

**Programma Triennale dei Servizi TPL
2016-2018**

Work in progress

Giugno 2016

Indice

Presentazione

SEZIONE I

PROGRAMMA TRIENNALE 2016-2018 DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1. Principi di rilevanza strategica
 - 1.1 Obiettivo strategico del trasporto pubblico piemontese
 - 1.2 Visione strategica del sistema di trasporto pubblico piemontese
2. Assetto organizzativo, articolazione territoriale e funzionale
 - 2.1 Funzioni della Regione
 - 2.2 Funzioni dell'Agenzia
 - 2.3 Bacini di trasporto ottimali, lotti e contratti di servizio
3. Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018 e le linee di azione
4. Risorse finanziarie disponibili

SEZIONE II

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

1. Principi di rilevanza strategica
2. Assetto organizzativo regionale
 - 2.1 Funzioni della Regione
 - 2.2 Funzioni dell'Agenzia
 - 2.3 Assetto organizzativo e indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale
 - 2.3.1 *Bacini di trasporto ottimali*
 - 2.3.2 *Criteri per il trasferimento del Fondo Nazionale trasporti [FNT]*
 - 2.4 Obiettivi per il PTS 2016-2018
3. Linee d'azione e indirizzi operativi per il PTS 2016-2018
 - 3.1 Indirizzi per l'affidamento dei servizi
 - 3.1.1 *Definizione del capitolato speciale d'appalto*
 - 3.1.2 *Valutazione delle offerte*
 - 3.1.3 *Contratti di servizio*
 - 3.2 Indirizzi per il monitoraggio e controllo
 - 3.2.1 *Il monitoraggio*
 - 3.2.2 *Il controllo della qualità dei servizi offerti*
4. Risorse
 - 4.1 Ripartizione
 - 4.2 Risorse per investimenti

Presentazione

Il presente documento è organizzato in due Sezioni.

Nella Sezione I vengono recepite, dettagliate e specificate le indicazioni fornite dalla Regione Piemonte all'Agenzia della mobilità metropolitana per la redazione del Piano Triennale 2016-2018 dei Servizi di trasporto pubblico locale.

Tali indicazioni sono integralmente riportate nella Sezione II

Nella Sezione II è riportata integralmente la

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, trasmessa dalla Regione Piemonte all'Agenzia con nota n. 1525 del 14 dicembre 2015.

SEZIONE I

**PROGRAMMA TRIENNALE 2016-2018
DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

SEZIONE I

1. PRINCIPI DI RILEVANZA STRATEGICA

Il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2016-2018 (PTS 2016-2018) si ispira ai principi di rilevanza strategica definiti dalla Regione Piemonte e indicati al capitolo 1 della Sezione II del presente documento.

Questi principi si possono riassumere in un obiettivo strategico del trasporto pubblico e sostanziare in una visione strategica del sistema di trasporto pubblico regionale-

1.1 Obiettivo strategico del trasporto pubblico

L'obiettivo strategico della regione Piemonte e dell'Agenzia della mobilità piemontese nel campo del trasporto pubblico è quello di "assicurare il diritto alla mobilità delle persone quale presupposto allo sviluppo sociale, economico, culturale, dei cittadini che vivono in Piemonte".

Tale obiettivo è perseguito mediante l'approntamento, lo sviluppo ed il mantenimento di un sistema di trasporto pubblico sostenibile (dal punto di vista sociale, ambientale ed economico) e di qualità.

La sostenibilità del sistema di trasporto pubblico, per quanto attiene la programmazione dei servizi, si traduce nel rispetto di standard comuni e riconosciuti di

- garanzia di un livello minimo di accessibilità alle funzioni sociali
- rispetto dell'ambiente naturale ed artistico
- efficienza nell'impiego dei finanziamenti pubblici

La qualità del sistema di trasporto pubblico, per quanto attiene la programmazione dei servizi, si traduce nel rispetto di standard comuni e riconosciuti

- nella definizione della quantità del servizio da fornire alle varie comunità
- nella progettazione degli orari delle linee
- nella programmazione delle coincidenze tra servizi
- nella progettazione dei punti di fermata e di trasbordo/interscambio...

I valori obiettivo (livelli) degli standard(s) sono definiti in funzione dei vincoli sull'ammontare dei finanziamenti disponibili.

1.2 Visione strategica del sistema di trasporto pubblico

Nel perseguimento dell'obiettivo strategico ogni azione deve essere compiuta in coerenza con la visione strategica del sistema del trasporto pubblico piemontese.

Rimandando ai redigenti Piani della Mobilità (generale e di ciascun bacino) una più compiuta e dettagliata definizione, si descrive in breve la visione del sistema TPL piemontese assunta nella definizione del presente programma.

La visione del sistema TPL piemontese è quella di un sistema gerarchico nel quale si collocano, in ordine di priorità

- il sistema ferroviario costituito da SFR (Servizio Ferroviario Regionale) di collegamento dei vari bacini con il capoluogo regionale (Torino) e con i capoluoghi (Aosta, Milano, Genova) delle Regioni confinanti in modo significativo e SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) di raccolta/distribuzione nella Città Metropolitana
- il sistema di metropolitana costituito dalle linee (attualmente una, in futuro due) di metropolitana automatica di Torino
- il sistema tranviario, di integrazione e supporto ai sistemi precedenti sulle direttrici urbane di Torino di maggior traffico
- il sistema di bus (urbani-suburbani ed extraurbani) di adduzione e supporto ai sistemi precedenti e di integrazione sulle direttrici non servite da essi.
- i sistemi complementari peculiari di alcune realtà (battelli, funicolari, funivie)

L'SFR è basato su servizi "veloci" RV (treni Regionali Veloci) tra Torino e i capoluoghi di provincia piemontesi, i capoluoghi di regione delle regioni (significativamente) confinanti, alcuni capoluoghi di provincia di regioni confinanti. Tali servizi sono effettuati con frequenza a cadenza oraria, con fermate nelle località principali e di diramazione, e, tendenzialmente, senza trasbordi compatibilmente con i vincoli infrastrutturali (presenza tratte a binario singolo¹, presenza tratte senza trazione elettrica², presenza di tratte con livello di traffico al limite di saturazione della capacità).

Nell'SFR i servizi RV sono affiancati da servizi "locali" R (treni Regionali); quest'ultimi con frequenza a cadenza oraria o bioraria, con fermate in tutte le località abilitate, hanno una funzione di adduzione (sulle linee locali di diramazione) o una funzione di sovrapposizione cooperativa (sulle linee principali) ai servizi RV

Gli orari dei treni R sono coordinati nelle stazioni capolinea a quelli dei treni RV per permettere le coincidenze tra i due tipi di servizio.

Nell'area metropolitana di Torino i collegamenti locali sono organizzati nell'SFM, basato su linee "passanti" che attraversano Torino senza effettuare capolinea nelle stazioni centrali. Le linee SFM svolgono servizio con frequenza a cadenza oraria o semioraria, con fermate in tutte le località abilitate e con orari coordinati a quelli dei treni RV nelle "stazioni porta" (Chivasso, Asti, Carmagnola).

Sia sull'SFR sia sul SFM l'offerta nei periodi di picco della domanda è integrata da servizi di rinforzo con orari fuori dal cadenzamento ed, eventualmente, fermate diverse..

¹ Santhià-Biella; Fossano-Cuneo; Chivasso-Ivrea-Aosta

² Santhià-Biella; Ivrea-Aosta

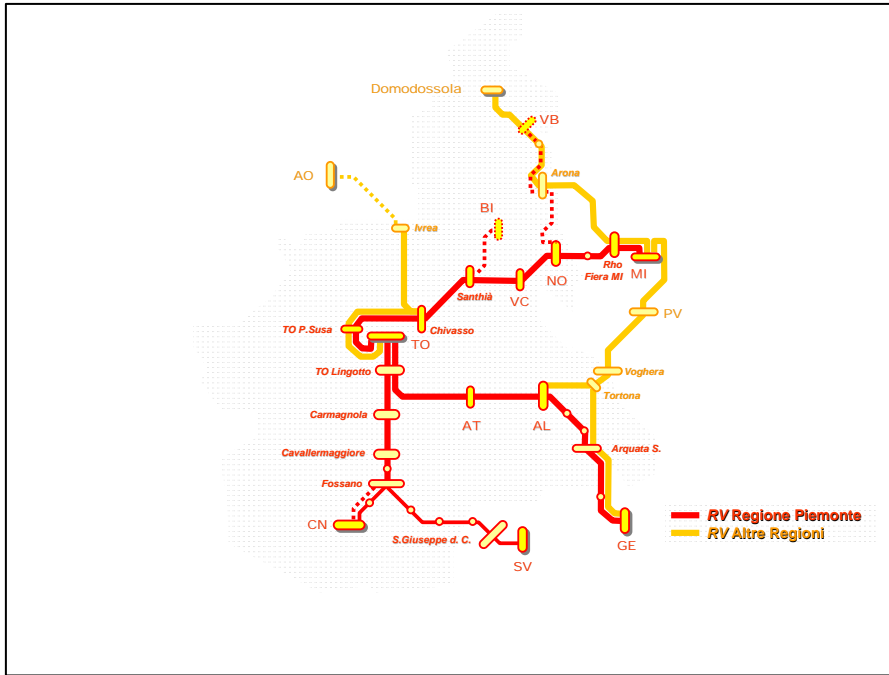


Fig. 1 – Sistema Ferroviario Regionale. Collegamenti regionali veloci (RV)

