenza di Servizi con apposito provvedimento.

Le predette fidejussioni verranno svincolate previo parere del Collegio di Vigilanza.

## **Articolo 10**

### **VINCOLATIVITÀ DELL'ACCORDO**

1. Le Parti si impegnano a rispettare il presente Accordo in ogni sua parte e non possono compiere validamente atti successivi che violino od ostacolino il medesimo o che contrastino con esso. Si obbligano, altresì, a compiere tutti gli atti applicativi e attuativi necessari alla sua esecuzione.

2. In particolare il Politecnico di Torino, in qualità di soggetto utilizzatore del *Centro del Design*, si impegna a favorire l'utilizzo e lo sviluppo del Centro stesso.

3. Il presente Accordo può essere modificato con il consenso unanime dei soggetti che l'hanno stipulato.

## **Articolo 11**

### **DURATA ED EFFICACIA DELL'ACCORDO**

La durata degli impegni del presente Accordo è definita in anni 10 decorrenti dall'avverarsi della condizione sospensiva di cui all'art. 12 ovvero dal prodursi degli effetti dell'Accordo di Programma stesso.

Gli effetti della variante urbanistica, oggetto dell'Accordo di Programma, si esplicano prioritariamente sulla porzione di area riguardante il Lotto 1 Fase A del *Centro del Design* Mirafiori con l'applicazione della condizione sostitutiva del permesso di costruire.

I contenuti della variante urbanistica sulla rimanente area della Zona A troveranno attuazione al momento della presentazione della proposta di Piano Urbanistico Esecutivo, il cui termine per la redazione è fissato in diciotto mesi dalla data di pubblicazione sul B.U.R. del Decreto della Regione Piemonte di adozione del presente Accordo di Programma.

**Articolo 12****CONDIZIONE SOSPENSIVA**

Gli effetti del presente Accordo sono subordinati alla definizione delle modalità e tempistiche delle eventuali opere di bonifica e ripristino ambientale, così come disposto dall'art. 28 delle N.U.E.A. di P.R.G., in conformità del piano di caratterizzazione condiviso tra T.N.E. S.p.a., Fiat e Città di Torino ovvero, qualora le predette bonifiche non si rendano necessarie, al rilascio dell'apposita documentazione.

L'avveramento della predetta condizione sospensiva sarà verificato con apposito provvedimento del Collegio di Vigilanza di cui al successivo art. 13.

**Articolo 13****VIGILANZA SULL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO**

La vigilanza sull'esecuzione dell'Accordo è demandata ad apposito Collegio, costituito immediatamente dopo la ratifica da parte del Consiglio Comunale e composto dal Sindaco del Comune di Torino, dal Presidente della Regione Piemonte, dal Presidente della Provincia di Torino, dal Rettore del Politecnico di Torino, dall'Amministratore Delegato di T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.) o loro delegati. Il Collegio è presieduto dal Sindaco del Comune di Torino e delibera con la presenza e con il voto favorevole di almeno tre dei suoi componenti. Il Collegio si riunisce con cadenza almeno semestrale e la prima riunione è indetta entro sei mesi dalla sottoscrizione del presente Accordo.

Le Parti si impegnano a sottoporre tempestivamente al Collegio ogni atto o documento rilevante per esercitare l'attività di vigilanza ed a conformarsi alle direttive da esso impartite per la corretta attuazione dell'Accordo.

**Articolo 14****CONTROVERSIE**

Eventuali controversie che dovessero sorgere in ordine all'interpretazione ed esecuzione dei contenuti del presente Accordo, saranno preliminarmente esaminate dal Collegio di Vigilanza.

**Articolo 15****DISPOSIZIONI FINALI**

1. Il presente documento è costituito da n. 15 pagine dattiloscritte, ed eventualmente manoscritte, di cui il Responsabile del procedimento attesta che si è data lettura.

2. L'Accordo di Programma viene pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte.



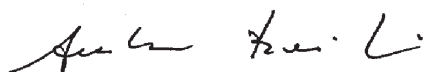
Letto, approvato e sottoscritto

Torino, 12 luglio 2007

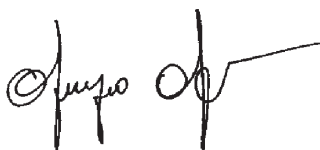
Per la **CITTA' DI TORINO**  
Mario Viano



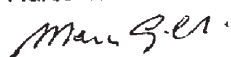
Per la **REGIONE PIEMONTE**  
Andrea Bairati



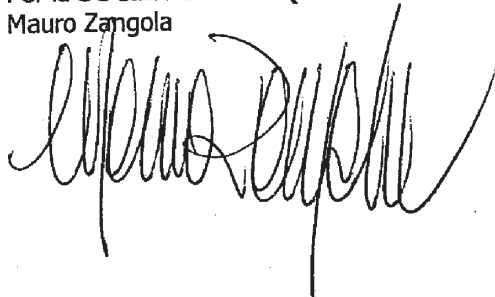
Per la **PROVINCIA DI TORINO**  
Giorgio Giani



Per il **POLITECNICO DI TORINO**  
Marco Gilli



Per la **SOCIETA' T.N.E. (Torino Nuova Economia S.p.A.)**  
Mauro Zangola



Decreto della Presidente della Giunta Regionale 16 aprile 2008, n. 48

**Adozione, ai sensi dell'articolo 34 del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267, dell'Accordo di programma, ex art. 34 D.lvo 267/2000, tra la Regione Piemonte e la Provincia di Novara per la "Realizzazione del II lotto della variante nord-est di Romagnano e della variante all'abitato di Fara sulla ex S.S. 299" stipulato in data 01.04.2008.**

#### LA PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Premesso che:

- gli interventi "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" e "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante all'abitato di Fara" sono inseriti nel Piano Regionale degli Investimenti di cui alla D.C.R. n. 271-37720 del 27.11.2002 da attuarsi da parte della Provincia di Novara;

- per l'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" il Piano degli Investimenti prevede un finanziamento regionale pari ad Euro 6.500.000,00 e per l'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante all'abitato di Fara" prevede un finanziamento regionale pari ad Euro 9.500.000,00;

- la Provincia di Novara con nota prot. n. 162566 del 12.10.2007 ha comunicato che il costo complessivo previsto per l'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" ammonta ad Euro 14.500.000,00, come da progetto definitivo in corso di approvazione;

- la Provincia di Novara con D.G.P. n. 201 del 06.04.2006 ha approvato il progetto preliminare dell'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante all'abitato di Fara" prevedendo un importo di spesa pari a Euro 12.000.000,00;

- in data 18.10.2006 è stata sottoscritta tra Regione Piemonte e la Provincia di Novara l'Intesa Istituzionale di Programma che ha individuato alcuni interventi prioritari per il territorio provinciale, tra i quali sono inclusi il II° lotto della circonvallazione di Romagnano e la variante di Fara Novarese con un impegno finanziario a carico della Regione Piemonte pari a Euro 8.000.000,00 in quattro anni, di cui Euro 7.900.000,00 per la realizzazione dell'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" e la somma di Euro 100.000,00 per l'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante all'abitato di Fara", interventi oggetto del presente decreto;

- la suddetta Intesa istituzionale prevede che l'attuazione degli stessi avvenga attraverso la stipula di apposito Accordo di programma;

- per consentire la definizione dei contenuti dell'Accordo di programma è stata indetta dalla Regione apposita conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 5, comma 7, della D.G.R. n. 27-23223 del 24.11.1997;

- è stata data notizia dell'avvio del procedimento inerente la conferenza dei servizi sul B.U.R. n° 20 del 17.05.2007;

- in data 08.06.2007 si è tenuta la prima seduta della conferenza dei servizi tra la Regione Piemonte e la Provincia di Novara;

- in data 26.09.2007 si è tenuta la seconda seduta della conferenza dei servizi tra la Regione e la Provincia di Novara;

- che in data 29.11.2007 si è tenuta la terza seduta della conferenza dei servizi tra la Regione e la Provincia di Novara, durante la quale le parti hanno concordato i contenuti dell'accordo di programma;

- con D.G.R. n° 4-7759 del 17.12.2007 la Giunta Regionale ha approvato il testo dell'Accordo di programma oggetto del presente decreto;

- con D.G.P. n°4 del 10.01.2008 la Giunta Provinciale di Novara ha approvato il testo riguardante l'Accordo di programma, oggetto del presente decreto;

- in data 01.04.2008 è stato sottoscritto l'Accordo di programma tra la Regione Piemonte e la Provincia di Novara per la "Realizzazione del II° lotto della variante nord-est di Romagnano e della variante all'abitato di Fara sulla ex S.S. 299" allegato al presente decreto quale parte integrante;

- con il sopra citato Accordo di Programma le Amministrazioni firmatarie hanno concordato di affidare alla Provincia di Novara la "Realizzazione del II° lotto della variante nord-est di Romagnano e della variante all'abitato di Fara sulla ex S.S. 299" ed hanno definito gli aspetti relativi al coordinamento delle attività, alla determinazione dei tempi, delle modalità, del finanziamento e di ogni altro connesso adempimento;

- la Regione Piemonte si impegna, per le attività previste dall'allegato Accordo, ad assegnare alla Provincia di Novara un contributo complessivo di Euro 8.000.000,00 suddiviso in Euro 2.470.000,00 nell'annualità 2008, Euro 2.370.000,00 nell'annualità 2009, Euro 2.370.000,00 nell'annualità 2010 ed infine Euro 790.000,00 nell'annualità 2011;

- preso atto che il presente decreto di adozione dell'Accordo di programma prevede l'individuazione dei legali rappresentanti, o loro delegati, facenti parte del collegio di Vigilanza previsto dall'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000;

visti:

l'art. 34, D. Lgs. 18.08.2000 n. 267 ;

la D.G.R. n. 27-23223 del 24 novembre 1997, "Assunzione di direttive in merito al procedimento amministrativo sugli accordi di programma. L.R. 51/97, art. 17" modificata con D.G.R. n. 60-11776 del 16 febbraio 2004;

la Presidente della Regione Piemonte, ai sensi del 4° comma dell'art. 34 del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267,

decreta

#### Art. 1

E' adottato, ai sensi del 4° comma dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000, l'Accordo di programma di cui all'oggetto, tra la Regione Piemonte e la Provincia di Novara per la "Realizzazione del II° lotto della variante nord-est di Romagnano e della variante all'abitato di Fara sulla ex S.S. 299", stipulato in data 01.04.2008, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

#### Art. 2

Le parti si impegnano a svolgere in modo coordinato le attività operative necessarie alla "Realizzazione del II° lotto della variante nord-est di Romagnano e della variante all'abitato di Fara sulla ex S.S. 299" dando attuazione a quanto previsto nell'Accordo di programma sottoscritto in data 01.04.2008;

## Art. 3

Con riferimento all'art. 3 dell'Accordo di programma, il finanziamento complessivo previsto in Euro 8.000.000,00 verrà liquidato alla Provincia di Novara secondo le seguenti modalità.

La Regione si impegna a:

- finanziare la realizzazione dell'intervento "Realizzazione del II° lotto della Variante nord-est di Romagnano", nel seguente modo:

- \* il 30% nel 2008, pari a Euro 2.370.000,00, a seguito della pubblicazione del bando di gara;

- \* il 30% nel 2009, pari a Euro 2.370.000,00, al raggiungimento del 30% dei lavori;

- \* il 30% nel 2010, pari a Euro 2.370.000,00, al raggiungimento del 60% dei lavori;

- \* il 10% nel 2011, pari a Euro 790.000,00, a seguito della presentazione del collaudo e del quadro economico finale;

- finanziare la realizzazione della variante di Fara Novarese, in un'unica soluzione nell'annualità 2008 a seguito della stipula dell'Accordo, con un importo complessivo di Euro 100.000,00;

Le eventuali economie ed i ribassi d'asta potranno essere utilizzati per l'espletamento di attività finalizzate all'esecuzione degli interventi esclusivamente previo accordo tra gli Enti sottoscrittori dell'allegato Accordo di programma.

La Provincia di Novara si impegna a provvedere alla copertura finanziaria di eventuali costi aggiuntivi e/o di completamento delle opere.

## Art. 4

L'Accordo di programma adottato con il presente Decreto, come concordato tra le parti, ha validità fino al completamento degli interventi stessi.

## Art. 5

La vigilanza sull'esecuzione dell'Accordo di programma con gli eventuali interventi sostitutivi previsti dall'art. 34 del D.lgs. n. 267/2000, è svolta da un Collegio di Vigilanza così composto:

- Presidente della Regione Piemonte o suo delegato, in qualità di presidente del Collegio ;

- Presidente della Provincia di Novara o suo delegato;

Il funzionamento tecnico-amministrativo del Collegio di Vigilanza è assicurato dalla partecipazione alle singole sedute del responsabile del procedimento con funzioni di coordinatore e dei funzionari competenti per materia dei rispettivi Enti.

E' dato incarico al Responsabile del Procedimento di trasmettere copia conforme del presente Decreto, unitamente al testo dell'Accordo di programma, ai soggetti firmatari.

