











































Tab. 0.6 – Indicatori relativi ai servizi del Bacino Sud

Nell'esempio di fig. 6 il rapporto Passeggeri/Veicolo•km risulta pari a 1,029; un aumento dell'1,5% corrisponde ad un valore obiettivo di 1,044 che può essere raggiunto con un aumento di passeggeri pari a circa 217 mila unità/anno a parità di produzione, o con una diminuzione di produzione di circa 200 mila veicoli•km/anno a parità di passeggeri, o con una combinazione di variazioni compatibili di passeggeri e di produzione (ad esempio -100 mila veicoli•km/anno e +113 mila passeggeri/anno o -300 mila veicoli•km/anno e -96 mila passeggeri/anno).

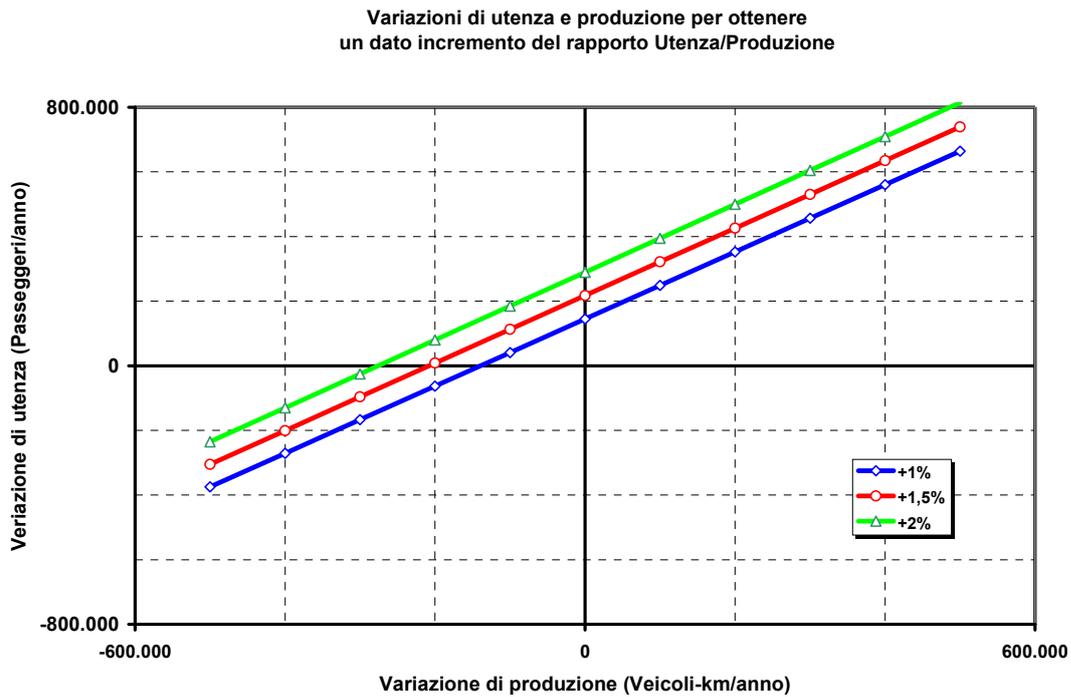


Fig. 6 – Variazioni di utenza e produzione per ottenere un dato incremento del rapporto Utenza/Produzione

#### **4. LINEE D'AZIONE E INDIRIZZI OPERATIVI PER IL PTS 2016-2018<sup>12</sup>**

Per il raggiungimento degli obiettivi posti a livello nazionale occorre che le azioni del PTS 2016-2018 siano fattibili, coerenti e coordinate.

Il PTS deve delineare un'assetto dei servizi flessibile e in grado di accogliere l'eventuale nuova domanda senza peggiorare il livello di qualità offerta. Pertanto il PTS deve perseguire i seguenti indirizzi operativi.

##### **1. Politica tariffaria.**

Un sistema di bigliettazione elettronica nel campo dei trasporti, come quello attivo in Piemonte, Bip, consente di poter disporre di uno strumento idoneo a realizzare sul territorio una tariffa regionale a "consumo" che possa anche superare i propri confini amministrativi. Ritenendo opportuno un approccio per passi successivi, si richiede che i nuovi contratti prevedano un'unica tariffa interurbana (bus e ferrovia) di corsa semplice per ogni origine – destinazione collegata dal TPL piemontese. La tariffa deve essere calcolata sulla base della tariffa ordinaria pentachilometrica applicata al percorso minimo e deve essere indipendente dal numero di gestori coinvolti. I servizi urbani ed i servizi a chiamata potranno avere tariffe proprie eventualmente integrate con quelle dei servizi interurbani [nei casi di comunità tariffarie]. Tutte le tipologie di titoli di viaggio dovranno essere gestite dal medesimo sistema di bigliettazione. Le aziende, in fase di offerta, possono proporre tariffe promozionali e sconti a favore delle famiglie. Per altri servizi alternativi [tra i quali i servizi a chiamata] possono essere proposte dagli enti delle tariffe specifiche.

In ogni caso, prima di introdurre variazioni alla struttura tariffaria, sarà necessaria una valutazione puntuale degli effetti sui ricavi da traffico attuali e previsti, nonché degli effetti redistributivi sulle varie modalità di trasporto utilizzabili<sup>13</sup>. Una disamina sulla possibile evoluzione del sistema tariffario regionale in Piemonte è riportata in Allegato 1.

Per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe si seguiranno le indicazioni riportate nella Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Al fine di agevolare il nuovo sistema tariffario occorre che i nuovi contratti [e, ancor prima i capitolati di gara] prevedano una rete di vendita regionale.

##### **2. Modalità di servizio più idonee alla domanda.**

Nel definire l'offerta di servizio di Trasporto Pubblico Locale per un determinato ambito la scelta della modalità di trasporto non deve essere effettuata a priori ma sulla base di verifiche sull'efficacia, l'efficienza e l'economicità complessiva di tutti i modi che cooperano per soddisfare la domanda di mobilità del territorio e valorizzare le peculiarità di ogni modo<sup>14</sup>.

Modalità di servizio più rispondenti alla domanda determinano, anche, una diminuzione del costo operativo del servizio totale offerto: sarà compito delle aziende ricercare un'organizzazione tale da garantire dei costi inferiori a quelli standard. Il Costo, assunto dal Ministero per misurare il raggiungimento dell'obiettivo R/C, non tiene conto dei costi effettivi del servizio svolto ma del "costo standard" legato alle modalità di svolgimento del servizio [gomma, ferro, metropolitana...]

---

<sup>12</sup> capitolo 3 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>13</sup> ANAV e CONF SERVIZI segnalano la conseguente diminuzione dei ricavi ogni volta che esistono alternative di lunghezza diversa, con riflessi negativi sul rapporto ricavi/costi. Richiedono quindi che eventuali variazioni alla struttura tariffaria siano precedute da attente valutazioni

<sup>14</sup> Precisazione richiesta da ANAV e CONF SERVIZI

### **3. Dimensione ottimale dei servizi.**

Al fine di consentire una maggiore efficienza delle aziende, gli eventuali lotti per bacino da mettere a gara, ad esclusione di quelli dedicati alle aree a domanda debole, devono avere una dimensione di almeno 4 M di vetture\*km.

### **4. Integrazione dei servizi.**

L'intermodalità deve essere uno degli obiettivi finali da raggiungere con le future gare per l'affidamento dei servizi: i servizi integrati sono in grado di incrementare in maniera sostanziale i ricavi da traffico e di garantire efficacia ed attrattività al sistema del trasporto pubblico locale. I nodi di interscambio sono funzionali al raggiungimento di una significativa percentuale di intermodalità; pertanto è necessario che l'assetto organizzativo dei servizi tenga conto dei nodi esistenti [Movicentro] e di eventuali implementazioni.

L'Agenzia individuerà una metodologia condivisa per definire in maniera appropriata la modalità economicamente più efficace per soddisfare la domanda pubblica presente sul territorio entro le risorse disponibili.

### **5. Gestione più efficace dei servizi.**

Per il comune raggiungimento degli obiettivi posti dal legislatore nazionale, occorre un efficace coordinamento delle politiche e azioni necessarie a garantire una più semplice gestione del trasporto pubblico, quali: l'efficientamento degli orari di apertura/chiusura degli istituti scolastici e programmazione dei giorni di rientro; l'accessibilità al tpl in casi di individuazione di nuovi sedi o rilocalizzazioni di sedi di uffici pubblici, ospedali, istituti scolastici, centri di terziario; le azioni per migliorare la velocità commerciale e la qualità dei servizi offerti [realizzazione di corsie preferenziali, sistemi di gestione semaforica a favore del tpl, provvedimenti quali la realizzazione di ZTL, zone pedonali, programmazione della chiusura dei centri urbani in occasione di manifestazioni supportata da un coordinato sistema di parcheggi di attestamento e interscambi, road pricing contenuti da clausole che garantiscano il diritto alla mobilità]; l'offerta di servizi complementari e alternativi [il bike-sharing come modalità complementare ai servizi di tpl; l'organizzazione di servizi alternativi, anche a chiamata, per le aree a domanda debole<sup>15</sup>] che possano contribuire a sottrarre utenza al trasporto privato a favore del tpl o di sistemi di trasporto più sostenibili; interventi per la limitazione al traffico privato, incentivazioni del car- pooling [anche sotto forma di incentivi di accesso ad aree riservate] e regolamentazione della logistica urbana che contribuiscono ad una maggiore sostenibilità della mobilità in ambito urbano.

### **6. Innovazione e interoperabilità tariffaria.**

Al fine di non creare disagi per l'utenza tutti i servizi devono essere accessibili mediante l'utilizzo di titoli di viaggio integrati sia dal punto di vista tariffario che tecnologico (Bip). La tecnologia Bip permetterà di verificare costantemente sia la qualità del servizio offerto, in termini di regolarità e occupazione, sia le linee di desiderio degli utenti del tpl regionale. Tutte le aziende hanno il compito di rendere disponibili i dati, quelli raccolti dal sistema Bip e quelli definiti utili a tale scopo dai regolamenti regionali in materia, pena il blocco dei pagamenti.

### **7. Programmazione dei servizi ferroviari.**

A garanzia dell'attuale impianto del servizio ferroviario regionale, già ridimensionato da recenti interventi di razionalizzazione<sup>16</sup>, qualsiasi intervento di riorganizzazione dei servizi dovrà assicurare, sulle linee attualmente attive, servizi adeguati nelle fasce di maggior domanda.

---

<sup>15</sup> Una proposta di metodologia per l'identificazione delle aree a domanda debole è riportata in Allegato 2

<sup>16</sup> ANAV e CONF SERVIZI fanno notare che al "rammarico" per il ridimensionamento del servizio ferroviario non corrisponde un altrettanto rammarico per i "tagli" già subiti dal TPL su gomma

La programmazione annuale e le revisioni orarie, prima della loro effettiva trasmissione al gestore, saranno sottoposte alla Regione per verifica di coerenza con gli indirizzi e i principi generali della vigente programmazione.

In linea generale, anche in presenza di aumenti di costi o di altre necessità di razionalizzazione, andranno garantiti prioritariamente il servizio pendolare e scolastico; pertanto, il ridimensionamento di servizi ferroviari dovrà essere circoscritto agli orari di morbida. Nelle fasce orarie a minor domanda, il servizio potrà essere espletato anche tramite servizi automobilistici, da armonizzare il più possibile con il principio del cadenzamento orario così come adottato nei corrispondenti servizi ferroviari. Onde adeguare i corrispettivi, i servizi dovranno essere programmati con treni di capacità non eccedente rispetto ai tassi di frequentazione rilevati e preventivati. Eventuali revisioni al ribasso dei corrispettivi o altre risorse provenienti da razionalizzazioni potranno essere utilizzate, previo parere favorevole della Regione, per il potenziamento dei servizi ferroviari<sup>17</sup> secondo le seguenti priorità:

- a) a tutela dei collegamenti in fasce orarie ad alta domanda, il potenziamento dei servizi dovrà essere prioritariamente programmato a soddisfazione delle esigenze di mobilità pendolare e scolastica, con particolare attenzione alle linee regionali veloci e all'adeguamento dei collegamenti agli orari di studio e di lavoro.
- b) in considerazione dei numerosi tagli già subiti dal servizio ferroviario regionale, l'estensione dei servizi dovrà prioritariamente riguardare, ovunque necessario, le linee secondarie.
- c) su iniziativa della Regione, recuperi frutto di ribasso di corrispettivi o altri risparmi potranno inoltre essere utilizzati per la riapertura di linee sospese, tramite interlocuzione specifica con i soggetti territoriali e secondo processi partecipativi che saranno oggetto di apposite linee di indirizzo.
- d) estensioni di servizi transfrontalieri, frutto di accordo fra Stati o fra Regioni di paesi confinanti, potranno essere programmate su iniziativa della Regione anche al fine di favorire la composizione dei contenziosi sulle convenzioni transfrontaliere..

Nel perimetro individuato dai suddetti criteri, la programmazione di bacino rappresenta la sede prioritaria per la definizione operativa dei servizi di trasporto pubblico locale e della loro modalità di effettuazione in relazione alla domanda.

