

Capitolo 5 - Il nuovo assetto del servizio provinciale

5.1 Recepimento delle indicazioni della Regione Piemonte

La Regione Piemonte, in accordo all'art.2 della l.r. 1/2000, recepito nel proprio Programma di Attuazione, ha gerarchizzato la rete del servizio di trasporto pubblico in più livelli:

- Rete e servizio regionale, svolto essenzialmente con modalità ferroviaria, suddiviso tra servizi ferroviari di competenza della Regione Piemonte (Trenitalia S.p.A.) e di competenza dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (GTT S.p.A.). I servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. rispetto al contratto con la Regione Piemonte sono distinti in:
 - servizi ferroviari regionali e interregionali;
 - corse sostitutive a mezzo autobus;
 - corse suppletive a mezzo autobus del trasporto pubblico locale esercite da società di autoservizi su incarico delle Province.
- Rete e servizio provinciale di linea, esteso alle aree omogenee e svolto con servizi su gomma.
- Reti e servizi urbani e conurbati di linea, svolti con bus o tram e all'interno di un comune o di un'area conurbata;
- Servizi integrativi o sostitutivi dei servizi di linea, effettuati con modalità diverse ed estesi a territori caratterizzati da bassa densità abitativa, a domanda debole, ovvero atti a soddisfare particolari esigenze di mobilità complementare o speciale.

La Provincia, quale ente soggetto di delega, procede alla definizione della propria rete e dell'organizzazione dei servizi minimi provinciali, compresi i servizi interregionali e transfrontalieri.

Nella definizione della rete per il periodo 2007-2009, si dovrà tener conto del budget destinato alla Provincia di Torino nell'ambito della ripartizione delle risorse effettuata dalla Regione tra gli Enti soggetti di delega, pari in prima analisi, per l'anno 2007, a Euro 28.344.060,96. Tale budget deriva dall'ammontare delle risorse per l'esercizio del TPL di cui al precedente Accordo di Programma per l'anno 2006 e dei maggiori oneri derivanti dalla sottoscrizione dei Protocolli per il CCNL Autoferrotranviari per il biennio 2000-2001, anno 2005. Al suddetto budget sono assegnate risorse aggiuntive derivanti dall'applicazione del nuovo sistema di premialità, di cui si dirà nel seguito, basato sul miglioramento di alcune caratteristiche del servizio: alla Provincia di Torino, per l'anno 2007, spetterebbero così ulteriori Euro 550.200,00.

Nel Programma di Attuazione 2007-2009, la Regione manifesta la volontà di trasferire agli Enti soggetti di delega, durante l'anno 2007, anche le competenze relative alle corse sostitutive operate fino ad ora da Trenitalia S.p.A., assegnando le risorse necessarie.

La Provincia conferma, alla luce delle indicazioni emerse dagli incontri con la Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A., il quadro dei servizi suppletivi ferroviari attivati, con una percorrenza prevista per l'anno 2007 pari a 59.232 km*bus.

5.2 Indicatori di qualità, efficacia ed efficienza

5.2.1. Fattori di qualità del Programma di Attuazione regionale

Nella programmazione ed erogazione di un qualsiasi servizio pubblico l'elemento centrale è il cliente. Il cittadino è cliente del trasporto pubblico locale ed i momenti del rapporto fra utente e vettore si distinguono:

- nell'acquisizione dell'informazione: *pianificazione del viaggio*;
- nel trasporto: *viaggio*;
- nell'assistenza dopo il trasporto: *assistenza post viaggio*.

Quando si parla di "qualità totale nei trasporti" questa deve essere assicurata in ciascuna fase.

La qualità di un servizio pubblico, quale il trasporto, si può distinguere in qualità erogata e qualità percepita.

La qualità erogata riguarda principalmente la produzione del servizio, ed è orientata ad annullarne i difetti o quantomeno a ridurre i disagi, equilibrando esigenze economiche e funzionali con i desideri dei clienti. *La qualità percepita* (apprezzamento del cliente) fa invece riferimento a criteri più soggettivi quali l'immagine, lo status, il comfort, e deve essere quindi monitorata mediante indagini di "customer - satisfaction", con interviste a campione.

Le "Carte dei Servizi" o "Carte della Mobilità", prodotte ai sensi del D.P.C.M. 27 gennaio 1994 "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici" e del successivo D.P.C.M 30 dicembre 1998 "Schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei Servizi pubblici del settore trasporti (Carta della Mobilità)", negli ultimi anni sono state un primo passo in questa direzione, anche se allo stato attuale sembrano esprimere di fatto più un desiderio delle Aziende di trasporto di mostrarsi efficienti e migliorate che non una reale dichiarazione di obblighi di servizio nei confronti dei cittadini. Occorre quindi tradurre le aspettative qualitative del servizio offerto in vincoli e meccanismi penalizzanti e/o incentivanti di natura economica, attraverso un'ideale formulazione dei Contratti di Servizio fra Ente pubblico e Azienda di gestione.

Nel Contratto di Servizio tra Regione Piemonte e Azienda di trasporto ferroviario regionale sono stati individuati i seguenti principali fattori di qualità erogata:

1. Puntualità
2. Pulizia (a bordo del materiale rotabile, nelle stazioni)
3. Affollamento e comfort
4. Affidabilità
5. Informazione alla clientela
6. Impianti a bordo treno

Nello specifico, i fattori di qualità sono trattati nei contratti fra Regione o Agenzia per la Mobilità Metropolitana dal 2004 e Trenitalia S.p.A. o GTT S.p.A., e negli stessi contratti sono

definite le sanzioni per il loro mancato rispetto da parte dei gestori, nonché entità e modalità di quantificazione dei “bonus” ovvero rimborsi a favore degli utenti.

5.2.2. Indicatori di efficacia ed efficienza del Programma di Attuazione regionale

Efficacia

Obiettivo dell’Ente programmatore è di ottimizzare l’efficacia progettando e programmando servizi che massimizzino l’accessibilità al territorio. Questo obiettivo si raggiunge anche attraverso una migliore reperibilità dei titoli di viaggio e di fruibilità del servizio, che può essere ottenuta mediante l’integrazione tariffaria e la facilità nel reperire informazioni riguardo all’itinerario così come all’acquisto dei documenti di viaggio.

In questa logica di efficacia è auspicabile:

- definire le tariffe regionali chilometriche, inversamente proporzionali alla lunghezza del percorso, da approvare per tutti i servizi contribuiti dalla Regione Piemonte;
- uniformare le tariffe di trasporto, rendendo libera la circolazione da parte dell’utenza su ogni mezzo extra-urbano;
- monitorare in tempi brevissimi gli andamenti e i flussi del mercato e della domanda dei viaggiatori;
- favorire l’acquisizione di titoli di mobilità sostenibile al maggior numero di utenti potenziali;
- riconoscere in tempo reale gli eventuali “bonus” applicabili a segmenti di fornitura con semplice modifica delle impostazioni del data-base di sistema;
- evitare sovrapposizioni tariffarie e modelli di integrazione tariffaria non graditi all’utenza.

Al fine di valutare il raggiungimento degli obiettivi di efficacia, gli indicatori per il servizio ferroviario regionale, a cui dovranno essere omologati gli indicatori per gli altri servizi di trasporto pubblico locale, sono:

1. numero assoluto di viaggiatori acquirenti il servizio
2. rapporto tra il numero di viaggiatori e le relazioni complessive di mobilità
3. rapporto tra il numero di viaggiatori e popolazione residente
4. numero di abbonamenti venduti
5. diffusione delle vendite degli abbonamenti nel territorio regionale

Efficienza

L’obiettivo dell’Ente programmatore di migliorare l’efficienza di un servizio di trasporto pubblico si ottiene progettando e programmando un servizio che massimizzi l’uso del mezzo pubblico. Questo obiettivo si traduce nella necessità di definire le caratteristiche di un servizio che, ovviamente limitato nella quantità e nel tempo, risponda al meglio alle esigenze dell’utente/cliente. Tali risultati si possono ottenere anche mediante l’integrazione modale, l’individuazione della frequenza media di servizio offerto per fasce orarie, l’offerta di servizi definita in base alla domanda di trasporto.

Gli altri Enti, in analogia a quanto sopra detto, devono individuare i propri indicatori di efficienza, indicarne l’attuale valore e quello obiettivo.