Il presente provvedimento è pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto unitamente al testo dell'Accordo di programma stipulato in data 01.04.2008.

Mercedes Bresso

Allegato

**ALLEGATO AL D.P.G.R.**n. 48 del **16 APR. 2008****ACCORDO DI PROGRAMMA, EX ART. 34 D.LVO  
267/2000, TRA LA REGIONE PIEMONTE E LA  
PROVINCIA DI NOVARA PER LA "REALIZZAZIONE DEL  
II° LOTTO DELLA VARIANTE NORD-EST DI  
ROMAGNANO E DELLA VARIANTE ALL'ABITATO DI  
FARA SULLA EX S.S. 299".**

L'anno 2008, il giorno primo del mese di aprile, in Torino presso la  
sede del Consiglio della Regione Piemonte

**PREMESSO CHE:**

- gli interventi "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" e "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante all'abitato di Fara" sono inseriti nel Piano Regionale degli Investimenti di cui alla D.C.R. n. 271-37720 del 27.11.2002 da attuarsi da parte della Provincia di Novara;
- per l'intervento "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" il Piano degli Investimenti prevede un finanziamento regionale pari ad Euro 6.500.000,00 e per l'intervento "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante all'abitato di Fara" prevede un finanziamento regionale pari ad Euro 9.500.000,00;
- la Provincia di Novara con nota prot. n. 162566 del 12.10.2007 ha comunicato che il costo complessivo previsto per l'intervento "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" ammonta ad € 14.500.000,00, come da progetto definitivo in corso di approvazione;



➤ la Provincia di Novara con D.G.P. n. 201 del 06.04.2006 ha approvato il progetto preliminare dell'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante all'abitato di Fara" prevedendo un importo di spesa pari a € 12.000.000,00;

➤ in data 18.10.2006 è stata sottoscritta tra Regione Piemonte e la Provincia di Novara l'Intesa Istituzionale di Programma che ha individuato alcuni interventi prioritari per il territorio provinciale, tra i quali sono inclusi il II° lotto della circonvallazione di Romagnano e la variante di Fara Novarese;

➤ dal punto di vista finanziario l'Intesa istituzionale prevede un finanziamento regionale per la realizzazione degli interventi pari ad Euro 8.000.000,00 (in quattro anni);

➤ la suddetta Intesa istituzionale prevede che l'attuazione degli interventi da questa individuati avvenga attraverso la stipula di appositi Accordi di Programma.

➤ su segnalazione della Provincia di Novara si è convenuto di destinare l'importo di € 7.900.000,00 per la realizzazione dell'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto" e la somma di € 100.000,00 per l'intervento "Ex S.S. 299 - Costruzione della Variante all'abitato di Fara".

➤ in data 26 marzo 2007 la Giunta Regionale ha approvato con deliberazione n. 14 - 5562 le procedure per l'attuazione delle Intese Istituzionali sottoscritte con le Province.

#### **CONSIDERATO CHE:**

➤ con nota prot. n. 132795 del 25/10/2006 la Provincia, al fine di

attuare la citata Intesa Istituzionale, ha richiesto l'avvio della procedura di stipula dell'Accordo di Programma;

➤ con nota prot. n. 6107/5.1/1.45 del 30/03/2007 la Presidente della Regione Piemonte ha designato quale Responsabile del procedimento l'Ing. Giuseppe Iacopino, dirigente responsabile del Settore Viabilità ed Impianti Fissi della Regione;

➤ è stata data notizia dell'avvio del procedimento inerente la conferenza dei servizi sul B.U.R. n° 20 del 17.05.2007;

➤ per consentire la definizione dei contenuti dell'Accordo di programma, in data 08.06.2007 è stata convocata dalla Regione apposita conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 5, comma 7, della D.G.R. n. 27-23223 del 24.11.1997;

➤ che in data 08.06.2007 si è tenuta la prima seduta della conferenza dei servizi tra la Regione e la Provincia di Novara, durante la quale è stato convenuto, per l'intervento "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante nord-est di Romagnano II° lotto", il finanziamento dell'opera per un importo complessivo di Euro 7.900.000,00; mentre per la realizzazione dell'intervento "Ex S.S. 299 – Costruzione della Variante all'abitato di Fara" il finanziamento di Euro 100.000,00;

➤ che in data 26.09.2007 si è tenuta la seconda seduta della conferenza dei servizi tra la Regione e la Provincia di Novara;

➤ che a seguito della nota prot. n. 162566 del 12.10.2007 la copertura finanziaria degli interventi è garantita attraverso una rimodulazione delle risorse previste dal Piano degli Investimenti, prevedendo di assegnare le risorse mancanti, pari ad € 2.500.000,00, al

finanziamento degli interventi oggetto del presente Accordo di Programma;

➤ che in data 29.11.2007 si è tenuta la terza seduta della conferenza dei servizi tra la Regione e la Provincia di Novara, durante la quale le parti hanno concordato i contenuti dell'accordo di programma.

**PER TUTTO QUANTO SOPRA PREMESSO TRA:**

La Regione Piemonte, rappresentata dall'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture Daniele BORIOLI, (omissis)

La Provincia di Novara, rappresentata dal Presidente Sergio VEDOVATO, (omissis)

**SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:**

**ART. 1**

**PREMESSE**

Le premesse costituiscono parte integrante del presente Accordo il cui contenuto è condiviso all'unanimità dai firmatari.

**ART. 2**

**FINALITA' E CONTENUTI DELL'ACCORDO**

Il presente Accordo ha lo scopo di dare attuazione all'Intesa Istituzionale di cui in premessa al fine di assicurare alla Provincia il finanziamento di € 8.000.000,00 relativo alla realizzazione degli interventi II° lotto della variante nord-est di Romagnano e variante di Fara Novarese sulla ex S.S. 299.

**ART. 3**

**IMPEGNI DELLE PARTI**

Le parti si impegnano a svolgere in modo coordinato le attività

operative necessarie alla realizzazione degli interventi in oggetto.

In particolare la Regione si impegna a:

- finanziare la realizzazione dell'intervento "Realizzazione del II° lotto della Variante nord-est di Romagnano", nel seguente modo:
  - il 30% nel 2008, pari a Euro 2.370.000,00, a seguito della pubblicazione del bando di gara;
  - il 30% nel 2009, pari a Euro 2.370.000,00, al raggiungimento del 30% dei lavori;
  - il 30% nel 2010, pari a Euro 2.370.000,00, al raggiungimento del 60% dei lavori;
  - il 10% nel 2011, pari a Euro 790.000,00, a seguito della presentazione del collaudo e del quadro economico finale;
- finanziare la realizzazione della variante di Fara Novarese, in un'unica soluzione nell'annualità 2008 a seguito della stipula dell'Accordo, con un importo complessivo di Euro 100.000,00;
- provvedere alla liquidazione delle suddette somme annuali con determinazione dirigenziale da parte del Responsabile del Settore Viabilità ed Impianti Fissi della Regione, a seguito della trasmissione da parte della Provincia della documentazione attestante le condizioni previste per il pagamento delle singole tranche di finanziamento e compatibilmente con le risorse stanziare a Bilancio regionale per le singole annualità.

La Provincia si impegna a:

- completare le fasi progettuali e la realizzazione dell'intervento nel rispetto della vigente normativa comunitaria, nazionale e regionale

in materia di opere pubbliche, con le procedure previste per la realizzazione di OO.PP.;

- fornire la rendicontazione relativa alle spese effettuate con le modalità definite per il monitoraggio del Piano Regionale degli Investimenti;
- provvedere alla copertura finanziaria di eventuali costi aggiuntivi e/o di completamento delle opere;
- aggiornare semestralmente le schede intervento – allegate al presente atto - relative all'avanzamento delle opere ed a inviarle presso gli uffici regionali competenti.

Le verifiche tecniche delle attività relative al presente Accordo di Programma verranno effettuate con le modalità già definite per quanto riguarda il monitoraggio del Piano degli Investimenti.

Eventuali varianti tecniche e suppletive degli interventi previsti nel presente accordo, nei limiti consentiti dalla normativa in materia di OO.PP., dovranno trovare copertura finanziaria nell'ambito degli importi definiti nel presente accordo.

Le eventuali economie ed i ribassi d'asta potranno essere utilizzati per l'espletamento di attività finalizzate all'esecuzione degli interventi esclusivamente previo accordo tra gli Enti sottoscrittori del presente Atto.

Alla conclusione degli interventi il Responsabile della Regione provvederà a recuperare, con propria determina dirigenziale, gli importi relativi alle eventuali economie accertate.

#### **ART. 4**



**COLLEGIO DI VIGILANZA E ATTIVITA' DI CONTROLLO**

Ai sensi del comma 7 dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, la vigilanza e il controllo sull'esecuzione del presente Accordo di programma sono esercitati da un collegio costituito dal Presidente della Regione o da suo delegato, che lo presiede e dai rappresentanti degli enti interessati.

Il collegio di vigilanza, in particolare:

- 1) vigila sulla tempestiva e corretta attuazione dell'Accordo di Programma;
- 2) individua gli ostacoli di fatto e di diritto che si frappongono all'attuazione dell'Accordo di Programma, proponendo le soluzioni idonee alla loro rimozione;
- 3) provvede, ove necessario alla convocazione dei soggetti sottoscrittori e di altri soggetti eventualmente interessati, per l'acquisizione dei pareri in merito alla attuazione dell'Accordo di Programma;
- 4) dirime in via bonaria le controversie che dovessero insorgere tra le parti in ordine all'interpretazione e all'attuazione del presente Accordo di Programma;
- 5) propone l'adozione di provvedimenti di proroga al termine di durata dell'Accordo di Programma;
- 6) valuta le proposte di variazione delle attività previste nello stesso, formulate in base a motivate e specifiche esigenze funzionali, e, qualora lo ritenga opportuno in relazione alla loro essenzialità, in quanto comportanti la modifica dei contenuti del presente Accordo

di Programma, propone la riapertura dell'Accordo stesso;

7) valuta le eventuali modifiche al programma di attività nonché il rendiconto finale della iniziativa;

8) relaziona agli Enti partecipanti sullo stato di attuazione dell'Accordo.

#### **ART. 5**

#### **CONTROVERSIE**

Ogni controversia derivante dall'esecuzione del presente Accordo di Programma che non venga definita bonariamente dal Collegio di Vigilanza ai sensi del precedente articolo sarà devoluta al competente Foro di Torino.

#### **ART. 6**

#### **APPROVAZIONE, PUBBLICAZIONE, EFFETTI, DECADENZA E DURATA.**

Il presente Accordo di Programma sottoscritto dai rappresentanti delle amministrazioni interessate, è approvato ai sensi dell'art. 34, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

Le attività programmate sono vincolanti per gli Enti firmatari che si assumono l'impegno di realizzarle con le modalità sopra indicate.

La scadenza del presente Accordo di Programma è stabilita ad avvenuto completamento degli interventi in oggetto.

#### **ART. 7**

#### **NORMA FINALE**

Per tutto quanto non disciplinato dal presente atto valgono le vigenti disposizioni di legge.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la Regione Piemonte



Per la Provincia di Novara



**SCHEDA MONITORAGGIO INTERVENTO**

(da aggiornare al 30/6 ed al 31/12 di ogni anno)

**I.I.P. CON LA PROVINCIA DI NOVARA**

Sottoscritta il 18/10/2006

**1 – DATI IDENTIFICATIVI**

VERSIONE DEL: 29/11/2007

TITOLO DELL' INTERVENTO: Ex S.S. 299 : Realizzazione della variante di Fara Novarese

SETTORE DI INTERVENTO : Viabilità

LOCALIZZAZIONE: Comune: Fara Novarese

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Ing. Giuseppe Iacopino – Dirigente del Settore Viabilità ed Impianti fissi

RECAPITO: Regione Piemonte, Via Belfiore, 23 Torino

SOGGETTO PROPONENTE: Provincia di Novara

SOGGETTO PERCETTORE: Provincia di Novara

SOGGETTO ATTUATORE : Provincia di Novara

**2 – CRONOPROGRAMMA DELL'INTERVENTO**

A. LIVELLO DI PROGETTAZIONE APPROVATA DISPONIBILE ALLA STIPULA DELL' ACCORDO DI PROGRAMMA (barrare la casella):

STUDIO DI FATTIBILITA' ☐  
 PROGETTO PRELIMINARE ☒  
 PROGETTO DEFINITIVO ☐  
 PROGETTO ESECUTIVO ☐

B. ATTIVITA' PROGETTUALI (1) RICHIESTO - INIZIO FASE - FINE FASE - APPROVAZIONE

1 STUDIO DI FATTIBILITA' SI/NO .../.../...P/E - .../.../...P/E - .../.../...P/E  
 Soggetto competente: .....  
 NOTE: .....

2. LIVELLI DI PROGETTAZIONE:

A - PRELIMINARE SI/NO 17/03/2006 P/E 06/04/2006 P/E 06/04/2006 P/E  
 Soggetto Competente: Provincia di Novara  
 NOTE: .....