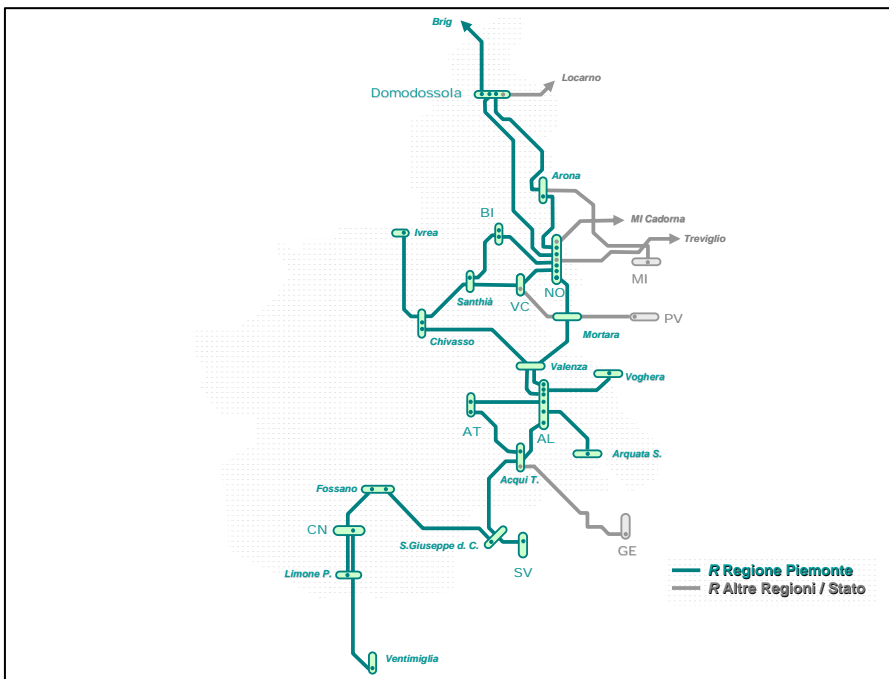


Fig. 2 – Sistema Ferroviario Regionale. Collegamenti locali (R)

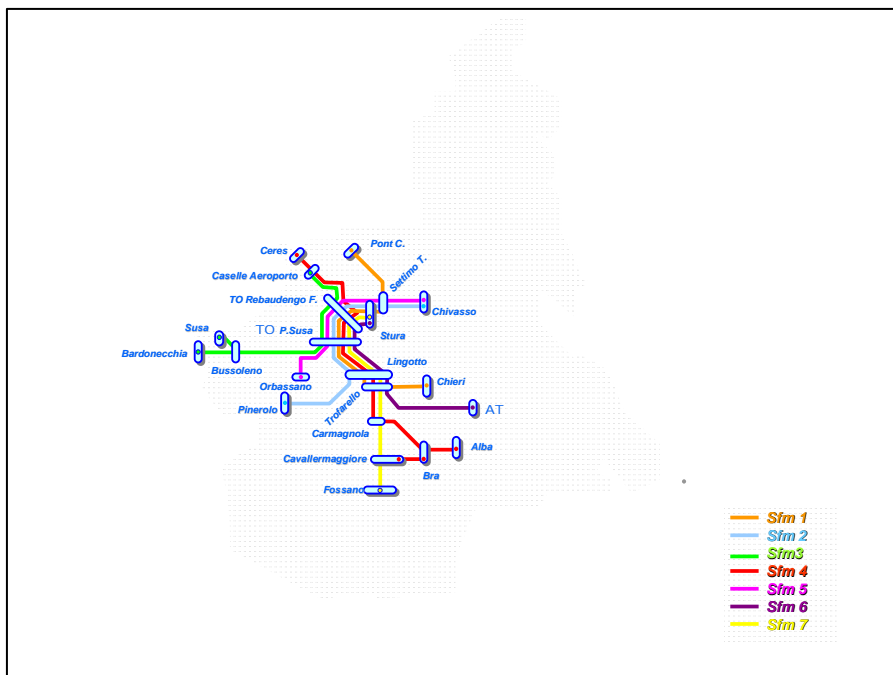


Fig. 3 – Sistema Ferroviario Metropolitano

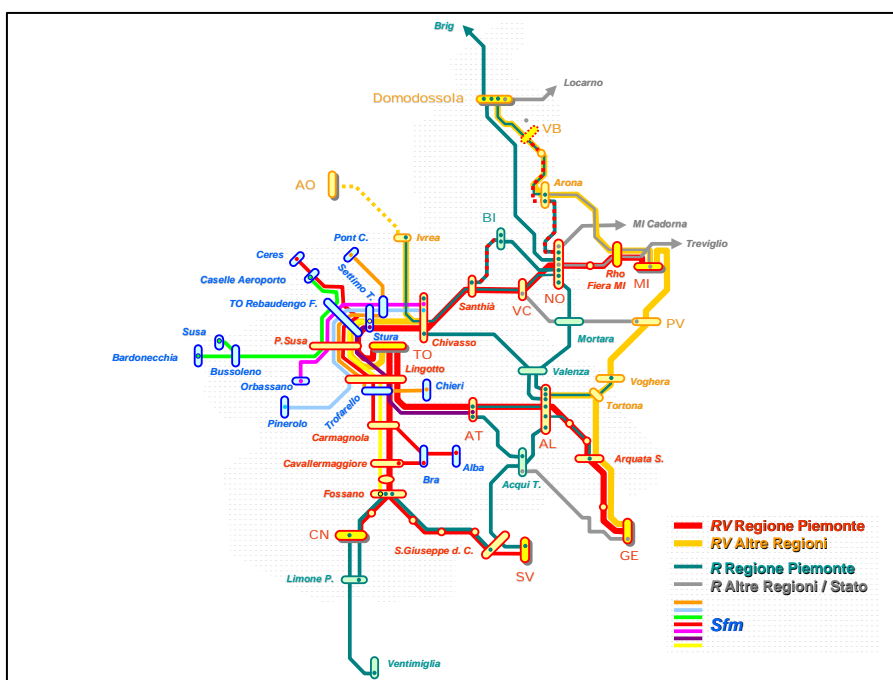


Fig. 4 – Sistema ferroviario piemontese completo

Nell'area metropolitana torinese opera il sistema di metropolitana automatica, costituito dall'attuale linea 1 Fermi (Collegno)-Porta Nuova-Lingotto (con prossima estensione sud a Bengasi e futura estensione ovest a Rivoli), interconnessa con SFR a Porta Susa e Porta Nuova e con e SFM a Porta Susa e dalla futura linea 2 Rebaudengo-Mirafiori-Orbassano, interconnessa con SFR a Porta Nuova e con SFM a Rebaudengo.

