

Capitolo 7 - Le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti

7.1 Il rapporto ricavi/costi programmato

Come già ricordato, ai sensi dell'art.19 comma 5 del D.lgs. n.422 del 19 novembre 1997, recepito all'art.14 comma 1 della l.r. 1/2000, i contratti di servizio devono prevedere un rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi pari almeno allo 0,35.

Come precedentemente evidenziato, per ciascuna area omogenea sono stati calcolati un costo complessivo ed un ricavo complessivo, sommando i valori trasmessi dalle aziende per ciascuna linea che ricade nella singola rete di area, con riferimento allo stato preventivo 2006. Tali dati "storici", riportati al paragrafo 4.2, vengono di seguito sintetizzati, riportando il valore del rapporto ricavi/costi di area.

Tabella 7.1 - Rapporto ricavi/costi per area omogenea nell'anno 2006

AREA OMOGENEA	km. contribuiti (anno 2006)	costi totali	ricavi totali	r/c (%)
CHIVASSO	3.560.575	7.172.182,00	2.143.018,00	29,88
IVREA	3.010.144	6.839.246,00	1.889.404,00	27,63
RIVAROLO	1.488.440	3.628.670,00	1.283.526,00	35,37
CIRIE'	456.636	830.148,00	273.308,00	32,92
SUSA	1.576.417	3.927.723,00	1.295.115,00	32,97
PINEROLO	6.961.139	15.596.991,00	5.188.847,00	33,27
CARMAGNOLA	1.541.229	2.996.413,00	1.022.838,00	34,14
CHIERI	485.949	1.004.024,00	247.596,00	24,66
TOTALI	19.080.529	41.995.397,00	13.343.652,00	31,77

Si ritiene plausibile ipotizzare che, con l'affidamento del servizio di trasporto tramite gara ad evidenza pubblica, attraverso una gestione del servizio a rete i costi potranno ridursi di una certa percentuale, mentre appare ugualmente plausibile ipotizzare un incremento dei ricavi dovuto a maggiore utenza.

In questo momento non si ritiene opportuno prevedere dei fattori di incremento, anche alla luce delle successive considerazioni.

Per quanto riguarda le gare di appalto, si è ritenuto opportuno accorpate le aree in un unico bacino provinciale.

Nella tabella seguente sono indicati i Km di competenza di ciascuno degli attuali bacini di trasporto ed i relativi dati di ricavo e costo. Per uniformità dei dati, alla luce del fatto che per le considerazioni seguenti si tralasciano i contributi ai comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti e il servizio nell'ambito delle comunità montane, per il quale si esula dal rispetto dei parametri di redditività imposti dalla legge, il quadro di riferimento, considerata la modesta variazione delle percorrenze previste per il 2007 nella restante rete di trasporto provinciale, si riferisce all'anno 2006.

Tabella 7.1 bis - Rapporto ricavi/costi per i bacini esistenti nell'anno 2006

BACINI	km. contribuiti (anno 2006)	costi totali	ricavi totali	r/c (%)
IVREA	3.010.144	6.839.246,00	1.889.404,00	27,63
PINEROLO	6.961.139	15.596.991,00	5.188.847,00	33,27
TORINO	9.109.246	19.559.160,00	6.265.401,00	32,03
TOTALI	19.080.529	41.995.397,00	13.343.652,00	31,77

In sostanza tutti e tre i bacini presentano un valore r/c inferiore al 35%. La riduzione del rapporto rispetto ai precedenti esercizi per il bacino di Torino è dovuta prevalentemente alla estrapolazione di linee particolarmente redditizie in favore dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Si ritiene tuttavia che gli scostamenti registrati potranno essere compensati dal prevedibile recupero di redditività dovuto alla gestione del servizio "a rete", nonché dall'incremento degli introiti da traffico conseguenti agli aumenti tariffari preannunciati dalla Regione, arrivando quindi a raggiungere l'obiettivo del 35%.