B - DEFINITIVA SI/NO 25/01/2007 P/E 11/09/2007 P/E 31/01/2008 P/E  
 Soggetto Competente: Provincia di Novara  
 NOTE: .....

C - ESECUTIVA SI/NO 31/05/2008 P/E 31/07/2008 P/E 31/10/2008 P/E  
 Soggetto Competente: Provincia di Novara  
 NOTE : ... la progettazione esecutiva sarà oggetto di appalto integrato

C. ALTRE ATTIVITA' INIZIO FASE - FINE FASE

A – V.I.A. da parte della Regione .../.../...P/E - .../.../... P/E

B – V.I.A. da parte del Ministero dell' Ambiente    .../.../... P/E    -    .../.../... P/E

#### D. DATI DI REALIZZAZIONE

##### 1. AGGIUDICAZIONE LAVORI – APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI:

DATA INIZIO: 31/12/2007 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: 28/02/2008 (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....

##### 2. ESECUZIONE LAVORI:

DATA INIZIO: 31/10/2008 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: 31/10/2010 (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....

##### 3. SOSPENSIONE LAVORI:

DATA INIZIO: .../.../... (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: .../.../... - (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....

##### 4. COLLAUDO:

DATA INIZIO: 31/10/2008 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: 31/01/2011 (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....il collaudo sarà in corso d'opera

##### 4.FUNZIONALITA'

DATA INIZIO : 31/10/2010 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: .../.../... (Prevista/Effettiva)

NOTE: .....

### 3 – PIANO ECONOMICO (2)

COSTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO (Euro): € 12.000.000,00

Di cui:	REALIZZATO	-	DA REALIZZARE	-	TOTALE
al 2007	.....0....		.....0....		.....0.
nel 2008	.....		2.000.000,00		2.000.000,00
nel 2009	.....		6.000.000,00		6.000.000,00
nel 2010	.....		4.000.000,00		4.000.000,00

AVANZAMENTO DELLA SPESA: ...0% (3)

### 4 – PIANO FINANZIARIO

#### 1) TIPO FONTE: Bilancio di Previsione 2007 e pluriennale 2007-2009

ESTREMI E DESCRIZIONE DELLA FONTE: (4) Regione Piemonte

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO: (5) L.R. 10 /2007. Bilancio Regionale, Capitolo 27851/2007 "Fondo per il finanziamento degli accordi di programma"

IMPORTO : 100.000,00 (euro) – ANNO DI COMPETENZA: 2008

NOTE: .....

#### 2) TIPO FONTE: Bilancio di Previsione 2007 e pluriennale 2007-2009

ESTREMI E DESCRIZIONE DELLA FONTE: (4) Regione Piemonte

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO: (5) L.R. 10 /2007. Bilancio Regionale, Capitolo 21528 "Spese di investimento a favore delle province per la realizzazione di interventi sulla rete stradale di interesse regionale".

IMPORTO: 11.900.000,00 (euro) – ANNO DI COMPETENZA: 2007-2008-2009

NOTE: .....



**NOTE:**

- (1) Indicare le tre date previste, in alternativa occorre indicare "NO" nella casella "Richiesto" specificando nel campo "Note" il motivo.
- (2) Trattasi del "profilo di spesa", cioè del valore stimato delle attività svolte (costi realizzati) o che si prevede di svolgere (costi da realizzare) per ciascun anno di durata dell'intervento.
- (3) E' la percentuale della somma dei "costi realizzati" nei vari anni rispetto al "costo totale" dell'intervento.
- (4) Unione Europea, Stato, Regione, Comune, ecc...
- (5) Atto amministrativo mediante il quale le risorse di cui alla fonte indicata sono finalizzate all'intervento.

**SCHEDA MONITORAGGIO INTERVENTO**

(da aggiornare al 30/6 ed al 31/12 di ogni anno)

**I.I.P. CON LA PROVINCIA DI NOVARA**

Sottoscritta il 18/10/2006

**1 – DATI IDENTIFICATIVI**

VERSIONE DEL: 29/11/2007

TITOLO DELL' INTERVENTO: Ex S.S. 299 : Realizzazione del II° lotto della variante nord-est di Romagnano Sesia.

SETTORE DI INTERVENTO : Viabilità

LOCALIZZAZIONE: Comune: Romagnano Sesia (NO)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Ing. Giuseppe Iacopino – Dirigente del Settore Viabilità ed Impianti fissi

RECAPITO: Regione Piemonte, Via Belfiore, 23 Torino

SOGGETTO PROPONENTE: Provincia di Novara

SOGGETTO PERCETTORE: Provincia di Novara

SOGGETTO ATTUATORE : Provincia di Novara

**2 – CRONOPROGRAMMA DELL'INTERVENTO**A. LIVELLO DI PROGETTAZIONE APPROVATA DISPONIBILE ALLA STIPULA DELL'ACCORDO DI  
PROGRAMMA (barrare la casella):

STUDIO DI FATTIBILITA'	<input type="checkbox"/>
PROGETTO PRELIMINARE	<input checked="" type="checkbox"/>
PROGETTO DEFINITIVO	<input type="checkbox"/>
PROGETTO ESECUTIVO	<input type="checkbox"/>

B. ATTIVITA' PROGETTUALI (1) RICHIESTO - INIZIO FASE - FINE FASE - APPROVAZIONE

1	STUDIO DI FATTIBILITA'	SI/NO	.../.../...P/E	-	.../.../...P/E	-	.../.../...P/E
	Soggetto competente: .....						
	NOTE: .....						

2. LIVELLI DI PROGETTAZIONE:

A - PRELIMINARE	SI/NO	.../.../...P/E	....	-	29/09/2003 P/E	-	29/09/2003 P/E
Soggetto Competente: Provincia di Novara							
NOTE: .....							

B - DEFINITIVA	SI/NO	12/01/2007 P/E	-	01/08/2007 P/E	-	31/01/2008 P/E
Soggetto Competente: Provincia di Novara						
NOTE: .....						

C - ESECUTIVA	SI/NO	31/07/2008 P/E	-	30/09/2008 P/E	-	31/01/2009 P/E
Soggetto Competente: Provincia di Novara						
NOTE: la progettazione esecutiva sarà oggetto di appalto integrato						

C. ALTRE ATTIVITA'	INIZIO FASE	-	FINE FASE
A - V.I.A. da parte della Regione	.../.../...P/E	-	.../.../... P/E

B – V.I.A. da parte del Ministero dell'Ambiente    .../.../... P/E    -    .../.../... P/E

#### D. DATI DI REALIZZAZIONE

##### 1. AGGIUDICAZIONE LAVORI – APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI:

DATA INIZIO: 28/02/2008 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: 31/05/2008 (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....

##### 2. ESECUZIONE LAVORI:

DATA INIZIO: 30/11/2008 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: 31/10/2010 (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....

##### 3. SOSPENSIONE LAVORI:

DATA INIZIO: .../.../... (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: .../.../... (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....

##### 4. COLLAUDO:

DATA INIZIO: 30/11/2008 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: 31/12/2010 (Prevista/Effettiva)

Soggetto Competente: Provincia di Novara

NOTE: .....il collaudo sarà in corso d'opera

##### 4.FUNZIONALITA':

DATA INIZIO: 31/10/2010 (Prevista/Effettiva) - DATA FINE: .../.../... (Prevista/Effettiva)

NOTE: .....

### 3 – PIANO ECONOMICO (2)

COSTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO (Euro): € 14.500.000,00

Di cui:	REALIZZATO	-	DA REALIZZARE	-	TOTALE
al 2007	.....		...0.....		0
nel 2008	.....		500.000,00		500.000,00
nel 2009	.....		6.000.000,00		6.000.000,00
nel 2010	.....		8.000.000,00		8.000.000,00

AVANZAMENTO DELLA SPESA: ...0 % (3)

### 4 – PIANO FINANZIARIO

#### 1) TIPO FONTE: Bilancio di Previsione 2007 e pluriennale 2007-2009

ESTREMI E DESCRIZIONE DELLA FONTE: (4) Regione Piemonte

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO: (5) L.R. 10 /2007. Bilancio Regionale, Capitolo 27851/2007 "Fondo per il finanziamento degli accordi di programma"

IMPORTO : 7.900.000,00 (euro) – ANNO DI COMPETENZA: 2008-2009-2010-2011

NOTE: .....

#### 2) TIPO FONTE: Bilancio di Previsione 2007 e pluriennale 2007-2009

ESTREMI E DESCRIZIONE DELLA FONTE: (4) Regione Piemonte

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO: (5) L.R. 10 /2007. Bilancio Regionale, Capitolo 21528 "Spese di investimento a favore delle province per la realizzazione di interventi sulla rete stradale di interesse regionale".

IMPORTO : 6.600.000,00 (euro) – ANNO DI COMPETENZA: 2007-2008-2009

NOTE: .....

**NOTE:**

- (1) Indicare le tre date previste, in alternativa occorre indicare "NO" nella casella "Richiesto" specificando nel campo "Note" il motivo.
- (2) Trattasi del "profilo di spesa", cioè del valore stimato delle attività svolte (costi realizzati) o che si prevede di svolgere (costi da realizzare) per ciascun anno di durata dell'intervento.
- (3) E' la percentuale della somma dei "costi realizzati" nei vari anni rispetto al "costo totale" dell'intervento.
- (4) Unione Europea, Stato, Regione, Comune, ecc...
- (5) Atto amministrativo mediante il quale le risorse di cui alla fonte indicata sono finalizzate all'intervento.

Decreto della Presidente della Giunta Regionale 16 aprile 2008, n. 49

**Approvazione dell' Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 stipulato, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 e s.m.i., tra la Regione Piemonte ed il Comune di Vercelli.**

#### LA PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Vista la L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 (Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422) la quale all'art. 9 prevede la stipula di accordi di programma tra la Regione, le Province ed i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, quali enti soggetti di delega, per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti in materia di trasporto pubblico locale;

Vista la direttiva della Giunta regionale relativa al procedimento amministrativo sugli accordi di programma, allegata alla D.G.R. n. 27 - 23223 del 24/11/1997, nella quale all'art. 8 si contempla l'approvazione dell'accordo di programma con decreto del Presidente della Giunta regionale;

Preso atto della D.G.R. n. 16 - 8079 del 28 gennaio 2008 con la quale è stata approvata la bozza di Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009" da stipularsi, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 e s.m.i., tra la Regione Piemonte ed il Comune di Vercelli;

Considerato che in data 26 Marzo 2008 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra la Regione Piemonte, rappresentata dall'Assessore pro-tempore ai Trasporti, Infrastrutture ed il Comune di Vercelli, rappresentato dal Vice Sindaco pro-tempore.

decreta

Di approvare l'Accordo di Programma, allegato al presente decreto, sottoscritto tra la Regione Piemonte rappresentata dall'Assessore pro-tempore ai Trasporti, Infrastrutture ed il Comune di Vercelli rappresentato dal Vice Sindaco pro-tempore, per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009.

Mercedes Bresso

Allegato



ALLEGATO AL D.P.G.R.

n. 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 <sup>A)</sup> indicativi
- Anno 2008 vetture\*Km 500000 <sup>A)</sup> indicativi
- Anno 2009 vetture\*Km 590000 <sup>A)</sup> indicativi

<sup>A)</sup> 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

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 aggiudicatarie 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.

117 12

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.

*N. 11*

## PARTE VI

### COMITATO TECNICO PER IL MONITORAGGIO

#### art. 20 Compiti e composizione del Comitato tecnico

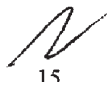
1. Le parti concordano sulla opportunità di istituire un Comitato tecnico con funzioni di monitoraggio e di controllo sull'attuazione del presente Accordo, ai sensi dell'art. 14 della Direttiva della Giunta regionale relativa al procedimento amministrativo sugli Accordi di Programma (allegata alla D.G.R. 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.

  
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.

1. 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.





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

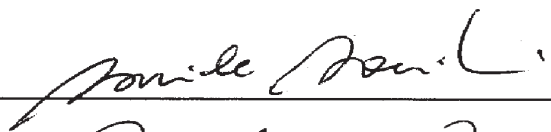
Note relative alla tabella degli indicatori:

- 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.

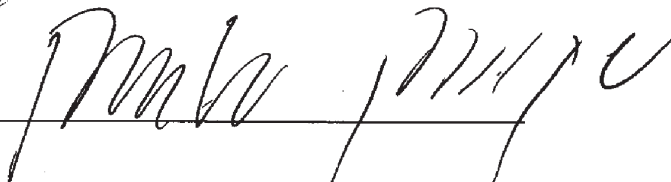
Torino, 26 MAR. 2008

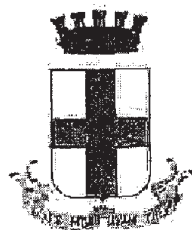
Letto e sottoscritto

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 in black ink, consisting of stylized letters.

## 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 traghettare 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 aggiuntive 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 MOVicentro e MOVilinea, 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 PGU, 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.

### 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

70

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, poichè 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).

### 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.

~ . . . . .