Al fine di valutare i predetti obiettivi di efficienza gli indicatori per il servizio ferroviario a cui dovranno essere omologati gli indicatori per gli altri servizi di trasporto pubblico locale, sono:

1. rapporto tra viaggiatori *km e posti offerti *km
2. rapporto tra servizi integrati e servizi complessivi espressi
3. rapporto tra viaggiatori e popolazione attiva regionale

Ai predetti obiettivi di efficienza tecnica si possono affiancare una serie di obiettivi di efficienza economica per valutare se l'azione amministrativa è in linea con il principio di economicità. Tra i vari indicatori si assumono:

1. rapporto tra ricavi totali da traffico e costi totali operativi annuali
2. costo medio annuo per passeggero *km
3. ricavo medio annuo per passeggero *km

5.2.3. Fattori di qualità del Programma di Attuazione provinciale

La Provincia di Torino, acquisita la conoscenza dello stato attuale, ha individuato gli standard minimi di qualità relativi ad alcuni dei fattori previsti dal DPCM 30 dicembre 1998 (Schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei servizi pubblici del settore dei trasporti). Ciascun fattore è stato dettagliato con uno o più indicatori di qualità, con relativa definizione di appropriate unità di misura per la verifica dei risultati.

Gli standard di qualità, indicati a margine di ciascun indicatore (Tabella 5.2 – STANDARD QUALITATIVI), rappresentano il livello minimo di qualità richiesto dall'ente concedente o offerto dal concessionario in sede di gara.

Attualmente, come riportato nei Contratti di Servizio in essere tra la Provincia di Torino e i Concessionari del TPL, una quota parte delle compensazioni economiche dovute, pari al 3% del totale, viene erogata a fronte dell'ottenimento di predeterminati livelli di qualità. Nel caso in cui il Concessionario sia costituito da una riunione d'impresе, la verifica del raggiungimento degli obiettivi di qualità e la conseguente erogazione del predetto 3%, sono effettuate in capo a ciascuna impresa riunita.

E' possibile ipotizzare per il futuro un incremento di tale percentuale.

Gli adempimenti ed i parametri utilizzati per l'attribuzione della quota sono attualmente così individuati:

Manutenzione dei mezzi

Il Concessionario deve predisporre un cronoprogramma annuo di manutenzione con cadenza mensile e/o in funzione del chilometraggio percorso dei mezzi, da comunicarsi all'Ente concedente. Il Concessionario dovrà rilevare tutte le manutenzioni effettuate su una scheda intestata ad ogni singolo mezzo, sottoscritta, per ogni intervento, dall'addetto che ha svolto l'intervento stesso (o dalla ditta esterna) e mensilmente dal Responsabile di esercizio; la scheda può essere sostituita con rilevazioni informatizzate. Tutte le schede al termine del mese devono essere conservate nella sede legale del Concessionario e disponibili per le verifiche entro il 10 del mese successivo. Modalità di verifica: almeno una all'anno presso il Concessionario.

Pulizia dei mezzi

Il Concessionario deve predisporre un cronoprogramma di pulizia (tipo di pulizia e cadenza giornaliera, settimanale, ecc.) dei mezzi da utilizzare per il contratto di servizio, da comunicarsi

all'Ente concedente che, se non lo ritiene idoneo, può chiederne la modifica. La frequenza delle operazioni deve essere almeno pari agli standard di qualità relativi alla pulizia ordinaria e radicale indicati nella tabella "Standard qualitativi". Il Concessionario dovrà rilevare tutte le operazioni di pulizia effettuate su una scheda intestata ad ogni singolo mezzo, sottoscritta, per ogni intervento, dall'addetto che ha svolto l'intervento stesso (o dalla ditta esterna) e mensilmente dal Responsabile di esercizio; la scheda può essere sostituita con rilevazioni informatizzate. Tutte le schede al termine del mese devono essere conservate nella sede legale del Concessionario e disponibili per le verifiche entro il 10 del mese successivo.

Modalità di verifica: almeno una all'anno presso il Concessionario.

Regolarità del servizio

Il Concessionario deve rilevare, per ogni linea esercita, su un registro appositamente istituito, anche su supporto informatico, sottoscritto dal Responsabile d'esercizio, ogni corsa non effettuata con regolarità. Al termine di ogni semestre, nei primi 10 giorni successivi, il Concessionario dovrà trasmettere all'Ente concedente la sintesi delle risultanze del registro sopra indicato.

Ai fini della verifica del conseguimento degli standards di qualità, con riferimento agli indicatori della puntualità, non si tiene conto dei ritardi causati da eventi eccezionali non imputabili al Concessionario.

Nel caso in cui risulti aggiudicataria una riunione d'impresе, gli adempimenti descritti possono essere svolti presso le singole imprese esercenti i servizi ed a cura dei rispettivi responsabili d'esercizio, ferma restando la responsabilità dell'impresa mandataria.

Qualità del servizio

E' prescritto il monitoraggio dei fattori di qualità del servizio attraverso la verifica interna degli indicatori posti come obiettivo della carta dei servizi ed il sondaggio sistematico delle opinioni della clientela.

Il Concessionario è tenuto ad esporre all'Ente concedente, prima e dopo i rilevamenti, le modalità e i tempi di effettuazione degli stessi, onde consentire di valutare la congruità dei risultati che da essi emergono ai fini dell'attribuzione di una parte della quota percentuale. Il mancato inoltro della suddetta relazione, corredata della modulistica utilizzata, costituisce mancato raggiungimento degli obiettivi anzidetti.

Ad ognuno degli adempimenti sopra descritti è assegnata una quota percentuale: la somma porta al raggiungimento del valore percentuale complessivo delle compensazioni economiche (ad oggi il 3%). L'esatta ripartizione è attualmente oggetto di attenta analisi e sarà definita nell'ambito del capitolato di gara, così come potranno essere apportate modifiche e operati perfezionamenti agli Standard qualitativi di cui alla Tabella 5.2.

Verificato il buon funzionamento dell'intero meccanismo illustrato relativamente al sistema qualità, si ritiene di poterlo confermare anche per il prossimo triennio 2007-2009, essendo compatibile con la nuova procedura di affidamento mediante esperimento di gara.

La Provincia prevede, nei propri Contratti di servizio, l'adozione e la revisione annuale della Carta dei servizi aziendale nel rispetto delle procedure previste dalla normativa in materia.

La Provincia ritiene inoltre opportuno utilizzare alcuni importanti fattori di qualità già nella fase di verifica della parte tecnica delle offerte che perverranno nell'ambito della procedura di affidamento mediante esperimento di gara: potrà così essere valutato, positivamente o negativamente, lo scostamento rispetto a valori obiettivo predefiniti.

Tali fattori, da confermare/integrare nell'ambito degli Accordi di Programma con la Regione Piemonte, con i relativi parametri, sono i seguenti:

<i>Fattore</i>	<i>Parametri</i>
SICUREZZA A BORDO	Rapporto tra morti per colpa del vettore e viaggiatori Rapporto tra feriti per colpa del vettore e viaggiatori Rapporto tra denunce per furti e danni e viaggiatori Rapporto tra sinistri e chilometri percorsi % dei mezzi con età superiore a 15 anni Sistemi tecnologici di prevenzione (allarme a bordo,..)
AMBIENTE	% di carburante a basso tenore di zolfo sui consumi % di mezzi con motore standard Euro 3 o superiore Composizione complessiva del parco veicoli in base agli standard Euro
AFFIDABILITA'	n° di guasti durante il servizio rilevati dal sistema Osservatore dei Trasporti (OTX)
ACCESSIBILITA'	n° pedane e sollevatori per incarrozzamento disabili n° segnalatori audiovisivi di linea Indicatori di linea leggibili da parte di ipo-vedenti

5.2.3.1. Fattori di qualità del lavoro

Il servizio di TPL coinvolge diverse e paritarie categorie di portatori di interesse, il cui soddisfacimento va a vantaggio di tutti i soggetti interessati dall'erogazione e dalla fruizione del servizio.

Tra queste categorie c'è sicuramente quella dei lavoratori delle imprese.

La Provincia adotta meccanismi incentivanti finalizzati a garantire standard quantitativi e qualitativi dell'occupazione, oltre ad economicità e qualità del servizio offerto.

I nuovi Contratti di servizio dovranno quindi prevedere una quota parte delle compensazioni economiche dovute, pari al 1% del totale, da erogare a fronte del raggiungimento di obiettivi relativi ai lavoratori dipendenti delle imprese concessionarie.

I fattori ed i parametri che determinano l'assegnazione delle compensazioni saranno definiti nell'ambito del capitolato di gara e dovranno prevedere i seguenti indicatori:

- saldo occupazionale, da contenere sopra una soglia definita di scostamento dall'organico dell'anno precedente (per il primo anno della Concessione si utilizzerà il dato della forza presente alla data di vigenza del nuovo Contratto di servizio);
- variazione annua della componente salariale aziendale, da contenere sopra una soglia definita di scostamento dal tasso di inflazione annua programmata (per il primo anno della Concessione si utilizzerà il dato ricavabile alla data di vigenza del nuovo Contratto di servizio). I criteri e gli elementi di calcolo comprenderanno tutte le componenti di retribuzione diretta e differita e i costi aziendali connessi ai servizi di mensa e vestiario;
- standard relativi alle condizioni di lavoro ed al clima aziendale: tassi infortunistici (incidenza, gravità e frequenza), dati relativi al contenzioso legale di origine aziendale con i dipendenti (cause di lavoro), violazioni definitivamente accertate degli accordi di lavoro in essere.