7.2 La ripartizione delle risorse regionali tra gli Enti delegati nel territorio provinciale

Nel Programma di Attuazione regionale 2007-2009, il budget destinato alla Provincia di Torino, nell'ambito della ripartizione delle risorse effettuata tra gli Enti soggetti di delega per l'anno 2007, risulta pari, in prima analisi, 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 di un nuovo sistema di premialità, basato sul miglioramento di alcune caratteristiche del servizio: alla Provincia di Torino, per l'anno 2007, spetterebbero così ulteriori Euro 550.200,00, portando l'ammontare complessivo annuo a Euro 28.894.260,96, pari ad un incremento del 1,94 % rispetto alle risorse per l'anno 2006.

7.2.1 Descrizione del sistema di premialità per il triennio 2007-2009

In via prioritaria è definito il valore delle contribuzioni dell'anno di riferimento individuato nell'anno in corso 2006.

Per l'anno 2007 e successivi, tenuto conto delle stime di aumento di alcuni significativi costi di esercizio nonché del 50% dell'inflazione governativa programmata annualmente, definita dal Ministero dell'Economia e delle Finanze attraverso il Documento di Programmazione Economico - Finanziaria (DPEF), le maggiori risorse previste sono assegnate tenendo conto dei dati risultanti dall'Osservatorio del TPL individuati nei seguenti elementi:

1. numero di viaggiatori trasportati nell'ultimo esercizio in forma percentuale del totale dei passeggeri trasportati in Regione ;
2. incremento percentuale del numero dei viaggiatori trasportati nel corso dell'ultimo biennio;
3. rapporto fra viaggiatori *km e posti *km offerti nell'ultimo esercizio in analisi;
4. rapporto percentuale fra ricavi da traffico e costi operativi nell'ultimo esercizio in analisi.

La somma dei primi tre parametri definisce il coefficiente di efficacia-efficienza.

Il valore finale di ripartizione delle risorse disponibili è determinato dalla normalizzazione, a totale 100%, della somma dei valori relativi al coefficiente efficacia-efficienza ed al rapporto ricavi/costi.

Per ciascun Ente, oltre alle risorse assegnate rispetto all'anno di riferimento 2006, sono assegnate quindi le eventuali risorse aggiuntive spettanti rispetto al piano di ripartizione sopra descritto. La condizione per l'effettiva erogazione di tale premio definito "di operatività" è l'affidamento dei servizi TPL mediante procedura di gara.

7.3 Le risorse per l'esercizio

Le risorse destinate alla Provincia di Torino per la gestione del sistema di trasporto pubblico locale di propria competenza per il triennio 2007-2009 devono coprire i servizi minimi, i servizi in area a domanda debole, i servizi nella città di Pinerolo e Conurbazione di Ivrea, i servizi urbani nei comuni con meno di 30.000 abitanti

7.3.1 Servizi minimi e servizi urbani nei comuni con meno di 30.000 abitanti

I servizi sopra citati, nel triennio 2007-2009 prevedono i seguenti chilometraggi, rapportati all'anno 2007:

	<i>km anno 2007</i>
Aree omogenee	19.163.018
Aree a domanda debole	2.774.538
Servizi urbani (comuni inferiori 30.000 abitanti)	348.625
Conurbazione di Ivrea e città di Pinerolo	1.623.773
Totale finale	23.909.954

Giova sottolineare che tale scenario non comprende ancora l'attivazione di nuovi servizi, come già evidenziato in precedenza.

Per quanto concerne i costi fissi per l'attivazione e gestione della sperimentazione estesa del servizio di autobus a chiamata nell'area chivassese, promossa dalla Provincia di Torino, questi sono stimabili in Euro 34.786,00.

In definitiva, la Provincia si ritiene titolata ad incrementare o integrare lo scenario del servizio presentato, attivando nuovi servizi ed eventualmente riconoscendo incrementi contributivi se condivisi, indipendentemente dai valori riportati nel documento, da ritenersi indicativi, fino alla concorrenza delle risorse disponibili, premio di operatività compreso.

