

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Genova, 30 marzo 2017



Indice

PREMESSA	5
RIFERIMENTI NORMATIVI	5
LEGGE REGIONALE 33/2013	6
1. STATO ATTUALE DEI TRASPORTI REGIONALI	8
1.1. SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE.....	8
1.1.1. Consistenza della rete e numero di stazioni	9
1.1.2. Analisi statistiche servizio ferroviario.....	9
1.2. SERVIZIO AUTOMOBILISTICO REGIONALE	10
1.3. ALTRI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE	10
1.3.1. Servizio Marittimo Regionale.....	10
1.3.2. Ferrovia a scartamento ridotto Genova – Casella.....	10
1.3.3. Ferrovia a cremagliera Principe – Granarolo	11
1.3.4. Metropolitana di Genova.....	11
1.3.5. Altri Impianti fissi: Funicolari ed ascensori.....	12
1.4. AMBITI TERRITORIALI OTTIMALI.....	13
1.4.1. ATO di Genova	13
1.4.2. ATO di Imperia	15
1.4.3. ATO di La Spezia.....	16
1.4.4. ATO di Savona.....	16
1.5. COSTI STANDARD	18
1.6. COSTI VIGENTI	20
1.6.1. Nota metodologica	20
1.6.2. Prima stima “Metodo Savings Certificati”	20
1.6.3. Seconda stima “Metodo Bilanci 2015”.....	21
1.7. CONFRONTO TRA COSTI VIGENTI E COSTI STANDARD	22
2. PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI	24
2.1. APPROCCIO METODOLOGICO.....	24
2.2. FASE 0 - QUANTIFICAZIONE DEL FONDO REGIONALE TRASPORTI.....	24
2.3. FASE 1 - RIPARTIZIONE DEL FONDO REGIONALE TRASPORTI (QUOTA SERVIZI MINIMI AUTOMOBILISTICI)	25
2.3.1. Criterio 1: Ripartizione Storica	26
2.3.2. Criterio 2: Popolazione	27
2.3.3. Criterio 3: Domanda.....	27
2.3.4. Criterio 4: Ambientale	28
2.3.5. Criterio 5 (Stazioni Ferroviarie)	28
2.3.6. Criterio 6 (Livello Servizi Ferro).....	29
2.3.7. Modello di distribuzione del FRT e relative modalità di applicazione	29
2.4. FASE 2 - INDIVIDUAZIONE DELLE COMPONENTI FINANZIARIE POSITIVE.....	31
2.5. FASE 3 - INDIVIDUAZIONE DEL “COSTO UNITARIO”	35
2.6. FASE 4 - QUANTIFICAZIONE DEI SERVIZI MINIMI	36
2.7. FASE 5 - INDIVIDUAZIONE DEI SERVIZI MINIMI	37
3. SERVIZI MINIMI AUTOMOBILISTICI	39
3.1. AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI GENOVA.....	41
3.1.1. Servizio Urbano	41
3.1.2. Servizio Extraurbano	43
3.2. AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI IMPERIA.....	45
3.3. AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI LA SPEZIA	46