5.2.4. Incentivi all'incremento della domanda di trasporto soddisfatta

Coerentemente con i più recenti orientamenti espressi a livello nazionale sia sul piano tecnico-teorico che politico-operativo in tema di efficientamento del TPL, la Provincia adotta meccanismi incentivanti finalizzati ad incrementare la quota di domanda di trasporto soddisfatta.

I nuovi contratti di servizio dovranno quindi prevedere una quota parte delle compensazioni economiche dovute, pari al 2% del totale, da erogare a fronte del raggiungimento di obiettivi definiti di incremento percentuale annuo di passeggeri e/o miglioramento della qualità del servizio e della soddisfazione dell'utente, che i Concessionari dovranno conseguire autonomamente attraverso campagne promozionali, miglioramento della qualità dei servizi ed altre azioni senza alcun contributo economico da parte della Provincia.

Gli obiettivi saranno articolati per livelli quantitativi crescenti, corrispondenti a quote percentuali della premialità del 2% e saranno definiti nell'ambito del capitolato di gara.

Contestualmente saranno definiti gli indicatori di calcolo dei passeggeri trasportati e le modalità di accertamento autonomo da parte della Provincia, nelle more dell'attivazione del sistema di bigliettazione informatizzata.

Nel caso in cui il Concessionario sia costituito da una riunione di imprese, al fine di incentivare l'integrazione ed il coordinamento tra le medesime, la verifica del raggiungimento degli obiettivi e la conseguente erogazione del predetto 2% sono effettuate in capo alla riunione stessa.

5.2.5. Indicatori di efficacia ed efficienza del Programma di Attuazione provinciale

Efficacia

La Provincia di Torino, al fine di incrementare l'accessibilità del servizio di TPL al territorio, individua una serie di indicatori al fine di valutare il raggiungimento di precisi obiettivi:

1. numero assoluto di viaggiatori acquirenti il servizio
2. rapporto tra il numero di viaggiatori e popolazione residente
3. rapporto tra il numero di posti offerti e la popolazione residente
4. rapporto tra il numero di fermate obbligatorie e superficie territoriale
5. numero di abbonamenti venduti
6. diffusione delle vendite degli abbonamenti nel territorio di riferimento
7. rapporto tra numero di comuni serviti e il numero dei comuni nel territorio di riferimento

Tali indicatori comprendono quelli riportati nel Programma di Attuazione regionale (ad eccezione del rapporto tra il numero di viaggiatori e le relazioni complessive di mobilità) e li integrano (rapporto tra il numero di fermate obbligatorie e la superficie territoriale, rapporto tra il numero di posti offerti e la popolazione residente, rapporto tra numero di comuni serviti e il numero dei comuni nel territorio di riferimento).

Efficienza

La Provincia di Torino, al fine di incrementare l'uso del mezzo pubblico, individua una serie di indicatori al fine di valutare il raggiungimento di precisi obiettivi:

1. rapporto tra viaggiatori *km e posti offerti *km

2. rapporto tra viaggiatori e popolazione attiva
3. rapporto tra chilometri percorsi e numero di autobus
4. rapporto tra chilometri percorsi e numero di dipendenti
5. rapporto tra posti occupati e posti offerti
6. rapporto tra ricavi totali da traffico e costi totali operativi annuali (efficienza economica)
7. costo medio annuo per passeggero *km (efficienza economica)
8. ricavo medio annuo per passeggero *km (efficienza economica)
9. rapporto tra corrispettivo del contratto e numero di viaggiatori (efficienza economica)

Anche in questo caso, tali indicatori comprendono quelli riportati nel Programma di Attuazione regionale (ad eccezione del rapporto tra servizi integrati e servizi complessivi espressi) e li integrano (rapporto tra chilometri percorsi e numero di autobus, rapporto tra chilometri percorsi e numero di dipendenti, rapporto tra posti occupati e posti offerti, rapporto tra corrispettivo del contratto e numero di viaggiatori).

L'esatta definizione degli indicatori e dei relativi valori obiettivo, sia per quanto riguarda l'efficienza che l'efficacia, sarà effettuata nel dettaglio dopo attente verifiche effettuate anche di concerto con la Regione Piemonte, poiché molti degli indicatori menzionati contribuiscono a formare il coefficiente di efficienza-efficacia per l'erogazione del premio aggiuntivo di operatività, di cui si dirà nel seguito, da parte della Regione in favore degli Enti soggetti di delega.

A titolo indicativo, essendo per la Provincia di Torino, come si evince dal Programma regionale, il rapporto tra viaggiatori*km e posti offerti*km pari a 0,27 nell'ultimo esercizio in analisi, si può per esempio ragionevolmente ipotizzare un incremento del 2% di tale valore entro la fine del 2007, stabilendo quindi un valore obiettivo pari a 0,28.

La Provincia tramite i propri uffici tecnici e il sistema di rilevazione satellitare OTX ed eventualmente l'Osservatorio del TPL provvede a verificare gli standard previsti per l'erogazione delle quote di premialità economica (fattori qualità del servizio, fattori qualità del lavoro, incremento passeggeri) anche con ispezioni sul campo a campione e a sorpresa. Gli esiti dei controlli verranno confrontati con le certificazioni dei Concessionari. Per ogni indicatore verificabile sul campo, la Provincia stabilisce preventivamente la soglia massima tollerabile di discrepanza tra gli esiti dei propri controlli e le certificazioni dei Concessionari; il superamento della soglia costituisce mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.

Tabella 5.2 - STANDARD QUALITATIVI

<i>FATTORE DI QUALITA'</i>	<i>INDICATORI DI QUALITA'</i>		<i>STANDARD</i>
	<i>Tipologia</i>	<i>Unita' di misura</i>	
REGOLARITA' DEL SERVIZIO (E PUNTUALITA' DEI MEZZI)	<i>Regolarita' complessiva del servizio</i>	Numero di corse effettivamente svolte diviso il numero di quelle programmate, come desumibile dagli orari	≥90%
	<i>Puntualita' nelle ore di punta (ore 7 - 9; 12 - 14; 17 - 19)</i>	% di autobus in orario (autobus che nelle ore di punta presentano uno scarto, rispetto agli orari, compreso tra 0' e 5'; non si considerano gli autobus in anticipo)	≥85%
		% di autobus in ritardo ai capolinea con uno scarto rispetto agli orari > a 15'	≤5%
	<i>Puntualita' nelle ore rimanenti</i>	% di autobus in orario (autobus che nelle ore rimanenti presentano uno scarto, rispetto agli orari, compreso tra 0' e 5'; non si considerano gli autobus in anticipo)	≥85%
		% di autobus in ritardo ai capolinea con uno scarto rispetto agli orari > a 15'	≤5%
	<i>Percezione complessiva regolarita' del servizio (con riferimento ai ritardi))</i>	% soddisfatti	≥60%
PULIZIA	<i>Pulizia ordinaria</i>	Numero totale di interventi di pulizia ordinaria effettuati nell'arco delle 24 ore diviso per il numero di mezzi che compongono il parco aziendale	≥0,5
	<i>Pulizia radicale</i>	Ogni quanti giorni viene effettuata la pulizia radicale dei mezzi	Frequenza media in giorni: 1 intervento ogni 30 giorni
	<i>Percezione complessiva livello pulizia</i>	% soddisfatti	≥ 50%
CONFORTEVOLEZZA DEL VIAGGIO	<i>Climatizzazione extraurbano</i>	Numero di mezzi attrezzati diviso il totale dei mezzi adibiti al servizio extraurbano	≥30% mezzi sul totale
	<i>Percezione complessiva del servizio</i>	% soddisfatti	≥ 50%