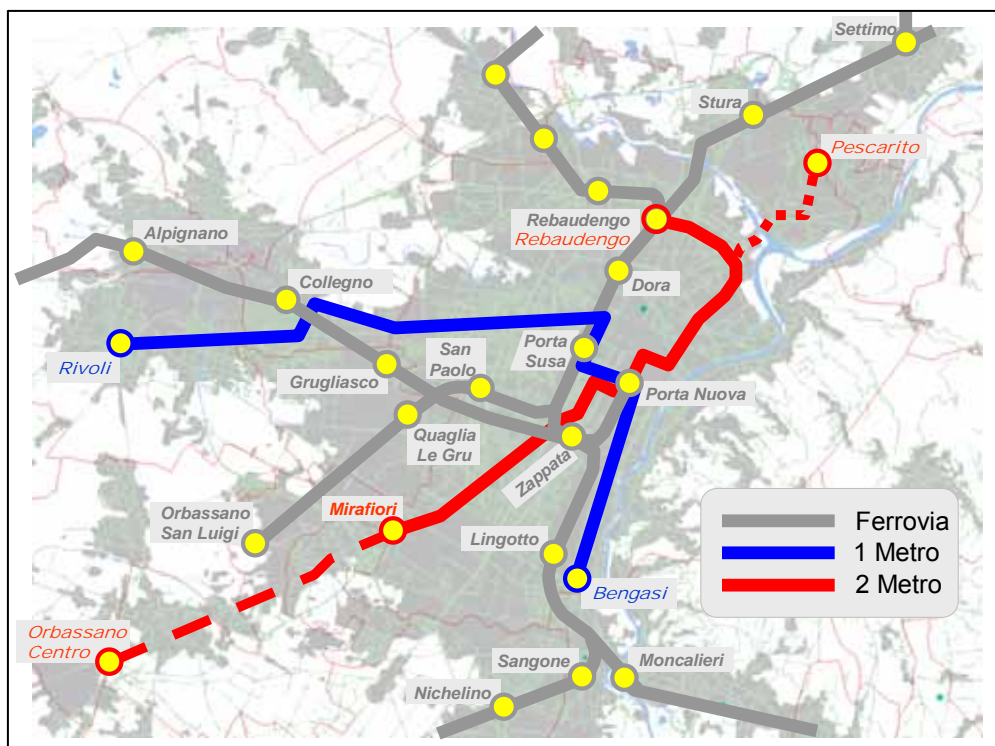


Fig. 5 – Sistema di metropolitana automatica

Il sistema dei bus extraurbani è costituito da

- linee “strutturali”, caratterizzate da un servizio cadenzato e continuo, con frequenze coerenti con la domanda espressa, con orari e percorsi armonizzati e coordinati con l’SFR e l’SFM per funzioni di collegamento “strutturale”;
- linee “dedicate” per esigenze locali o specifiche (scuole, stabilimenti, ...) con orari “ad hoc” per tali esigenze;
- servizi a chiamata per aree/relazioni/fasce orarie a domanda debole.

In ambito metropolitano torinese, come nelle conurbazioni ed altri ambiti urbani di maggior dimensione i sistemi di trasporto pubblico urbano e suburbano sono disegnati seguendo i principi di

- gerarchizzazione (suddivisione delle linee per categorie funzionali con missioni e prestazioni/capacità diverse)
- efficacia (percorsi e frequenze coerenti con la domanda espressa)
- integrazione con il sistema ferroviario (passaggio in stretta prossimità delle stazioni),
- semplicità (cadenzamento dei passaggi per quanto possibile con orari “mnemonici”, intervalli di passaggio multipli di 5-10-15-30-60 minuti),
- connessione (rendez-vous in punti notevoli delle reti - es. stazioni ferroviarie - ove realizzare le coincidenze e facilitare i flussi in trasbordo).

Linee ferroviarie attualmente sospese?

Per il buon funzionamento del sistema complessivo sono fondamentali, a scala regionale o, quantomeno, di bacino:

- un sistema di nodi di interscambio tra sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto sia collettivi (bus, tram, metro) sia individuali (auto e bici private, car e bike sharing),

- un sistema tariffario integrato che, a tendere, preveda tariffe origine-destinazione intra-bacino ed inter-bacini indipendenti dall'operatore che esercisce i servizi utilizzati.

2. ASSETTO ORGANIZZATIVO, ARTICOLAZIONE FUNZIONALE E TERRITORIALE

2.1 Funzioni della Regione

Il PTS 2016-2018 è redatto in coerenza alle funzioni della Regione Piemonte previste dalla legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. e richiamate nel al paragrafo 2.1 della Sezione 2 del presente documento.

2.2 Funzioni dell'Agenzia

Il PTS 2016-2018 è redatto in coerenza con le funzioni attribuite all'Agenzia dalla legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. ed in conformità del proprio statuto.

2.3 Articolazione territoriale, bacini di trasporto ottimali

Come meglio specificato al paragrafo 2.3.1 della Sezione II del presente documento, la Regione Piemonte ha individuato i seguenti quattro *BACINI DI TRASPORTO OTTIMALI* :

- 1 Bacino Metropolitano che comprende il territorio della città metropolitana di Torino
- 2 Bacino Nord-Est: che comprende il territorio delle province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli
- 3 Bacino Sud (o Ovest): che comprende il territorio della Provincia di Cuneo
- 4 Bacino Sud-Est: che comprende il territorio delle province di Alessandria e Asti

Nella visione strategica del sistema di trasporto pubblico a questi quattro bacini dovranno corrispondere, a tendere, quattro lotti di servizio TPL con corrispondenti quattro contratti di servizio, eventualmente con articolazioni interne.

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. TPL Bacino Metropolitano: | metro TO, tram TO, bus urbani TO, bus urbani altri, comuni, bus extraurbani; |
| 2. TPL Bacino Sud (o Ovest): | bus urbani CN, bus urbani altri comuni, funicolare di Mondovì, bus extraurbani, ferrovie locali (Bra-Cavallermaggiore, <i>Savigliano-Saluzzo?</i>); |
| 3. TPL Bacino Nord-Est: | bus urbani BI, NO, VC, VB, bus urbani altri comuni, funicolare di Biella, funivie, bus extraurbani, navigazione interna, ferrovie locali (Biella-Novara, <i>Santià-Arona?</i>) |
| 4. TPL Bacino Sud-Est: | bus urbani AL, AT, bus urbani altri comuni, bus extraurbani, ferrovie locali (AT-Acqui T., AL-S.Giuseppe d. C., <i>Casale-Vercelli?</i>) |

Nella visione strategica del sistema di trasporto pubblico il servizio ferroviario è composto da due lotti

- | | |
|---------|---------|
| 1. SFM: | SFM 1-7 |
|---------|---------|

2. SFR: RV TO-MI, RV TO-GE, RV TO-CN/SV, R Chivasso-Ivrea, R Chivasso-Casale-AL, R Chivasso-VC-NO, R Arona-NO-AL, R Domodossola-NO, R AT-AL-Arquata S., R AL-Voghera

3. Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018

L'obiettivo strategico di cui al precedente punto 2 deve essere tradotto in obiettivi operativi per quanto attiene la programmazione dei servizi di trasporto pubblico nel triennio 2016-2018.

Il triennio 2016-2018 si connota come un periodo di probabile contrazione delle risorse provenienti dalla ripartizione (su base regionale) del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) e di limitata possibilità di integrazione di queste con risorse proprie regionali.

Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018 saranno quindi incentrati sulla **sostenibilità economica** del sistema del trasporto pubblico regionale.

Allo stato attuale il sistema di trasporto pubblico non risulta in equilibrio finanziario registrando a livello regionale un valore della produzione (e quindi di corrispettivi attesi dagli operatori) superiore al valore degli stanziamenti previsti che hanno visto una variazione (al ribasso) "in corso d'opera". La situazione varia da bacino a bacino e da contratto a contratto.

L'obiettivo primario del programma triennale dei servizi di TPL e **allineare**, per ogni contratto di servizio e quindi per ogni bacino **il valore della produzione al valore degli stanziamenti previsti**.

Questi ultimi dipendono dall'ammontare complessivo del FNT (vedi sopra) e dalle modalità seguite nella sua ripartizione tra Regioni.

Per una corretta formulazione e quantificazione degli obiettivi di sostenibilità economica è pertanto necessaria una premessa sulle modalità di ripartizione del FNT.

Il tema è ampiamente disaminato al punto 2.3.2 della Sezione II del presente documento; se ne riportano nel seguito gli elementi essenziali.

La legislazione nazionale (art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228) impone che nella ripartizione del FNT siano adottati criteri per

- a. Pervenire ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per soddisfare la domanda di TPL
- b. ottenere il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi
- c. attuare una progressiva riduzione dei servizi in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata
- d. definire livelli occupazionali appropriati
- e. prevedere di idonei strumenti di monitoraggio e verifica.

Il DPCM 11/03/2013 identifica gli obiettivi da raggiungere (a livello regionale) per l'assegnazione di quote del FNT nel modo come segue.

Il conseguimento degli obiettivi di cui ai punti *a* e *c* si verifica attraverso l'**aumento annuale del "Load factor"** calcolato su base regionale (passeggeri•km/posti•km su base annua³) in misura determinata in sede di revisione triennale del D.P.C.M.. In prima applicazione il requisito è sostituito da quello di ottenere un incremento del 2,5% dei passeggeri (su base regionale) nel primo triennio

Il conseguimento dell'obiettivo di cui al punto *b* si verifica attraverso l'**incremento del rapporto $k = \text{ricavi}/(\text{ricavi}+\text{contributi})$** di un valore pari a 0,03 per $k \in]0, 0.2]$; pari a 0,02 per $k \in]0.2, 0.35]$, fino alla concorrenza di 0,35, e di un valore ≥ 0 per $k \geq 0,35$.

Il conseguimento dell'obiettivo di cui al punto *d*. si verifica attraverso il **mantenimento o aumento dei livelli occupazionali** nel settore ai livelli dell'anno precedente ovvero la riduzione mediante blocco del turn-over e/o con processi di mobilità⁴.

Il conseguimento dell'obiettivo di cui al punto *e*. si verifica attraverso la trasmissione di un set di dati all'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale.

La suddivisione del FNT avviene per il 90% sulla base della ripartizione fissata nella tabella allegata al DPCM (allegato A) e per il 10% a seguito del raggiungimento degli obiettivi sopra elencati.