### 3.2.3 Indirizzi per la valutazione delle offerte.

Per garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati con la gara, il metodo di valutazione utilizzato dalla Commissione Giudicatrice per la definizione della graduatoria, per la parte afferente al lotto dei servizi urbani di Vercelli, dovrà privilegiare la quantità e la qualità del servizio:

- La quantità del servizio sarà "misurata" con i pacchetti di servizi "integrativi" offerti.
- La qualità sarà "misurata" con la dimensione di "risorse finanziarie proprie" che i concorrenti si impegnano a spendere per realizzare investimenti addizionali ai minimi (obbligatori) richiesti dal Capitolato.

Tra gli investimenti obbligatori richiesti dal Capitolato (che sono condizioni di ammissibilità delle offerte e non concorrono alla formazione della graduatoria) vi saranno quelli volti a:

- soddisfare definiti standard del parco veicoli,
- attuare il progetto del BIP "Biglietto Integrato Piemonte",
- implementare i sistemi AVL/AVM,
- realizzare specifiche indagini.

Nel disciplinare il metodo di valutazione occorrerà tenere conto, oltre che dell'obiettivo di "ottenere il meglio", anche delle condizioni di sostenibilità finanziaria dell'offerta: si dovrà, pertanto, evitare che il necessario stimolo alla concorrenza (che deve ispirare la definizione del sistema dei punteggi) travalichi in un sistema che spinga i concorrenti a formulare offerte poi concretamente non sostenibili.

### 3.2.4 Il rispetto delle condizioni di *par condicio* fra i concorrenti .

Per adempiere ai dettami imposti dalla normativa nazionale e sovranazionale a tutela del regime di concorrenza, la gara rispetterà il requisito della *par condicio* tra i concorrenti.

A tale fine, il Capitolato di gara conterrà informazioni relative a:

- Dotazioni organiche che dovranno essere trasferite al nuovo gestore in caso di subentro.
- Documentazione tecnico-funzionale descrittiva dei beni essenziali che dovranno essere acquistati e/o utilizzati dal nuovo gestore in caso di subentro ed atti che disciplinano le condizioni di acquisto e/o di utilizzo.
- Investimenti pubblici programmati di interesse del TPL.

#### Dotazioni organiche che dovranno essere trasferite al nuovo gestore in caso di subentro.

Sono forniti gli elementi essenziali (normativi ed economici) dei contratti di secondo livello e l'anagrafica (non nominativa) di gruppi omogenei di dipendenti con indicazione di: azienda in cui sono occupati, loro numerosità, costo aziendale, inquadramento contrattuale (area professionale - area operativa - sezione specifica - profilo - parametro contrattuale), ore settimanali da contratto, fascia di età.

#### Documentazione tecnico-funzionale descrittiva dei beni essenziali.

In applicazione del disposto dell'art. 18 Dlgs 422/97 come modificato dall'art. 45 Legge 166/2002 ["Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. ... deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica"] sono qualificati essenziali i beni, tra quelli utilizzati dagli attuali gestori:



- 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 <sup>2</sup> )		79,85	11,12	
Popolazione (ISTAT 2001)		45.132	988	
Estensione della Rete dei servizi di TPL (km)		47,35	0,25	Solo servizio di linea
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	
Numero Fermate (fermate singole, non gruppi di fermate)		148	7	
Distanza media fra le fermate (km)	Dx2/G	0,64	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	Dato consuntivato 1° anno di esercizio
P	Percorrenza annua (bus*km)		378.308	33.014
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
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, considerando 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.<sup>1</sup>

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.

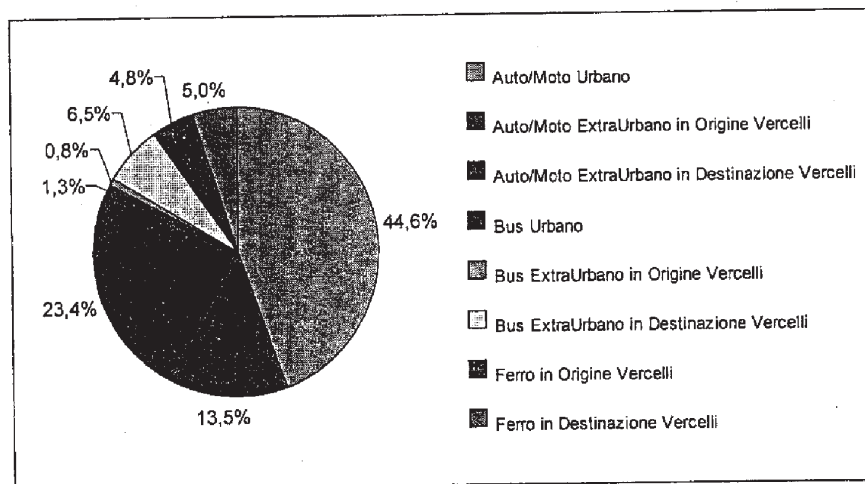


Grafico 4.1

Riparto % per tipo e modo di spostamento.

Dati 2001.

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

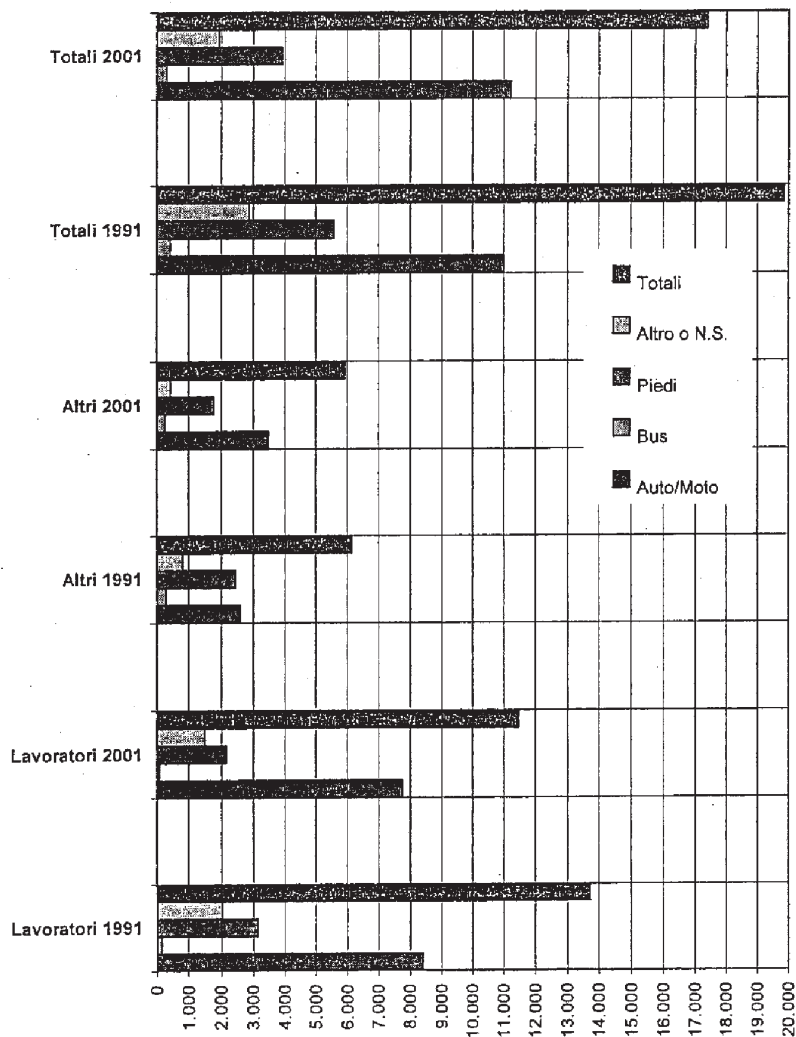
- Vi è una generalizzata riduzione del numero di spostamenti (-12,4% nel decennio), della quale però non risente il trasporto privato.
- Il numero di spostamenti effettuati con auto o moto cresce, infatti, del 2%.
- Gli spostamenti effettuati con autobus si riducono del 24%.
- Le variazioni sono soprattutto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

500

- -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
<b>Totali</b>	<b>13.724</b>	<b>11.483</b>	<b>6.138</b>	<b>5.918</b>	<b>19.862</b>	<b>17.401</b>

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



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).

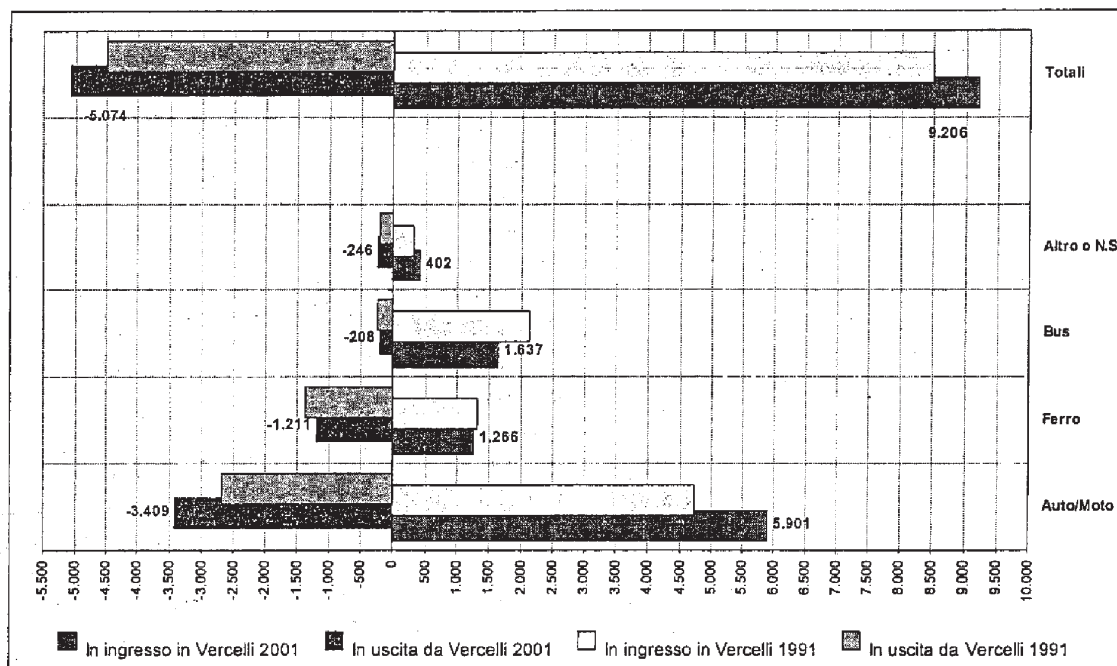


Grafico 4.3 Spostamenti extraurbani attratti e generati per modo di trasporto. Dati 1991 e 2001.

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.<sup>iii</sup>
- Si inseriscono tra i due gruppi di Comuni sopraindicati, 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.

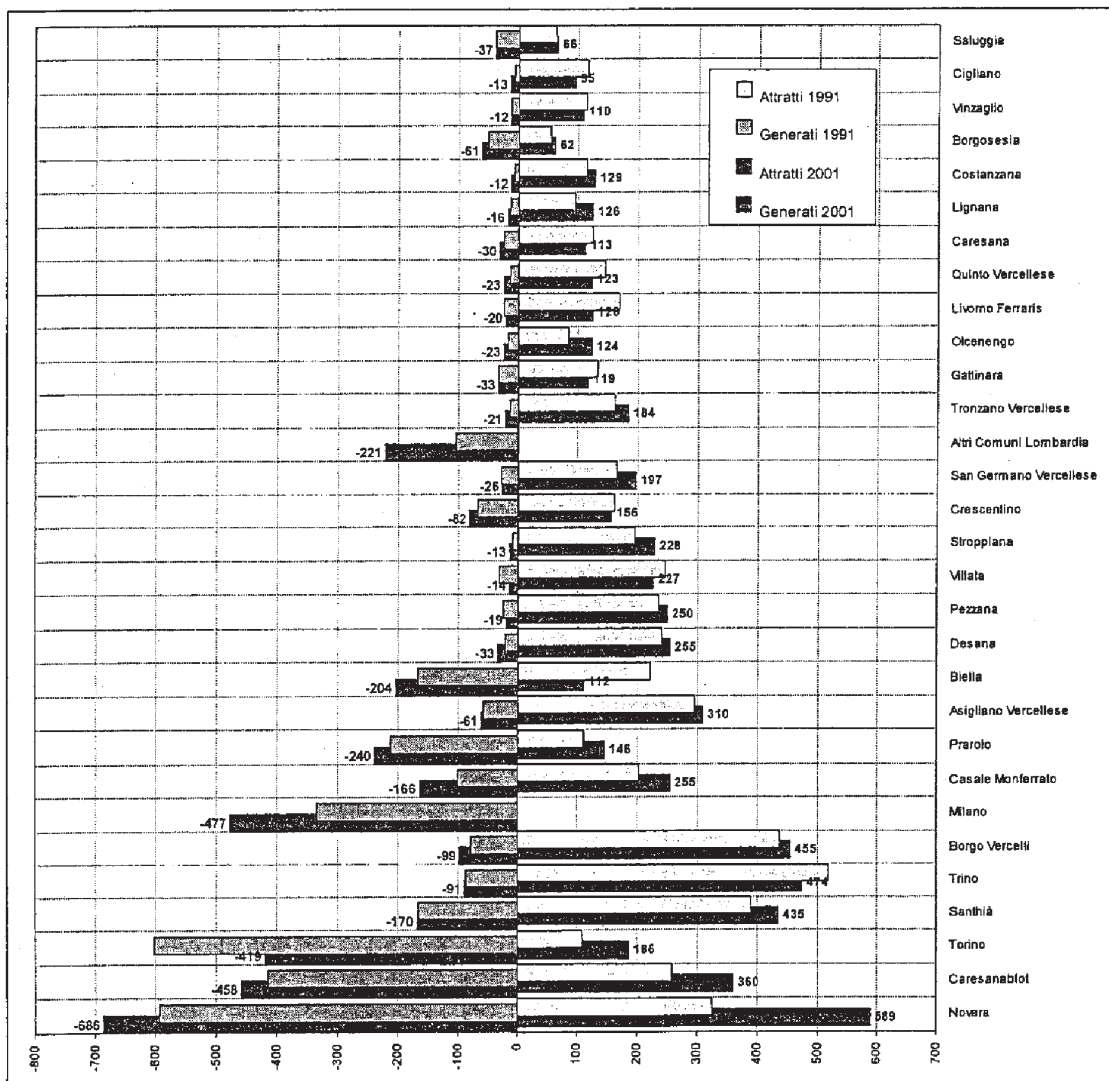


Grafico 4.4 Principali relazioni extraurbane. Dati 1991 e 2001. Tutte le modalità. Solo relazioni con almeno 100 spostamenti in ingresso+uscita.