FATTORE DI QUALITA'	INDICATORI DI QUALITA'		STANDARD
INFORMAZIONI ALLA CLIENTELA	<i>Tempo medio (anche telefono)</i>	Tempo medio di attesa per le informazioni rilevabile mediante campionamento od altri metodi	≤1,5 minuto
	<i>Tempo medio sui disservizi</i>	Tempo medio di attesa per le informazioni sulle variazioni programmate rilevabile mediante campionamento o altri metodi	≤2 minuti
	<i>Fascia oraria operativita' (anche telefono)</i>	Fascia oraria del servizio informazioni	almeno 8 ore al giorno da ripartire in 4 ore al mattino e 4 ore al pomeriggio, 5 giorni su 7.
	<i>Segnalazioni visive</i>	Totale delle vetture dotate di dispositivi audiovisivi (es. segnalazione apertura porte, segnalazione dei luoghi di fermata ecc.)	15% mezzi con dispositivi acustici e/o visibili/totale
	<i>Diffusione orari alle fermate</i>	Numero di paline dotate di pannello orario diviso per il numero totale delle paline	≥20%
	<i>Percezione esaustivita' informazioni</i>	% soddisfatti	≥50%
ASPETTI RELAZIONALI E COMPORTAMENTALI	<i>Percezione complessiva livello aspetti relazionali comportamentali (presentabilita', riconoscibilita', comportamento)</i>	% soddisfatti	≥50%
LIVELLO SERVIZIO SPORTELLO	<i>Modalita' raccolta reclami</i>		telefonica, scritta, verbale
	<i>Riscontro proposte e reclami</i>	Entro 30 giorni ai reclami scritti	entro 30 giorni ai reclami scritti
	<i>Percezione complessiva</i>	% soddisfatti	≥ 50%
ATTENZIONE ALL'AMBIENTE	<i>Mezzi con motore a scarico controllato secondo standard EURO 2 o trazione alternativa</i>	Percentuale di vetture del parco mezzi con motore a scarico controllato o a trazione alternativa	≥20% del parco mezzi
	<i>Percezione complessiva</i>	% soddisfatti	≥ 50%

N.B. ≥ (maggiore-uguale) ≤ (minore-uguale)

5.3 Strategie di riassetto: ipotesi per la razionalizzazione del servizio

Durante il periodo di validità del precedente Accordo di programma sono state effettuate sensibili razionalizzazioni del servizio di trasporto pubblico su gomma, restando necessarie altresì per rientrare nel monte chilometrico disponibile per la Provincia di Torino e per il rispetto del rapporto ricavi/costi pari ad almeno il 35%.

Per il lavoro di razionalizzazione sono state perseguite le seguenti linee di intervento:

- 1) ristrutturazione delle linee esistenti, considerando le sovrapposizioni di corse all'interno di ogni linea e sovrapposizioni sugli stessi percorsi tra diverse linee;
- 2) l'eliminazione di corse e/o linee a bassa utenza;
- 3) la verifica ed eventuale attivazione di nuovi servizi su precise richieste;
- 4) la razionalizzazione di alcune linee a seguito dell'entrata in esercizio della nuova linea di metropolitana 1.

L'analisi è stata condotta ipotizzando uno scenario in cui sia presente un gestore a cui verrà affidata la rete di tutte le aree omogenee costituenti il bacino unico provinciale.

5.3.1. Eliminazione di corse e linee a bassa utenza

Negli anni 2004, 2005 e 2006 è stato effettuato un rilevamento completo sulla frequentazione di tutte le corse dei servizi di trasporto pubblico su gomma contribuiti sul territorio provinciale. Il rilevamento è stato effettuato registrando il numero di passeggeri saliti/discesi a ciascuna fermata di tutte le corse inserite nei PEA; i dati sono stati rilevati nell'arco di due settimane per due volte l'anno, nei mesi di luglio e novembre. I dati sulle varie corse sono stati rilevati in più giorni, in funzione della frequenza del servizio.

Sulla scorta dei dati acquisiti, è stato possibile individuare, all'interno della rete contribuita dei servizi, corse con frequentazioni nulle o molto basse in tutti i giorni in cui è stato rilevato il dato, procedendo quindi all'eliminazione/razionalizzazione delle stesse.

5.3.2. Ristrutturazione delle linee esistenti

La ristrutturazione delle linee esistenti è stata effettuata procedendo in prima battuta all'analisi dei Programmi di Esercizio Aziendali, individuando tutte le sovrapposizioni di servizio fra percorsi diversi di una stessa linea e le sovrapposizioni fra linee diverse.

I servizi in sovrapposizione sono stati successivamente verificati per quanto riguarda la frequentazione, arrivando a definire ulteriori razionalizzazioni.

5.3.3. Ristrutturazione delle linee esistenti ed attivazione di nuovi servizi

Nel corso degli anni 2004, 2005, 2006, oltre ad aver operato in direzione di un miglioramento della rete del servizio di trasporto con i ridimensionamenti sopra illustrati, si è provveduto altresì, laddove il variare delle esigenze dell'utenza lo ha reso necessario, ad istituire alcuni nuovi servizi prevalentemente all'interno di linee preesistenti.

Nella pagine seguenti vengono riportate, per ciascuna linea contribuita, le modificazioni chilometriche subite in ragione d'anno, indicando gli incrementi e le riduzioni delle percorrenze nel corso degli anni 2004, 2005, 2006. Le linee sono state suddivise per ente soggetto di delega.

Di seguito si riportano i riepiloghi chilometrici annuali complessivi di tali modificazioni:

<u>ANNO 2004</u>	<u>ANNO 2005</u>	<u>ANNO 2006</u>
Totale in aumento: +99.511	Totale in aumento: +217.408	Totale in aumento: +569.408
Totale in diminuzione: -79.725	Totale in diminuzione: -114.613	Totale in diminuzione: -544.215
Differenza +/-: +19.786	Differenza +/-: +102.795	Differenza +/-: +25.193

BACINO PROVINCIALE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2004	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione Km
1	Torino-Milano	570	1,12231	639,72
1	Torino-Milano	-535	1,12231	-600,44
4	Milano-Torino	1.030	0,96148	990,32
96	Gassino-Sciolze	82	1,14449	93,85
106	Brusasco-Torino Fiat Mirafiori	-20.904	1,14449	-23.924,42
106	Brusasco-Torino Fiat Mirafiori	-672	1,11587	-749,86
106	Brusasco-Torino Fiat Mirafiori	1.092	1,11587	1.218,53
107	Brusasco-Settimo-Torino	67	1,07172	71,81
107	Brusasco-Settimo-Torino	-3	1,07172	-3,22
131	Torino-Pont C.se	-1.147	1,07172	-1.229,26
131	Torino-Pont C.se	2.920	1,11587	3.258,34
135	Pont C.se-Rivarolo	659	1,07172	706,26
145	Rivarolo-Ivrea	1.314	1,0717	1.408,21
151	Strambino-Ivrea	-2.039	1,04714	-2.135,12
156	Andrate-Ivrea F.S.	1.887	1,32792	2.505,79
170	Torino-Montechiaro d'Asti	783	1,12163	878,24
170	Torino-Montechiaro d'Asti	1.479	1,11587	1.650,37
197	None-Volvera-Orbassano Dir. e Prol.	30	1,19315	35,79
232	Cocconato-Chivasso-Torino	1.540	1,11587	1.718,44
232	Cocconato-Chivasso-Torino	572	0,86233	493,25
241	Carmagnola-Pralormo-Poirino-Favari	2.737	1,11587	3.054,14
241	Carmagnola-Pralormo-Poirino-Favari	-1.478	1,00043	-1.478,64
241	Carmagnola-Pralormo-Poirino-Favari	618	1,00043	618,27
241	Carmagnola-Pralormo-Poirino-Favari	2.910	1,11587	3.247,18
242	Carmagnola-Carignano-Poirino	1.940	1,00043	1.940,83
242	Carmagnola-Carignano-Poirino	-1.196	1,00043	-1.196,51
242	Carmagnola-Carignano-Poirino	1.612	1,11587	1.798,78
253	Coazze-Avigliana-Ferriere	23	1,18188	27,18
265	Quincinetto-Ivrea-Chivasso	-4.350	1,12231	-4.882,05
275	Torino-Perosa A.-Sestriere	6.842	1,20485	8.243,58
282	Perosa A.-Buriasco-Torino (Fiat Miraf.)	1.480	1,22186	1.808,35
283	Pinerolo-Cantalupa	326	1,04405	340,36
284	Bobbio Pellice-Pinerolo-Torino	-20.615	1,08453	-22.357,59

345	Torino-Anzasco	1.299	1,06657	1.385,47
379	Rivarolo-Ciriè	1.440	1,07172	1.543,28
429	San Benigno-Volpiano-Chivasso F.S.	2.582	1,07172	2.767,18
545	Carignano-Chivasso (Polo P.I.CHI)	29.996	1,11587	33.471,64
545	Carignano-Chivasso (Polo P.I.CHI)	10.732	1,11587	11.975,52
546	Albiano-Vestignè	1.541	1,08480	1.671,68