Con riferimento a quanto sopra la Regione Piemonte stabilisce nelle sue indicazioni, al paragrafo 2.4 della Sezione II gli **OBIETTIVI PER IL PTS 2016-2018**:

- 1) **miglioramento del rapporto ricavi/costi operativi (R/C)**; i costi operativi potranno essere assunti pari a quelli desumibili dall'applicazione dei costi standard in via di definizione;
- 2) **miglioramento continuo del load-factor** in linea con gli obiettivi fissati dal legislatore nazionale;
- 3) **tutela dei i livelli occupazionali**: definizione del personale per lo svolgimento dei servizi minimi essenziali e utilizzo dell'eventuale personale in esubero per servizi finalizzati al miglioramento della qualità percepita, della sicurezza degli utenti e del personale viaggiante a bordo dei mezzi ed a un più puntuale monitoraggio del servizio erogato, in attesa che le uscite in quiescenza riequilibrino le presenze in servizio.

Sulla base di queste premessa il programma triennale dei servizi di TPL assume per il triennio 2016-2018 i seguenti obiettivi operativi mutuati dal DPCM 11/03/2013:

- incremento dell' **1,5%** annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/treni•km sui servizi ferroviari

³ Va notato che in caso di invarianza della distanza media percorsa dai passeggeri e di invarianza della capacità unitaria media dei veicoli/convogli la variazione del load factor (passeggeri•km / posti•km) è uguale alla variazione del rapporto passeggeri/unità•km

⁴ La ponderazione del raggiungimento degli obiettivi è la seguente: 30% load factor, 60% $k = \text{ricavi}/(\text{ricavi}+\text{contributi})$, 10% livelli occupazionali

- incremento dell' **1,5%** annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/veicoli•km sul rimanente servizio di trasporto pubblico (servizi bus, tranvie, metropolitane, funicolari, navigazione interna)
- incremento dell' **0,5%** annuo a livello regionale del rapporto $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi} + \text{contributi})$
- mantenimento invariato dei livelli occupazionali a livello regionale, ovvero riduzione dei livelli con movimenti fisiologici (blocco del turn over, trasferimenti e dimissioni volontarie con eventuali incentivazioni economiche da parte del datore di lavoro).

nel rispetto dei principi di sostenibilità sociale, ambientale, e di qualità e nel rispetto dei vincoli determinati dall'ammontare delle risorse finanziarie disponibili.

Le linee di azione per il perseguimento degli obiettivi dovranno riguardare

- **facilitazione all'uso del TPL.** Tutti i servizi devono essere accessibili mediante titoli di viaggio integrati sia dal punto di vista tecnologico che tariffario
- **adozione di una politica tariffaria.** .. attraverso BIP azioni di contrasto all'evasione ... introduzione di una tariffa regionale a "consumo", Evoluzione verso una tariffa interurbana unica per zona origine – zona indipendentemente dal numero di gestori coinvolti, calcolata sulla base del profilo della tariffa ordinaria pentachilometrica tendente all'aumento (moderato) della tariffa media
- **modalità di servizio più idonee alla domanda** L'Agenzia ha il compito di individuare una metodologia condivisa per definire (nei limiti delle risorse disponibili) in maniera appropriata la modalità economicamente più efficace per servire un territorio
- **sensibilizzazione degli attori influenti sul territorio per migliorare l'efficienza dei servizi.** Armonizzazione degli orari degli istituti scolastici e dei giorni di rientro. Tenuta in conto dell'accessibilità al tpl nell'individuazione di nuove sedi o rilocalizzazioni di attività. Azioni per il miglioramento della velocità commerciale (corsie riservate, semaforizzazione asservita, ZTL, roap pricing "comtemporato"), Regolamentazione della logistica urbana
- **integrazione dei servizi** e intermodalità. Offerta di servizi complementari al TPL (bike sharing) Incentivazione del car pooling
- **orientamento all'ottimizzazione nella definizione delle procedure di affidamento dei servizi alla scadenza degli affidamenti in essere.** Dimensionamento: i lotti da mettere a gara non possono essere inferiori a 4 Mveicoli-km.
- **orientamento alla riduzione del gap informativo nella stesura di nuovi contratti di servizio** Obblighi di informazione: tutte le aziende, pena il blocco dei pagamenti, hanno il compito di rendere disponibili i dati raccolti dal sistema BIP definiti utili dai regolamenti regionali in materia, alla verifica costante di regolarità del servizio, occupazione, linee di desiderio Tutte le aziende, pena il blocco dei pagamenti, hanno il compito di rendere disponibili i dati, integrativi rispetto a quelli raccolti dal sistema BIP

4. Risorse finanziarie disponibili per l'esercizio

La Regione Piemonte quantifica le risorse per l'esercizio nel triennio 2016-2018 nelle indicazioni riportate al capitolo 4 della Sezione II.

Per il 2016 e 2017 è affermata la progressiva riduzione delle risorse rispetto alla spesa preventivata per il 2015, nel 2018 è affermato un ammontare di risorse regionali pari a quello del 2017:

anno 2016: 533 M€
 anno 2017: 520 M€
 anno 2018: 520 M€

A queste si aggiungeranno le ulteriori risorse rese disponibili dalle Province e dai Comuni nonché i rimborsi IVA attesi dallo stato.

Per quanto riguarda le risorse rese disponibili da Province e Comuni, queste sono previste pari a 5,7 M€/anno costanti nel triennio 2016-2018.

Per quanto riguarda i rimborsi IVA attesi dallo stato, questi sono stati stimati assumendo una quota di poco inferiore al 4,47% per il 2016 e di poco inferiore al 4,40% nel 2017 e 2018.

L'importo soggetto a rimborso IVA da parte dello Stato è previsto passare dal 97,52% dell'imponibile del 2016 al 99,65% del 2017 e 2018.

Tutti i rimborsi IVA attesi dallo Stato saranno completamente impiegati per il finanziamento dei servizi⁵.

La Tabella 1 riporta le previsioni delle risorse complessive stimate disponibili per il periodo 2016-2018 e la loro articolazione in coerenza con il DUP 2016-2018 dell'AMP.

	2016			2017			2018		
	importo (€)	% su f	% su k	importo (€)	% su f	% su k	importo (€)	% su f	% su k
Fondo regionale	533.000.000,00	113,79%	116,68%	520.000.000,00	113,95%	114,35%	520.000.000,00	113,95%	114,35%
Risorse per oneri rinnovo CCNL	38.900.000,00	8,30%	8,52%	38.900.000,00	8,52%	8,55%	38.900.000,00	8,52%	8,55%
di cui per contratti bus, tram, metro, fune, acqua	35.900.000,00	13,82%		35.900.000,00	14,19%		35.900.000,00	14,19%	
di cui per contratti ferroviari	3.000.000,00	1,44%		3.000.000,00	1,48%		3.000.000,00	1,48%	
Risorse regionali al netto di risorse per oneri rinnovo CCNL	494.100.000,00	105,48%	108,16%	481.100.000,00	105,42%	105,79%	481.100.000,00	105,42%	105,79%
Risorse per funzionamento AMP	4.941.000,00	1,05%	1,08%	4.811.000,00	1,05%	1,06%	4.811.000,00	1,05%	1,06%
Risorse regionali per contratti TPL (compresa IVA)	489.159.000,00	104,43%	107,08%	476.289.000,00	104,37%	104,73%	476.289.000,00	104,37%	104,73%
di cui per contratti bus, tram, metro, fune, acqua	268.699.699,00	103,45%		261.630.085,39	103,41%		261.630.085,39	103,41%	
di cui per contratti ferroviari	220.459.301,00	105,64%		214.658.914,61	105,57%		214.658.914,61	105,57%	
Previsione risorse aggiuntive da Comuni e Province	5.700.000,00	1,22%	1,25%	5.700.000,00	1,25%	1,25%	5.700.000,00	1,25%	1,25%
di cui per contratti bus, tram, metro, fune, acqua	5.700.000,00	2,19%		5.700.000,00	2,25%		5.700.000,00	2,25%	
di cui per contratti ferroviari	0,00	0,00%		0,00	0,00%		0,00	0,00%	
Previsione Quota Stato per rimborso IVA	20.410.419,15	4,36%	4,47%	20.000.000,00	4,38%	4,40%	20.000.000,00	4,38%	4,40%
di cui per contratti bus, tram, metro, fune, acqua	11.317.593,24	4,36%		10.986.190,54	4,34%		10.986.190,54	4,34%	
di cui per contratti ferroviari	9.092.825,91	4,36%		9.013.809,46	4,43%		9.013.809,46	4,43%	
Previs. Ris.reg.+Ris.agg.+q.Stato per rimb. IVA (compr. IVA)	515.269.419,15	110,00%	112,80%	501.989.000,00	110,00%	110,39%	501.989.000,00	110,00%	110,39%
di cui per contratti bus, tram, metro, fune, acqua	285.717.292,24	110,00%		278.316.275,93	110,00%		278.316.275,93	110,00%	
di cui per contratti ferroviari	229.552.126,91	110,00%		223.672.724,07	110,00%		223.672.724,07	110,00%	
Previs. Risorse reg.+quota Stato per rimb. IVA (escl. IVA)	468.426.744,68	100,00%	102,54%	456.353.636,36	100,00%	100,35%	456.353.636,36	100,00%	100,35%
di cui per contratti bus, tram, metro, fune, acqua	259.742.992,94	100,00%		253.014.796,30	100,00%		253.014.796,30	100,00%	
di cui per contratti ferroviari	208.683.751,74	100,00%		203.338.840,06	100,00%		203.338.840,06	100,00%	
Imponibile soggetto a rimborso IVA da parte dello Stato	456.813.320,28	97,52%	100,00%	454.756.398,64	99,65%	100,00%	454.756.398,64	99,65%	100,00%