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.



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	88	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
Villata	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	62	59
Crescentino	Vercelli	Altri	Bus	61	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.

47

Relazione		Totale	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%	36%	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%	56%	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%
	Totale	9.206	64%	18%	14%	4%

Relazione		Totale	Auto Moto	Bus	Ferro	Altro o N.S.
Da Vercelli a .....	Novara	686	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%
	Totale	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).

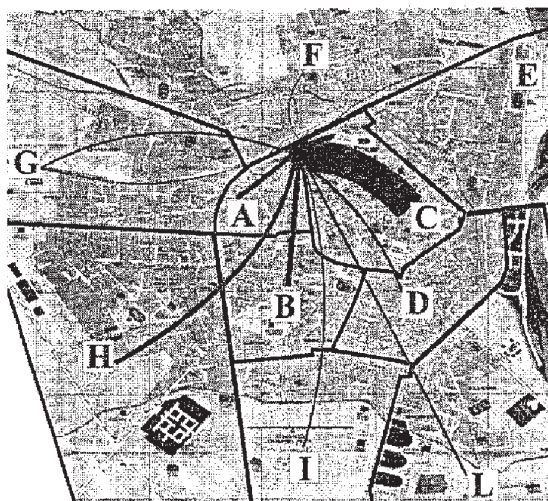


Figura 4.1

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)

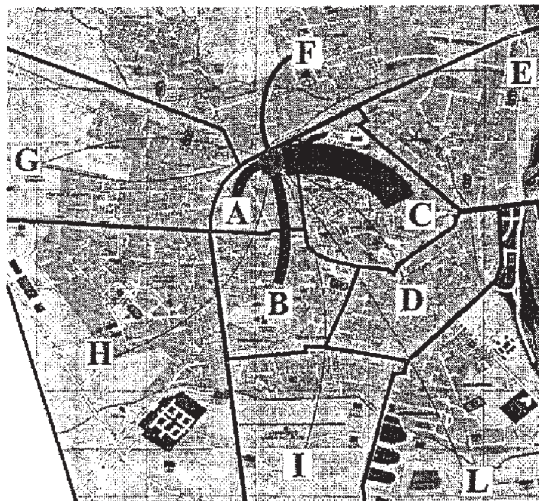


Figura 4.2

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. 100

- 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
<b>Risorse complessive disposte dal PTS Regione Piemonte per i Servizi di TPL</b>	<b>1.209.519,56</b>	<b>1.219.800,48</b>	<b>1.228.948,98</b>
a dedurre: Oneri CCNL 2000-2001 compresi nel Fondo	-8.061,45	-8.061,45	-8.061,45
<b>Quota Fondo Trasporti Regionale disponibile per l'acquisto dei servizi</b>	<b>1.201.458,11</b>	<b>1.211.739,03</b>	<b>1.220.887,53</b>

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 MOVIlleia) 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
<b>Totali risorse finanziarie</b>	<b>1.005.048</b>	<b>335.016</b>	<b>335.016</b>	<b>335.016</b>

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.

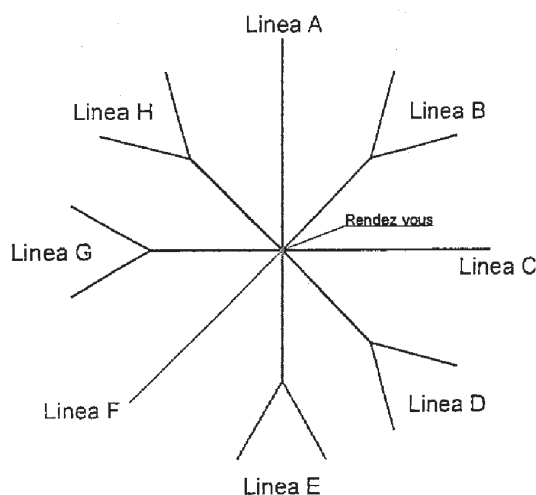


Figura 7.1

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

11/12

- 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

11 2

**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.

*M/M*

## 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 sopradetto 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.

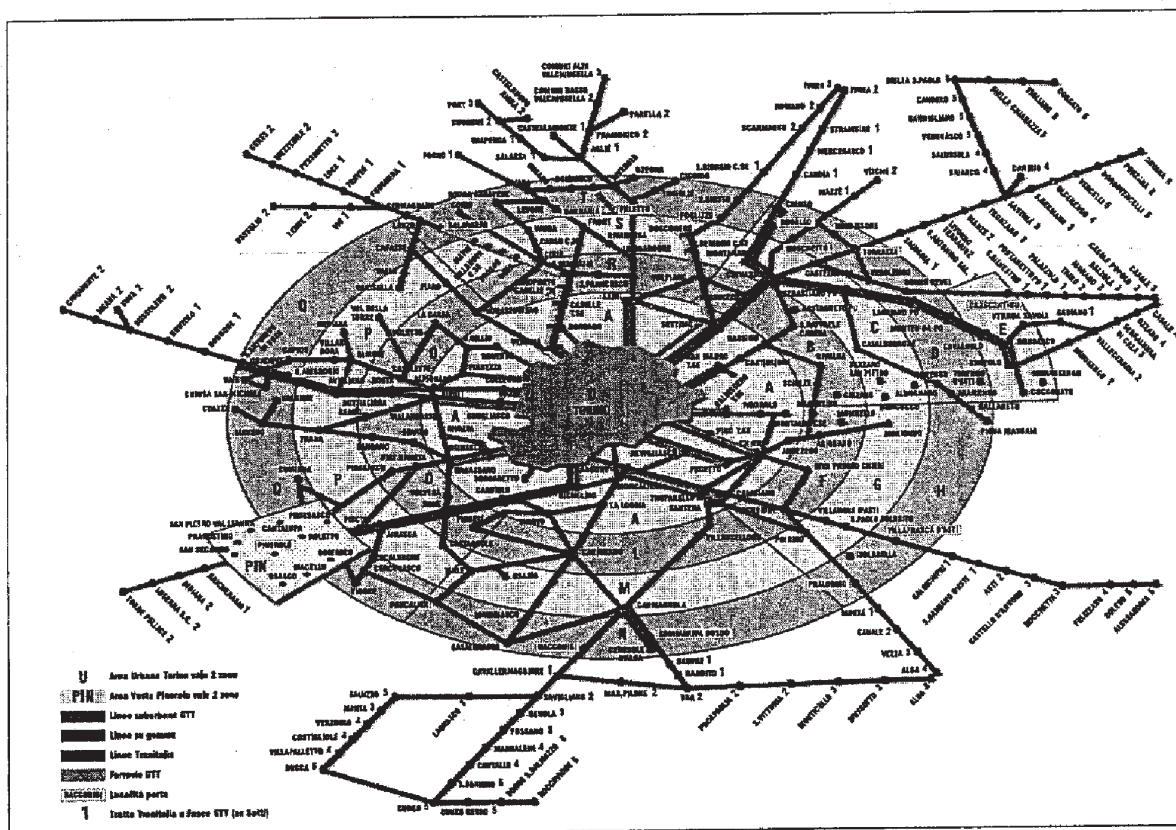


Figura 1 - Mappa dell'area integrata Formula

#### 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 espone.

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 le 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
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1.234.093</b>	<b>28.296.760</b>

### 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 ferial, 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 ferial 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 ferial 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.<sup>[gm4]</sup>

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 Consiliare 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 [gms](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.

*n n*

## 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	Caselle	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

## 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
BORGIO S. DALMAZZO	RACCONIGI	Ferroviaria 6
BORGONE	S. AMBROGIO	Ferroviaria 1
BORGIO 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
ROCCAVIONE	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

Decreto della Presidente della Giunta Regionale 16 aprile 2008, n. 51

**Approvazione dell' Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 stipulato, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 e s.m.i., tra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.**

#### LA PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Vista la L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 (Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422) la quale all'art. 9 prevede la stipula di accordi di programma tra la Regione, le Province ed i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, quali enti soggetti di delega, per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti in materia di trasporto pubblico locale;

Vista la direttiva della Giunta regionale relativa al procedimento amministrativo sugli accordi di programma, allegata alla D.G.R. n. 27 - 23223 del 24/11/1997, nella quale all'art. 8 si contempla l'approvazione dell'accordo di programma con decreto del Presidente della Giunta regionale;

Preso atto della D.G.R. n. 21 - 8274 del 25 febbraio 2008 con la quale è stata approvata la bozza di Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009" da stipularsi, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 e s.m.i., tra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana;

Considerato che in data 26 Marzo 2008 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra la Regione Piemonte, rappresentata dall'Assessore pro-tempore ai Trasporti, Infrastrutture e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, rappresentata dal Presidente pro-tempore.

decreta

Di approvare l'Accordo di Programma, allegato al presente decreto, sottoscritto tra la Regione Piemonte rappresentata dall'Assessore pro-tempore ai Trasporti, Infrastrutture e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, rappresentata dal Presidente pro-tempore, per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009.

Mercedes Bresso

Allegato

**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**

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di seguito denominata "Agenzia", codice fiscale n. 97639830013, rappresentata dal suo Presidente 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 e sono 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);
- nel 2003, in attuazione all'art. 8 della L.R. n° 1/2000, è stato costituito il Consorzio Agenzia per la Mobilità Metropolitana il quale, ai sensi del comma 2 del citato art. 8, gestisce tutte le funzioni (trasferite o delegate) in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano;
- l'Agenzia ha l'obiettivo istituzionale di promuovere la mobilità sostenibile nell'area metropolitana di Torino ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale;

- l'Agenzia persegue tale obiettivo mediante:
  - la pianificazione delle strategie di sviluppo del sistema della mobilità;
  - la programmazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;
  - l'amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti Consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini;
  - il controllo dei risultati di investimento e di gestione conseguiti;
  - la promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità;
- all'Agenzia aderiscono la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e il Comune di Torino, oltre ad altri 31 comuni della cintura metropolitana torinese; a tutti gli effetti l'Agenzia diventa quindi soggetto di delega ai sensi della citata legge regionale, assorbendo le funzioni attualmente svolte dai Comuni aderenti, per i servizi urbani, dalla Provincia di Torino, per i servizi extraurbani dell'area metropolitana, e dalla Regione, per i servizi ferroviari metropolitani, con l'obiettivo di puntare a un sistema di trasporti totalmente integrato nell'area metropolitana torinese;
- l'Agenzia è quindi il soggetto sottoscrittore dell'Accordo di programma per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi conferiti dagli enti aderenti e degli investimenti relativi, per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per l'arredo di linea;
- 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 ed in particolar modo nell'intera area metropolitana, 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.

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 di Agenzia dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 2007/09" (di seguito denominato "Programma triennale di Agenzia o PTA);
- 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 e dall'art. 14 comma 3.

art. 3 Oggetto dell'Accordo

1. Sono oggetto del presente Accordo:
  - a) l'approvazione del programma triennale di Agenzia dei servizi di trasporto pubblico locale (PTA);
  - 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 un sistema di monitoraggio dei servizi sia per i servizi di tipo urbano (e suburbano) sia di tipo extraurbano (localizzazione dei mezzi e controllo della produzione e delle prestazioni)
  - 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);
  - g) il finanziamento dei Servizi Ferroviari Metropolitani e l'attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano.