## **8. Rinnovo del parco rotabile per servizi accessibili e di qualità.**

La possibilità di acquisire utenza al trasporto collettivo con la qualità offerta ed il contenimento dei costi di gestione sono le premesse indispensabili per assegnare un nuovo ruolo al trasporto pubblico, limitare il ricorso alla mobilità privata e conseguentemente ridurre l'inquinamento e la congestione delle aree urbane. La riqualificazione dei servizi di trasporto pubblico locale si ottiene anche attraverso il rinnovo del materiale rotabile – con l'introduzione di mezzi ecocompatibili, con motorizzazioni capaci di ridurre consumi ed emissioni in atmosfera e dotazioni tecnologiche atte a favorire l'accessibilità al servizio per categorie svantaggiate – ed il miglioramento delle strutture e delle tecnologie funzionali al servizio. Si intende proseguire l'impegno a sostegno degli investimenti per la sostituzione degli autobus maggiormente inquinanti, in particolare di quelli con motorizzazione omologata sino allo standard Euro2, con mezzi a basso impatto ambientale o, quando alimentati a gasolio, caratterizzati da standard ecologici elevati (Euro6), anche al fine di migliorare o perlomeno mantenere l'età media del parco mezzi circolante.

---

<sup>17</sup> ANAV e CONF SERVIZI obiettano su un reimpiego "aprioristico" dei possibili risparmi solo sul servizio ferroviario

L'incremento della quota di veicoli a basso impatto ambientale dovrà costituire un importante criterio di valutazione nelle future gare per l'affidamento dei servizi (vedi successivo punto 4.1.2.)

#### 4.1 Indirizzi per l'affidamento dei servizi

In coerenza con gli indirizzi settoriali comunitari e nazionali, la Regione Piemonte individua nello strumento della gara ad evidenza pubblica e, in senso più esteso, degli affidamenti tramite comparazione fra offerte, la via privilegiata per introdurre elementi di competitività e contendibilità nell'ambito del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di qualificare i servizi e di assicurarne la compatibilità finanziaria.

Eccezioni a tale principio sono da prevedersi, per quanto attiene ai servizi ferroviari, per la gestione di aree a forte complessità – quali quelle metropolitane – e a fronte di prospettive di integrazione fra differenti soluzioni di mobilità che risultino particolarmente vantaggiose in termini di programmazione e di economie di gestione<sup>18</sup>. Tali eccezioni vanno in ogni caso considerate di carattere provvisorio e gestite come fasi propedeutiche a future procedure di gara. In questo senso, la durata temporale di tali affidamenti deve essere definita in modo da favorire, all'interno dei bacini ottimali individuati dalla Giunta regionale, l'allineamento ad un'unica data delle scadenze dei contratti di servizio afferenti ai bacini stessi.

La definizione del disegno o progetto di gara o di affidamento del servizio rappresenta il nodo decisivo per garantire nel lungo termine l'efficacia e l'efficienza del sistema.

La Regione Piemonte promuove, incentiva e valorizza, ovunque possibile, l'avvio di gare o di affidamenti che portino a gestioni integrate ferro/gomma<sup>19</sup>.

L'integrazione ferro/gomma, dal punto di vista gestionale, comporterebbe:

- l'esercizio dei servizi ad opera di un solo soggetto, in grado di rispondere alla domanda di trasporto operando nei singoli contesti con i mezzi, il materiale rotabile e le modalità più idonee alle caratteristiche della domanda;
- la formazione e la qualificazione del personale, anche per la gestione flessibile di diverse modalità di trasporto.

In caso di gare "integrate" occorrerà ridefinire l'attuale assetto organizzativo dei bacini e individuare idonee modalità di affidamento. Gli enti affidanti, per la gestione delle procedure di affidamento, potranno avvalersi della società di committenza regionale.

Nel corso del 2016 e i primi mesi del 2017 molti contratti arriveranno alla loro naturale scadenza. Anche al fine di dare indicazioni utili agli attuali Enti affidanti si ritiene opportuno indicare in 12 mesi dall'approvazione del Programma Triennale dei Servizi il termine ultimo per l'avvio delle procedure di affidamento dei servizi. L'Agenzia, come previsto dallo Statuto in essere, potrà essere delegata dagli Enti competenti a tale funzione.

Per quanto riguarda le modalità di affidamento dei servizi ferroviari l'Agenzia potrà essere supportata da qualificati soggetti esterni.

---

<sup>18</sup> ANAV e CONF SERVIZI sottolineano che non è chiaramente specificato in cosa consistano le "prospettive di integrazione fra differenti soluzioni di mobilità" evidenziando che i risparmi ottenibili con l'espletamento delle gare per i servizi ferroviari costituiscono una delle possibili più rilevanti fonti di riduzione di fabbisogno e di spesa

<sup>19</sup> ANAV e CONF SERVIZI obiettano che la possibilità di espletamento di gare integrate ferro-gomma si collocano realisticamente oltre l'orizzonte temporale del presente programma triennale

Le misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare - assunte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con delibera n. 49 del 17 giugno 2015 al fine di dettare una disciplina uniforme degli aspetti regolatori delle procedure di gara bandite dagli enti affidanti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri svolti su strada e su ferrovia di cui al D.Lgs n. 422/1997 e al Regolamento CE n. 1370/2007 - costituiscono indirizzo di riferimento in materia.

#### **4.1.1 Definizione del capitolato speciale d'appalto**

Il capitolato speciale d'appalto dovrà prevedere un sistema di determinazione dei corrispettivi che tenga conto, oltre ad una quota direttamente commisurata alla quantità di servizi (vetture\*km), di una ragionevole quota (orientativamente compresa tra il 5% ed il 10%) commisurata alla qualità dei servizi e al raggiungimento degli obiettivi precedentemente indicati.

Il programma di esercizio relativo ai servizi oggetto di affidamento non dovrà essere rigido e predefinito, ma consentire una certa flessibilità nella definizione dei servizi offerti, in particolar modo per le fasce orarie a bassa domanda.

#### **4.1.2 Valutazione delle offerte**

In merito all'individuazione dei criteri di aggiudicazione, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti dispone che gli enti affidanti tengano conto, oltre che del valore dell'offerta economica [criterio prevalente], anche del grado di innovatività dell'offerta in relazione, tra l'altro:

- agli investimenti sul materiale rotabile, con particolare riferimento a quelli con basso impatto ambientale;
- al miglioramento della qualità del servizio erogato e all'utilizzo di appositi strumenti di rendicontazione;
- ad eventuali servizi aggiuntivi offerti;
- nonché a politiche tariffarie.

Allo stesso modo saranno valutati in sede di valutazione delle offerte i miglioramenti alla flotta esistente presentati dall'operatore rispetto alla produzione di inquinanti, sia come mezzi ad inizio affidamento sia nel corso dello stesso, privilegiando le attività in autofinanziamento da parte dell'affidatario e le modalità di funzionamento elettriche<sup>20</sup>.

La Regione ritiene che, nella valutazione delle offerte, si debba tener conto anche:

- della capacità degli operatori di rispondere in misura puntuale alle esigenze dei territori con servizi in grado di dare alle soluzioni di trasporto la dovuta flessibilità operativa, attestata anche mediante progetti di rete e soluzioni innovative di gestione della mobilità, la cui misurabilità prescinda dal mero criterio di attribuzione e contribuzione chilometrica;
- delle caratteristiche di prossimità territoriale degli operatori, intesa come adeguata vicinanza di sportelli, sedi operative, informative ed amministrative, ai cittadini dei luoghi serviti, a specifica tutela delle fasce deboli e a garanzia dell'economicità e della rapidità delle operazioni di controllo e monitoraggio;

---

<sup>20</sup> Integrazione richiesta dalla Città Metropolitana

- del rispetto degli accordi sottoscritti, a tutela dell'occupazione, fra Regione ed organizzazioni sindacali<sup>21</sup>.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti prevede inoltre che gli enti affidanti favoriscano:

- l'adozione di misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria;
- l'applicazione di sistemi di Intelligent Technology System, ivi compresa l'adozione del sistema regionale di bigliettazione elettronica Bip e di altre tecnologie innovative a bordo;
- la previsione di misure a tutela dei passeggeri a mobilità ridotta.

#### **4.1.3 Contratti di servizio**

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato mediante contratti di servizio.

Ai sensi della l.r. 1/2000 s.m.i. l'Agenzia della mobilità piemontese stipula i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa comunitaria e nazionale vigente.

Considerato che alcuni contratti relativi a servizi di trasporto pubblico locale sono in corso di esecuzione e presentano scadenze differite nel tempo, si ritiene opportuno prevedere gare per bacino che comprendano anche i servizi relativi ai<sup>22</sup> contratti in essere sino alla loro scadenza naturale. Ai soggetti aggiudicatari delle gare di bacino sarà affidata la gestione dei distinti servizi al momento della scadenza dei relativi contratti in essere.

In conformità con l'attuale assetto organizzativo per bacini e con le decisioni che saranno assunte dalla programmazione regionale in relazione ai lotti di gara, i contratti relativi ai servizi ferroviari, in fase di rinnovo, dovranno prevedere lotti di servizi che possano eventualmente essere affidati anche in tempi diversi rispetto alla scadenza contrattuale.

## **4.2 Indirizzi per il monitoraggio e controllo**

In linea con gli indirizzi per la programmazione europea, l'azione dell'Amministrazione regionale si sviluppa nell'ambito di un percorso che ha come riferimento la puntuale e costante verifica dei risultati raggiunti rispetto agli obiettivi prefissati. In questo contesto assumono particolare rilievo i temi del monitoraggio dei servizi e del controllo con il fine di garantire una maggiore flessibilità del sistema - adeguando, sulla base dei dati e delle informazioni raccolte, la programmazione - assicurare una maggior rispondenza dell'offerta di servizi alla domanda di mobilità espressa dal territorio, tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali.

In ottemperanza a quanto previsto dalla normative vigenti (articolo 9 della Convenzione ONU sui diritti delle Persone con Disabilità - Accordo della Conferenza Unificata, sottoscritto in data 26 settembre 2013 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, redatto ai sensi dell'art. 9 comma 2, del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281 - comma 4 bis, dell'art. 13 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.) verranno attivati appositi tavoli di confronto con le associazioni di utenti dei servizi di trasporto offerti dalla Regione, aventi come scopo la raccolta di dati e segnalazioni al fine di apportare possibili correzioni alla

<sup>21</sup> ANAV e CONF SERVIZI fanno notare la subalternità rispetto ad accordi sconosciuti che saranno presi da soggetti terzi e comunque la negativa incidenza a discapito della futura efficienza di gestione

<sup>22</sup> La proposta di gara deriva da un'analogia con la procedura stabilita dal comma 5, art. 63 del d.lgs. 50/2016, nel massimo rispetto dei principi di par condicio e trasparenza.

programmazione dei servizi, in modo da aumentarne l'efficienza generale ed un costante miglioramento dei livelli di accessibilità, di fruizione e di sicurezza a favore dell'utenza.

#### **4.2.1 Il monitoraggio**

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

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

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

Pertanto nell'ambito dei contratti di servizio e dei documenti correlati devono trovare compiuta definizione:

- ***il tema del “debito informativo”***

per il quale occorre fare riferimento ai vincoli sulle caratteristiche dei dati richiesti, nonché sulle relative modalità e tempistiche di trasmissione, che l'amministrazione regionale formalizzerà in attuazione delle previsioni dei commi 6, 7, 8 e 9 dell'art. 18 della l.r. 1/2000, come modificato dal comma 1 dell'art. 19 della l.r. 19/2016 definendo contestualmente i livelli di governo e di responsabilità connessi. Il debito informativo, infatti, si configura quale obbligo per le aziende nei confronti dell'Agenzia della mobilità piemontese e degli enti soggetti di delega, e di tutti questi soggetti, ciascuno per la parte di rispettiva competenza, nei confronti della Regione Piemonte.

Costituiscono in ogni caso debito informativo i dati di cui all'Allegato A alla deliberazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 49 del 17 giugno 2015 e quelli comunque necessari alla predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico.

Le Aziende affidatarie di servizi TPL sono informate del fatto che, in caso di loro inadempienza, sarà sospesa in tutto o in parte, con una percentuale minima del 5% in relazione alla gravità, l'erogazione dei corrispettivi come previsto dal comma 11 dell'art 18 della citata l.r. 1/2000 e s.m.i.

E' organizzato il raccordo su base regionale del debito informativo, di cui all'art.1 del DPCM 13 marzo 2013, per il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) dell'art.16 bis del d.l. 6 luglio 2012 n. 95 come modificato dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

- ***il completamento del sistema di bigliettazione elettronica BIP***

e l'attività connessa al Centro Servizi Regionale (CSR-BIP): le aziende di trasporto già dotate di sistema BIP forniranno i dati raccolti nel formato e con le caratteristiche individuate con apposito provvedimento regionale;

- ***l'implementazione del sistema informativo (DB Omnibus):***

questo tema costituisce un obiettivo strategico per le aziende non ancora dotate di BIP e per gli enti che gestiscono i contratti come supporto per la gestione della programmazione e della consuntivazione del servizio.

#### ***4.2.2 Il controllo della qualità dei servizi offerti***

In linea con quanto previsto dalla legge regionale 1/2000 e s.m.i., l'Agenzia della mobilità piemontese esercita la vigilanza ed effettua i monitoraggi ed i controlli di propria competenza, secondo quanto disciplinato nei contratti di servizio sottoscritti con i soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Tali funzioni sono esercitate tramite il proprio personale ovvero attraverso soggetti esterni appositamente incaricati. Le verifiche potranno essere disposte in collaborazione con le organizzazioni di rappresentanza degli utenti attraverso la sottoscrizione di appositi protocolli.

Il tema della tutela del consumatore pone l'Amministrazione regionale quale garante, nei confronti dei cittadini, delle modalità di effettuazione del servizio di TPL.