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

3.4.	AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE DI SAVONA	48
4.	REGOLAMENTAZIONE SERVIZIO MARITTIMO	49
4.1.	COLLEGAMENTO PORTOVENERE - ISOLA DELLA PALMARIA	49
4.2.	NAVEBUS	49
5.	REGOLAMENTAZIONE SERVIZIO FERROVIARIO.....	51
5.1.	SERVIZI FERROVIARI DI CUI ALL'ARTICOLO 9 DEL D.LGS. 422/97.....	51
5.2.	SERVIZI FERROVIARI DI CUI ALL'ARTICOLO 8 DEL D.LGS. 422/97.....	52
5.2.1.	SERVIZI FERROVIARI IN AMBITO SOVRA COMUNALE	52
5.2.2.	SERVIZI FERROVIARI IN AMBITO COMUNALE.....	52
6.	POLITICA TARIFFARIA	53
6.1.	CRITERI DI POLITICA TARIFFARIA.....	53
6.1.1.	<i>Integrazioni tariffarie</i>	53
6.1.2.	<i>Politiche di Socialità</i>	55
6.2.	LIVELLI TARIFFARI.....	55
6.2.1.	<i>Livelli tariffari per i servizi Urbani</i>	56
6.2.2.	<i>Livelli tariffari per i servizi Extraurbani</i>	57
6.2.3.	<i>Tariffe diversificate per gli utenti occasionali</i>	60
6.3.	CONTRASTO DELL'EVASIONE TARIFFARIA	61
6.4.	BIGLIETTIZIONE ELETTRONICA.....	62
6.4.1.	<i>Obiettivi del SBE</i>	62
7.	MONITORAGGIO	64
7.1.	OSSERVATORIO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	64
7.2.	OBIETTIVI E CRITERI PER LA RIPARTIZIONE DELLE RISORSE STATALI.....	64
7.3.	INDICATORI PER LA VALUTAZIONE DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI REGIONALI	65
7.3.1.	<i>Trend indicatori triennio 2012-2015</i>	66
7.4.	EFFETTI SUL SISTEMA DI RIPARTIZIONE DELLE RISORSE.....	67
7.5.	MONITORAGGIO CONTINUO DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.....	70
7.5.1.	<i>Qualità dei servizi di TPL</i>	70
7.5.1.1.	<i>Norma UNI EN 13816: 2002</i>	71
7.5.1.2.	<i>Analisi della "Customer Experience"</i>	72
8.	LINEE GUIDA PER GLI ENTI DI GOVERNO	74
8.1.	LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI BACINO.....	74
8.1.1.	<i>Assetto Demografico e Socio Economico</i>	76
8.1.2.	<i>Ricognizione della Domanda</i>	76
8.1.3.	<i>Ricognizione dell'Offerta</i>	77
8.1.4.	<i>Confronto Domanda/Offerta</i>	78
8.1.5.	<i>Ridefinizione del Modello d'Offerta</i>	78
8.1.6.	<i>Programmazione dei servizi nelle aree a domanda debole</i>	78
8.1.7.	<i>Servizi a prevalente vocazione turistica</i>	79
8.1.8.	<i>Incremento della qualità del Servizio Offerto</i>	80
8.1.9.	<i>Rimozione dei vincoli di sistema e coordinamento con la pianificazione della mobilità urbana</i>	80
8.1.10.	<i>Verifica e monitoraggio del programma</i>	81
8.2.	LINEE GUIDA PER LE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE DI PASSEGGERI DI CUI ALL'ARTICOLO 2,	

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

COMMA 3, LEGGE REGIONALE N. 33/2013 S.M.I. CON ESCLUSIONE DEL TRASPORTO

FERROVIARIO REGIONALE	82
8.2.1. <i>Premessa.....</i>	<i>82</i>
8.2.2. <i>Quadro di riferimento normativo.....</i>	<i>84</i>
8.2.3. <i>Disciplina applicabile.....</i>	<i>85</i>
8.2.4. <i>Modalità di affidamento.....</i>	<i>87</i>
8.2.5. <i>Eventuale divisione in lotti</i>	<i>90</i>
8.2.6. <i>Partecipazione degli operatori.....</i>	<i>91</i>
8.2.7. <i>Subaffidamenti.....</i>	<i>93</i>
8.2.8. <i>Trasferimento del personale</i>	<i>93</i>
8.2.9. <i>Beni strumentali.....</i>	<i>93</i>
8.2.10. <i>Piano economico-finanziario.....</i>	<i>94</i>
8.2.10.1. <i>Ricognizione delle componenti finanziarie positive.....</i>	<i>95</i>
8.2.11. <i>Criteri generali di valutazione delle offerte</i>	<i>96</i>
8.2.12. <i>Commissioni di gara</i>	<i>97</i>
8.2.13. <i>Indirizzi per i contratti di servizio.....</i>	<i>97</i>
8.2.14. <i>Carta della qualità dei servizi e monitoraggio.....</i>	<i>98</i>
8.2.15. <i>Principali adempimenti per l'affidamento dei servizi di TPL.....</i>	<i>99</i>

PREMESSA

Il Programma dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale, previsto dall'articolo 6, comma 3, lettera c) della l.r. 7 novembre 2013, n.33, è lo strumento attraverso il quale la Regione Liguria definisce obiettivi di efficacia ed efficienza nell'organizzazione e nella produzione dei servizi di trasporto attraverso l'individuazione:

- dell'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;
- della rete e dell'organizzazione dei servizi di competenza regionale e degli indirizzi per la programmazione dei servizi di competenza degli Enti di governo, sulla base di criteri di integrazione tra le varie modalità;
- delle risorse da destinare all'esercizio dei servizi minimi in ogni Ambito territoriale di riferimento;
- dei criteri di politica tariffaria volti all'integrazione ed alla promozione dei servizi;
- del sistema di monitoraggio dei servizi.