TOTALE IN AUMENTO	80.103	89.562,35
TOTALE IN DIMINUZIONE	-52.939	-58.557,11
DIFFERENZA +/-	27.164	31.005,24

COMUNITA' MONTANA ALTO CANAVESE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2004	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
544	Cuorgnè-Faiallo-Frassinetto	13.178	1,15211	15.182,51
TOTALE IN AUMENTO		13.178		15.182,51
TOTALE IN DIMINUZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		13.178		15.182,51

COMUNITA' MONTANA BASSA VAL SUSA

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2004	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
194	Bussoleno-Borgone-Avigliana-Ferriere	-11.180	0,87519	-9.784,62
196	Mattie-Bussoleno	3.200	1,09272	3.496,70
224	Bussoleno-Avigliana-Rivoli-Grugliasco	-1.189	0,98904	-1.175,97
274	Susa F.S.-Bussoleno-Ferriera Teksid	-925	1,09606	-1.013,86
286	Susa F.S.-Bussoleno F.S.-Villarfocchiardo	1.822	1,30270	2.373,52
503	Susa-Caselette	-6.126	0,87519	-5.361,41
TOTALE IN AUMENTO		5.022		5.870,22
TOTALE IN DIMINUZIONE		-19.420		-17.335,86
DIFFERENZA +/-		-14.398		-11.465,64

COMUNITA' MONTANA ALTA VAL SUSA

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2004	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
285	Oulx-Cesana-Claviere	44	1,32399	58,26
TOTALE IN AUMENTO		44		58,26
TOTALE IN DIMINUZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		44		58,26

COMUNITA' MONTANA VAL CHISONE GERMANASCA

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2004	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
303	Perosa Argentina-Prali con Dir.	628	1,13620	713,53
313	Ruata-Pramollo-Villar Perosa	-742	1,58306	-1.174,63
517	Servizio Scolastico di Villar Perosa	-1.212	1,71299	-2.076,14
520	Salza di Pinerolo-Massello	-5.412	1,40282	-7.592,06
523	Servizio Scolastico di Perrero	487	1,13620	553,33
524	Servizio Scolastico di Porte	49	2,24659	110,08
TOTALE IN AUMENTO		1.164		1.376,95
TOTALE IN DIMINUZIONE		-7.366		-10.842,84
DIFFERENZA +/-		-6.202		-9.465,89

BACINO PROVINCIALE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2005	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
1	Torino-Milano	2.177	1,12231	2.443,27
2	Ivrea-Milano	224	1,12231	251,40
4	Milano-Torino	3.153	0,96148	3.031,55
68	Torino-Condove	1.794	1,07172	1.922,67
78	Vische-Mazzè-Caluso	-9.043	1,07172	-9.691,56
96	Gassino-Sciolze	673	1,14449	770,24
106	Brusasco-Torino Fiat Mirafiori	-21.001	1,14449	-24.035,43
107	Brusasco-Settimo-Torino	19.191	1,07172	20.567,38
107	Brusasco-Settimo-Torino	102	1,11587	113,82
107	Brusasco-Settimo-Torino	149	1,07172	159,69
108	Ivrea-Vische-Chivasso	10.939	1,07172	11.723,55
125	Sciolze-Vernone-Marentino-Chieri	895	1,12708	1.008,74
131	Pont C.se-Rivarolo-Torino	2.638	1,07172	2.827,20
135	Pont-Rivarolo	636	1,07172	681,61
135	Pont-Rivarolo	340	1,07172	364,38
136	San Giovanni-Torino	1.916	1,07172	2.053,42
137	Ceresole-Pont Canavese	8.931	1,35922	12.139,19
137	Ceresole-Pont Canavese	6.338	1,11587	7.072,38
148	Pont C.se-Ivrea-S. Bernardo	-1	1,07172	-1,07
220	Barge-Cavour-Pinerolo-Torino	12.062	1,12024	13.512,33
220	Barge-Cavour-Pinerolo-Torino	4.000	1,12024	4.480,96
232	Cocconato-Chivasso F.S.-Torino	429	1,11587	478,71
232	Cocconato-Chivasso F.S.-Torino	2.476	1,11587	2.762,89
234	Levone-Torino	679	1,11587	757,68
234	Levone-Torino	416	1,11587	464,20
234	Levone-Torino	152	1,11587	169,61
241	Carmagnola-Pralormo-Poirino-Favari	276	1,11587	307,98
241	Carmagnola-Pralormo-Poirino-Favari	2.471	1,11587	2.757,31
251	Piverone-Zimone	-623	1,10050	-685,61
264	Carignano-Osasio-Castagnole	1.836	1,15481	2.120,23
275	Torino-Perosa-Sestriere	-8.487	1,20485	-10.225,56
275	Torino-Perosa-Sestriere	134	1,13226	151,72
278	Pinerolo-Vigone-Cercenasco con prol.	-22	1,04405	-22,97
316	Rondissone-Chivasso	-61.028	0,85882	-52.412,07
316	Rondissone-Chivasso	62.466	1,11587	69.703,94
321	Montalenghe-Fogliizzo-Chivasso	4.639	1,14449	5.309,29
329	Lanzo-Torino Fiat Mirafiori	11.351	1,14449	12.991,11

330	Lanzo-Torino Fiat Stura	-10.810	1,14449	-12.371,94
331	Verrua S.-Crescentino-Brusasco	4.321	1,11587	4.821,67
331	Verrua S.-Crescentino-Brusasco	3	1,11587	3,35
345	Torino-Anzasco con dir. e prol.	1.182	1,06657	1.260,69
345	Torino-Anzasco con dir. e prol.	105	1,06657	111,99
386	Ponte Pietra-Coazze-Giaveno-Pinerolo	10.554	1,07197	11.313,57
386	Ponte Pietra-Coazze-Giaveno-Pinerolo	5026	1,07197	5.387,72
434	Brdassano-Castiglione-Gassino	-880	1,2731	-1.120,33
502	San Maurizio-Castellamonte	-180	0,97966	-176,34
504	Rivarolo-San Giusto	130	1,14449	148,78
701	Area vasta di Pinerolo - LINEA 3	12.298	1,04405	12.839,73
701	Area vasta di Pinerolo - LINEA 3	-1.681	1,04405	-1.755,05
705	Area vasta di Pinerolo - LINEA 2	716	1,12024	802,09

TOTALE IN AUMENTO	197.818	219.788,03
TOTALE IN DIMINUIZIONE	-113.756	-112.497,93
DIFFERENZA +/-	84.062	107.290,10

COMUNITA' MONTANA VALLE SACRA

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2005	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
318	Castelnuovo Nigra-Castellamonte	1.936	1,24203	2.404,57
318	Castelnuovo Nigra-Castellamonte	586	1,24203	727,83
TOTALE IN AUMENTO		2.522		3.132,40
TOTALE IN DIMINUZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		2.522		3.132,40

COMUNITA' MONTANA BASSA VAL SUSA

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2005	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
193	Mattie-Susa	558	1,10908	618,87
196	Mattie-Bussoleno	1.825	1,10908	2.024,07
286	Susa F.S.-Bussoleno F.S.-Villarfocchiardo con dir. e prol.	1.320	1,30270	1.719,56
436	Caselette-Almese-Condove-Bussoleno-Susa	8.715	1,09272	9.523,05
TOTALE IN AUMENTO		12.418		13.885,56
TOTALE IN DIMINUZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		12.418		13.885,56

COMUNITA' MONTANA VAL CHISONE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2005	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
303	Perosa Argentina-Prali con dir.	924	1,32399	1.223,37
303	Perosa Argentina-Prali con dir.	264	1,32399	349,53
517	Servizio Scolastico di Villar Perosa	728	1,71299	1.247,06
523	Servizio Scolastico di Perrero	-377	2,24659	-846,96
TOTALE IN AUMENTO		1.916		2.819,96
TOTALE IN DIMINUZIONE		-377		-846,96
DIFFERENZA +/-		1.539		1.973,00

COMUNITA' MONTANA VAL PELLICE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2005	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
279	Bobbio Pellice-Pinerolo	-480	1,31774	-632,52
TOTALE IN AUMENTO		0		0,00
TOTALE IN DIMINUZIONE		-480		-632,52
DIFFERENZA +/-		-480		-632,52

CITTA' DI PINEROLO

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2005	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
707	Area vasta di Pinerolo - LINEA 5	1.892	1,60463	3.035,96
702	Area vasta di Pinerolo - LINEA 4B Mercatale	842	1,60463	1.351,10
TOTALE IN AUMENTO		2.734		4.387,06
TOTALE IN DIMINUZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		2.734		4.387,06