Nell'ambito dei Contratti di servizio stipulandi dovranno essere previsti, specifici obblighi per i soggetti affidatari dei servizi a garanzia del pieno ed uguale godimento dei servizi medesimi sia a favore delle persone con disabilità sia a tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi

Pertanto, devono essere individuati

- ***indicatori***

in grado di misurare l'attrattività complessiva del sistema, partendo anche dalle esigenze degli utenti siano essi pendolari, viaggiatori occasionali o anche solo potenziali, in relazione a:

- a) accessibilità, fruibilità e sicurezza delle fermate e del servizio;
- b) intermodalità e organizzazione dei punti di interscambio;
- c) comunicazione e informazione al pubblico

- ***forme di controllo***

[con il coinvolgimento diretto delle strutture regionali e/o di soggetti esterni appositamente selezionati] sulle modalità di effettuazione dei servizi anche in termini di qualità e accessibilità; tali verifiche potranno essere disposte in collaborazione con le organizzazioni di rappresentanza degli utenti attraverso la sottoscrizione di appositi protocolli.

- ***forme di misurazione del grado di soddisfazione degli utenti:***

prevedendo, in diverse sedi e anche con modalità innovative, il coinvolgimento degli stakeholder in tutte le fasi di redazione, verifica, monitoraggio e revisione della programmazione di area; promuovendo la redazione da parte dei gestori della Carta della Qualità dei servizi redatta secondo le norme vigenti.

Di particolare interesse, in termini di qualità servizio offerto, risultano:

- a) gli standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate [affidabilità, puntualità, modalità di interscambio];

- b) le modalità di accesso alle informazioni;
- c) sviluppare e pubblicizzare un processo per quanto possibile semplificato per la gestione dei reclami e dei rimborsi, così da fornire risposte certe agli utenti.

Per lo sviluppo delle attività di valutazione è attivato un sistema di raccolta ed elaborazione delle segnalazioni di disservizio e sono altresì promossi accordi con le principali associazioni rappresentative degli utenti con particolare riferimento a quelle di tutela dei diversamente abili, per la valutazione congiunta dei livelli di servizio effettivamente realizzati.

- **informazione adeguata:**

occorre rendere disponibili, anche attraverso un portale unico e in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete, efficaci sistemi e tecnologie di informazione e comunicazione sui servizi offerti

Le azioni sopra descritte devono trovare corrispondenza nell'ambito dei contratti di servizio e impegnare le aziende e gli enti gestori dei contratti in un'adeguata e proficua collaborazione, anche attraverso la promozione di un processo di formazione continua del personale per migliorare, in particolare, l'approccio sui temi della sicurezza e accessibilità dell'utenza, sia a bordo che a terra. Sono da prevedersi specifici impegni con riguardo:

- agli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio conformemente alle indicazioni del programma triennale vigente;
- ai fattori di qualità e comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e puntualità, velocità commerciale, affidabilità del servizio, informazione ai clienti in tempo reale, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza,
- all'obbligo per tutti i gestori di trasmettere i dati tecnici ed economico-finanziari necessari per l'esercizio della funzione di valutazione e controllo in capo all'amministrazione regionale;
- alle modalità di tutela della funzione regionale nel caso di mancato rispetto degli impegni assunti

## 5. RISORSE FINANZIARIE DISPONIBILI PER L'ESERCIZIO<sup>23</sup>

L'attuale assetto organizzativo dei servizi di trasporto che vede l'Agenzia della Mobilità Piemontese, insieme agli Enti gestori dei Bacini di Trasporto, nel ruolo di programmatore dei servizi di trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro, fa prevedere la possibilità di efficientare ulteriormente i servizi secondo gli indirizzi dati nel Capitolo 4. Tale efficientamento deve seguire l'andamento delle disponibilità di bilancio che la Regione può assicurare nel corso del prossimo triennio.

Per quanto sopra, nel 2016 e nel 2017 è indispensabile proseguire una razionalizzazione dei costi dei servizi di TPL che porti ad una riduzione della spesa preventivata per il 2015 e ad una conseguente riduzione dei finanziamenti regionali.

Nel 2018, anno in cui si potrà ritenere raggiunto un primo efficientamento ottimale dei servizi e in fase di superamento le difficoltà finanziarie della Regione, si prevede che le risorse regionali destinate al TPL rimarranno costanti rispetto all'anno precedente.

Per quanto sopra e alla luce degli indirizzi individuati dalla giunta con DGR 12 – 2217 del 12 ottobre 2015, l'ammontare complessivo dei finanziamenti per il triennio di programmazione è così articolabile:

- Anno 2016: 533 M€
- Anno 2017: 520 M€
- Anno 2018: 520 M€

Le penalità annuali, eventualmente contestate dal MIT alla Regione per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti dal sopra citato DPCM, si tradurranno in una conseguente riduzione delle risorse sopra riportate<sup>24</sup>.

L'Agenzia renderà alla Regione, in concomitanza con la predisposizione del bilancio di previsione, le risorse che lo Stato le ha versato direttamente nell'anno fiscale precedente a titolo di rimborso IVA, e le risorse non erogate alle aziende esercenti, in virtù delle clausole previste dai contratti di servizio per penalità e mancata produzione.

Tutti i rimborsi IVA attesi dallo Stato saranno completamente impiegati per il finanziamento dei servizi<sup>25</sup>.

Parimenti saranno impiegati per il finanziamento di servizi gli importi non erogati per mancate produzioni come pure quelli derivanti da applicazioni di penali.

Alle risorse sopra indicate si aggiungono nel 2017 e 2018 risorse aggiuntive, pari a 10 M€/anno.

Nel 2017 l'intero ammontare annuo (10 M€) delle risorse aggiuntive è distribuito pro-quota sui vari bacini e servizi.

---

<sup>23</sup> Capitolo 4 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>24</sup> ANAV e CONF SERVIZI chiedono la cancellazione di questo periodo

<sup>25</sup> ANAV e CONF SERVIZI chiedono che sia esplicitato l'obiettivo di mantenere costanti rispetto al 2015 i finanziamenti, poggiandosi sull'utilizzo dei rimborsi IVA, integrati da stanziamenti di bilancio, fino a completa copertura del fabbisogno annuo che si situa intorno a 549 M€

Nel 2018 l'intero ammontare annuo (10 M€) sarà distribuito sui vari bacini e servizi in funzione del grado di raggiungimento di obiettivi specifici.

L'ammontare complessivo dei finanziamenti per il triennio di programmazione viene quindi così articolato:

- Anno 2016: 533 M€
- Anno 2017: 530 M€
- Anno 2018: 530 M€

## 5.1 Ripartizione

La ripartizione per bacino e per modalità delle risorse regionali, al netto delle risorse da assegnare al CCNL autoferrotranviari, è determinata partendo dall'attuale riparto storico tenendo conto dei criteri riportati nel precedente capitolo 4.

La tabella 1 riporta le previsioni delle risorse complessive stimate disponibili per il periodo 2016-2018 e la loro ripartizione per bacino in continuità con il riparto storico nell'attesa di una nuova definizione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000.

	Anni		
	2015-2016	2017	2018
Totale BACINO SUD EST	€ 23.228.516	€ 22.980.485	€ 22.506.758
Totale BACINO SUD OVEST	€ 24.760.744	€ 24.496.353	€ 23.991.377
Totale BACINO METROPOLITANO	€ 194.303.258	€ 192.228.514	€ 188.265.857
Totale BACINO NORD EST	€ 26.407.183	€ 26.125.210	€ 25.586.657
<b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b>	<b>€ 268.699.700</b>	<b>€ 265.830.562</b>	<b>€ 260.350.649</b>
<b>Totale Servizi Ferroviari</b>	<b>€ 220.459.300</b>	<b>€ 219.269.438</b>	<b>€ 214.749.351</b>
Premialità da distribuire			€ 10.000.000
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
<b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>	<b>€ 533.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>

Tab. 1 – Ripartizione per bacino delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico

La tabella 2 riporta la ripartizione, in funzione del riparto storico, delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto<sup>26</sup>; per il 2015-2016 è indicata anche la suddivisione, in funzione del riparto storico, tra le risorse per servizi urbani-suburbani e quelle per servizi extraurbani. **Per gli anni 2017 e 2018 tale suddivisione convenzionale è riportata<sup>27</sup> a titolo indicativo.** La definizione della suddivisione sarà autonomamente decisa da ciascun Bacino.

<sup>26</sup> ANAV e CONF SERVIZI richiedono la dichiarazione esplicita che sarà mantenuta invariata rispetto al 2015 la ripartizione delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto

<sup>27</sup> Integrazione della tabella richiesta dalla Città di Torino

Le risorse riportate nelle tabelle 1 e 2 sono calcolate nell'ipotesi di assenza di penalità contestate dal MIT alla Regione Piemonte per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti dal DPCM 11 marzo 2013. Nel caso di applicazione di penalità gli importi riportati saranno ridotti di conseguenza.

	Anni		
	2015-2016	2017 (*)	2018 (*)
Totale servizi urbani-suburbani BACINO SUD-EST Conurbazioni di Alessandria, Asti, Casale M. (bus)	€ 6.657.944	€ 6.586.851	€ 6.451.068
Totale servizi urbani-suburbani BACINO SUD OVEST Conurbazioni di Alba, Bra, Cuneo (bus)	€ 5.029.235	€ 4.975.534 (1)	€ 4.872.966 (1)
Totale servizi urbani-suburbani BACINO METROPOLITANO Conurbazione di Torino (metro, tram, bus)	€ 156.148.738	€ 154.481.403	€ 151.296.876
Totale servizi urbani-suburbani BACINO NORD EST Conurbazioni di Biella, Novara, Vercelli (bus, funicolare)	€ 5.750.313	€ 5.688.912 (2)	€ 5.571.639 (2)
<b>Totale servizi urbani-suburbani</b>	<b>€ 173.586.230</b>	<b>€ 171.732.700</b>	<b>€ 168.192.550</b>
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO SUD-EST Province di Alessandria, Asti (bus)	€ 16.570.572	€ 16.393.634	€ 16.055.690
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO SUD OVEST Provincia di Cuneo (bus, funicolare)	€ 19.731.509	€ 19.520.819 (1)	€ 19.118.411 (1)
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO METROPOLITANO Città Metropolitana di Torino, AMP (bus)	€ 38.154.520	€ 37.747.111	€ 36.968.981
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO NORD EST Province di Biella, Novara, Verbania, Vercelli, Vercelli (bus, funivie, navigazione)	€ 20.656.869	€ 20.436.298 (2)	€ 20.015.018 (2)
<b>Totale servizi extraurbani e urbani minori</b>	<b>€ 95.113.470</b>	<b>€ 94.097.862</b>	<b>€ 92.158.099</b>
<b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b>	<b>€ 268.699.700</b>	<b>€ 265.830.562</b>	<b>€ 260.350.649</b>
<b>Servizi Ferroviari</b>	<b>€ 220.459.300</b>	<b>€ 219.269.438</b>	<b>€ 214.749.351</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 475.100.000</b>
Premialità da distribuire			€ 10.000.000
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
<b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>	<b>€ 533.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>

(\*) per gli anni 2017 e 2018 la suddivisione tra servizi urbani e servizi extraurbani è convenzionale ed è effettuata sulla base del riparto 2015; la suddivisione effettiva è demandata ad autonoma decisione di ciascun Bacino

(1) contratto unico per i servizi urbani ed extraurbani della Provincia di Cuneo.

(2) Contratto unico per i servizi urbani ed extraurbani della Provincia di Biella.

Tab. 2 – Ripartizione per tipologia di servizio delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico

Si evidenzia la necessità di superare il criterio di ripartizione delle risorse basata sulla spesa storica e pervenire ad una ripartizione delle risorse fondata su criteri oggettivi, basati su dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto (quali IMQ 2013 e futura IMQ 2018 da lanciare nel 2017) e definiti in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. Discussioni in merito sono state avviate presso gli organi istituzionali (Consiglio di Amministrazione, Assemblee di Bacino) e presso gli organi tecnici (Comitato Tecnico, Commissioni Tecniche di Bacino) dell'Agenzia; lo stato dell'arte è descritto nel successivo paragrafo 8.

Parimenti si evidenzia l'esigenza di pervenire ad una nuova definizione (univoca, basata su criteri oggettivi e grandezze misurabili delle quali assumere valori da fonte certificata) della quantificazione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000. A

questa definizione si dovrà pervenire in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7.

Le ripartizioni riportate nelle tabelle 1 e 2 saranno quindi ricalcolate sulla base dei nuovi criteri che risulteranno dai lavori del Comitato Tecnico, dalle Assemblee e Commissioni Tecniche di Bacino e dall'interlocuzione con i territori.

Per ragioni di sincronismo con le scadenze delle procedure amministrative necessarie e con le scadenze dei Contratti di Servizio in essere, le ripartizioni ricalcolate con i nuovi criteri non potranno verosimilmente essere applicate in corso di vigenza del presente Programma Triennale 2016-2018. Tuttavia i nuovi criteri dovranno ispirare il successivo Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 nel quale le ripartizioni delle risorse dovranno risultare coerenti con la quantificazione dei servizi minimi secondo la nuova definizione.

## 5.2 Premialità

L'importo della premialità verrà distribuito (tra i Bacini/Contratti) nel 2018, sulla base dei risultati conseguiti nel **primo quadrimestre 2018**, in **tre** quote in ragione dei valori assunti dalla seguenti grandezze:

1. Incremento del valore dell'indicatore *passengeri paganti trasportati/veicoli(treni)•km prodotti* (valore riferito al **1° quadrimestre 2018**, premio € 6 M€).
2. **Incremento della quota di produzione di servizio effettuata con veicoli a bassa emissione di PM10 (valore riferito ai posti•km calcolati a 4 pp/m<sup>2</sup> nel 1° quadrimestre 2018, premio € 3 M€ con ponderazione con pesi crescenti con la tipologia di alimentazione del propulsore: Diesel euro6, GNC e GPL, elettrico)<sup>28</sup>**
3. Percentuale di *passengeri paganti trasportati rilevato dal sistema BIP* rispetto al numero totale di *passengeri paganti trasportati totali* desunto dalla vendita dei titoli di viaggio (valore riferito al **1° quadrimestre 2018**, premio € 1 M€).