Tab. 1 – Risorse complessive disponibili per il triennio 2016-2018

Le risorse riportate in tab. 1 sono calcolate nell'ipotesi di assenza di penalità contestate dal MIT alla Regione Piemonte per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti dal DPCM 11

⁵ ANAV & ASSTRA avevano richiesto la dichiarazione esplicita che i previsti rimborsi IVA dallo Stato saranno utilizzati per mantenere costante rispetto al 2015, e cioè pari a 549 M€, il livello di finanziamento

marzo 2013. Nel caso di applicazione di penalità gli importi riportati saranno ridotti di conseguenza⁶.

Parimenti le risorse riportate in tab. 1 sono calcolate nell'ipotesi che, distintamente per il trasporto ferroviario e per il rimanente trasporto pubblico, vengano raggiunti gli obiettivi operativi fissati nel capitolo 3.

4.1 Ripartizione

Nel periodo 2015-2016 rimarrà pressoché costante la ripartizione delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto⁷. La ripartizione prevista è riportata in Tabella 2.

⁶ ANAV & ASSTRA avevano richiesto che tale statement fosse cassato

⁷ ANAV & ASSTRA avevano richiesto 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

	2016	2017	2018
	importo (€)	importo (€)	importo (€)
Bacino Sud-Est			
Provincia AL	10.050.792,00	9.786.350,97	9.688.487,46
Comune AL	3.680.747,00	3.583.904,83	3.548.065,78
Comune Casale M.	566.811,00	551.897,94	546.378,96
<i>Enti territorio AL</i>	<i>14.298.350,00</i>	<i>13.922.153,73</i>	<i>13.782.932,20</i>
Provincia AT	6.519.780,00	6.348.241,54	6.284.759,13
Comune AT	2.410.386,00	2.346.967,62	2.323.497,94
<i>Enti territorio AT</i>	<i>8.930.166,00</i>	<i>8.695.209,16</i>	<i>8.608.257,07</i>
Totale Bacino	23.228.516,00	22.617.362,89	22.391.189,27
Bacino Sud			
Provincia CN	19.731.509,00	19.212.363,78	19.020.240,14
Comune Alba	574.636,00	559.517,06	553.921,89
Comune Bra	465.348,00	453.104,48	448.573,43
Comune CN	3.989.251,00	3.884.291,94	3.845.449,02
Totale Bacino	24.760.744,00	24.109.277,26	23.868.184,49
Bacino Metropolitan			
Provincia TO	33.087.453,00	32.216.906,66	31.894.737,59
Metro TO	15.045.254,00	14.649.406,34	14.502.912,28
Area Metropolitana TO	146.170.551,00	142.324.735,53	140.901.488,18
Totale Bacino	194.303.258,00	189.191.048,53	187.299.138,04
Bacino Nord-Est			
Provincia BI	3.829.285,00	3.728.534,72	3.691.249,38
Comune BI	511.225,00	497.774,43	492.796,69
<i>Enti territorio BI</i>	<i>4.340.510,00</i>	<i>4.226.309,15</i>	<i>4.184.046,06</i>
Provincia NO	6.105.075,00	5.944.447,63	5.885.003,15
Comune NO	4.323.382,00	4.209.631,80	4.167.535,48
<i>Enti territorio NO</i>	<i>10.428.457,00</i>	<i>10.154.079,43</i>	<i>10.052.538,63</i>
Provincia VC	5.646.601,00	5.498.036,29	5.443.055,93
Comune VC	915.706,00	891.613,35	882.697,21
<i>Enti territorio VC</i>	<i>6.562.307,00</i>	<i>6.389.649,64</i>	<i>6.325.753,14</i>
Provincia VB	5.075.908,00	4.942.358,49	4.892.934,90
Totale Bacino	26.407.182,00	25.712.396,71	25.455.272,74
Totale Bacini su distribuzione 2015	268.699.700,00	261.630.085,39	259.013.784,54
Totale Ferrovie su distribuzione 2015	220.459.301,00	214.658.914,61	212.512.325,46
Premialità da distribuire	0,00	0,00	4.762.890,00
Totale Risorse Regionali	489.159.001,00	476.289.000,00	476.289.000,00
Risorse aggiuntive	5.700.000,00	5.700.000,00	5.700.000,00
Rimborso IVA atteso dallo Stato	11.211.637,69	10.986.190,54	10.986.190,54
TOTALE RISORSE	506.070.638,69	492.975.190,54	492.975.190,54

Tab. 2 – Ripartizione delle risorse tra trasporto ferroviario e rimanente trasporto pubblico nel triennio 2016-2018

5. Risorse finanziarie per gli investimenti

Si fa riferimento a quanto affermato dalla Regione Piemonte nelle proprie indicazioni riportate nella Sezione II al Paragrafo 4.2:

“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.”!

(ANAV & ASSTRA 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)

6. Gli indicatori

Identificazione dei parametri che devono descrivere l' "adeguatezza dell'offerta alla domanda"

Proposta dei valori che dovrebbero assumere i parametri scelti (distintamente per il caso di aree a domanda debole, area metropolitana, altre aree) con evidenza dei valori soglia che individuano la "minima offerta adeguata alla domanda"

7. Il contesto - Ricognizione

Stato del sistema TPL (ricognizione al al 2015) vs Sistema obiettivo

Indicatori: pax, pax•km, ricavi, veicoli•km, treni•km, compensazioni

Declinazione per Bacini

Normativa nazionale sul finanziamento del TPL - DPCM 11/03/2013:

Indicatori

Costi Standard

Criteri per la ripartizione del FNT

Key figures e posizionamento vs normativa nazionale

Declinazione per Bacini

8. Declinazione degli obiettivi operativi per bacino

1. TPL Bacino Metropolitan:			
Passeggeri	(N.pax paganti/anno):		+...%
Capacità Unitaria media	(N.pax/veicolo):		-...%
Produzione	(Veicoli•km/anno):		-...%
Introito unitario medio:	(€/pax):		+...%
Compensazione unitaria media	(€/km):		-...%
2. TPL Bacino Sud (o Ovest):			
Passeggeri	(N.pax paganti/anno):		+...%
Capacità Unitaria media	(N.pax/veicolo):		-...%
Produzione	(Veicoli•km/anno):		-...%
Introito unitario medio:	(€/pax):		+...%

Compensazione unitaria media (€/km):		-...%
3. TPL Bacino Nord-Est:		
Passeggeri	(N.pax paganti/anno):	+...%
Capacità Unitaria media	(N.pax/veicolo):	-...%
Produzione	(Veicoli•km/anno):	-...%
Introito unitario medio:	(€/pax):	+...%
Compensazione unitaria media (€/km):		-...%
4. TPL Bacino Sud-Est:		
Passeggeri	(N.pax paganti/anno):	+...%
Capacità Unitaria media	(N.pax/veicolo):	-...%
Produzione	(Veicoli•km/anno):	-...%
Introito unitario medio:	(€/pax):	+...%
Compensazione unitaria media (€/km):		-...%

9. L'identificazione degli ambiti di criticità

Identificazione Bacini/zone/linee con basso load factor (basso numero di passeggeri per veicolo•km e passeggeri•km per posto•km): quantificazione e categorizzazione di offerta e utenza

Identificazione Bacini/zone/linee con basso coefficiente di copertura ricavi/(ricavi+compensazioni): quantificazione e categorizzazione di ricavi e compensazioni ricavi e compensazioni per passeggero, passeggero•km, e veicolo•km

Identificazione Bacini/zone/linee con offerta "inadeguata" alla domanda"

Identificazione delle aree/servizi a domanda debole

10. Azioni correttive

Natura delle possibili azioni correttive

Incremento del load factor = aumento del volume di passeggeri (• distanza media percorsa invariata) + diminuzione del volume di posti•km

Diminuzione del volume dei posti•km = diminuzione della capacità unitaria media + diminuzione del volume dei veicoli•km

Incremento del fattore di copertura dei costi (ricavi+compensazioni) coi ricavi = incremento del volume dei ricavi + diminuzione del volume delle compensazioni

Incremento del volume dei ricavi = aumento del volume dei passeggeri + aumento dell'introito medio per passeggero

Diminuzione del volume delle compensazioni = diminuzione della compensazione unitaria media + diminuzione del volume dei veicoli•km

Come aumentare il volume dei passeggeri?