7.3.2 Tariffe e agevolazioni

Come accennato al paragrafo 6.1, nel Programma di attuazione in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo transitorio 1.1.2001 – 31.12.2003, approvato dalla Giunta Regionale in data 1.3.2000, era stato riproposto l'obiettivo di ottenere l'integrazione tariffaria mediante la progressiva omogeneizzazione delle tariffe praticate dai vettori operanti in Piemonte.

Con DGR n. 61-6805 del 29/7/2002 la Giunta Regionale aveva autorizzato aumenti tariffari differenziati per tutti i servizi di trasporto pubblico locale; tali aumenti sono stati applicati a decorrere dall'ultimo trimestre del 2002.

I succitati aumenti hanno determinato la seguente situazione:

- per le tariffe di corsa semplice: le tariffe dei servizi ferroviari sono allineate con quelle dei servizi di linea automobilistici extra urbani;
- per le tariffe di abbonamento: quelle dei servizi ferroviari sono più basse di quelle del servizio di linea ordinario extraurbano di circa il 20%, con punte più accentuate per le fasce inferiori ai 45 km ed un differenziale dell'11% circa rispetto al mensile da 42 corse, peraltro utilizzabile solo dall'utenza servita da linee specifiche;
- le tariffe di abbonamento integrato treno+bus sono inferiori del 7,5% circa rispetto al servizio extra urbano ordinario, mentre sono coincidenti con la succitata tariffa specifica 42 corse;
- la tariffa integrata "formula" è collocata a livello paritario rispetto alla tariffa di linea extra urbana ordinaria.

La Regione Piemonte, si pone come obiettivo la realizzazione di un sistema di trasporti il più possibile integrato fra le diverse modalità e tipi di servizio. La tariffa unica extra-urbana condivisa tra servizi ferroviari e autolinee è il primo passo per centrare tale obiettivo.

In questo senso occorre eliminare le differenze ancora esistenti tra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario, le tariffe extraurbane su gomma e le tariffe di servizi integrati.

Rispetto al triennio di validità del presente Programma triennale la Regione intende procedere ad un adeguamento tariffario che tenga conto dell'andamento dell'inflazione, considerato che l'ultimo aggiornamento risale all'autunno 2002.

Al fine di eliminare le differenze ancora esistenti tra le tariffe di abbonamento del servizio ferroviario e le tariffe extraurbane su gomma si intende procedere per livelli di adeguamento differenziato fra i medesimi. Diversamente gli incrementi per i biglietti ordinari di ferro e gomma potranno essere omogenei visto il già avvenuto raggiungimento della parità tariffaria.

In aggiunta alle risorse di cui al paragrafo 7.2, la Regione Piemonte, conferma il fondo dei trasferimenti agli enti locali per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla L.R. 1/2000, fatto salvo l'adeguamento delle risorse a nuovi parametri definiti con gli enti locali stessi.

7.4 Le risorse per l'investimento

Ai sensi dell'art. 15 della l.r. 1/2000, una quota non inferiore al 3% delle risorse attribuite agli enti locali per l'esercizio del trasporto pubblico deve essere destinata ad investimenti per le attrezzature di arredo delle linee e di controllo e monitoraggio dell'utenza, e per azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale. Le iniziative che verranno finanziate con tale importo riguarderanno interventi strumentali ed infrastrutturali.

Investimenti in materiale rotabile per servizi di trasporto pubblico su gomma

L'obiettivo prioritario che la Regione Piemonte si pone è lo svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l'introduzione di veicoli più idonei alle esigenze dei cittadini, moderni e conformati ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente. L'obiettivo sarà perseguito attraverso la sostituzione degli autobus con più di 15 anni al 31.12.2005 con autobus nuovi di fabbrica dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori, impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata, tenendo conto della necessità di introdurre, nel rispetto della D.G.R. n. 31-3125 del 12 giugno 2006 - "Definizione delle linee strategiche ed operative del programma di interventi per la riduzione delle emissioni e per la promozione del trasporto pubblico locale" - proposta congiuntamente dalla Direzione Tutela e Risanamento Ambientale e dalla Direzione Trasporti, veicoli conformati a standard qualitativi caratterizzati dall'utilizzo delle migliori tecnologie e da bassi livelli di emissione.