## 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 diversione modale a favore del trasporto pubblico 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 in ambito metropolitano;
  - 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 sia misurato con metodologie univoche su tutto il territorio regionale definite dal Tavolo Tecnico previsto dal Programma Triennale regionale al punto 4.1.3. mediante opportuni indicatori da individuare, anche selezionati fra quelli elencati nella tabella in calce al presente Accordo.

L'Agenzia si impegna a fornire, per tutti gli indicatori così individuati, entro il mese di settembre dell'anno successivo a quello di riferimento, 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 l'Agenzia per il triennio 2007/09 risulta definita nelle seguenti misure annue convenzionalmente espresse in termini di veicoli\*Km, così come indicate nel Programma triennale di Agenzia, fermo restando quanto previsto all'articolo 10, comma 3, della L.R.1/2000 e s.m.i.:

- Anno 2007 60.600.000 veicoli\*Km. indicativi

- Anno 2008 60.600.000 veicoli\*Km. indicativi

- Anno 2009 60.600.000 veicoli\*Km. indicativi

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 i relativi programmi di esercizio e dovranno essere aggiornati e completati agendo sui relativi database e per i servizi extraurbani attraverso la piattaforma informatica denominata Omnibus. Per i servizi urbani le parti si impegnano a costituire un tavolo tecnico per la definizione di un percorso condiviso per l'implementazione di Omnibus in una versione urbana per le specifiche caratteristiche dei servizi di competenza dell'Agenzia.
3. L'Agenzia, in sede di sottoscrizione del Contratto di servizio con le imprese affidatarie, 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.
4. L'Agenzia si impegna per i servizi extraurbani ad aggiornare il database Omnibus nel rispetto di tempi e procedure indicati dalla Regione, nonché ad

aggiornare i database in uso per i servizi urbani. 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 di viaggiatori \* km realizzata con una metodologia comune da definire a livello regionale basata sui dati dei titoli di viaggio venduti;
- ☐ 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..

5. L'Agenzia 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 dall'Agenzia con fondi propri o con fondi messi a disposizione dagli enti aderenti al Consorzio.
2. L'Agenzia, 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. Le parti 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. L'Agenzia, 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.

#### art. 8 Obiettivi di miglioramento della qualità del servizio

1. L'Agenzia 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 e nel rispetto degli indicatori di qualità di cui al presente Accordo.
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. L'Agenzia 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 cooperare al monitoraggio effettuato dall'Agenzia nell'ambito delle indicazioni concordate a livello regionale, perlomeno su base biennale, della qualità percepita mediante una indagine, di tipo customer satisfaction, tesa a rilevare gli aspetti qualitativi da contratto rilevabili con tale indagine. I risultati dell'indagine sono trasmessi dall'Agenzia alla Regione entro un mese dalla loro elaborazione e validazione.

### **PARTE III**

#### **LE AZIONI**

#### art. 9 Programma triennale di Agenzia 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

2



Programma triennale di Agenzia dei servizi di trasporto pubblico (Allegato 1, parte integrante e sostanziale dell'Accordo).

art. 10 Sistema di bigliettazione integrata e monitoraggio dei servizi

1. Le parti prendono atto del sistema di osservazione del servizio denominato OTX in uso presso la Provincia di Torino e l'Agenzia nonché del Sistema Informativo del Servizio (SIS) realizzato ed utilizzato dalla società GTT S.p.A.
2. 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 di attuare politiche di integrazione tariffaria.
3. Le parti si impegnano a garantire l'interfacciamento tra i sistemi di cui al punto 1 ed il sistema B.I.P. al fine di fornire a quest'ultimo la localizzazione dei veicoli ed ottenerne dati di frequentazione.
4. Le Parti si impegnano altresì a realizzare il sistema di bigliettazione integrata, sulla base di quanto riportato nel documento "Struttura organizzativa/gestionale e direttive tecniche regionali per la realizzazione dei sistemi di bigliettazione elettronica, di monitoraggio della flotta e di video-sorveglianza nell'ambito del TPL", approvato con D.G.R. n. 34-7051 del 08.10.2007.
5. L'Agenzia si impegna a far accettare ai concessionari dei servizi di propria competenza le condizioni di adesione al sistema B.I.P. prevedendo un termine non superiore a 12 mesi, dalla data di approvazione del capitolato di cui all'art. 4 del Documento di cui al precedente comma ovvero, se successiva, dalla data di stipulazione del contratto di servizio. L'Agenzia si impegna altresì ad inserire nei bandi di gara specifico obbligo di adesione.
6. Nel realizzare il B.I.P., la Regione riconosce il ruolo dell'Agenzia nel presiedere l'amministrazione del sistema di 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).
7. 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. L'Agenzia, 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 metropolitano;
  - 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 dell'Agenzia o dei Comuni aderenti all'Agenzia.
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.
4. A tali fini l'Agenzia ha stimato nel proprio PTA (punto 3.8) in € 5.000.000,00 il valore degli interventi di miglioramento dell'accessibilità e del confort di circa n. 500 fermate delle linee di competenza dell'Agenzia poste al di fuori del territorio urbano nonché in circa € 9.000.000,00 le risorse da destinare alla costruzione di nuovi Movicentro per punti di interscambio rilevante sulla rete di trasporti di competenza dell'Agenzia.

**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 € 153.599.413,46 + IVA. Tale importo è trasferito dalla Regione all'Agenzia a compensazione degli oneri conseguenti ai Contratti di Servizio, sottoscritti con gli esercenti, e per la gestione delle attività connesse al conferimento della materia. Tenuto conto che il Programma Triennale di Agenzia prevede di utilizzare il premio di operatività per finanziare l'incremento dei servizi a decorrere dal 2007, l'Agenzia ha la facoltà di utilizzare il premio di operatività, previsto nel Programma Triennale regionale e non impiegato a tali fini, a compensazione del mancato adeguamento tariffario dal 1° gennaio 2007.
2. L'Agenzia, 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 dall'Agenzia 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 dall'Agenzia per adeguare il corrispettivo riconosciuto al gestore, e per la parte eventualmente non utilizzata, 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 L'Agenzia 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 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.

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 che la Regione Piemonte destina per investimenti in materiale rotabile sono pari a complessivi € 93.228.295,42 di cui ai fini del presente accordo € 25.704.215,87 per l'anno 2008, € 24.994.355,21 per l'anno 2009. L'importo residuo, pari ad € 42.529.724,34 che, per effetto delle revoche d'impegno disposte con le determinazioni della regione Piemonte, Direzione Trasporti, Settore Trasporto Pubblico Locale DA1203 n. 128 del 5/12/2007 e DA1203 n. 129 del 5/12/2007, non sono più disponibili per l'anno 2007, è rimodulato dalla Regione Piemonte nell'ambito del Bilancio annuale di previsione 2008 e pluriennale 2008-2010. Tali risorse saranno destinate a sostituire autobus con motorizzazione pre-Euro ed Euro 0, presenti nel parco adibito ai servizi di trasporto di 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, l'Agenzia è autorizzata 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.

Le parti, con riferimento alla "Strategia di investimento in materiale rotabile" contenuta nel PTA, danno atto che il finanziamento necessario al rinnovo del materiale rotabile ferroviario, troverà parziale copertura nelle risorse trasferite dallo Stato alla Regione ai sensi della L. 296/2006 e della L. 244/2007.

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 definiti nel Documento di cui all'art. 10 comma 4.

art. 16 Contributi per gli investimenti infrastrutturali

1. La Regione riconosce il ruolo di programmazione dello sviluppo delle infrastrutture e delle risorse per gli investimenti del sistema di trasporto collettivo proprio dell'Agenzia in quanto titolare di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti aderenti in ambito metropolitano.
2. L'Agenzia proporrà le priorità per interventi "Movicentro" e "Movilinea" nell'ambito delle proprie competenze per le quali sarà necessario individuare le fonti di finanziamento tra i sottoscrittori del presente Accordo e i soggetti istituzionali coinvolti, con particolare riferimento al "Movicentro" da realizzare in Collegno, nei pressi della stazione Fermi della linea 1 di Metropolitana.
3. Con il presente Accordo, la Regione si impegna ad erogare, a seguito della sottoscrizione di specifica convenzione tra le parti, i seguenti contributi per gli investimenti infrastrutturali per interventi Movilinea per le città di Chieri e Settimo:

Città	2007	2008	2009	Totale
Chieri	0	€ 32.500,00	€ 32.500,00	€ 65.000,00
Settimo T.se	€ 144.722,00	€ 228.765,00	€ 228.765,00	€ 602.252,00
<b>Totale</b>	<b>€ 144.722,00</b>	<b>€ 261.265,00</b>	<b>€ 261.265,00</b>	<b>€ 667.252,00</b>

4. I contributi regionali previsti per l'attuazione del Programma non potranno superare il 65% dell'importo di progetto.



5. I contributi saranno erogati secondo le modalità definite nelle specifiche convenzioni.

**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 all'Agenzia, si erogheranno alle Aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale € 1.575.293,72 annui per trasporto diversamente abili ed € 171.213,03 per trasporto Forze dell'Ordine annui che la Regione si impegna ad erogare all'Agenzia con le stesse modalità previste al comma 7 del precedente articolo 13.
3. Per il triennio 2007-2009 e comunque sino all'entrata in funzione del sistema di bigliettazione elettronica le risorse di cui al precedente comma saranno ripartite tra i diversi contratti di servizio in proporzione alle produzioni chilometriche contrattuali.
4. 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 3 sarà operata sulla base dei dati a consuntivo rilevati dal sistema di bigliettazione elettronica.

**PARTE V**

**GLI IMPEGNI DELL'AGENZIA**

**art. 18 Impegno sui servizi minimi**

1. L'Agenzia 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.
2. L'Agenzia 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 dell'Agenzia 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. Dopo la sottoscrizione dell'Accordo di programma ed in relazione alla scadenza dei contratti di servizio in essere, l'Agenzia procederà ad attivare le procedure concorsuali per il nuovo affidamento dei servizi medesimi. Viene fatto salvo per i casi previsti dalla normativa nazionale la possibilità per l'ente di avvalersi dell'affidamento "in house" alle condizioni e nei limiti previsti dalla normativa stessa.
2. In attesa che si concludano le procedure che consentiranno all'Agenzia di rendere note nel bando di gara le condizioni che regoleranno la messa a disposizione di reti, impianti e di altre dotazioni patrimoniali, la cui disponibilità è essenziale per l'effettuazione del servizio (art. 18 co. 2 lett. a) del D.Lgs. 422/1997), il termine previsto nel programma triennale regionale 2007-2009 entro cui gli enti procedono all'avvio delle gare è posticipato al termine del periodo transitorio concesso e concedibile dalla normativa nazionale.
3. L'Agenzia è il soggetto responsabile della presentazione di eventuali dati e verifiche, disposte dalla Regione o dallo Stato, relativi alla funzione conferita.
4. L'Agenzia 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.
5. L'Agenzia, 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.
6. L'Agenzia, 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.

7. L'Agenzia si impegna a trasmettere alla Regione in tempo utile 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**

### **SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI TIPO FERROVIARIO**

#### art. 20 Servizi di trasporto pubblico locale di tipo ferroviario

1. Le parti riconoscono l'evoluzione dell'assetto dei Servizi Ferroviari Metropolitani dall'attuale configurazione a quella finale del Sistema Ferroviario Metropolitano come descritta nel punto 3.3 del Programma Triennale d'Agenzia.
2. Ai fini del presente Accordo si evidenzia che l'attuale assetto dei servizi ferroviari avrà una prima fase di evoluzione a partire dal 2009 ed un'ulteriore fase intermedia a partire dal 2012.
3. La quantità complessiva dei servizi minimi ferroviari concordata tra la Regione e l'Agenzia per il triennio 2007/09 risulta definita nelle seguenti misure annue convenzionalmente espresse in termini di treni\*Km, così come indicate nel Programma triennale di Agenzia:
  - Anno 2007 treni\*Km. 3.650.000 indicativi oltre corse sostitutive a mezzo autobus pari a circa vett.\*km 850.000;
  - Anno 2008 treni\*Km. 3.650.000 indicativi oltre corse sostitutive a mezzo autobus pari a circa vett.\*km 850.000;
  - Anno 2009 treni\*Km. 3.650.000 indicativi oltre corse sostitutive a mezzo autobus pari a circa vett.\*km 850.000;
4. I servizi vengono esercitati secondo i relativi programmi di esercizio.

Lo stanziamento regionale per il finanziamento dei contratti di servizio è pari ad Euro 46.175.042,85 inclusivo di Iva 10 % ed oneri di funzionamento Agenzia.

Gli importi per i servizi minimi (inclusivi dell'IVA) saranno trasferiti dalla Regione all'Agenzia a garanzia degli oneri conseguenti ai Contratti di Servizio che l'Agenzia sottoscriverà con gli esercenti, indipendentemente dall'ente che gestirà le procedure concorsuali di scelta degli stessi.
5. Fermo restando l'impegno della Regione a completare il programma di investimenti finalizzato al miglioramento della qualità del materiale rotabile

utilizzato per i servizi ferroviari (punto 4.2 PTR – 26.003.683,10) nonché finalizzato al finanziamento degli interventi migliorativi della rete infrastrutture (punto 4.2.1 PTR - € 3.870.000,00), la Regione riconosce la necessità di reperire le risorse necessarie a sostenere l'avvio della fase intermedia del SFM (stimabili in circa 29 milioni di euro e pari a circa il 30% del valore di acquisto dei rotabili ferroviari occorrenti), come da PTA.