Per la valorizzazione delle grandezze

- passeggeri paganti trasportati
- veicoli(treni)•km prodotti
- **posti•km**

faranno fede le quantificazioni presenti nelle dichiarazioni delle Imprese di Trasporto che dovranno pervenire all'Agenzia entro il 31 marzo 2018.

Per la valorizzazione della grandezza

- passeggeri paganti rilevati dal sistema BIP
- faranno fede le quantificazioni rilevate dal sistema BIP (CSR e/o CCA di competenza).

La ripartizione degli importi di premialità sarà definita entro il 30 **maggio** 2018, o comunque entro 30 giorni solari dal completamento della ricezione delle dichiarazioni delle imprese in modo da consentire l'adeguata programmazione dei servizi nel secondo semestre del 2018.

Il computo delle quote di ripartizione è demandata al Comitato Tecnico dell'Agenzia. In ogni caso

- l'entità della premialità spettante a ciascun bacino/contratto dovrà essere correlato al rispettivo numero di passeggeri paganti;

---

<sup>28</sup> L'inserimento di una quota di premialità collegata a obiettivi di natura ambientale è stato chiesto dal Bacino Metropolitano

- per ciascuna quota di premialità, nella ripartizione per bacino/contratto saranno presi in considerazione, solo bacini/contratti per i quali i valori delle grandezze di cui ai punti 1-2 assumono valori maggiori di zero.

## 6. RISORSE FINANZIARIE PER GLI INVESTIMENTI<sup>29</sup>

Si intende finanziare gli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale principalmente attraverso il ricorso alle risorse nazionali stanziare dalla legge di stabilità 2015 (n.d.r. tabella E annessa alla legge 23 dicembre 2014 n. 190 che ha rifinanziato gli interventi previsti dall'articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013 n. 147).

Le risorse per gli investimenti relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale potranno essere erogate sotto forma di contributi in conto capitale o, qualora si proceda all'introduzione del principio del costo standard per la quantificazione delle compensazioni degli obblighi di servizio assolti dagli operatori e dei corrispettivi da porre a base d'asta delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi, in conto ammortamento<sup>30</sup>.

Saranno finanziabili in modo analogo anche interventi di revamping sui mezzi esistenti in grado di ridurre in modo certificato le emissioni<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> punto 4.2 della Proposta di Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016-2018, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015

<sup>30</sup> ANAV e CONF SERVIZI richiedono che "siano dettagliate le risorse aggiuntive, rispetto a quelle previste dalla legge di stabilità 2015, da rendere disponibili fin dal 2016 nonché i criteri con i quali esse saranno destinate ai diversi ambiti"

<sup>31</sup> Integrazione richiesta dalla Città Metropolitana

## 7. PERCORSO METODOLOGICO

Per l'identificazione delle configurazioni di servizio di ciascun Bacino capaci di realizzare gli obiettivi (di bacino e regionali) è necessaria l'interlocuzione con le Assemblee di Bacino e con le Commissioni tecniche di Bacino per effettuare le necessarie azioni distintamente per Bacino ma basate su una comune metodologia e su una scelta unanimemente condivisa degli indicatori da considerare e dei valori soglia da assumere per questi ultimi.

Questo percorso metodologico prevede le attività di seguito elencate.

### Definizione dei criteri di ripartizione delle risorse

La ripartizione delle risorse deve avvenire sulla base di criteri oggettivi, basati su basi dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto disponibili (IMQ 2013). I criteri di partenza devono basarsi almeno sull'esame delle seguenti grandezze:

- a) popolazione domiciliata sul territorio e relativa densità;
- b) numero di addetti e relativa densità;
- c) distribuzione della popolazione per classi di età, di reddito e di "disabilità";

Nelle figure 7 ed 8 sono illustrate le distribuzioni per comune dei residenti e degli addetti (lavoratori + volontari) da fonte ISTAT (Censimento 2011)

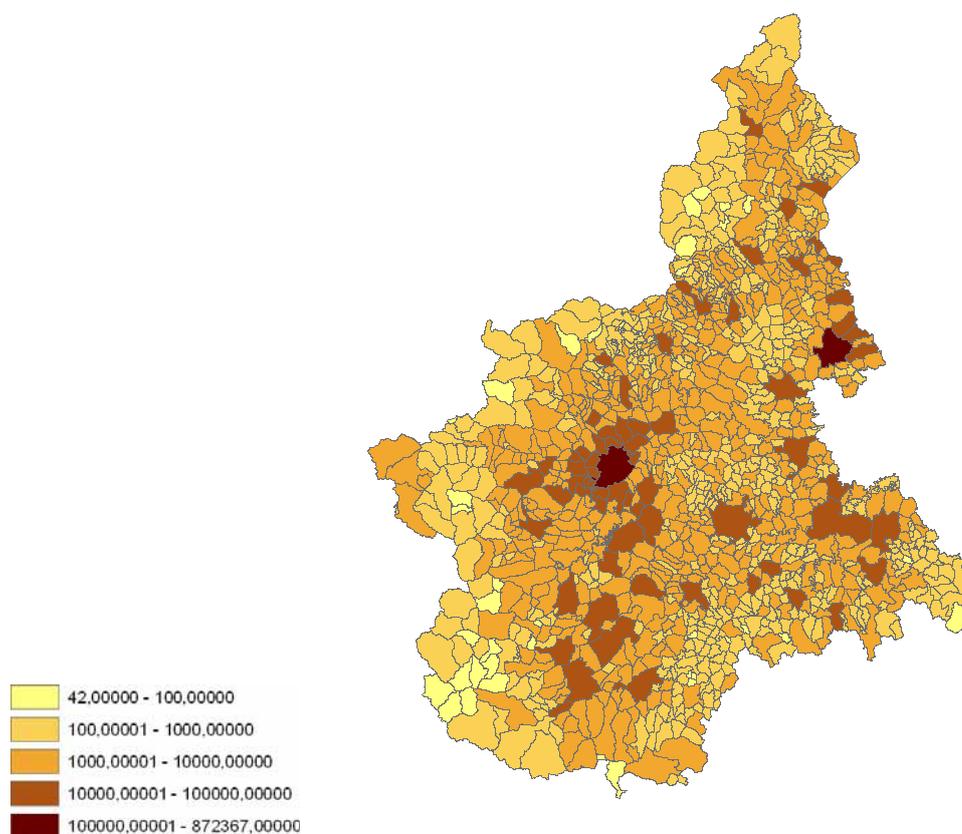


Fig. 7 – Distribuzione dei residenti per comune da fonte ISTAT (Censimento 2011)

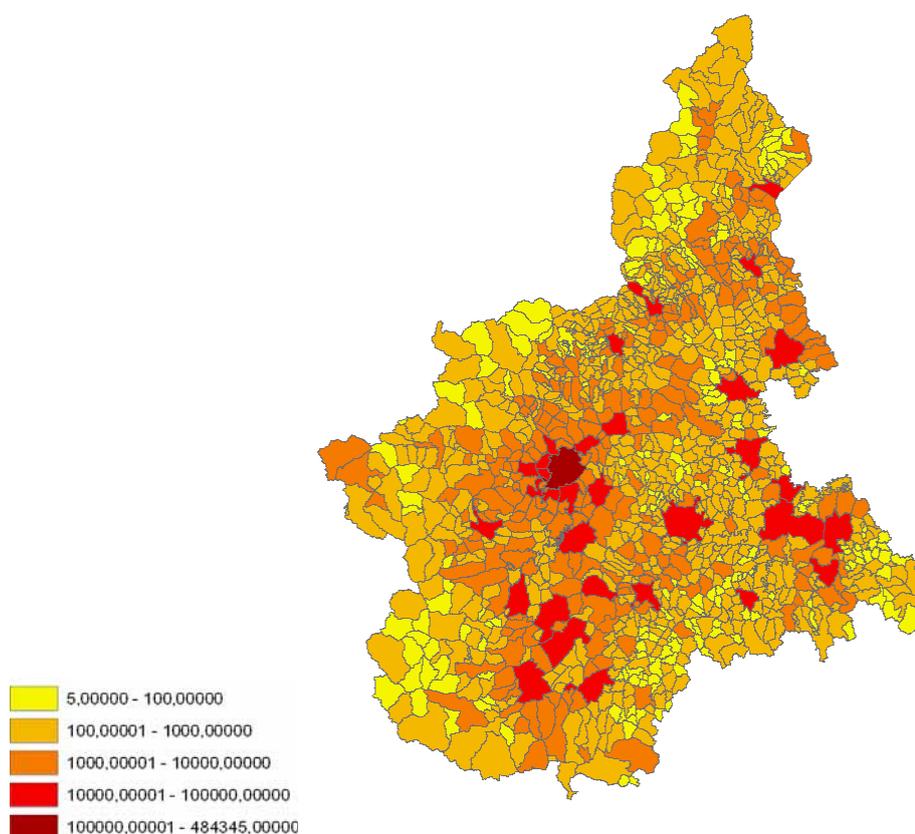


Fig. 8 – Distribuzione degli Addetti (lavoratori+volontari) per comune da fonte ISTAT (Censimento 2011))

Si deve inoltre necessariamente aggiungere l'esame della

d) domanda di trasporto tra le zone (all'interno di ciascun bacino, tra ciascun bacino e gli altri bacini, tra ciascun bacino e le altre Regioni e gli altri Stati)

per capire l'entità degli spostamenti tra le stesse e, quindi, il potenziale generatore ed attrattore delle zone.

Nella figura 9 sono illustrati i flussi prevalenti della mobilità pendolare casa-lavoro tra gli Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) da elaborazione IRES su dati di fonte ISTAT (Censimento 2011)

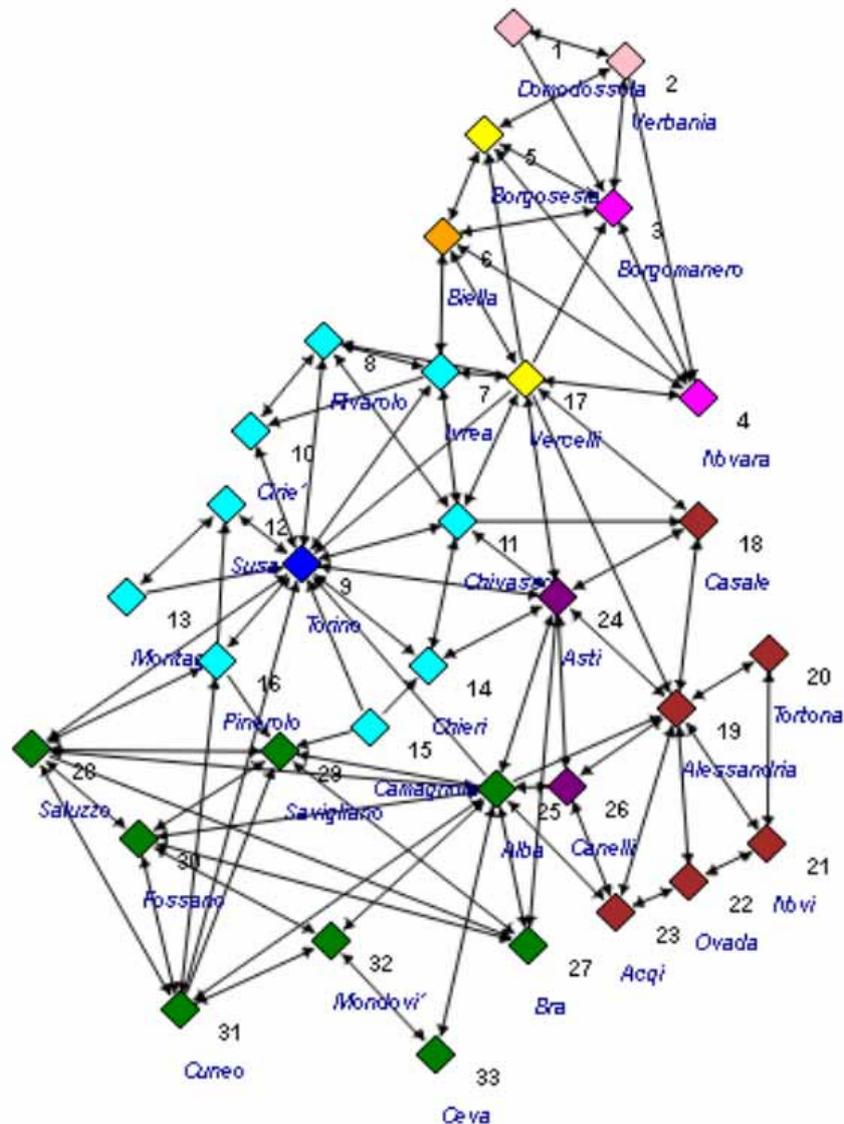


Fig. 9 – Prevalenti flussi pendolari casa-lavoro tra AIT da censimento ISTAT 2011  
 (da S. Landini, S. Occelli - Una stima dei flussi di pendolarità casa lavoro in Piemonte - IRES Piemonte 2016)

Nelle figure 10 e 11 sono rappresentate le entità degli spostamenti giornalieri motorizzati (modo auto e mezzo pubblico, tutti gli scopi escluso il ritorno a casa) nella Regione Piemonte distribuite rispettivamente per zona di origine e per zona di destinazione, (da dati di fonte IMQ 2013).

In allegato 3 sono riportate le tabelle contenenti, oltre a vari indicatori demografici, i valori – distintamente per ciascuna zona campionaria IMQ - degli spostamenti giornalieri ivi originati e destinati, totali e distinti per modo utilizzato (auto, mezzo pubblico, altri mezzi) effettuati per tutti gli scopi escluso il ritorno a casa dai cittadini residenti nell'intera Regione Piemonte.