BACINO PROVINCIALE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2006	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione Km
68	Torino-Condove	-12.637	1,072	-13.543,45
91	Torino-Rubiana	-11.880	1,339	-15.904,35
106	Brusasco-Torino Fiat Mirafiori	-9.180	1,144	-10.506,42
107	Brusasco-Settimo-Torino	7.873	1,116	8.785,24
129	S. Giusto-Rivarolo	-7.664	1,14449	-8.771,37
131	Pont C.se-Torino	-1.490	1,072	-1.596,86
133	Ivrea-Torino	4.988	1,07172	5.345,74
135	Pont-Rivarolo	62	1,072	66,45
135	Pont-Rivarolo	-72	1,072	-77,16
145	Rivarolo-Agliè-Ivrea	462	1,071	494,80
260	Pancalieri-Virle-Torino	-508	1,15481	-586,64
266	Torino-Saluggia	-3.934	1,122	-4.415,17
275	Torino-Perosa-Sestriere	-437.184	1,20485	-526.741,14
275	Torino-Perosa-Sestriere	1.413	1,13226	1.599,88
275	Torino-Perosa-Sestriere	8.337	1,20485	10.044,83
280	Barge-Pinerolo	-20.616	1,04405	-21.524,13
281	Servizi scolastici del Pinerolese	142.250	1,20485	171.389,91
282	Torino-Pinerolo	340.283	1,22186	415.778,19
283	Pinerolo-Cantalupa	-2.712	1,04405	-2.831,46
284	Bobbio Pellice-Pinerolo-Torino	225	1,08453	244,02
299	Cardè-Torino	39.687	1,15481	45.830,94
302	Cardè-None (Stab. Merloni)	-22.000	1,15481	-25.405,82
308	Castellamonte-Agliè-Caluso	13.930	1,08480	15.111,26
319	Muriaglio-Bosconero	856	0,980	838,59
345	Torino-Anzasco	348	1,06657	371,17
429	Chivasso-Volpiano-San Benigno	-2.609	1,072	-2.796,12
504	Rivarolo-S.Giusto	-660	1,144	-755,36
510	Torino-Cumiana-Giaveno	-1.124	1,07173	-1.204,62
510	Torino-Cumiana-Giaveno	-4.106	1,07173	-4.400,52
514	Giaveno-Fiat Rivalta	-585	1,14449	-669,53

TOTALE IN AUMENTO
TOTALE IN DIMINUZIONE
DIFFERENZA +/-

560.714
-538.961
21.753

675.901,03
-641.730,15
34.170,88

COMUNITA' MONTANA ALTO CANAVESE

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2006	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
95	Forno-Rivarolo	665	1,07172	712,69
TOTALE IN AUMENTO		665		712,69
TOTALE IN DIMINUIZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		665		712,69

COMUNITA' MONTANA BASSA VAL SUSÀ

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2006	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
196	Mattie-Bussoleno	-205	1,10908	-227,36
208	Bussoleno-San Didero-Borgone	-1.594	1,05402	-1.680,11
274	Susa-Bussoleno-Ferriera Teksid	-3.455	1,09606	-3.786,89
TOTALE IN AUMENTO		0		0,00
TOTALE IN DIMINUIZIONE		-5.254		-5.694,36
DIFFERENZA +/-		-5.254		-5.694,36

COMUNITA' MONTANA ALTA VAL SUSÀ

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2006	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
285	Oulx-Cesana-Claviere	1530,80	1,35525	2.074,62
TOTALE IN AUMENTO		1.531		2.074,62
TOTALE IN DIMINUIZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		1.531		2.074,62

COMUNITA' MONTANA PINEROLESE PEDEMONTANO

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2006	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
212	Cantalupa-Piscina (navetta)	4.818	1,12024	5.397,32
TOTALE IN AUMENTO		4.818		5.397,32
TOTALE IN DIMINUIZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		4.818		5.397,32

CITTA' DI PINEROLO

LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEE	variazione di KM anno 2006	EURO/KM	compensazione in Euro della variazione km
707	Area vasta di Pinerolo - LINEA 5	1.680	1,60463	2.695,78
TOTALE IN AUMENTO		1.680		2.695,78
TOTALE IN DIMINUIZIONE		0		0,00
DIFFERENZA +/-		1.680		2.695,78

5.4. Attivazione di servizi suppletivi del servizio ferroviario regionale

Il primo Programma Regionale di attuazione della l.r. 1/2000 prevedeva l'attivazione di servizi automobilistici suppletivi del servizio ferroviario, in particolare nelle ore di intervallo della circolazione dei treni necessarie per gli interventi di controllo e manutenzione, in modo da offrire un servizio cadenzato su tutto l'arco della giornata.

L'assetto risultante è stato programmato di concerto con la Regione Piemonte; nel suo nuovo Programma Triennale dei Servizi 2007-2009 chiede alle Province il mantenimento di tali servizi suppletivi.

Giova ribadire che tali servizi sono da considerarsi a tutti gli effetti servizi ferroviari, per cui dovranno essere ammessi su tali corse tutti gli utenti provvisti di documenti di viaggio rilasciati da Trenitalia S.p.A. per la direttrice interessata, ammettendo comunque nel contempo tutti gli utenti provvisti di titolo di viaggio a tariffa regionale rilasciato dall'azienda esercente il servizio.

Alla luce delle indicazioni emerse dagli incontri con la Regione Piemonte, Trenitalia S.p.A. e Provincia di Torino, il quadro dei servizi suppletivi ferroviari con le relative frequenze da soddisfare, attivati per l'anno 2006 e riconfermabili per l'anno 2007, è il seguente:

1) Linea Torino – Pinerolo

(Servizio soddisfatto dall'autolinea Pinerolo-Torino - codice 282)

- a) Torino P.N. (9.45) – Pinerolo F.S. (10.50) FER5 escluso agosto
- b) Pinerolo F.S. (9.23) – Torino P.N. (10.35) FER5 escluso agosto
- c) Torino P.N. (20.55) – Pinerolo F.S. (22.00) FER5 escluso agosto
- d) Pinerolo F.S. (22.52) – Torino P.N. (23.45) Festiva

Lunghezza tratta: km. 41,4

Percorrenza annua: km. 41,4 x 3 c. x 232gg = km. 28.814,4

Percorrenza annua: km. 41,4 x 1 c. x 61gg = km. 2.525,4

Percorrenza totale annua: **km. 31.340**

1) Linea Pinerolo – Torre Pellice

(Servizio soddisfatto dall'autolinea Bobbio Pellice-Pinerolo - codice 279)

- a) Pinerolo F.S. (10.55) - Torre Pellice (11.30) FER5 escluso agosto
- b) Torre Pellice (8.50) – Pinerolo FS (9.20) FER6 escluso agosto

Lunghezza tratta: km. 17,0

Percorrenza annua: km. 17 x 1 c. x 232gg = km. 3.944

Percorrenza annua: km. 17 x 1 c. x 280gg = km. 4.760

Percorrenza totale annua: **km. 8.704**

3) Linea Chivasso – Ivrea

(Servizio soddisfatto dall'autolinea Quincinetto-Ivrea-Chivasso - codice 265)

- a) Chivasso F.S. (11.25) – Ivrea F.S. (12.20) FER5 escluso agosto
- b) Ivrea F.S. (9.42) – Chivasso Piazzale Ceresa (10.35) FER5 escluso agosto

Lunghezza tratta: km. 41,0

Percorrenza totale annua: km. 41 x 2 c. x 232gg: **km. 19.188**

TOTALE KM ANNUI DEL SERVIZIO SUPPLETIVO: 59.232

Legenda tipologie: FER6: si effettua tutti i giorni feriali; FER5: si effettua tutti i giorni feriali ad esclusione del sabato

La copertura finanziaria per tale percorrenza di 59.232 km. annui (che potrà subire limitati assestamenti essendo riferita all'anno 2006) rientra tra le risorse destinate all'esercizio del trasporto pubblico provinciale.

Sui servizi in oggetto, per semplicità organizzativa, è confermato il sistema Formula o la normale tariffa regionale autolinee. Le corse di cui sopra risultano inserite negli orari ufficiali dei rispettivi vettori, nonché nell'orario ferroviario.

5.5 Nuovi servizi

5.5.1 Nuovi servizi minimi

Per quanto concerne le modifiche sulla rete provinciale dei servizi minimi per l'anno 2007, sono state rilevate alcune esigenze relative all'intensificazione di alcune corse per lavoratori nel bacino provinciale, nonché al riconoscimento di maggiori percorrenze su alcune linee transitanti nei centri di Chieri e Ivrea per migliorare le connessioni con i nuovi Movicentro presso le stazioni ferroviarie.

Complessivamente dunque i nuovi servizi minimi ammonterebbero a circa 200.000 km. annui.

Per quanto riguarda le linee attualmente esercite da Cavourese e Sapav transitanti all'interno della città di Pinerolo, viene segnalata, per il 2007, la necessità di una ulteriore somma di Euro 100.000,00 da riconoscere quale quota di compensazione per lo svolgimento di servizi nell'area di integrazione tariffaria cosiddetta "PIN".