6. Le parti danno atto che per l'attuazione del SFM, ad integrazione degli interventi infrastrutturali già finanziati ed attualmente in corso di completamento al passante, è necessario il finanziamento e la realizzazione di un programma di opere integrative sommariamente descritte nell'Allegato "Interventi infrastrutturali per avvio SFM" (Allegato 3).
7. Le Parti concordano che forfetariamente, per le obbligazioni derivanti dall'agevolazione tariffaria di cui al precedente articolo 17, relative ai servizi ferroviari conferiti all'Agenzia, si erogheranno alle Aziende che gestiscono i servizi di trasporto pubblico locale € 400.000,00 (iva inclusa) per trasporto diversamente abili ed € 60.000,00 (iva inclusa) per trasporto Forze dell'Ordine annui, che la Regione si impegna a trasferire all'Agenzia con le stesse modalità previste al comma 7 del precedente articolo 13. Per le modalità di ripartizione delle risorse tra i diversi concessionari si richiama il comma 3 del precedente articolo 17.

In via transitoria, su richiesta dell'Agenzia, la Regione Piemonte provvederà a farsi carico degli stanziamenti delle risorse di cui al presente comma erogando direttamente agli operatori interessati i relativi importi.

8. Le parti prendono atto che il Programma Triennale di Agenzia individua la necessità di ulteriori risorse finanziarie per attivare i servizi legati alla nuova offerta infrastrutturale attivata nel corso del 2008 derivante da :
  - apertura della tratta da Germagnano a Ceres (maggiori percorrenza stimabili in 100.000 km/annui;
  - apertura di due binari di attestamento nella nuova stazione di porta Susa per il prolungamento dei treni attestati al Lingotto (maggiori percorrenze quantificabili in 52.000 treni/km annuo
  - apertura della galleria del Frejus (maggiori percorrenze per 79.000 km/annui per ripristino del servizio esistente al 2001)

## **PARTE VII**

### **COMITATO TECNICO PER IL MONITORAGGIO**

#### art. 21 Compiti e composizione del Comitato tecnico

1. Le parti concordano sulla opportunità che le funzioni di monitoraggio e di controllo sull'attuazione del presente Accordo siano svolte da un opportuno Comitato tecnico.
2. Il Comitato tecnico sarà composto da due rappresentanti per ciascuna delle Parti, la Presidenza del comitato è assegnata ad uno dei rappresentanti della Direzione regionale Trasporti.
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, dovranno essere resi disponibili al Comitato tecnico tutti gli elementi conoscitivi necessari, il Comitato 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.

#### art. 22 Contenzioso

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

Il Collegio arbitrale è composto da tre membri designati rispettivamente uno dalla Regione, uno dall'Agenzia 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.

**TABELLA 1**  
**INDICATORI DI CUI AGLI ARTT. 4 COMMA 2, 7 COMMA 1 E 8 COMMA 3**

ASPETTO	PARAMETRO	DATO BASE (anno)
Sicurezza (innovazione)	n. autobus con età < 15 anni / n. autobus circolanti	83 % (2005)
Sicurezza (innovazione)	n. tram con età < 25 anni / n. tram circolanti (età misurata dall'ultima ristrutturazione - vedere nota in calce alla tabella)	57 % (2007)
Sicurezza (innovazione)	n. fermate attrezzate con sistemi tecnologici di prevenzione ai fini della sicurezza (presenza di videocamere e sistemi di telecontrollo) / n. fermate totali	3 % (2007 urbano-suburbano)
Sicurezza (innovazione)	n. veicoli attrezzati con sistemi tecnologici di prevenzione ai fini della sicurezza (presenza di videocamere e sistemi di telecontrollo) / parco circolante	12 % (2007 urbano-suburbano)
Sicurezza (incolumità)	n. corse effettuate senza aggressioni e molestie / n. corse totali	99,99 % (2002)
Ambiente (consumi)	Consumi per trazione in energia elettrica / consumi per trazione totali espressi in TEP	17 % (2006 azienda GTT)
Ambiente (emissioni)	% veicoli elettrici (tram + bus) su intero parco	16,2 % (2007 urbano, suburbano, extraurbano)
Ambiente (innovazione)	n. veicoli con motore a standard euro 3 o superiore o a trazione elettrica, ibridi o che utilizzino combustibili ecologici (metano, gpl, ...) / parco circolante (tram + autobus)	34,4 % (2005 urbano, suburbano, extraurbano)
Qualità	frequenza media corse servizi urbani (in minuti)	7,9 (2007)
Qualità (puntualità)	n. passaggi alla fermata regolari / n. passaggi fermata totali (su servizi urbani e suburbani con autobus misurati da SIS)	89 % rit. < 5 min bus+tram



ASPETTO	PARAMETRO	DATO BASE (anno)
Qualità (comfort)	n. veicoli con climatizzazione / parco circolante	75 % (2007 urbano-suburbano)
Qualità (comfort-accessibilità)	n. veicoli con indicatori audiovisivi dispositivi di fermata interni ed esterni al veicolo / parco circolante	41 % (2007 urbano-suburbano)
Qualità (comfort-accessibilità)	n. veicoli con accesso facilitato per diversamente abili / parco circolante	22 % (2007 urbano-suburbano)
Qualità (accessibilità)	Popolazione entro 200-250 metri da un fermata / popolazione totale	90% (Torino)
Qualità (accessibilità)	n. fermate con orari esposti ed aggiornati / n. fermate	100 % (2007 urbano-suburbano)
Efficacia	mobilità TPL area metropolitana/mobilità motorizzata	23,6%
Efficacia	n. passeggeri-km / posti-km	14,7 % (2006) 21 % (ferrovia 2005)
Efficacia	n. viaggiatori trasportati / vetture-km	2,8 (urbano, suburbano, extraurbano 2006) 0,93 (ferrovia 2005)
Efficienza (servizio)	velocità commerciale (in Km/h)	16,1 (urbano+suburbano) 31,7 (extraurbano) 46,4 (ferro)
Efficienza (servizio)	Vetture km annui / n. conducenti	23820 (urbano, suburbano, extraurbano) 15730 (ferro GTT 2006)
Efficienza (servizio)	Vetture km annui / n. veicoli	38399 (urbano, suburbano, extraurbano) 29787 (ferro GTT 2006)
Efficienza (servizio)	impegno massimo veicoli / n. veicoli parco	0,69 (urbano, suburbano, extraurbano)
Efficienza della spesa pubblica	Ricavi da traffico / passeggeri-km annui	0,46 (urbano, suburbano, extraurbano) 0,97 (ferro GTT 2006)
Efficienza della spesa pubblica	Ricavi da traffico /corrispettivo annuale contratto	0,51 (urbano, suburbano, extraurbano) 0,23 (ferro GTT 2006)
Efficienza della spesa pubblica	Passeggeri anno /corrispettivo annuale contratto	1,12 (urbano, suburbano, extraurbano) 0,24 (ferro GTT 2006)

ASPETTO	PARAMETRO	DATO BASE (anno)
Efficienza della spesa pubblica	ricavi da traffico / vetture-km	1,27 (urbano, suburbano, extraurbano) 3,07 (ferro GTT 2006)

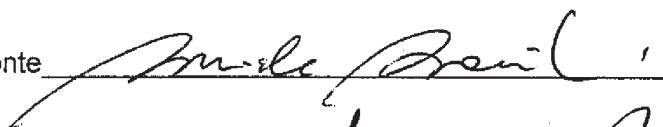
Note relative alla tabella degli indicatori:

- Per ristrutturazione si intende un intervento strutturale sul materiale rotabile che ne modifica le caratteristiche tecniche, ad esempio combinando parti di motrici preesistenti per realizzare motrici tranviarie di maggiore capienza.
- Gli indicatori ferroviari non riportano i dati Trenitalia in quanto l'Azienda non riesce a comunicare informazioni differenziate per il Contratto di servizio stipulato con la Regione e per quello stipulato con l'Agenzia.
- Gli indicatori ferro "n. passeggeri-km / posti-km" e "n. viaggiatori trasportati / vetture-km" si riferiscono ai treni di competenza dell'Agenzia, inclusa la linea Canavesana nel tratto da Chieri a Settimo.
- Negli indicatori ferro "Vetture km annui / n. conducenti" e "Vetture km annui / n. veicoli" per vetture Km si intendono Treni Km.
- I posti\*km offerti sono stimati con metodo standard, ovvero moltiplicando la capacità unitaria media offerta dai veicoli del parco circolante (posti a sedere + posti in piedi calcolati in ragione di 4 pp/m<sup>2</sup>) per la produzione chilometrica complessiva.
- La velocità commerciale è stimata sulla base dell'orario al pubblico (programmato).
- I consumi di carburante sono espressi in TEP (tonnellate equivalenti di Petrolio).

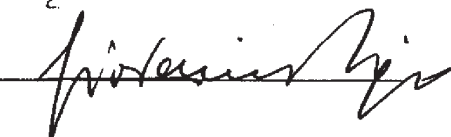
Torino, 26 MAR. 2008

Letto e sottoscritto

Per la Regione Piemonte



Per L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana



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

### Legenda delle codifiche delle Direzioni, dei Settori e delle Strutture speciali della Giunta regionale, operative dal 1° ottobre 2007

DA0500	Direzione AFFARI ISTITUZIONALI ED AVVOCATURA
DA0501	Settore Autonomie locali
DA0502	Settore Polizia locale
DA0503	Settore Attività amministrativa a supporto della Giunta regionale e direzioni regionali
DA0504	Settore Attività giuridico-legislativa a supporto della Giunta regionale e direzioni regionali
DA0505	Settore Protocollo ed archivio generali
DA0506	Settore Contenzioso amministrativo
DA0507	Settore Avvocatura
DA0600	Direzione COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE DELLA GIUNTA REGIONALE
DA0601	Settore Relazioni esterne della Giunta regionale
DA0602	Settore Ufficio stampa della Giunta regionale
DA0603	Settore Comunicazione istituzionale della Giunta regionale
DA0604	Settore Ufficio relazioni con il pubblico e raccordo sportelli al cittadino
DA0700	Direzione RISORSE UMANE E PATRIMONIO
DA0701	Settore Organizzazione
DA0702	Settore Formazione del personale
DA0703	Settore Reclutamento, mobilità e gestione dell'organico
DA0704	Settore Stato giuridico ed ordinamento del personale
DA0705	Settore Servizi generali operativi
DA0706	Settore Trattamento economico del personale
DA0707	Settore Trattamento pensionistico previdenziale ed assicurativo del personale
DA0708	Settore Beni mobili
DA0709	Settore Patrimonio immobiliare
DA0710	Settore Tecnico
DA0711	Settore Sicurezza sedi ed ambienti di lavoro - Prevenzione e protezione dal rischio
DA0712	Settore Economato - Autocentro - Centro Stampa
DA0713	Settore Attività negoziale e contrattuale - Espropri - Usi civici
DA0800	Direzione PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, POLITICHE TERRITORIALI ED EDILIZIA
DA0801	Settore Programmazione regionale
DA0802	Settore Statistico regionale
DA0803	Settore Valutazione progetti e proposte di atti di programmazione negoziata
DA0804	Settore Osservatorio statistico indicatori fisici enti locali
DA0805	Settore Pianificazione territoriale regionale
DA0806	Settore Pianificazione territoriale operativa
DA0807	Settore Sistema informativo territoriale
DA0808	Settore Informatizzazione degli strumenti urbanistici - Archivio
DA0809	Settore Cartografico
DA0810	Settore Vigilanza urbanistica
DA0811	Settore Accordi di programma ed esami di conformità urbanistica
DA0812	Settore Studi, regolamenti e programmi attuativi in materia urbanistica
DA0813	Settore Verifica ed approvazione strumenti urbanistici
DA0814	Settore Urbanistico territoriale - Area Metropolitana
DA0815	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Torino
DA0816	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Alessandria
DA0817	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Asti
DA0818	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Vercelli
DA0819	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Cuneo
DA0820	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Novara
DA0821	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Biella
DA0822	Settore Urbanistico territoriale - provincia di Verbania
DA0823	Settore Pianificazione paesistica
DA0824	Settore Gestione beni ambientali