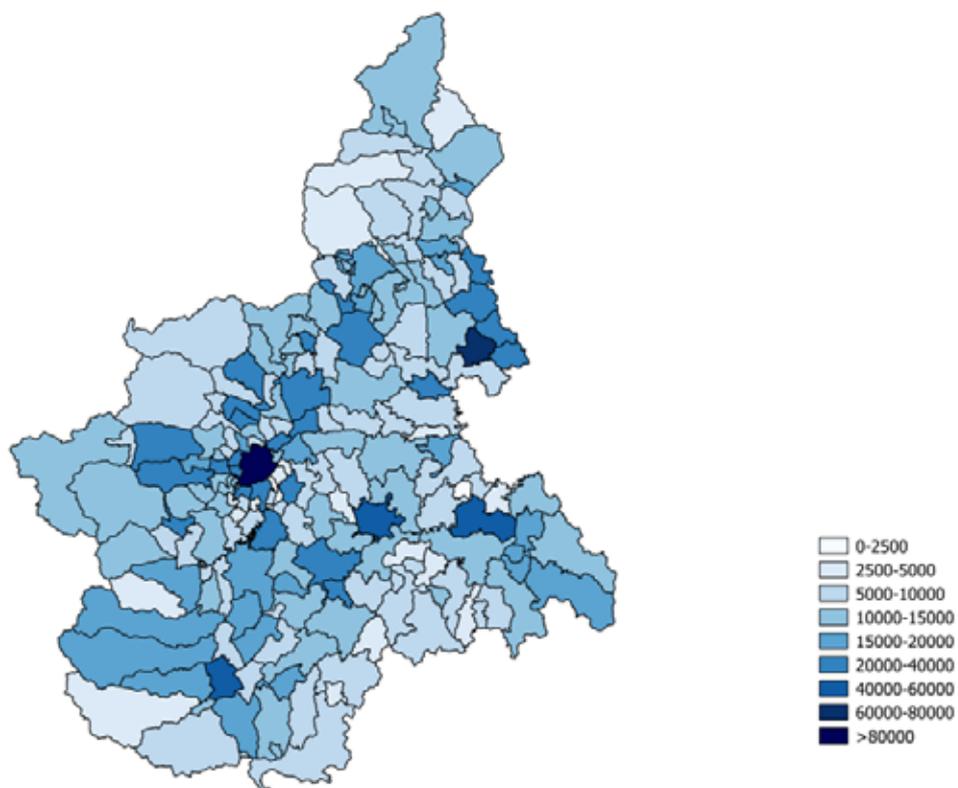


Fig. 10 –Spostamenti giornalieri motorizzati (con uso dell'auto e/o di un mezzo pubblico) distribuiti per zona di origine. Tutti gli scopi esclusi i ritorni a casa. (fonte IMQ 2013)

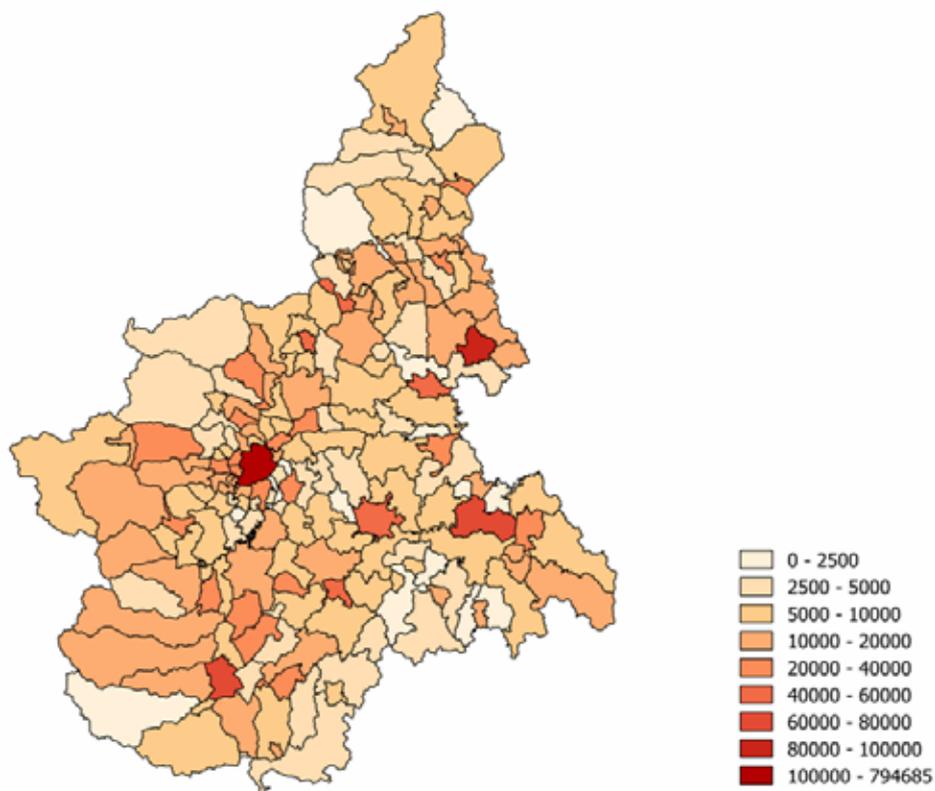


Fig. 11 – Spostamenti giornalieri motorizzati (con uso dell'auto e/o di un mezzo pubblico) distribuiti per zona di destinazione. Tutti gli scopi esclusi i ritorni a casa. (fonte IMQ 2013)

In seguito, devono essere definiti i servizi minimi sulla base di quanto prevede la LR. 1/2000 all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2; quest'ultimo recita: *"L'entità dei servizi minimi è definita sulla base di un indice parametrico di offerta individuato anche in relazione alla quantità ed alle caratteristiche della domanda di mobilità espressa dal territorio, agli obiettivi di quota di mercato del trasporto pubblico, alle aree a domanda debole, nonché al valore obiettivo di efficienza assunto per il rapporto tra ricavi e costi"*. L'art. 4, comma 5 prevede inoltre che *"Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico, in conformità con il piano regionale della mobilità e dei trasporti e con il piano di settore di riferimento, definisce, d'intesa con gli enti locali aggregati nel consorzio di cui all'articolo 8: [...] b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi"*.

Dal PTS 2011-2013 i servizi minimi non sono stati più definiti e sono stati fatti coincidere con le risorse che la Regione trasferisce agli enti per il finanziamento dei contratti di servizio, ricordando che le risorse con specifiche destinazioni quali quelle relative agli obblighi di trasporto per i titolari di tessere di libera circolazione o oneri derivanti dalla riconoscimento di risorse ex CCNL devono essere distinte e individuate separatamente.

Infine, si devono definire le soglie minime di domanda sotto le quali il trasporto pubblico non può essere offerto perché non sostenibile finanziariamente. Questi valori determinano lo spartiacque tra l'offerta di servizi tradizionali di trasporto pubblico e quelli alternativi, tipici, per esempio, delle aree a domanda debole.

Inoltre, vi sono oggi nuovi servizi di mobilità, anche grazie allo sviluppo della sharing economy, che possono garantire una buona accessibilità anche a quei territori in cui il trasporto pubblico è più rarefatto. La definizione delle soglie permette di scegliere il servizio più appropriato per ogni contesto territoriale.

### **Stima del contributo di ciascuna azione al raggiungimento degli obiettivi**

Per ogni azione proposta (variazione di configurazione rispetto alla situazione in essere) è da effettuare

- la stima dell'impatto atteso sugli indicatori posti a base degli obiettivi operativi.

Sul complesso delle azioni proposte a livello territoriale/contrattuale è da effettuare

- la verifica della capacità del complesso di azioni di conseguimento degli obiettivi

con eventuale conseguente

- revisione/integrazione delle azioni

e/o

- ridimensionamento/allargamento degli obiettivi.

## **8. NUOVI CRITERI DI RIPARTIZIONE DELLE RISORSE PER IL PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI 2019-2021**

Idealmente la distribuzione (spaziale) dell'offerta di trasporto pubblico dovrebbe essere commisurata alla distribuzione della domanda di mobilità che può essere espressa dalla distribuzione di vari indicatori tra i più esplicativi dei quali si possono considerare il numero di residenti, di addetti, di studenti, di spostamenti complessivi (esplicati con tutti i modi).

La volontà di tenere esplicitamente conto di particolari categorie "disagiate" di cittadini induce a dover considerare esplicitamente la distribuzione del numero di cittadini che ricadono in tali categorie: cittadini appartenenti a determinate fasce di età, di reddito o a determinate classi di disabilità.

Parimenti, la volontà di porre esplicita attenzione a particolari realtà territoriali, quali ad esempio le aree a domanda debole o le aree urbane con una elevata concentrazione di inquinanti in atmosfera (correlata ad una elevata concentrazione di abitanti e di attività), induce a dover considerare esplicitamente la distribuzione del numero di cittadini (di addetti, di studenti) che risiedono (lavorano, studiano) in aree con molto bassa o molto alta densità abitativa.

### **8.1 Indicatori**

Si propone di basare i criteri di ripartizione delle risorse sulla distribuzione degli indicatori che seguono.

*Caratteristiche demografiche* declinate in

1. Densità abitativa
2. Densità occupazionale

*Domanda di mobilità* declinata in

3. Domanda di trasporto "intrazonale"
4. Domanda di trasporto "interzonale"

*Disagio sociale* declinato in

5. Numero di persone con più di 65 anni
6. Numero di persone con invalidità superiore a 75%
7. Numero di persone con reddito inferiore a 1.000 €/mese

Ciascuno degli indicatori ha un proprio valore a livello di Comune, Provincia, Bacino e Regione; è preferibile adottare indicatori additivi (cioè indicatori per i quali il valore relativo ad una determinata Provincia è dato dalla somma dei valori relativi a tutti i Comuni appartenenti a quella determinata Provincia, il valore relativo ad un determinato Bacino è dato dalla somma dei valori relativi a tutte le Province appartenenti a quel determinato Bacino; il valore relativo alla Regione è dato dalla somma dei valori relativi a tutti i Comuni, ovvero a tutte le Province, ovvero a tutti i Bacini appartenenti alla Regione).

Ogni indicatore ha una propria distribuzione spaziale normalizzata ad 1 sul valore relativo alla Regione.

La quota di ripartizione di un determinato Bacino è data dalla somma pesata dei valori, relativi a quel determinato bacino, delle distribuzioni degli indicatori prescelti.

I valori dei pesi devono essere univoci ed indipendenti dalle distribuzioni spaziali degli indicatori; i valori dei pesi devono essere normalizzati ad 1.

Alcuni indicatori sono risultati di difficile reperibilità in particolare, per quanto riguarda il reddito

- sono disponibili informazioni disaggregate per scaglioni fino a 10.000 €/anno (833,33 €/mese) e fino a 15.000 €/anno (1.250 €/mese)
- e, per quanto riguarda l'invalidità
- sono più facilmente reperibili (ma non ancora reperite) informazioni sul numero di disabili che hanno diritto ed hanno richiesto il rilascio della tessera per l'uso gratuito del trasporto pubblico;
  - nel frattempo come proxy si è adottato il numero di persone con più di 65 anni di età

Per le prime valutazioni sono state considerate le distribuzioni degli indicatori sotto enumerati.

### **1. Densità abitativa**

- Distribuzione del numero di residenti in comuni "rurali" con densità inferiore a 300 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione del numero di residenti in comuni "urbani" con densità compresa tra 300 e 1.500 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione dei residenti in comuni ad "alta densità", non inferiore a 1.500 abitanti/km<sup>2</sup> da fonte ISTAT – Censimento 2011.

A livello di intera Regione risulta che la popolazione (al 2011) è così distribuita:

- 37% residente in comuni rurali
- 37% residente in comuni urbani
- 24% residente in comuni ad alta densità

La figura 12 illustra la distribuzione della popolazione per classi di densità abitativa del Comune di residenza.

### **2. Densità occupazionale**

- Distribuzione del numero di addetti<sup>32</sup> in comuni con densità inferiore a 300 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione del numero di addetti in comuni con densità compresa tra 300 e 1.500 abitanti/km<sup>2</sup>
- Distribuzione del numero di addetti in comuni con densità non inferiore a 1.500 abitanti/km<sup>2</sup>

---

<sup>32</sup> Secondo la definizione ISTAT per "adetto" si intende una "persona occupata in un'unità giuridico-economica, come lavoratore indipendente o dipendente (a tempo pieno, a tempo parziale o con contratto di formazione e lavoro), anche se temporaneamente assente (per servizio, ferie, malattia, sospensione dal lavoro, Cassa integrazione guadagni ecc.). Comprende il titolare/i dell'impresa partecipante/i direttamente alla gestione, i cooperatori (soci di cooperative che come corrispettivo della loro prestazione percepiscono un compenso proporzionato all'opera resa ed una quota degli utili dell'impresa), i coadiuvanti familiari (parenti o affini del titolare che prestano lavoro manuale senza una prefissata retribuzione contrattuale), i dirigenti, quadri, impiegati, operai e apprendisti".

A livello di intera Regione risulta che gli addetti sono così distribuiti rispetto al comune di attività:

- 32% in comuni rurali
- 39% in comuni urbani
- 29% in comuni ad alta densità

La figura 13 illustra la distribuzione degli addetti per classi di densità abitativa del Comune di attività.