La descrizione delle modifiche sopra riportata, con i relativi valori, è da ritenersi tuttavia puramente indicativa: tali modifiche sono attualmente ancora oggetto di analisi per valutarne l'opportunità di attivazione e potranno essere anche comparate con altre eventuali esigenze nel frattempo delineatesi, stabilendo delle priorità di intervento ed eventualmente operando ridimensionamenti, anche per rispettare il budget delle risorse già prestabilito dalla Regione.

5.5.2 Nuovi servizi minimi richiesti dai Comuni

Rispetto alla situazione del servizio esistente, adeguatamente razionalizzato durante il precedente triennio, i Comuni non hanno fatto pervenire richieste di particolari modifiche per i prossimi anni.

In particolare, per quanto concerne il servizio urbano ordinario nei comuni con popolazione inferiore ai 30.000 abitanti, si conferma per il 2007 l'attuale configurazione:

Comune	Contributo 2007 (Euro)	Km contribuiti 2007
Bardonecchia	149.612,92	110.230
Carmagnola	280.469,67	206.642
Chivasso	6.533,18	4.813
Giaveno	19.344,47	20.460
Sestriere	6.126,70	6.480
TOTALI	462.086,93	348.625

I dati riportati si riferiscono al contributo al netto della partecipazione comunale; le percorrenze sono strettamente riferite alla parte attribuibile al contributo regionale.

5.5.3 Nuovi servizi in aree a domanda debole

Nella ripartizione delle risorse tra gli Enti soggetti di delega, la Regione Piemonte, nel Programma di Attuazione 2007-2009, non ha indicato, come dei precedenti programmi, un fondo speciale per le aree a domanda debole e/o fasce orarie a domanda rarefatta per il finanziamento di servizi che si prefiggono lo scopo di migliorare l'accessibilità o di ridurre la congestione.

Le Comunità Montane hanno tuttavia manifestato alcune loro particolari esigenze di modifica dei servizi, consistenti principalmente in:

- *Intensificazione servizi con attestamento a Collegno "Fermi";*
- *Istituzione servizi navetta tra comuni vari;*
- *Intensificazione di corse per studenti e lavoratori;*
- *Attivazione di nuova linea di fondovalle.*

Per quanto concerne il servizio di trasporto pubblico esistente, già oggetto di accordo di programma con la Provincia di Torino, la Comunità Montana Val Pellice ha richiesto l'adeguamento, per il periodo 2007/2009, del contributo per la linea ANGROGNA-TORRE PELLICE, comportante un incremento della spesa di Euro 16.527,00.

Si ritiene infine possa essere inserita, nell'ambito dei nuovi servizi in aree a domanda debole, anche l'estensione della sperimentazione nell'area collinare chivassese di un servizio di autobus a chiamata, con l'attivazione, parallelamente al polo di Crescentino già funzionante, anche dei poli di Gassino e Chivasso. Le percorrenze annuali previste per il periodo di sperimentazione sono stimate, per ciascun polo, in circa 15.000 chilometri che corrispondono ad un impegno annuo di Euro 16.738.000 (applicando il contributo medio di bacino pari a Euro 1,11587 al chilometro), per un totale complessivo di Euro 50.214,00. La spesa complessiva per l'intera sperimentazione, nell'ipotesi che si concluda entro l'anno 2007, è stimabile in circa Euro 85.000,00.

Complessivamente dunque l'ulteriore percorrenza in aree a domanda debole ammonterebbe a 279.028 km.

Per quanto riguarda l'accoglimento delle richieste, valgono le stesse considerazioni fatte per i servizi minimi di cui al paragrafo 5.5.1.

5.6 Integrazioni con il servizio ferroviario

Nella Tabella 5.6 vengono riportate le corse, o tratte di corse, di autolinee in sovrapposizione alle direttrici ferroviarie.

Al fine dell'individuazione delle suddette corse o tratte sono stati utilizzati i seguenti criteri:

- le sovrapposizioni sono da intendersi di tracciato e fermate;
- almeno le fermate autobus di origine e destinazione sono ubicate presso: stazioni ferroviarie, centroidi comunali o centri urbani in genere dotati di stazione;
- non sono stati presi in considerazione i servizi su gomma che, pur in sovrapposizione di tracciato, non presentano almeno due fermate in coincidenza con le suddette ubicazioni;
- le tratte bus considerate possono contenere ulteriori fermate non servite dalle corse su ferro;

- nell'ambito della tratta individuata sono state ammesse limitate deviazioni dei percorsi autobus rispetto a quelli ferroviari.

Il numero totale di corse o tratte di corse in sovrapposizione desumibile dalla citata tabella, pari a 1.185 per una percorrenza annua di 3.471.578 chilometri, insieme al servizio su ferro, rappresenta quindi l'attuale complessivo livello di servizio sulle direttrici ferroviarie.

Il presente Programma di Attuazione Provinciale persegue la massima integrazione modale possibile tra le autolinee extraurbane ed il servizio ferroviario.

Tuttavia, su molte direttrici, specialmente nel periodo scolastico, i treni nelle ore di punta sono già oggi saturi, né è possibile incrementarne la capacità fino a quando non saranno disponibili nuovo materiale rotabile e nuove infrastrutture. Ogni integrazione dovrà perciò essere attentamente confrontata con i dati di frequentazione.

Sul fronte delle tariffe, vi è attualmente integrazione nell'area Formula.

In definitiva, l'integrazione modale potrà aumentare solo:

- coordinando gli attuali orari dei diversi vettori;
- riorganizzando il servizio autolinee nelle ore di scarsa affluenza e nei periodi di minore mobilità (vacanze scolastiche).

Altri fattori che potrebbero facilitare un'integrazione dei diversi mezzi di trasporto, pubblici e privati, sono:

- la disponibilità di aree di parcheggio pubblico per auto private nel maggior numero di stazioni (con parcheggio libero, ma riservato a viaggiatori pendolari);
- la costruzione della nuova fermata di "Grugliasco" sulla linea Torino – Bussoleno, tra le stazioni di Torino S. Paolo e di Collegno;
- l'eventuale attivazione di un servizio ferroviario a navetta tra Rivalta e Torino Lingotto (utilizzando un binario dello scalo di Torino Orbassano), con fermate intermedie in corso Allamano/Le Gru e nello scalo di Torino S.Paolo (corso Trapani);
- l'istituzione di una fermata a Vinovo, nelle vicinanze dei parcheggi dell'Ippodromo;
- la possibilità di realizzare ulteriori fermate.