- Marketing del TPL: Variazione della struttura tariffaria? Estensione delle aree di integrazione tariffaria? Cadenzamento? Quali altre azioni (declinate per Bacini/zone)?
- Demarketing dell'auto privata: Riduzione degli spazi per la circolazione e la sosta privata? Aumento degli spazi riservati per la circolazione e la sosta dei mezzi pubblici? Sono azioni che l'Agenzia può dominare? Quali altre azioni (declinate per Bacini/zone)?

Come aumentare l'introito medio per passeggero?

- Variazione della tariffa media. Come?

Come ridurre i costi, ovvero come ridurre il volume delle compensazioni? (L'aumento dei ricavi a parità di compensazioni comporta automaticamente l'aumento dei "costi" calcolati come somma di ricavi+compensazioni !)

- Riduzione della compensazione unitaria nei contratti per servizi da mettere a gara.
- Riduzione della compensazione unitaria nei contratti in essere? (E' possibile?)

Declinazione per Bacini/zone

Linee di azione

Individuazione degli standard di servizio uniformi nella regione

Tendenziale eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative delle linee di bus tra di loro e con le linee su impianto fisso nel rispetto degli standard di servizio.

Adozione di "elevati" standard di (ri)realizzazione e (ri)allestimento dei centri di interscambio

Estensione delle aree di integrazione tariffaria e tendenziale unificazione della struttura tariffaria a livello regionale.

Adozione di sistemi di bigliettazione elettronica e pagamento interoperabili (BIP) con regole di utilizzo univoche per tutta la regione.

Indizione di Gare?

11. Azioni previste e stima del contributo di ciascuna al raggiungimento degli obiettivi

Elenco delle proposte puntuali di intervento nello spazio e nel tempo (variazioni di configurazione rispetto alla situazione in essere)

Calcolo dell'impatto atteso per ciascuna proposta

Declinazione per Bacini/zone

12. Verifica della capacità delle azioni previste di generare il contributo atteso per il raggiungimento degli obiettivi.

Verifica

Revisione/integrazione/riduzione delle azioni

Ridimensionamento/allargamento degli obiettivi

13. Macro obiettivi PTS 2016-18.

Il PTS deve avere i seguenti macro obiettivi

1. Miglioramento rapporto ricavi/costi; costi assunti pari ai costi standard
2. Miglioramento load factor (pass-km/posti-km)
3. Definizione del personale per svolgere i servizi minimi, riutilizzo del personale in esubero rispetto a quello definito (→ **necessario definire i servizi minimi**)
4. Monitoraggio continuo e valutazione dei risultati ottenuti vs conseguimento degli obiettivi

14. Indirizzi sui contenuti del PTS 2016-18

Il PTS deve definire

- a. gli indirizzi da seguire nell'organizzazione e programmazione dei servizi
- b. gli obiettivi di efficienza ed efficacia
- c. proposta di assegnazione di risorse (gomma e ferro) per bacino di trasporto che superi il riparto storico
- d. gli indirizzi per la messa a gara dei servizi
- e. la politica tariffaria
- f. modalità di esercizio delle funzioni di controllo e valutazione ed il "debito informativo" posto in capo alle aziende ed agli enti soggetti di delega (→ **necessario specificare e qualificare il "debito informativo", quali "debiti" hanno i soggetti di delega?**).

15. Indirizzi sulla costituzione del PTS 2016-18 quale oggetto materiale e intellettuale e suo iter di approvazione.

- i. La proposta di PTS deve essere predisposta da Regione e trasmessa all'Agenzia.
- ii. L'Agenzia deve definire e approvare i programmi di esercizio per singolo bacino e la ripartizione dei servizi per tipologia (→ **necessario specificare e qualificare le "tipologie"**).
- iii. PTS sarà costituito dal "combinato disposto" del documento di indirizzi fornito dalla Regione (→ **necessario chiarire: è la proposta di cui al punto i ?**) e dei programmi di esercizio elaborati dall'Agenzia.
- iv. Le indicazioni della Regione (→ **verosimilmente quelle contenute nel documento di indirizzi di cui al punto ii che verosimilmente è costituito dalla proposta di PTS di cui al punto i !?**) potranno essere oggetto di modifica da parte dell'Assemblea dell'Agenzia.
- v. L'approvazione da parte dell'Agenzia costituisce l'Intesa tra Regione ed Enti Locali prevista dalla legge regionale.
- vi. Acquisita l'intesa il PTS è sottoposto all'esame della Conferenza Permanente Regione-Autonomie Locali, della Commissione Consiliare competente, delle OO.SS. confederali, delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori.
- vii. Acquisiti tutti i pareri la Giunta Regionale approva il PTS

Proposta di Programma Triennale dei servizi di trasporto Pubblico Locale 2016-2018 predisposta dalla Regione

La Regione ha predisposto una bozza, datata 09 dicembre 2015, di PTS trasmessa all'Agenzia con lettera prot. n. 15125/UC/TIO del 14/12/2015.

1. Affermazione di Principi di rilevanza strategica

Nella proposta nella proposta di PTS si afferma che il **TPL debba definirsi** quale:

1. chiave di accesso agli altri servizi e strumento per rispondere alla domanda di mobilità espressa (*importante notare "espressa" : necessario precisare se con TPL → obiettivo mantenere l'utenza o totale → obiettivo di diversione modale → aumentare l'utenza; in ogni caso non domanda potenziale "inespressa"*)
2. volano di sviluppo economico
3. strumento per la salvaguardia ambientale
4. sostegno al lavoro e all'occupazione

Affinché il **TPL possa definirsi** come sopra si ritiene necessario che:

- in caso di individuazione di nuovi insediamenti e rilocalizzazioni di attività, tra i criteri prioritari (→ *verosimilmente sottointeso "nella scelta dei siti"*) sia considerata l'accessibilità ai servizi di TPL (→ *questo però è un fattore esogeno che il PTS può solo "auspicare"*)
- siano previste nei contratti di servizio specifiche per un servizio orientato alla qualità ed alla rispondenza ai fabbisogni e non alla produzione chilometrica sulla quale commisurare i corrispettivi (→ *questo però non si può fare, se non già previsto, nei contratti in essere*)
- esista un sistema di governance orizzontale e verticale tale da permettere le scelte più razionali (→ *è necessario specificare cosa si intende per "governance orizzontale e verticale"*)
- esista un sistema di monitoraggio di valutazione "*in tempo utile*" di performance e fabbisogni del TPL (→ *importante notare "monitoraggio e valutazione dei fabbisogni"*)
- si instauri un processo di aggregazione dell'imprenditoria di settore che salvaguardi le PMI (→ *l'aggregazione può essere favorita dal dimensionamento "ottimale" dei lotti, come si può però favorire nel PTS la salvaguardia delle PMI?*)
- lo sviluppo delle imprese sia indirizzato verso l'integrazione gestionale ferro-gomma favorendo la nascita di soggetti capaci di fare ciò (→ *come va d'accordo questo con la salvaguardia delle PMI?*)
- le imprese che esercitano TPL in Piemonte (*importante notare "esercitano TPL in Piemonte" anziché "piemontesi" → ci si riferisce ad es. a Trenitalia e Trenord piuttosto che a GTT o a SUN*) siano messe in condizione di competere per l'aggiudicazione di servizi esterni ai confini regionali
- la programmazione dei servizi sia effettuata in modo da rispondere alle esigenze di mobilità espresse dal territorio in termini di quantità, qualità ed affidabilità nei limiti imposti dalle risorse disponibili
- siano introdotti elementi di stabilizzazione sociale (→ *è necessario specificare cosa e quali sono*) e di incremento delle competenze, procedure per la valorizzazione e protezione del personale (mediante clausole sociali) e per la sua formazione e diversificazione delle professionalità.

2. Assetto organizzativo

Richiamo alle Funzioni della Regione

- Indirizzo promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di TPL con attenzione all'integrazione tra le diverse modalità
- Programmazione della rete e dei servizi regionali
- Amministrazione dei servizi ferroviari
- Elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti (PTR) e, d'intesa con gli enti consorziati nell'Agenzia, del PTS

Il PTS deve definire

- a. gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi (➔ **necessario conoscere gli attuali livelli di efficienza ed efficacia per ciascun contratto/bacino**)
- b. l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi
- c. le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani, e quindi tra gli enti soggetti di delega
- d. la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi
- e. le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio
- f. il sistema di monitoraggio dei servizi
- g. la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali

Nella tabella che segue si confronta quanto sopra con gli indirizzi espressi nella DGR n. 12 – 2217 del 12/10/2015.