Per entrambi gli indicatori **1.** e **2.** la fonte utilizzata è il Censimento ISTAT 2011; per l'individuazione delle classi di densità abitativa si è presa a riferimento la classificazione proposta da *The EC classification of the "degree of urbanisation"*, recepita anche dall' ISTAT nelle varie edizioni del proprio Annuario Statistico Italiano, secondo la quale sono definite tre classi di aree (le definizioni sono presenti nell'edizione del 2014):

1. "Aree densamente popolate (città o grandi aree urbane), definite come grappolo (cluster) di celle di 1 kmq contigue, con densità non inferiore a 1.500 abitanti per kmq e popolazione non inferiore a 50 mila abitanti (cluster ad alta densità)";
2. "Aree con un livello di densità intermedio (o piccole aree urbane), definite come grappolo (cluster) di celle contigue di densità non inferiore a 300 abitanti per kmq e popolazione non inferiore ai cinquemila abitanti (cluster urbani)";
3. "Aree scarsamente popolate (o aree rurali), definite come singole celle (rurali) non classificate nei gruppi precedenti".

Per semplificazione la classificazione di cui sopra è stata applicata a livello di intero territorio comunale senza suddivisione in celle di 1 km<sup>2</sup> di superficie e senza tenere conto del limite di 50 mila abitanti.

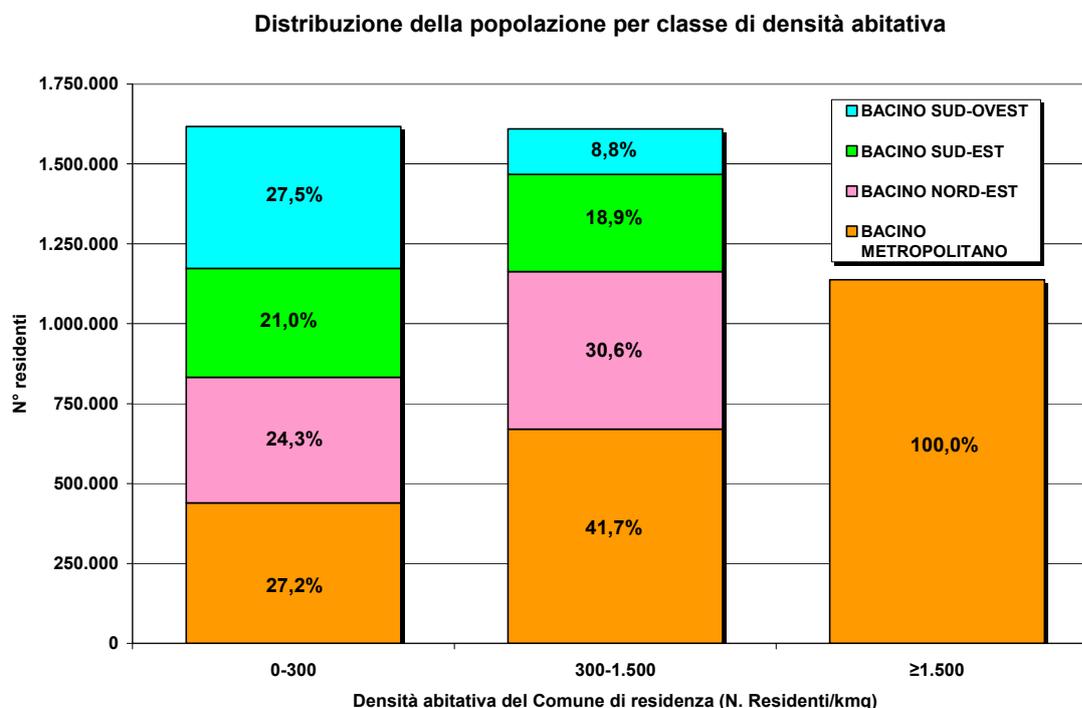


Fig. 12 – Distribuzione della popolazione per classi di densità abitativa del comune di residenza

Distribuzione degli addetti per classe di densità abitativa

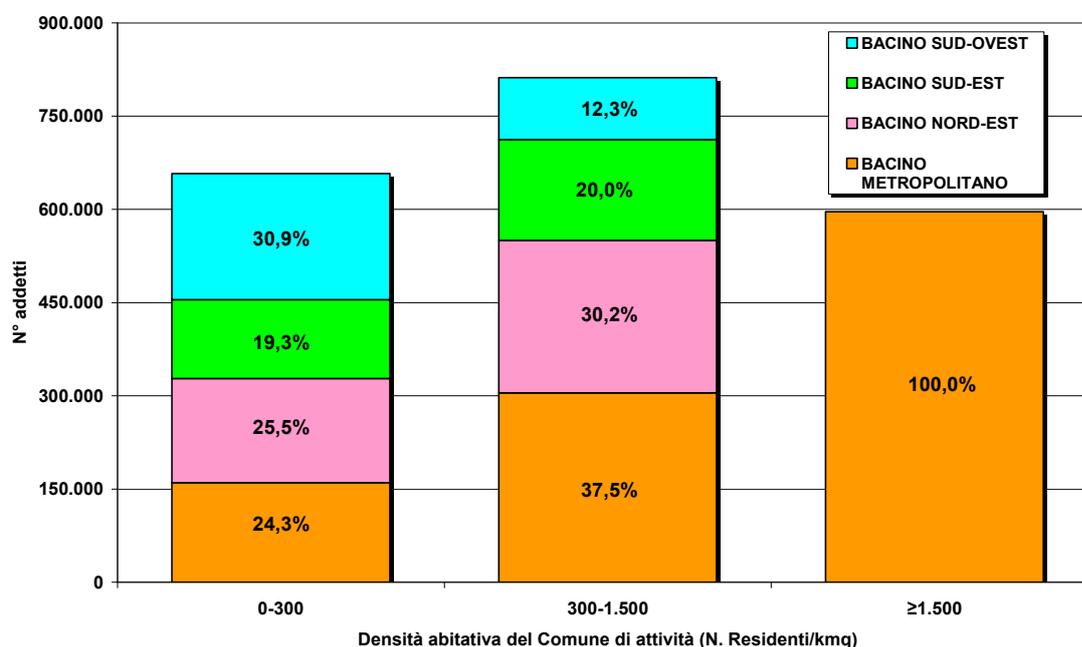


Fig. 13 – Distribuzione degli addetti per classi di densità abitativa del comune di attività

### 3. Domanda di trasporto “infraconale”

- Distribuzione del numero di spostamenti giornalieri effettuati nella Regione Piemonte con qualsiasi modo e per qualsiasi scopo, escluso il ritorno a casa, con origine e destinazione in zone appartenenti allo stesso Bacino.

### 4. Domanda di trasporto “interzonale”

- Distribuzione del numero di spostamenti giornalieri effettuati dai residenti nella Regione Piemonte con qualsiasi modo e per qualsiasi scopo, escluso il ritorno a casa, con origine e destinazione in zone appartenenti a Bacini differenti o appartenenti l’una ad un Bacino e l’altra ad un’altra Regione o ad un altro Stato.

Per entrambi gli indicatori **3.** e **4.** la fonte utilizzata è l’Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei trasporti 2013; gli spostamenti tra Bacini diversi sono ripartiti tra i due Bacini in proporzione all’indice di centralità (rapporto tra il numero spostamenti entranti ed il numero di spostamenti uscenti) di ciascun Bacino; l’indice di centralità delle altre Regioni e degli altri Stati è discrezionalmente assunto pari a zero.

Si è considerata *in primis* la mobilità esplicita con qualsiasi modo, motorizzato e non, inclusa la mobilità pedonale. E’ comunque interessante la comparazione con la mobilità esplicita con modi motorizzati e con quella esplicita con modi pubblici.

La figura 14 illustra la distribuzione degli spostamenti infrazonali per modo di trasporto: la figura 15 illustra la distribuzione degli spostamenti interzonalmente per modo di trasporto.

A livello di intera Regione risulta che la mobilità esplicita con qualsiasi modo e per qualsiasi scopo, escluso il ritorno a casa è così distribuita:

- 96% spostamenti interni allo stesso bacino
- 2% spostamenti tra bacini diversi
- 2% spostamenti tra un bacino ed altre Regioni/altri Stati

Le percentuali sostanzialmente non cambiano considerando solo la mobilità motorizzata (con uso dell'auto o del mezzo pubblico):

- 95% spostamenti interni allo stesso bacino
- 3% spostamenti tra bacini diversi
- 2% spostamenti tra un bacino ed altre Regioni/altri Stati

Le percentuali cambiano in modo leggermente più apprezzabile considerando la mobilità esplicita con l'uso del mezzo pubblico (da solo o in combinazione con altri modi):

- 91% spostamenti interni allo stesso bacino
- 5% spostamenti tra bacini diversi
- 4% spostamenti tra un bacino ed altre Regioni/altri Stati

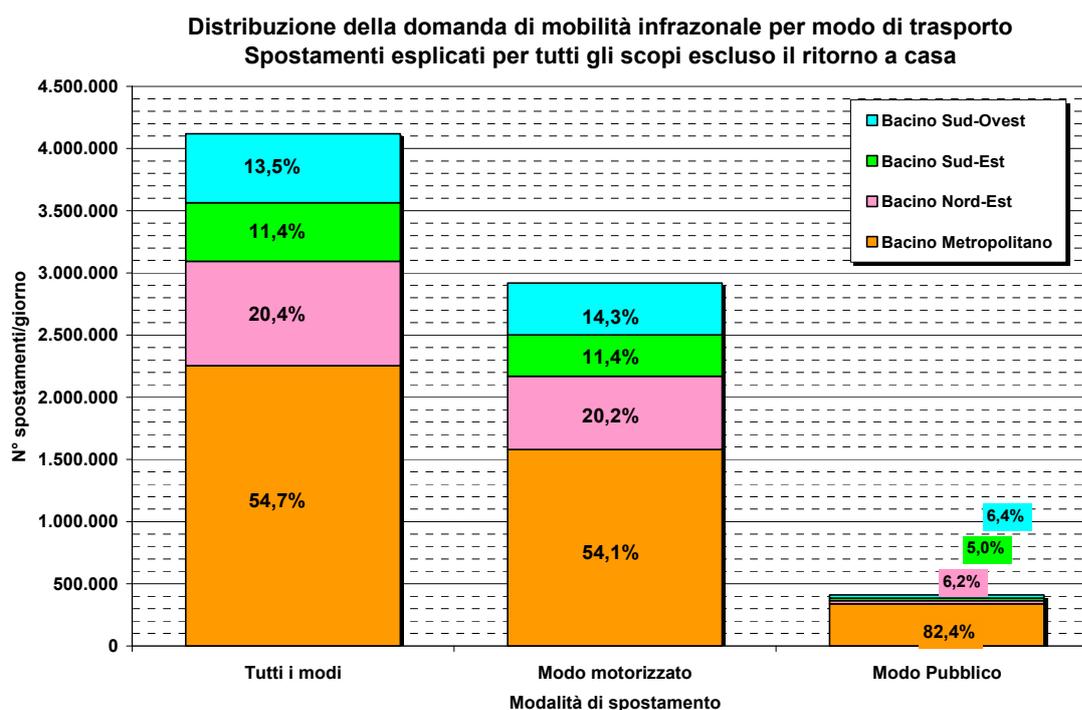


Fig. 14 – Distribuzione della domanda di mobilità infrazonale per modo di trasporto

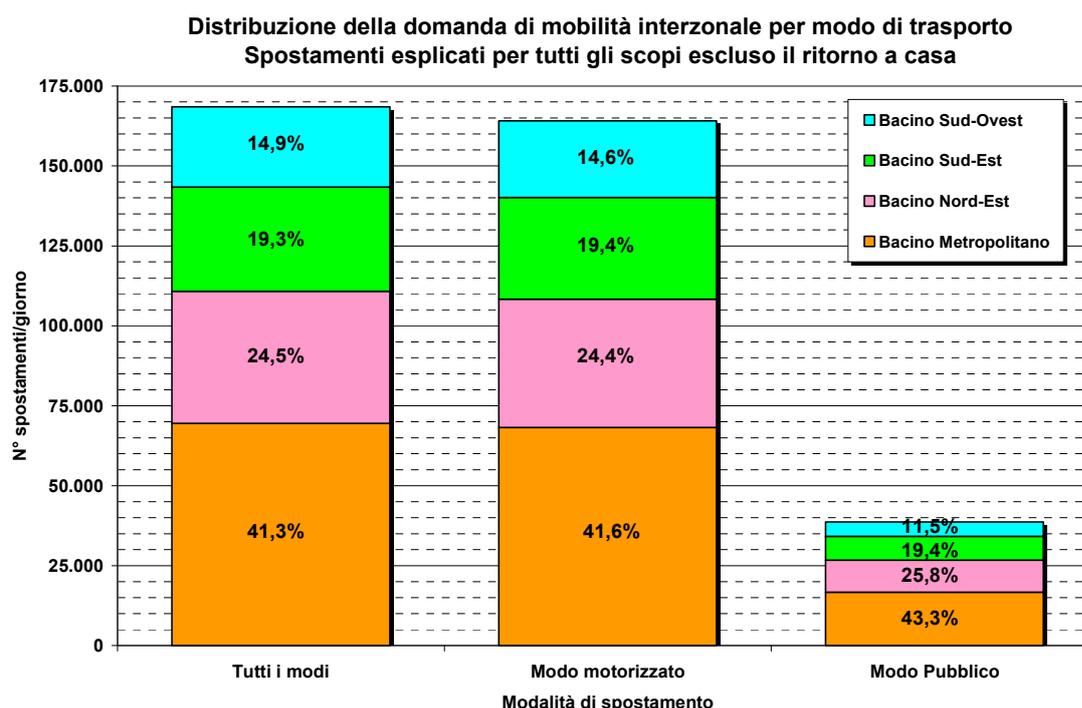


Fig. 15 – Distribuzione della domanda di mobilità infrazonale per modo di trasporto

### 5. Popolazione anziana e meno abile

- Distribuzione del numero di residenti con età uguale o maggiore di 65 anni compiuti

Per questo indicatore la fonte utilizzata è l'universo dei residenti oggetto dell'Indagine sulla Mobilità delle Persone e sulla Qualità dei trasporti 2013.