Tabella 5.6 - Sovrapposizioni con il servizio ferroviario

BACINO PROVINCIALE

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
ATAP	346	SALUSSOLA-CAVAGLIA'-CIGLIANO-RONDISSONE-CASTELROSSO	13.138	2	1.504	TORINO-CHIVASSO-ALESSANDRIA
ATAV VIGO	174	TORINO-CIRIE'-CORIO	65.429	4	4.756	TORINO-CERES
AUTOINDUSTRIALE VIGO	187	TORINO-CERES-PIAN DELLA MUSSA	1.944	2	1.380	TORINO-CERES
CAVOURESE	218	PILONE GASPARINO-NONE (Stab. Indesit)	96.448	8	15.040	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
CAVOURESE	296	TORRE P.CE-LUSERNA-PINEROLO (Stab. Beloit)	37.408	12	35.605	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
CAVOURESE	298	BARGE-BAGNOLO-PINEROLO	476.633	55	149.363	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
GTT	68	TORINO-CONDOVE	281.788	33	64.252	TORINO-MODANE
GTT	87	RIVOLI-ROSTA-BUTTIGLIERA CON PROL.	75.462	16	19.130	TORINO-MODANE
GTT	91	TORINO-RUBIANA	236.019	37	32.292	TORINO-MODANE
GTT	92	FORNO-LEINI'-TORINO	448.941	6	33.340	TORINO-CERES
GTT	107	BRUSASCO-CHIVASSO-TORINO	727.340	45	159.574	ASTI-CHIVASSO
GTT	108	CHIVASSO-MAZZE' -STRAMBINO-IVREA STAZ.	254.824	23	62.251	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA # TORINO-MILANO # TORINO-CHIVASSO-ALESSANDRIA
GTT	131	PONT C.SE-RIVAROLO-TORINO	463.013	73	257.642	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	133	TORINO-IVREA STAZIONE DEV. DIR. PR.	473.340	32	21.087	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA # TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	135	PONT-RIVAROLO	85.745	26	54.748	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	136	SAN GIOVANNI-TORINO	31.722	5	8.313	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	137	CERESOLE-PONT CANAVESE	149.375	6	6.171	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	143	PONT-CASTELLAMONTE-IVREA S.LORENZO	279.163	40	49.334	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	145	RIVAROLO-AGLIE'-IVREA	110.974	3	1.663	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT	148	PONT-CASTELLAMONTE-IVREA-S.BERNARDO	32.643	2	7.239	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA
GTT	379	CIRIE' - RIVAROLO	8.622	3	2.366	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE # TORINO-CERES
GTT	429	SAN BENIGNO-VOLPIANO-CHIVASSO F.S.	39.209	11	4.953	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE # TORINO-MILANO
GTT & FURNO (POOL)	329	LANZO-TORINO FIAT Mirafiori	112.637	10	44.111	TORINO-CERES
GTT & FURNO (POOL)	330	LANZO-TORINO (Michelin Stura)	39.388	6	21.056	TORINO-CERES
GTT & SAVD ex Dezzutto	321	MONTALENGHE-CHIVASSO DEV. E PROL.	138.893	19	29.314	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA
GTT & STAAV & SAACV (POOL)	106	BRUSASCO-TORINO FIAT Mirafiori	434.510	35	73.285	TORINO-MILANO # ASTI-CHIVASSO # TORINO-CHIVASSO-ALESSANDRIA
GTT & VI-MU (POOL)	319	MURIAGLIO-RIVAROLO EATON CON DIR.	32.234	12	7.703	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT & VI-MU (POOL)	381	CUORGNE' - CASELLE (Stab. Aeritalia)	13.114	2	1.528	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
GTT & VITA (POOL)	156	ANDRATE-IVREA STAZIONE	106.977	18	22.993	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA
MARLETTI	232	COCCONATO-CHIVASSO F.S.-TORINO	104.307	13	74.214	TORINO-MILANO # ASTI-CHIVASSO
MARTOGLIO	253	COAZZE-AVIGLIANA-FERRIERE	171.044	5	3.614	TORINO-MODANE
SADEM	265	QUINCINETTO-IVREA-CHIVASSO	1.171.982	66	388.223	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA
SADEM	266	TORINO-SALUGGIA (Stab. SORIN)	30.834	2	5.588	TORINO-MILANO
SAPAV	273	BARGE-PINEROLO-FIAT RIVALTA	218.279	12	44.135	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
SAPAV	275	TORINO-PEROSA-SESTRIERE	1.766.005	52	345.110	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
SAPAV	282	PEROSA ARGENTINA-BURIASCO-TO Fiat Miraf.	514.577	84	444.529	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
SAPAV	284	BOBBIO PELLICE-PINEROLO-TORINO	1.003.576	54	141.631	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
SEAG	299	CARDE'-TORINO	846.358	47	215.006	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
STAAV	307	CALUSO-CRESCENTINO TEKSID	53.446	6	4.197	TORINO-MILANO
VIMU	304	MURIAGLIO-CUORGNE'-VALPERGA	25.763	5	2.163	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
VIMU	502	S. MAURIZIO-CASTELLAMONTE	15.050	5	963	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
VIMU	504	RIVAROLO-S. GIUSTO	2.860	2	1.272	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
			11.191.014	899	2.862.638	

CONURBAZIONE DI IVREA

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
GTT	157	SALERANO-SGERMANO	246.735	89	147.471	TORINO-CHIVASSO-IVREA-AOSTA
			246.735	89	147.471	

COMUNITA' MONTANA VALLE SACRA

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
VIMU	318	CASTELNUOVO N.-CASTELLAMONTE	39.848	2	2.021	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
			39.848	2	2.021	

COMUNITA' MONTANA ALTO CANAVESE

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
GTT	95	FORNO-RIVAROLO	44.222	21	10.251	TORINO-RIVAROLO-PONT C.SE
			44.222	21	10.251	

COMUNITA' MONTANA BASSA VAL SUSAS

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
A.M.C. CANUTO (ex coop. Capi)	224	BUSSOLENO-AVIGLIANA-RIVOLI	51.284	10	25.915	TORINO-MODANE
BELLANDO	194	BUSSOLENO-BORGONE-AVIGLIANA-FERRIERE	27.260	4	6.264	TORINO-MODANE
BELLANDO	195	FRASSINERE-CHIUSA S.MICHELE	12.980	8	3.712	TORINO-MODANE
BELLANDO	436	CASELLETTE-ALMESE-BUSSOLENO-SUSA	61.866	8	20.373	TORINO-MODANE
BELLANDO	503	SUSA-CASELLETTE	18.848	2	10.904	TORINO-MODANE
MARTOGLIO	209	S.GIORIO-GIAVENO	13.480	2	2.840	TORINO-MODANE
SAPAV	274	SUSA-BUSSOLENO-FERRIERE (Teksid)	286.421	36	186.114	TORINO-MODANE
SAPAV	276	TORINO-OULX-SESTRIERE	3.920	2	3.040	TORINO-MODANE
SAPAV	286	SUSA-BUSSOLENO-VILLARFOCCHIARDO	174.653	37	64.561	TORINO-MODANE
			650.712	109	323.723	

COMUNITA' MONTANA VAL PELLICE

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
CAVOURESE	216	CAVOUR-TORRE PELLICE	103.730	16	25.792	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
CAVOURESE	438	TORRE PELLICE-OSASCO	12.478	4	5.432	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
CAVOURESE	446	TORRE PELLICE-CAVOUR (SALUZZO)	17.616	3	4.536	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
SAPAV	279	BOBBIO PELLICE-PINEROLO	135.088	14	49.998	TORINO-PINEROLO-TORRE P.CE
			268.912	37	85.758	

COMUNITA' MONTANA VALLI LANZO

AZIENDA	LINEA	DESCRIZIONE AUTOLINEA	KM CONTRATTO 2006	N. CORSE / TRATTE DI CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE	KM IN SOVRAPPOSIZIONE	DIRETTRICE FERROVIARIA
CM VALLI DI LANZO	401	LANZO-CORIO	10.400	4	2.000	TORINO-CERES
CM VALLI DI LANZO	402	FORNO A. G.-GROSCAVALLO-CIRIE'	18.200	2	7.000	TORINO-CERES
CM VALLI DI LANZO	525	CERES-PIANEZZA	18.000	2	5.960	TORINO-CERES
CM VALLI DI LANZO	720	PUGNETTO-TRAVES-GERMAGNANO-LANZO	9.710	2	3.869	TORINO-CERES
GTT E VALLI DI LANZO (POOL)	160	LANZO-VIU'-USSEGLIO	101.359	18	20.887	TORINO-CERES
			157.669	28	39.716	

5.7 Il nuovo assetto del servizio

La rete attuale del servizio di trasporto pubblico provinciale presenta i seguenti chilometraggi:

	<i>km anno 2006</i>
Aree omogenee	19.080.529
Aree a domanda debole	2.755.611
Totale	21.836.140
Servizi urbani (comuni < 30.000 abitanti)	348.625
Totali	22.184.765

Tale valore, desunto dalla banca dati Omnibus nel mese di ottobre 2006, (novembre 2006 solo per le Comunità Montane) non comprende le percorrenze relative alla Conurbazione di Ivrea e la Città di Pinerolo, pari in totale a 1.625.453 km., il cui servizio è stato gestito dalla Provincia di Torino anche per l'anno 2006. Se sommato, le percorrenze complessive ammontano a 23.810.218 km.

In definitiva, per l'anno 2007 viene in questa fase confermato lo scenario del servizio minimo descritto nei paragrafi precedenti relativo al 2006, ad eccezione della linea cod. 129 - S. Giusto-Rivarolo che non viene riconfermata a seguito degli accorpamenti e razionalizzazioni effettuati.

A seguito dell'estensione chilometrica della situazione attuale all'intero anno 2007 si ottengono quindi le seguenti percorrenze:

	<i>km anno 2007</i>
Aree omogenee	19.163.018
Aree a domanda debole	2.774.538
Totale	21.937.556
Servizi urbani (comuni inferiori 30.000 abitanti)	348.625
Totale finale	22.286.181

Il totale generale è dunque pari a **22.286.181 km.**

Volendo sommare a tale valore le percorrenze contribute della Conurbazione di Ivrea e della Città di Pinerolo, anch'esse estese al 2007 e pari a 1.623.773 km., il totale complessivo risulta **23.909.954 km.**

Tale valore potrà essere incrementato non appena delineato il quadro delle attivazioni di nuovi servizi, fino alla concorrenza delle risorse disponibili stanziata dalla Regione Piemonte.

Le percorrenze della limitata sperimentazione del servizio di autobus a chiamata nell'area chivassese attivata nel corso dell'anno 2006, così come quelle previste per l'estensione del 2007, non sono riportate nelle tabelle di cui sopra.