Parte delle risorse della L. 166/02 saranno ripartite tra gli Enti soggetti di delega tenendo conto degli autobus con oltre 15 anni, dell'età media del parco autobus adibito ai servizi di trasporto di loro competenza e della capacità di spesa che gli stessi hanno manifestato del periodo 2000/2005 per le stesse finalità.

Sistemi di bigliettazione elettronica

Per quanto concerne questo aspetto si rimanda a quanto riportato nel paragrafo 6.1.1

Osservatorio del trasporto pubblico locale

Il Programma regionale sottolinea i compiti e le funzioni che tale osservatorio rivestirà, riguardando principalmente la progettazione, costruzione e calibratura di un adeguato sistema informativo. Tale sistema, in definitiva, dovrà consentire all'ente pubblico che gestisce risorse finanziarie collettive di renderne conto al pubblico, nonchè essere uno strumento di management, cio è rivolto alla gestione complessiva del sistema di trasporto. Il Programma di Attuazione regionale evidenzia in definitiva i dati che l'Osservatorio deve esaminare (il numero di posti *km offerti, i viaggiatori *km trasportati, i titoli di viaggio venduti e obliterati distinti tra abbonamenti e biglietti ordinari, i proventi economici derivanti dalle vendite di biglietterie, i costi operativi d'esercizio risultanti dal conto economico del trasporto pubblico locale) e le altre funzioni da espletare (operare indagini stagionali da cui emergano i passeggeri saliti e discesi sui singoli servizi).

Promozione ed informazione utenza

Stante la necessità di fornire agli utenti un servizio informativo sui servizi di T.P.L., la Provincia di Torino ritiene di proseguire con questa iniziativa consistente nel fornire e aggiornare i dati di competenza secondo le modalità definite e coerenti con l'osservatorio della mobilità, nonchè con la promozione del servizio; la Provincia auspica che negli anni 2007, 2008 e 2009 risulti nuovamente possibile, a seguito della disponibilità di risorse regionali dedicate che qui richiede, procedere alla stampa e diffusione dell'orario integrato.

Progetto MOVIlinaea (fermate)

Il programma regionale prevede altresì la concessione, agli Enti soggetti di delega, di contributi a fondo perduto per interventi di infrastrutturazione per il progressivo adeguamento e messa in sicurezza delle fermate; non è prevista la copertura delle spese generali e tecniche e dell'Iva, a carico degli Enti quali quote di cofinanziamento. La Regione prevede uno stanziamento per il triennio 2007-2009 pari ad Euro 9.000.000,00 annui per il finanziamento dei progetti MOVICentro e MOVIlinaea: il riparto e l'assegnazione di tali risorse agli enti locali sarà condizionato alla verifica del completamento dei programmi precedentemente finanziati ed all'elaborazione dei nuovi programmi di intervento. La Provincia di Torino ha presentato una richiesta di finanziamento, per nuovi adeguamenti, pari ad Euro 4.000.000=, di cui Euro 1.700.000 per l'anno 2006, secondo una programmazione a suo tempo impostata. L'esatta quantificazione degli importi sarà tuttavia definita nell'ambito di successivo Accordo di programma.

La Provincia promuove l'elaborazione di un rapporto annuale di sostenibilità ambientale che, adottando opportune metodologie di calcolo anche in riferimento a quelle promosse dall'UE, compari le esternalità prodotte dalla mobilità pubblica e privata ed analizzi i costi necessari al riequilibrio modale in termini di investimenti sociali a ritorno anche economico.