A livello di intera Regione risulta che la popolazione con età uguale o maggiore di 65 anni costituisce il 26,2% della popolazione oggetto dell'indagine (residenti con età maggiore o uguale a 11 anni compiuti).

### 6. Popolazione a basso reddito

- Distribuzione del numero di dichiaranti con reddito dichiarato inferiore a 10.000 €/anno.

Per questo indicatore le fonti utilizzate sono gli "Open Data" del Ministero dell'Economia ed delle Finanze riguardanti i redditi dichiarati dalle persone fisiche riferiti all'anno 2014.

A livello di intera Regione risulta che il numero di dichiaranti un reddito inferiore a 10.000 €/anno è pari al 24,8% del numero totale di dichiaranti.

La figura 16 illustra la distribuzione della popolazione anziana e di quella a basso reddito.

### Distribuzione della popolazione anziana e a basso reddito

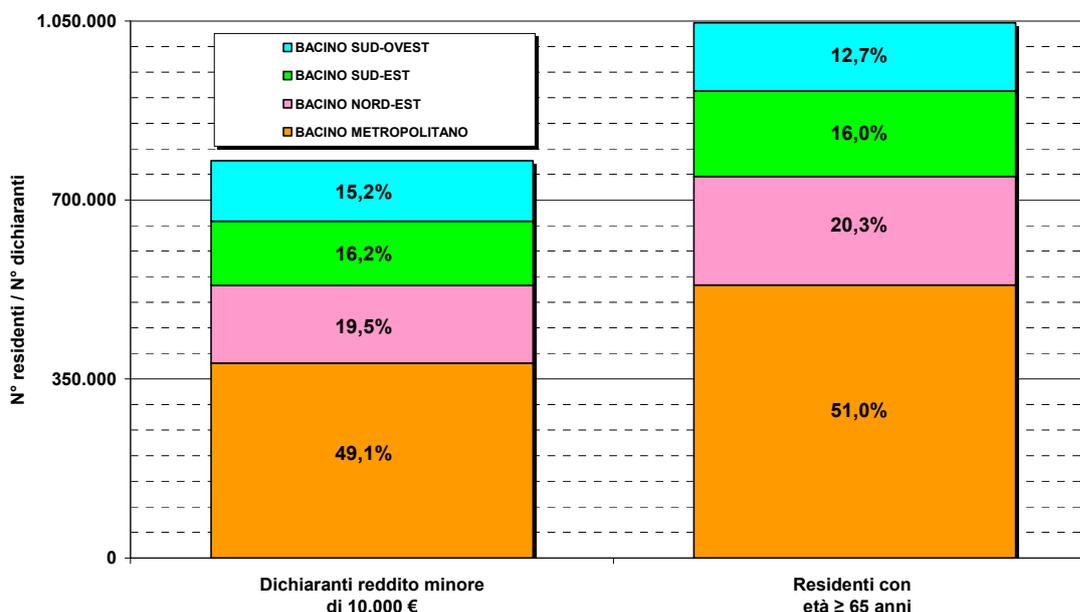


Fig. 15 – Distribuzione della popolazione anziana e a basso reddito

La tabella 3 riassume i valori delle quote di distribuzione per bacino di tutti gli indicatori considerati.

Bacino <sub>j</sub>	Indicatore <sub>k</sub>	1 (a)			2 (a)			3 (b)	4 (b)	5 (b)	6 (c)
		Distribuzione dei Residenti per densità						Mobilità	Mobilità	Residenti	Dichiaranti
		0-300 ab/kmq	300-1.500 ab/kmq	≥1.500 ab/kmq	0-300 ab/kmq	300-1.500 ab/kmq	≥1.500 ab/kmq	Infrazonale tutti i modi	Interzonale tutti i modi	Età ≥ 65 anni	Reddito ≤ 10 mila €
1	BACINO METROPOLITANO	27,2%	41,7%	100,0%	24,3%	37,5%	100,0%	54,71%	41,26%	51,02%	49,07%
2	BACINO NORD-EST	24,3%	30,6%	0,0%	25,5%	30,2%	0,0%	20,38%	24,48%	20,27%	19,50%
3	BACINO SUD-EST	21,0%	18,9%	0,0%	19,3%	20,0%	0,0%	11,42%	19,35%	16,00%	16,18%
4	BACINO SUD-OVEST	27,5%	8,8%	0,0%	30,9%	12,3%	0,0%	13,48%	14,91%	12,72%	15,25%
REGIONE PIEMONTE		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

(a) elaborazione su dati di fonte ISTAT Censimento 2011

(b) elaborazione su dati di fonte IMQ 2013

(c) elaborazione Open Data di fonte MEF su redditi dichiarati dalle persone fisiche riferiti all'anno 2014

Tab. 3 – Distribuzione normalizzata degli indicatori

## 8.2 Distribuzione della quantità di servizio

Le quote di ripartizione di cui al precedente paragrafo 8.1 sono da intendersi commisurate a tutto il servizio di trasporto pubblico, compreso il servizio ferroviario, da rendere disponibile in ogni distinto bacino.

Si rammenta che il servizio ferroviario di competenza della Regione Piemonte è attualmente offerto sulla base di contratti di servizio dei quali uno è indiviso a livello regionale, con sconfinamenti dei servizi in Regioni e Stati limitrofi. I servizi di trasporto pubblico non ferroviario sono invece offerti sulla base di contratti univocamente attribuibili ad un determinato bacino; nonostante ciò non sono infrequenti i casi di "sconfinamento" di alcuni di tali servizi in Bacini limitrofi e Regioni limitrofe. D'altra parte esistono, in modo duale,

sconfinamenti nella Regione Piemonte di servizi di competenza di altri soggetti (altre Regioni e Stato);

La tabella 4 illustra la produzione 2016 del servizio ferroviario compensato dalla Regione Piemonte suddiviso per classi di molteplicità di Bacini e Regioni servite.

Pluribacino		Monobacino		Totale	
Interregionale	Linea	Treni•km/anno	Linea	Treni•km/anno	Totale Interregionale
	RV Torino-Milano	2.259.931	R Alessandria-Voghera	334.829	7.496.654
	RV Torino-Alessandria-Genova	1.983.646	RV Asti-Milano	63.116	
	RV Torino-Savona	1.156.595	R Alessandria-Acqui-Savona	691.100	
	R Novara-Alessandria (quota Piemonte)	297.484	R Alessandria-Arquata-(Genova)	154.254	
		R Cuneo-Limone-Ventimiglia	149.596		
		R Fossano-San Giuseppe di Cairo	406.103		
	<b>Totale</b>	<b>5.697.657</b>	<b>Totale</b>	<b>1.798.997</b>	<b>7.496.654</b>
Infrarregionale	RV Torino-Cuneo	709.260	sfmA Torino-Aeroporto-Ceres GTT	427.372	Totale Infrarregionale
	sfm4 Torino-Bra	636.096	sfm1 Pont-Rivarolo-Torino-[Chieri] GTT	465.274	
	sfm6 Torino-Asti	670.776	sfm1 [Pont-Rivarolo]-Torino-Chieri	311.214	
	sfm7 Torino-Fossano	805.168	sfm2 Pinerolo-Chivasso	920.927	
	R Ivrea-Chivasso-Novara	973.416	sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia	1.730.578	
	R Chivasso-Casale-Alessandria	672.853	BLS Domodossola-Iselle di Trasquera -[Brig]	51.570	
			R Domodossola-Arona-[Milano]	399.827	
			R Arona-Novara	183.137	
			R Novara-Domodossola	546.543	
			R Santhià-Biella-Novara	816.679	
			R Asti-Acqui	374.404	
			R Asti-Alessandria	185.816	
			sfmB Alba-Bra-Cavallermaggiore	323.989	
		R Fossano-Cuneo-Limone	347.663		
	<b>Totale</b>	<b>4.467.569</b>	<b>Totale</b>	<b>7.084.994</b>	<b>11.552.563</b>
Totale	<b>Totale Pluribacino</b>	<b>10.165.226</b>	<b>Totale Monobacino</b>	<b>8.883.991</b>	<b>19.049.217</b>

Tab. 4 – Distribuzione della produzione di servizio ferroviario compensato dalla Regione Piemonte secondo la molteplicità di Bacini e Regioni servite

Mentre gli sconfinamenti (tra Bacini e tra Regioni) dei servizi automobilistici possono essere considerati di incidenza non rilevante sull'ammontare complessivo (di Bacino e di Regione), così non è per gli sconfinamenti (tra Regioni) dei servizi ferroviari, in particolar modo per i *Regionali Veloci*.

Per avere contezza dell'entità del servizio ferroviario attualmente offerto distintamente in ciascun Bacino (o Provincia o Comune) si è provveduto ad effettuare una suddivisione convenzionale sulla base della "disponibilità di accesso", nello spazio e nel tempo, al servizio ferroviario in ciascun bacino.

La "disponibilità di accesso" è misurata, per ciascuna linea ferroviaria (cui è associata una produzione annua di treni•km), con il numero di "partenze" da orario che sono previste nell'anno in tutte le stazioni e fermate ferroviarie appartenenti ad un determinato Bacino (o Provincia o Comune). L'entità del servizio offerto (in treni•km) viene suddivisa tra i Bacini in proporzione al numero di partenze.

Considerando l'entità delle compensazioni erogate dalla Regione Piemonte per servizi ferroviari è possibile, ai fini della suddivisione tra bacini:

- riferirla all'entità dell'intero servizio di competenza (compresa la quota "disponibile all'accesso" all'esterno della Regione Piemonte) da suddividere tra i Bacini;
- riferirla alla sola quota "disponibile all'accesso" in Piemonte unitamente alla "quota disponibile all'accesso" in Piemonte dei servizi ferroviari di competenza di altri soggetti.

Nella prima alternativa si ha una “*internalizzazione*” della quota di servizio di competenza piemontese offerta all'esterno della Regione e si trascura la quota di servizio offerta in Piemonte da altri soggetti competenti.

Nella seconda alternativa si ha un “*riequilibrio*” tra (a) servizi di competenza piemontese offerti all'esterno e (b) servizi di competenza esterna offerti in Piemonte. In questa alternativa la suddivisione rispecchia meglio la quantità di servizio ferroviario effettivamente disponibile nei vari bacini. D'altro canto si deve scontare uno sbilancio tra le quantità di servizio (a) e (b) che risulta pari a circa 500 mila treni•km/anno a favore del Piemonte.

La tabella 5 riporta la suddivisione della produzione ferroviaria 2016 nelle due alternative; nella tabella è inserita anche, per confronto, la suddivisione dell'offerta non ferroviaria come risulta dalle tabelle 0.3-0.6.

	Produzione ferroviaria internalizzata		Produzione ferroviaria riequilibrata		Produzione non ferroviaria	
	treni•km	%	treni•km	%	unità•km	%
<b>BACINO METROPOLITANO</b>	8.084.243	42,44%	8.101.353	41,39%	81.714.589	65,35%
<b>BACINO NORD-EST</b>	4.120.764	21,63%	4.706.777	24,05%	15.601.213	12,48%
<b>BACINO SUD-EST</b>	3.925.631	20,61%	4.113.159	21,01%	13.656.142	10,92%
<b>BACINO SUD-OVEST</b>	2.918.579	15,32%	2.651.719	13,55%	14.070.822	11,25%
<b>REGIONE PIEMONTE</b>	19.049.217	100,00%	19.573.008	100,00%	125.042.766	100,00%

Tab. 5 – Distribuzione della produzione di servizio

Va ricordato che è disponibile in Piemonte l'ulteriore offerta costituita dai servizi ferroviari diurni a lunga percorrenza InterCity (IC), FrecciaBianca (FB) ed Alta Velocità (AV) FrecciaRossa e .italo come riportato nella tabella 6 (le percorrenze sono riferite alle tratte Totino-Milano, Torino-Bologna, Torino-Genova e Genova-Milano).

LINEA	TRENI-KM	BACINI INTERESSATI
AV Torino-Milano-[Roma-Napoli-Salerno]	2.745.610	Metropolitano
AV Torino-Milano-[Venezia-Trieste]	1.079.700	Metropolitano
IC-FB Torino-Genova-[Roma-Salerno]	494.832	Metropolitano, Sud-Est
FB Torino-Bologna-[Bari-Lecce]	245.220	Metropolitano, Sud-Est
IC [Ventimiglia]-Genova-Tortona-Milano	448.716	Sud-Est
<b>TOTALE</b>	<b>5.014.078</b>	

Tab. 6 – Servizi ferroviari diurni a lunga percorrenza che interessano il Piemonte

## 9. DEFINIZIONE DEI SERVIZI MINIMI

### 9.1 Ricognizione

Il concetto di servizi minimi compare nel d.lgs. 422/1997 che all'articolo 16 così recita:

1. *I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:*
  - a) *dell'integrazione tra le reti di trasporto;*
  - b) *del pendolarismo scolastico e lavorativo;*
  - c) *della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;*
  - d) *delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.*
  
2. *Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:*
  - a) *ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;*
  - b) *scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.*
  
3. *Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie, da porre a carico dei bilanci degli enti stessi, sono fissate mediante i contratti di servizio di cui all'articolo 19. Art. 17.*

La LR. 1/2000, si occupa in diversi punti dei servizi minimi. In particolare all'art 3, comma 1 prevede che

*I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, sono definiti tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 16 del d.lgs. 422/1997.*

Le esigenze "prioritarie" che dovrebbero soddisfare i servizi minimi sono individuate nel successivo comma 1 bis:

*I servizi minimi di cui al comma 1 devono assicurare in particolare, compatibilmente con le disponibilità del bilancio regionale:*

- a) *l'integrazione fra le reti di trasporto alle diverse scale territoriali e fra i differenti modi di trasporto;*
- b) *il pendolarismo scolastico e lavorativo;*
- c) *la fruibilità da parte degli utenti dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;*
- d) *le esigenze di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento acustico ed atmosferico;*
- e) *la necessità di trasporto delle persone con disabilità.*

*L'entità dei servizi minimi è definita sulla base di un indice parametrico di offerta individuato anche in relazione alla quantità ed alle caratteristiche della domanda di mobilità espressa dal territorio, agli obiettivi di quota di mercato del trasporto pubblico, alle aree a domanda debole, nonché al valore obiettivo di efficienza assunto per il rapporto tra ricavi e costi.*

Nel precedente Programma Triennale dei Servizi 2013-2015, così come in quelli antecedenti, l'assetto quantitativo dei servizi minimi viene fatto coincidere per definizione con quello compatibile con le risorse che la Regione trasferisce agli enti per il finanziamento dei contratti di servizio.