DA0825	Settore Osservatorio dell'edilizia
DA0826	Settore Attuazione degli interventi in materia di edilizia
DA0827	Settore Disciplina e vigilanza sulla gestione del patrimonio e sugli enti in materia di edilizia
DA0828	Settore Programmazione e localizzazione delle risorse
DA0900	Direzione BILANCIO
DA0901	Settore Bilanci
DA0902	Settore Ragioneria
DA0903	Settore Tributi - addizionali e compartecipazione al gettito erariale
DA0904	Settore Fiscalità passiva
DA0905	Settore Controllo gestioni delegate
DA0906	Settore Cassa economale
DA1000	Direzione AMBIENTE
DA1001	Settore Politiche di prevenzione, tutela e risanamento ambientale
DA1002	Settore Sistema informativo ambientale e valutazione impatto ambientale
DA1003	Settore Grandi rischi industriali
DA1004	Settore Risanamento acustico ed atmosferico
DA1005	Settore Programmazione gestione rifiuti
DA1006	Settore Tecnologie di smaltimento e recupero
DA1007	Settore Programmazione interventi di risanamento e bonifiche
DA1008	Settore Programmazione e risparmio in materia energetica
DA1009	Settore Pianificazione delle risorse idriche, bilancio idrico e disciplina delle utilizzazioni
DA1010	Settore Rilevamento, controllo, tutela e risanamento delle acque-disciplina degli scarichi
DA1011	Settore Disciplina dei servizi idrici-opere fognarie, di depurazione e acquedottistiche
DA1012	Settore Pianificazione aree protette
DA1013	Settore Gestione aree protette
DA1100	Direzione AGRICOLTURA
DA1101	Settore Programmazione in materia di agricoltura
DA1102	Settore Tutela e valorizzazione dei prodotti agricoli
DA1103	Settore Sviluppo agro-industriale
DA1104	Settore Politiche comunitarie
DA1105	Settore Sviluppo delle produzioni animali
DA1106	Settore Sviluppo delle produzioni vegetali
DA1107	Settore Fito-sanitario regionale
DA1108	Settore Servizi di sviluppo agricolo
DA1109	Settore Politiche delle strutture agricole
DA1110	Settore Infrastrutture rurali e territorio
DA1111	Settore Avversità e calamità naturali
DA1112	Settore Carburanti agricoli agevolati
DA1113	Settore Caccia e pesca
DA1200	Direzione TRASPORTI, LOGISTICA, MOBILITÀ ED INFRASTRUTTURE
DA1201	Settore Pianificazione dei trasporti
DA1202	Settore Viabilità ed impianti fissi
DA1203	Settore Trasporto pubblico locale
DA1204	Settore Navigazione interna e merci
DA1205	Settore Grandi infrastrutture e ferrovie
DA1300	Direzione INNOVAZIONE, RICERCA ED UNIVERSITÀ
DA1301	Settore Università ed istituti scientifici
DA1302	Settore Sistemi informativi ed informatica
DA1303	Settore Utenze
DA1400	Direzione OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, ECONOMIA MONTANA E FORESTE
DA1401	Settore Opere pubbliche
DA1402	Settore Infrastrutture e pronto intervento
DA1403	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Torino
DA1404	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Alessandria
DA1405	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Asti
DA1406	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Cuneo

DA1407	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Novara
DA1408	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Vercelli
DA1409	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Verbania
DA1410	Settore Decentrato OO.PP. e difesa assetto idrogeologico - Biella
DA1411	Settore Protezione civile
DA1412	Settore Difesa assetto idrogeologico
DA1413	Settore Pianificazione difesa del suolo
DA1414	Settore Sbarramenti fluviali di ritenuta e bacini di accumulo
DA1415	Settore Gestione delle attività strumentali per l'economia montana e le foreste
DA1416	Settore Politiche comunitarie
DA1417	Settore Politiche forestali
DA1418	Settore Economia montana - Cuneo
DA1419	Settore Gestione proprietà forestali regionali e vivaistiche - Vercelli
DA1420	Settore Antincendi boschivi e rapporti con il Corpo forestale dello Stato - Novara
DA1421	Settore Idraulica forestale e tutela del territorio - Alessandria
DA1500	Direzione ISTRUZIONE, FORMAZIONE PROFESSIONALE E LAVORO
DA1501	Settore Attività formativa
DA1502	Settore Gestione amministrativa attività formative
DA1503	Settore Standard formativi - Qualità e orientamento professionale
DA1504	Settore Servizi alle politiche per l'occupazione e per la promozione dello sviluppo locale
DA1505	Settore Sviluppo dell'imprenditorialità
DA1506	Settore Osservatorio del mercato del lavoro
DA1507	Settore Istruzione
DA1508	Settore Edilizia scolastica
DA1600	Direzione ATTIVITÀ PRODUTTIVE
DA1601	Settore Osservatorio settori produttivi industriali
DA1602	Settore Valorizzazione dei sistemi produttivi locali
DA1603	Settore Promozione e sviluppo delle P.M.I.
DA1604	Settore Pianificazione e verifica dell'attività estrattive
DA1605	Settore Sistema informativo - Osservatorio dell'artigianato
DA1606	Settore Disciplina e tutela dell'artigianato
DA1607	Settore Promozione-sviluppo e credito dell'artigianato
DA1700	Direzione TURISMO, COMMERCIO E SPORT
DA1701	Settore Programmazione ed interventi dei settori commerciali
DA1702	Settore Tutela del consumatore - Mercati all'ingrosso ed aree mercatali
DA1703	Settore Rete carburanti e commercio su aree pubbliche
DA1704	Settore Promozione e credito al commercio
DA1705	Settore Coordinamento della promozione domanda turistica - Organizzazione degli eventi promozionali
DA1706	Settore Offerta turistica-Interventi comunitari in materia turistica
DA1707	Settore Organizzazione turistica - Turismo sociale - Tempo libero
DA1708	Settore Sport
DA1709	Settore Programmazione-sviluppo interventi relativi alle terme - Acque minerali
DA1800	Direzione CULTURA
DA1801	Settore Biblioteche - Archivi ed istituti culturali
DA1802	Settore Soprintendenza beni librari
DA1803	Settore Musei e patrimonio culturale
DA1804	Settore Promozione attività culturali
DA1805	Settore Spettacolo
DA1806	Settore Promozione del patrimonio culturale e linguistico
DA1807	Settore Museo regionale di scienze naturali
DA1900	Direzione POLITICHE SOCIALI E POLITICHE PER LA FAMIGLIA
DA1901	Settore Programmazione e promozione interventi a sostegno della persona e della famiglia e per la qualificazione del personale socio assistenziale
DA1902	Settore Verifica e finanziamento attività enti gestori istituzionali
DA1903	Settore Promozione della rete delle strutture, vigilanza e controllo sulla qualità dei servizi

DA1904	Settore Promozione attività altri soggetti pubblici e del privato sociale
DA2000	Direzione SANITÀ
DA2001	Settore Igiene e sanità pubblica
DA2002	Settore Prevenzione sanitaria negli ambienti di vita e lavoro
DA2003	Settore Sanità animale e igiene degli allevamenti
DA2004	Settore Vigilanza e controllo degli alimenti di origine animale
DA2005	Settore Programmazione sanitaria
DA2006	Settore Emergenza sanitaria
DA2007	Settore Assetto istituzionale ed organi collegiali
DA2008	Settore Edilizia ed attrezzature sanitarie
DA2009	Settore Gestione e risorse finanziarie
DA2010	Settore Osservatorio prezzi e monitoraggio del patrimonio aziendale sanitario
DA2011	Settore Ispettivo e controllo di qualità in materia sanitaria
DA2012	Settore Assistenza ospedaliera e territoriale
DA2013	Settore Assistenza extra ospedaliera
DA2014	Settore Assistenza farmaceutica
DA2015	Settore Organizzazione, personale e formazione delle risorse umane
SA0100	Direzione GABINETTO DELLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE
SA0101	Settore Rapporti Stato Regioni
SA0102	Settore Supporto al coordinamento delle politiche comunitarie per l'accesso ai fondi strutturali - Ufficio di Bruxelles
SA0103	Settore Ufficio di Roma
SA0104	Settore Affari internazionali e comunitari
SA0105	Settore Rapporti con società a partecipazione regionale
SA0200	Direzione CONTROLLO DI GESTIONE
SF5	Struttura flessibile regionale La Venaria Reale ed altri beni culturali



MITTENTE


P<sub>ROT.N.</sub>

DATA

Alla Redazione del Bollettino Ufficiale  
REGIONE PIEMONTE  
Piazza Castello 165  
10122 Torino - Fax 011 4324363

Con la presente si richiede la sottoscrizione di un abbonamento al Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte.

(*)		TIPOLOGIA ABBONAMENTO	IMPORTO
TIPO A1	<input type="checkbox"/>	12 MESI ATTI DELLA REGIONE E ATTI DELLO STATO	€ 104,00
TIPO S1	<input type="checkbox"/>	6 MESI ATTI DELLA REGIONE E ATTI DELLO STATO	€ 52,00
TIPO A3	<input type="checkbox"/>	12 MESI CONCORSI APPALTI ANNUNCI	€ 46,00
TIPO S3	<input type="checkbox"/>	6 MESI CONCORSI APPALTI ANNUNCI	€ 23,00

(\*) indicare una o più tipologie – Il versamento può essere cumulativo

## DATI IDENTIFICATIVI DI RINNOVO

<b>RINNOVO</b> <input type="checkbox"/>  CODICE ABBONAMENTO [                      ]	COMPILARE IN MANCANZA DEL CODICE ABBONAMENTO O PER SOPRAVVENUTE VARIAZIONI	
	INTESTATARIO	
	INDIRIZZO	

## DATI IDENTIFICATIVI DEL NUOVO ABBONAMENTO

<b>NUOVO</b> <input type="checkbox"/>	INDICARE I DATI DELL'INTESTATARIO E L'INDIRIZZO COMPLETO	
	INTESTATARIO	
	INDIRIZZO	

In allegato si trasmette copia del versamento  
su C.C.P. n. 30306104 comprovante  
l'avvenuto pagamento.

Distinti saluti \_\_\_\_\_

Ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 giugno 2003, n.196 si informa il sottoscrittore dell'abbonamento che il trattamento dei dati personali dal sottoscrittore medesimo forniti con questa richiesta o comunque acquisiti a tal fine dal Responsabile del Settore protocollo ed archivio generali della Regione Piemonte, è finalizzato unicamente all'espletamento delle attività intese all'attivazione dell'abbonamento, ed avverrà a cura dei dipendenti incaricati del trattamento con ordine di servizio 28.4.2000 prot. n.7133/5.9 del Dirigente del Settore protocollo ed archivio generali, in quanto Responsabile del trattamento, presso la Redazione del Bollettino Ufficiale, sita in Torino, Piazza Castello 165, con l'utilizzo di procedure informatizzate, nei modi e nei limiti necessari per perseguire le predette finalità, anche in caso di eventuale comunicazione a terzi (Poste Italiane e ditta appaltatrice del servizio di stampa). Il conferimento di tali dati è necessario per l'attivazione dell'abbonamento e la loro mancata indicazione può precludere la medesima. Al sottoscrittore dell'abbonamento in quanto interessato sono riconosciuti i diritti di cui all'articolo 7 del d.lgs. n.196/2003, in particolare il diritto di accedere ai propri dati personali, di chiederne la rettifica, l'aggiornamento e la cancellazione, se incompleti, erronei o raccolti in violazione di legge, nonché di opporsi al loro trattamento per motivi legittimi rivolgendo le richieste al responsabile del Settore protocollo ed archivio generali, piazza Castello 165, Torino



**BOLLETTINO UFFICIALE  
REGIONE PIEMONTE**

modello predisposto a cura della Redazione

PAGINA NON UTILIZZATA

PAGINA NON UTILIZZATA



Il Castello, già fortezza medievale, fu ricostruito alla fine del Seicento dai conti Solari che affidarono all'architetto Guarino Guarini i lavori di ampliamento e di abbellimento, interrotti a causa delle guerre e ripresi nel 1778 con vari architetti tra cui forse anche Benedetto Alfieri. Passato ai Savoia nel 1792, dopo alterne vicende in epoca napoleonica, Govone fu scelto con Agliè dal re Carlo Felice per le sue villeggiature estive. Monumentale e scenografico lo scalone d'onore a due rampe, ornato da rilievi e sculture provenienti da Venaria reale, il salone da ballo affrescato e le sale ornate da preziose carte cinesi. La residenza è circondata dal parco all'inglese e dal giardino pensile.



*Direzione - Redazione*

Piazza Castello 165, 10122 Torino - Tel. 011432 - 3299 / 4734 / 3994 / 4674 / 3559 - Fax 011432 4363  
Sito internet: <http://www.regione.piemonte.it>  
e-mail: [bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it](mailto:bollettino.ufficiale@regione.piemonte.it)

*Direttore* Laura Bertino  
*Direttore responsabile* Roberto Moisis  
*Abbonamenti* Daniela Romano  
*Coordinamento Immagine* Alessandra Fassio

*Dirigente* Valeria Repaci  
*Redazione* Carmen Cimicchi, Rosario Copia  
Roberto Falco, Sauro Paglini  
Anna Rotondo, Fernanda Zamboni

*Avviso*

Si evidenzia agli Enti e ai soggetti, pubblici e privati, che inviano avvisi da pubblicare sul Bollettino Ufficiale la necessità che gli avvisi stessi siano redatti in conformità ai disposti del D.Lgs. 196/2003, con particolare riferimento alla disciplina dei dati sensibili.