DGR n. 12 – 2217 del 12/10/2015.	Proposta PTS lettera prot. n. 15125/UC/TIO del 14/12/2015.
1. gli indirizzi da seguire nell'organizzazione e programmazione dei servizi	
2. gli obiettivi di efficienza ed efficacia	<ul style="list-style-type: none">• gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi
3. proposta di assegnazione di risorse (gomma e ferro) per bacino di trasporto che superi il riparto storico	<ul style="list-style-type: none">• le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani, e quindi tra gli enti soggetti di delega
4. gli indirizzi per la messa a gara dei servizi	<ul style="list-style-type: none">• le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio
5. la politica tariffaria	<ul style="list-style-type: none">• la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi
6. modalità di esercizio delle funzioni di controllo e valutazione ed il "debito informativo" posto in capo alle aziende ed agli enti soggetti di delega	<ul style="list-style-type: none">• il sistema di monitoraggio dei servizi
	<ul style="list-style-type: none">• l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi
	<ul style="list-style-type: none">• la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati

Richiamo alle Funzioni dell'Agenzia

- Stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro
- Favorire l'adesione dei Comuni o unioni di comuni con più di 15.000 abitanti

(→ **non è un po' riduttiva come descrizione ?**)

Bacini di trasporto ottimali

Servizi di trasporto su gomma:

1. Area Metropolitana: ex provincia di Torino
2. Bacino nord/est: province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola, Vercelli
3. Bacino ovest: provincia di Cuneo (→ **verificare nomenclatura**)
4. Bacino sud/est: province di Alessandria e Asti

L'ente di governo di ciascun bacino è il Consorzio formato da tutti gli enti soggetti di delega compresi al suo interno (→ **come si pone questo con le assemblee di bacino dell'Agenzia e con l'Agenzia stessa?**)

Richiamo ai criteri per la ripartizione e il trasferimento del FNT

Secondo la normativa vigente la ripartizione del FNT si effettua con DPCM con l'obiettivo di

- f. Pervenire ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per soddisfare la domanda di TPL (→ **campi di applicazione dei sistemi di trasporto**)
- g. Ottenere il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi
- h. Attuare una progressiva riduzione dei servizi in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata
- i. Definire livelli occupazionali appropriati (→ **come si armonizza con la richiesta di protezione del personale ? → cassa integrazione per autoferrotranvieri? → sussidi di disoccupazione ?**)
- j. Prevedere di idonei strumenti di monitoraggio e verifica

DPCM 11/03/2013

In attuazione della normativa il DPCM 11/03/2013 quantifica gli obiettivi come segue.

Il conseguimento degli obiettivi di cui ai punti **a.** e **c** si verifica attraverso il costante **aumento del valore di Load factor annuo** (pass-km/posti-km) (medio regionale) rispetto al valore dell'anno precedente; in prima applicazione il requisito è sostituito da quello di ottenere un **incremento del 2,5% dei passeggeri** (su base regionale) **nel primo triennio**

Il conseguimento dell'obiettivo di cui al punto **b.** si verifica attraverso l'incremento del rapporto $k = \text{ricavi}/(\text{ricavi}+\text{contributi})$ di un valore pari a 0,03 per $k \in]0, 0.2]$; pari a 0,02 per $k \in]0.2, 0.35]$, fino alla concorrenza di 0,35, e di un valore ≥ 0 per $k \geq 0,35$.

Il conseguimento dell'obiettivo di cui al punto **d.** si verifica attraverso il mantenimento o aumento dei **livelli occupazionali** nel settore ai livelli dell'anno precedente ovvero la riduzione mediante blocco del turn-over e/o con processi di mobilità (\rightarrow **esclusa la "messa in mobilità" ?**)

Il conseguimento dell'obiettivo di cui al punto **e.** si verifica attraverso la trasmissione di un set di dati (identificato da apposito gruppo di lavoro costituito presso il MIT ed al quale ha partecipato l'Agenzia) all'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale.

La ponderazione del raggiungimento degli obiettivi è la seguente:

- 30% load factor
- 60% $k = \text{ricavi}/(\text{ricavi}+\text{contributi})$
- 10% livelli occupazionali

Costi standard

Sono definiti i costi standard dei servizi di TP Locale e Regionale (in via di emanazione)
Una quota gradualmente crescente delle risorse statali sarà ripartita sulla base dei costi standard.

Obiettivi per il PTS 2016-2018

Gli obiettivi della Regione sono quelli imposti dalle norme nazionali:

1. miglioramento del rapporto $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi}+\text{contributi})$
2. miglioramento continuo del load factor $lf = \text{pax}\cdot\text{km} / \text{posti}\cdot\text{km}$
3. tutela dei livelli occupazionali

3. Linee d'azione e indirizzi operativi per il PTS 2016-2018

Politica tariffaria

- Tariffa regionale "a consumo" con BIP
- Unica tariffa extraurbana O/D di corsa semplice su base pentachilometrica (\rightarrow **problema: abbandoniamo l'obiettivo di pervenire ad un sistema zonale ?**) calcolata sul "percorso minimo" (\rightarrow **problema: quando ci sono più alternative di (sensibilmente) diversa lunghezza di percorso ?**)
- Tariffe urbane e a chiamata con BIP non integrate con extraurbano ad eccezione dei sistemi integrati vigenti
- Facoltà per le aziende di proporre tariffe promozionali per famiglie (\rightarrow **problema: gli abbonamenti per studenti sono tariffe agevolate per famiglie?**)
- Tariffe specifiche per servizi a chiamata
- Adeguamento tariffario come da deliberazione n. 49 de 17/06/2015 dell'ART
- Rete di vendita regionale (\rightarrow **è necessario specificare cosa si intende: tutti i i titoli di viaggio devono essere reperibili dappertutto?**)

Modalità di servizio più idonee alla domanda

- Le aziende devono ricercare una organizzazione tale da garantire costi inferiori ai costi standard (→ **questo ha influenza sulla ripartizione del FNT ma non ha effetti sul piano contrattuale !**)

Dimensione ottimale dei servizi

- I lotti da mettere a gara non possono essere inferiori a 4 Mveicoli-km

Integrazione dei servizi

Obiettivo intermodalità

- Tenuta in conto dei movicentri esistenti ed eventuali implementazioni (→ **implementazioni = nuovi altri movicentri ?**)
- L'Agenzia ha il compito di individuare una metodologia condivisa per definire (nei limiti delle risorse disponibili) in maniera appropriata la modalità economicamente più efficace per servire un territorio.

Gestione più efficace dei servizi

- Efficientamento degli orari degli istituti scolastici e dei giorni di rientro
- Tener conto dell'accessibilità al tpl nell'individuazione di nuove sedi o rilocalizzazioni di attività
- Azioni per il miglioramento della velocità commerciale (corsie riservate, semaforizzazione asservita, ZTL, roap pricing "comtemporato")
- Offerta di servizi complementari al TPL (bike sharing)
- Incentivazione del car pooling
- Regolamentazione della logistica urbana

(→ **fattori non di diretta giurisdizione dell'Agenzia che il PTS può solo "auspicare"**)

Innovazione e interoperabilità tariffaria

- Tutti i servizi devono essere accessibili mediante titoli di viaggio integrati sia dal punto di vista tecnologico che tariffario (→ **è necessario specificare cosa si intende con "integrati dal punto di vista tariffario" !**)
- Tutte le aziende, pena il blocco dei pagamenti, hanno il compito di rendere disponibili i dati raccolti dal sistema BIP (→ **compito o obbligo? Quali sono le obbligazioni formali sottoscritte dalle aziende?**)
- Tutte le aziende, pena il blocco dei pagamenti, hanno il compito di rendere disponibili i dati, integrativi rispetto a quelli raccolti dal sistema BIP, definiti utili dai regolamenti regionali in materia, alla verifica costante di regolarità del servizio, occupazione, linee di desiderio (→ **quali sono i regolamenti regionali in materia?**)

Programmazione dei servizi ferroviari

- Qualsiasi intervento di riorganizzazione deve assicurare, sulle linee attualmente attive, servizi adeguati nelle fasce di maggior domanda (**ovviamente adeguati per capacità; adeguati anche per "desiderata" orari ?**)

- La programmazione annuale e le revisioni orarie (*implicitamente inteso effettuate dall'Agenzia !?*) sono sottoposte alla Regione per verifica prima di essere trasmesse al gestore
- Priorità al servizio (*non domanda di mobilità?*) pendolare e scolastico, eventuali ridimensionamenti solo nei periodi di morbida
- Possibilità di servizi sostitutivi bus nei periodi di minor domanda, con cadenzamento orario analogamente a ai servizi sostituiti (*non credo sia possibile: per periodi brevi (meno di 3-4 ore) per forza di cose si creano buchi nella tessitura oraria per la minor velocità commerciale dei bus, vedi esempio SFM1 e SFMA !?*)
- Uso di composizioni di capacità non eccedente rispetto ai tassi di frequentazione (*ok, ma questo va coniugato con la turnazione del materiale rotabile!*)

Eventuali risparmi, per ribasso dei corrispettivi (!?) o riduzioni di servizio nei periodi non di punta deve essere impiegato per il potenziamento degli altri servizi con le seguenti priorità:

- collegamenti nelle fasce ad alta domanda sui collegamenti RV e sui collegamenti impattanti sugli orari di studio e lavoro
- collegamenti su linee secondarie (*esiste già una classificazione ufficiale?*)
- riapertura di linee sospese
- estensione di servizi transfrontalieri (*Frejus Bardonecchia-Modane e Tenda Limone-Vievola sono su linee di nostra competenza, Sempione Iselle-Brig su linea di competenza Lombardia/Stati? Linea Val Vigizzo Re-Camedo di competenza Stati?*)

Programmazione di bacino (➔ *manca un riferimento ai Bacini Ferroviari: Metropolitano (SFM+Chivasso-Ivrea-Novara), Nord (linea RV TO-MI e afferenti), Sud (linee RV TO-GE, TO-CN e TO-SV e afferenti)*) sede prioritaria per la definizione operativa dei servizi di TPL.