Dal punto di vista declaratorio nel PTS 2013-2015 i servizi minimi non sono definiti puntualmente; La definizione è invece data nel precedente PTS (2011-2013) nel quale

*sono servizi minimi in via prioritaria i:*

- *collegamenti operati in giorni feriali nelle fasce orarie 05.30-09.30, 12.00-14.30, 17.00-19.30 a sostegno della mobilità degli studenti e dei lavoratori;*
- *collegamenti diretti operati in aree industriali e produttive in concomitanza con gli orari di cambio turno;*
- *collegamenti operati da e verso aree mercatali;*
- *collegamenti operati da e verso aree cimiteriali;*
- *collegamenti operati verso e da aree ospedaliere e presidi sanitari durante gli orari di visita;*
- *collegamenti serali o festivi operati verso e da aree ricreative e ludiche (stadi, palazzetti sportivi, piscine, cinema teatri ecc);*
- *collegamenti serali o festivi operati verso e da centri urbani maggiori da definire nei programmi triennali provinciali.*

Tale definizione ripete integralmente quella data nel precedente PTS 2007-2009.

Dall'esame di quanto sopra richiamato si desume che

- I servizi minimi sono intesi a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini (d.lgs. 422/1997).
- Alcune esigenze di mobilità sono esplicitamente dichiarate: *pendolarismo scolastico e lavorativo, fruibilità ... dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali, trasporto delle persone con disabilità* come pure sono esplicitamente enunciati alcuni principi: *integrazione fra le reti ... e fra i differenti modi di trasporto, ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento acustico ed atmosferico* (L.R. 1/2000).
- Il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità dei cittadini devono essere assicurate dai servizi minimi *compatibilmente con le disponibilità del bilancio regionale* (L.R. 1/2000).
- Tra i servizi minimi sono individuati servizi prioritari (letteralmente *in via prioritaria*) (PTS 2007-2009 e PTS 2011-2013)

Per lo sviluppo di una proposta di definizione dei servizi minimi si assumono quindi i seguenti punti di partenza.

- L'entità complessiva delle disponibilità per il finanziamento regionale per i "servizi minimi" è considerata fissata esogenamente.
- I *servizi minimi* sono volti al soddisfacimento delle *esigenze essenziali* di mobilità dei cittadini; possono esistere *esigenze non essenziali* da soddisfare con *servizi aggiuntivi* da compensare con fonti diverse dalla disponibilità regionale per il TPL.
- Tra i servizi minimi sono individuati i servizi *prioritari* che, si assume, siano quelli destinati a soddisfare le *esigenze essenziali* di mobilità.
- Per i servizi *prioritari* sono definiti livelli *minimi* di offerta (frequenza, accessibilità) in funzione della tipologia di servizio (ferrovia; metropolitana; tram, bus e funicolare di conurbazione; bus, funivia e navigazione extraurbana) e del grado di urbanizzazione degli ambiti territoriali (rurale; urbano; ad alta densità) nei quali il servizio deve essere svolto. Ci si attende che i servizi *prioritari*, eserciti ai livelli minimi di offerta, necessitino di una compensazione il cui ammontare complessivo sia inferiore all'entità complessiva della disponibilità regionale.
- In svariati casi, verosimilmente, i livelli *minimi* di offerta configurerebbero servizi *prioritari* sottodimensionati rispetto alle esigenze di mobilità (*essenziali e non*); in questi casi i servizi possono essere adeguati alla domanda, al di sopra dei livelli minimi di offerta, entro i limiti determinati dalla capienza della disponibilità residua regionale per ciascun Bacino/Contratto.
- Parimenti altri servizi "minimi", diversi da quelli *prioritari*, potranno essere compensati con risorse regionali entro la capienza della disponibilità residua per ciascun Bacino/Contratto.

Per poter formulare una proposta di definizione dei servizi minimi è quindi necessario attribuire pragmaticamente, con convenzioni universalmente accettate, significati e contenuti alle dizioni

- *esigenze essenziali* di mobilità
- *servizi prioritari (o in via prioritaria)*
- livelli minimi di offerta dei servizi.

## 9.2 Proposta

Si propone di assumere come *essenziali* le seguenti esigenze di mobilità:

- il raggiungimento del posto di lavoro o di studio;
- la fruibilità dei servizi socio-sanitari (ospedali e poliambulatori ASL);
- la fruibilità dei servizi amministrativi (INPS, Centri per l'impiego, Tribunali);
- la fruibilità dei servizi culturali (Biblioteche, Musei, Teatri, Centri espositivi permanenti);

Le tipologie di servizi *prioritari* sono definiti distintamente per sistema (vedi precedente paragrafo 1.1)

- Sistema ferroviario
- Sistemi di bus extraurbani e funivie
- Sistema di metropolitana,
- Sistema tranviario
- Sistemi di bus di conurbazione e funicolari
- Sistema di navigazione interna

Per ciascuna tipologia di servizio *prioritario* sono proposti livelli *minimi* di offerta. Si tratta del livello "superiore" di definizione dato in forma parametrica nel quale attribuito il valore "1,00" al livello massimo gli altri valori sono indicati in proporzione.

Le Assemblee di Bacino e le Commissioni Tecniche di Bacino dovranno effettuare l'attribuzione puntuale dei vari servizi (esistenti o previsti) alle varie tipologie e meglio specificare i livelli minimi di offerta in funzione delle risorse disponibili.

### **Sistema ferroviario**

Per quanto riguarda i servizi ferroviari si propone di assumere come *prioritari* i servizi delle tipologie che seguono :

- a) Servizi Regionali Veloci fra Capoluoghi di Provincia ed il Capoluogo Regionale
- b) Servizi Regionali Veloci fra Capoluogo Regionale ed i Capoluoghi Regionali delle Regioni Limitrofe
- c) Servizi Regionali locali fra due capoluoghi di Provincia o fra due nodi della rete dei quali uno (almeno) piemontese
- d) Servizi Metropolitani fra due nodi ed attraversanti Torino

Per ciascuna tipologia sono definiti i seguenti livelli *minimi* di offerta:

- a) ... (da completare) ...
- b) ... (da completare) ...
- c) ... (da completare) ...
- d) ... (da completare) ...

### **Sistemi di bus extraurbani e funivie**

Per quanto riguarda i servizi di bus extraurbani e funivie si propone di assumere come *prioritari* i servizi delle tipologie che seguono:

- a) Linee di collegamento tra aree periferiche e le stazioni dei nodi della rete ferroviaria regionale
- b) Linee di collegamento tra aree periferiche e altre stazioni ferroviarie sedi di interscambio modale
- c) Linee di collegamento tra aree periferiche e capoluoghi di provincia o altri punti nodali della rete di bus extraurbani lungo direttrici non servite dalla ferrovia
- d) Linee di collegamento tra stazioni ferroviarie o punti nodali delle reti di bus extraurbani e sedi di complessi scolastici, università, ospedali, servizi amministrativi o culturali quando situate in ambito non urbano
- e) Linee di collegamento tra aree periferiche e sedi di complessi scolastici, università, ospedali, servizi amministrativi o culturali quando situate in ambito non urbano.

Per ciascuna tipologia sono definiti i seguenti livelli *minimi* di offerta:

- a) ... (da completare)...
- b) ... (da completare)...
- c) ... (da completare)...
- d) ... (da completare)...
- e) ... (da completare).

L'attribuzione puntuale dei vari servizi (esistenti o previsti) alle tipologie sopra enumerate è demandato alle Assemblee di Bacino e Commissioni Tecniche di Bacino che dovranno meglio specificare i livelli minimi di offerta.

### **Sistema di metropolitana, tram, bus urbani/suburbani di conurbazione**

Per quanto riguarda i servizi di metropolitana, tranviari, funicolari e di bus urbani/suburbani di conurbazione si dà per acquisita l'esistenza di una o più linee transitanti nei pressi dei centri attrattivi più importanti (stazioni ferroviarie ed altri nodi di interscambio modale, complessi scolastici, università, ospedali, servizi amministrativi e culturali).

Tali servizi di conurbazione sono suddivisi in 3 classi (non tutte le classi possono essere contemporaneamente presenti in tutti i sistemi di TPL di conurbazione):

- a) linee fondamentali (o di 1° livello) alle quali appartengono (quasi) tutte le linee su impianto fisso (metropolitana, tram e funicolari),
- b) linee di adduzione (o di 2° livello)
- c) linee complementari.

Per questi servizi si propone di assumere come *prioritari* i servizi delle tipologie a) e b).

I livelli *minimi* di offerta sono articolati secondo il sistema

- metropolitana
- tram
- bus

#### Metropolitana

N° minimo ore di esercizio

- nei giorni feriali da lunedì a giovedì: 1,00 X
- nei giorni feriali di venerdì, sabato e prefestivi: 1,20 X
- nei giorni festivi: 0,90 X

Frequenza minima di passaggio (N° passaggi/ora/direzione)

- nei giorni feriali da lunedì a venerdì dei periodi di apertura delle scuole:
  - fascia oraria 07.30-09.30: 1,00 X
  - fascia oraria 16.30-19.30: 0,80 X
  - altre fasce orarie: 0,55 X
- negli altri giorni
  - tutte le fasce orarie: 0,55 X

#### Linee Tram di 1° Livello

Numero minimo giorni di esercizio: 0,80 X

Frequenza minima di passaggio (N° passaggi/ora/direzione)

- nei giorni feriali da lunedì a venerdì dei periodi di apertura delle scuole:
  - fascia oraria 07.30-09.30: 1,00 X
  - fascia oraria 16.30-19.30: 0,80 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,65 X
- negli altri giorni feriali dal lunedì al sabato
  - fascia oraria 07.30-09.30: 0,67 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,55 X
- nei giorni festivi
  - fascia oraria 07.30-14.30: 0,40 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,55 X

### Linee Bus di 1° Livello e sostitutive Tram di 1° Livello

Numero minimo giorni di esercizio:

- Linee Bus di 1° Livello: 1,00 X
- Linee Bus sostitutive Tram di 1° Livello: 0,20 X

Frequenza minima di passaggio (N° passaggi/ora/direzione)

- nei giorni feriali da lunedì a venerdì dei periodi di apertura delle scuole:
  - fascia oraria 07.30-09.30: 0,90 X
  - fascia oraria 16.30-19.30: 0,67 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,55 X
- negli altri giorni feriali
  - fascia oraria 07.30-09.30: 0,55 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,40 X
- nei giorni festivi
  - fascia oraria 07.30-14.30: 0,40 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,55 X

### Linee Bus di 2° Livello

Numero minimo giorni di esercizio: 0,80 X

Frequenza minima di passaggio

- nei giorni feriali da lunedì a venerdì dei periodi di apertura delle scuole:
  - fascia oraria 07.30-09.30: 0,80 X
  - fascia oraria 16.30-19.30: 0,67 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,55 X
- negli altri giorni feriali
  - fascia oraria 07.30-09.30: 0,55 X
  - altre fasce orarie diurne: 0,40 X

L'attribuzione puntuale dei vari servizi (esistenti o previsti) alle tipologie sopra enumerate è demandato alle Assemblee di Bacino e Commissioni Tecniche di Bacino che dovranno meglio specificare i livelli minimi di offerta.

## **9.3 Articolazione per Bacini**

Lo Statuto dell'Agenzia all'art. 6 comma 5 prevede

*6. Ai fini dell'acquisizione dell'Intesa da parte della Regione al programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale di cui all'art. 4, comma 5, della l.r. 1/2000, l'Assemblea, entro 60 giorni dalla presentazione del programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale, approva la proposta della Regione con il voto favorevole espresso dai*

*componenti che rappresentano almeno il 76% delle quote presenti. La Regione non partecipa alla votazione.*

Lo Statuto dell'Agenzia all'art. 6 commi 7 e 8 prevede

*7. Alle assemblee di bacino sono sottoposti, prima dell'approvazione, gli schemi dei piani e dei programmi triennali di bacino, predisposti, in coerenza con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico regionale, dalle commissioni tecniche di bacino di concerto con l'Agenzia.*

*8. I piani e i programmi triennali di bacino devono essere approvati dalle assemblee di bacino entro 90 giorni dalla loro presentazione. Decorso tale termine l'approvazione viene demandata all'Assemblea dell'Agenzia.*

## **10. APPROFONDIMENTI**

Tra le varie tematiche richiamate nei precedenti capitoli due rivestono particolare rilevanza:

- l'evoluzione verso l'integrazione del sistema tariffario
- l'identificazione delle aree a domanda debole.

Su queste due tematiche si sono effettuati gli approfondimenti riportati rispettivamente in Allegato1 ed Allegato 2.