(deve esserci (e quale) relazione tra Assemblea di bacino, "ente di governo di bacino" e Programmazione di bacino ferroviario dato che il bacino "ferroviario" sud comprende i bacini "APM" ovest e sud/est mentre ci sono linee attribuite ad un bacino "ferroviario" che interessano due bacini "APM", ad es. Alessandria-Novara, Chivasso-Casale-Alessandria ?)

Rinnovo del parco Rotabile

- Sostituzione degli autobus più inquinanti, in particolare Euro2 e antecedenti, con mezzi a basso impatto ambientale (*anche tram?*) o, se alimentati a gasolio, con standard Euro6. Ciò anche per non aumentare l'età media del parco.
- (➔ *manca qualsiasi accenno al rinnovo del parco tranviario!*)

Indirizzi per l'affidamento dei servizi

- Gare via privilegiata per favorire competitività e contendibilità
- Eccezioni (provvisorie) per servizi ferroviari a forte complessità a fronte di prospettive di integrazione servizi ferroviari – servizi TPL
- Incentivazione gare per gestione integrata ferro-gomma da parte di un solo soggetto
- In caso di gare integrate ridefinizione dell'assetto organizzativo dei Bacini

Definizione del capitolato

- Compensazioni commisurate per quota non superiore a 65% a quantità e non inferiore a 35% a qualità

- Programma di esercizio non fisso e predefinito ma flessibile specie nelle fasce a bassa domanda (→ **Ok. Bisogna comunque tenere presente che l'esistenza di un servizio "certo" in fasce anche di "bassa" domanda, permette l'esistenza di una parte di domanda nelle fasce di "alta"**)

Valutazione delle offerte

ART dispone che, oltre all'offerta economica, si tenga presente:

- Investimenti in materiale rotabile (a basso impatto ambientale)
- Miglioramento della qualità erogata (con utilizzo di strumenti di rendicontazione)
- Servizi aggiuntivi
- Politiche tariffarie.

La Regione ritiene che si debba tener conto anche di:

- capacità di risposta alle esigenze dei territori con progetti di rete e soluzioni innovative non misurabili solo con i chilometri (→ **sembra velleitario: l'appaltatore deve specificare quali sono le esigenze dei territori, o normare nel contratto come esigenze insorgenti debbano essere prese in carico e soddisfatte; inoltre devono essere stabiliti la grandezza ed i metodi di sua misura per determinare i corrispettivi dovuti**)
- prossimità territoriale degli operatori ai territori da servire (accessibilità di servizi informativi ed amministrativi, facilità di monitoraggio ed ispezione)
- rispetto degli accordi sottoscritti fra Regione e sindacati sulla tutela dell'occupazione.

ART raccomanda inoltre

- adozione di misure di contrasto all'evasione
- applicazione di ITS tra i quali il BIP
- adozione di misure a tutela dei passeggeri a mobilità ridotta

Contratti di servizio (CdS)

- gare per bacino che inglobino i contratti in essere sino alla loro scadenza naturale; nel periodo dall'attivazione del nuovo contratto di bacino alla scadenza del contratto in essere l'attuale gestore diviene un subcontraente del nuovo aggiudicatario (→ **!?**)
- lotti di servizi ferroviari affidati in tempi diversi rispetto alla (attuale?) scadenza contrattuale (→ **!?**)

CdS: Indirizzi per il monitoraggio e controllo

1. Debito informativo:

- Il debito informativo è un obbligo delle Aziende, degli Enti e dell'Agenzia (→ **debito verso la Regione? Esiste anche un "debito informativo" di Aziende, Enti e Regione verso l'Agenzia se questa deve contribuire alla compiuta definizione del PTS!**)
- devono essere definiti i dati richiesti, la tempistica di trasmissione, i livelli di governo e di responsabilità; devono essere previste le azioni in caso di inadempienza
- i dati devono essere classificati e raccolti secondo i caratteri di necessità, completezza e infungibilità (→ **cosa si intende con "infungibilità" di un dato?**) tenendo conto delle esigenze di semplificazione e ottimizzazione della raccolta.
- l'insieme dei dati deve comprendere quelli previsti dall' allegato A alla deliberazione n. 49 del 17/06/2015 dell'ART.
- l'insieme dei dati deve comprendere quelli necessari alla predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento dei servizi

2. Sistema BIP:

- Le aziende forniranno i dati come disporrà la Regione

3. Sistema informativo DB Omnibus:

- Come supporto per la gestione e la programmazione e la consuntivazione del servizio

CdS: Controllo della qualità sei servizi offerti

- Indicatori: accessibilità e fruibilità di fermate e servizio; intermodalità e organizzazione dei servizi di interscambio (➔ **che indicatori ?**)
- Forme di controllo sulla modalità di effettuazione dei servizi, anche in collaborazione con le organizzazioni di rappresentanza degli utenti
- Misurazione del grado di soddisfazione, con modalità innovative e con coinvolgimento degli stakeholder
- Informazione adeguata sugli orari di servizio

CdS: Impegni specifici da prevedere

- Obiettivi di efficacia e di efficienza nella produzione conformemente al PTS
- Fattori di qualità e standard minimi tra i quali devono esserci: regolarità, puntualità, velocità commerciale (**! ? è definita dagli orari!**), affidabilità, info in tempo reale, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione (**! ? dovrebbero esserci standard di stato del veicolo, la manutenzione è affare interno del gestore**), comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate (**e stazioni!**), sicurezza (**nei due aspetti di "safety" e "security"**), comportamento del personale.
- Obbligo di trasmettere tutti i dati tecnici ed economici necessari per l'esercizio della funzione di valutazione e controllo in capo all'Amministrazione Regionale (**quale ente con ruolo istituzionale, i dati vanno trasmessi anche all'Agenzia quale ente con ruolo contrattuale**)
- Modalità di tutela della funzione regionale in caso di mancato rispetto degli impegni assunti (➔ **cosa si intende?**)

4. Risorse

Risorse per l'esercizio

- Nel 2016 e 2017 progressiva riduzione della spesa preventivata per il 2015, nel 2018 livello di spesa pari a quello del 2017:

anno 2016: 533 M€

anno 2016: 520 M€

anno 2016: 520 M€

- Eventuali diminuzioni delle risorse statali in conseguenza del non raggiungimento degli obiettivi previsti dal DPCM citato si trasformerà in eguale diminuzione delle risorse sopra riportate (➔ **e le diminuzioni dovute ad altre ragioni, ad es. per diminuzione del volume totale delle risorse statali pur in presenza di una quota di ripartizione più favorevole?**)
- Rendicontazione da parte dell'Agenzia alla Regione dell'IVA rimborsata dallo stato nell'anno fiscale precedente
- Rendicontazione da parte dell'Agenzia alla Regione delle risorse non erogate per mancata produzione e/o in virtù di applicazione di clausole contrattuali

- Riutilizzo delle risorse non erogate per servizi già programmati nell'anno in corso
- Avanzi di amministrazione in detrazione dal finanziamento regionale previsto per l'anno successivo (→ **impossibilità di costituire qualsiasi fondo "imprevisti"?**)
- L'Agenzia effettua la ripartizione per bacino e per modalità (→ **cosa si intende? Gli usuali modi ferrovia, metropolitana, tp. urbano, tp extraurbano? Quali altri (tp lacuale, funicolari, altri impianti a fune ...)?**) partendo dall'attuale riparto storico.

Risorse per investimenti

- rinnovo del materiale rotabile con risorse nazionali stanziare dalla legge di stabilità 2015
 - risorse assegnate in conto capitale o in conto ammortamento
-