Tenuto conto della necessità di promuovere un processo continuo di monitoraggio e di valutazione dei risultati al fine di rilevare il grado di realizzazione degli obiettivi attesi, il Programma dei Servizi in particolare individua:

- quale obiettivo di efficacia: il miglioramento continuo del load-factor (capacità di occupazione dei posti*km prodotti, ovvero del rapporto tra passeggeri trasportati e servizio offerto);
- quale obiettivo di efficienza: il miglioramento del rapporto tra ricavi da mercato e costi operativi del servizio, in un contesto di generale riduzione delle risorse pubbliche disponibili;
- quale obiettivo di sostenibilità ambientale: la riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento.

Il presente Programma dei Servizi fornisce inoltre, agli Enti di governo:

- gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed i criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei Piani di bacino;
- le linee guida per le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri di cui all'articolo 2, comma 2, legge regionale n. 33/2013 s.m.i. con esclusione del trasporto ferroviario regionale.

Riferimenti Normativi

La normativa di riferimento per l'estensione del Programma dei Servizi è la Legge Regionale 33/2013, come novellata dalla L.R. 19/2016.

Oltre alla norma regionale di settore, sono state prese a riferimento anche le ulteriori norme vigenti di interesse per i trasporti, tra cui:

- Strategia Europea 2020¹, predisposta nel 2010 dalla Commissione Europea;
- Regolamento Europeo 1370/2007;
- D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422;
- Delibera ART 49/2015;
- D.Lgs 50/2016 (Nuovo codice appalti e concessioni).

Legge Regionale 33/2013

La LR 33/2013 riconosce il valore sociale, ambientale ed economico del trasporto pubblico regionale e locale, componente essenziale del sistema dei servizi pubblici locali per garantire il diritto alla mobilità delle persone e ne reca la disciplina.

Le finalità descritte nell'art. 1 della citata LR 33/2013 sono

- favorire il miglioramento del servizio, la razionalizzazione e l'efficacia della spesa attraverso l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale in Ambiti Territoriali ottimali;
- sviluppare un sistema coordinato ed integrato capace di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità urbana ed extraurbana;
- promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale;
- la salvaguardia ambientale, la riduzione dei consumi energetici e il miglioramento della vivibilità del territorio nel suo complesso;
- il riassetto organizzativo del sistema dei trasporti pubblici locali in un'ottica di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio con l'obiettivo di aumentare l'utenza e diminuire il traffico veicolare privato, ottimizzando il sistema tariffario e promuovendo la tutela dei diritti degli utenti;
- promuovere la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e assicurare, anche in sede di stipulazione dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni.

Con riferimento al processo di quantificazione ed individuazione dei servizi minimi regionali, sono stati presi particolarmente in considerazione i seguenti articoli:

Articolo 4 (Servizi minimi)

Sono definiti servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'articolo 2, comma 1, quelli che consentono il raggiungimento delle finalità di cui all'articolo 1 e sono organizzati in reti che si sviluppano negli Ambiti Territoriali Ottimali di cui all'articolo 9. I servizi minimi sono a carico del bilancio della Regione e sono definiti (...) in particolare, tenendo conto dei seguenti elementi:

- garantiscono un'adeguata mobilità in tutta la regione con particolare riferimento ai territori non coperti dal servizio ferroviario;
- assicurano l'integrazione tra le reti e le varie modalità di trasporto;
- soddisfano prioritariamente il pendolarismo scolastico e lavorativo;

¹ L'obiettivo è realizzare un sistema di mobilità che sostenga il progresso economico Europeo, in linea con le iniziative promosse nella Strategia Europea 2020, attraverso la quale la Commissione Europea promuove l'affermazione di nuove e più efficienti modalità di trasporto per soddisfare i fabbisogni di mobilità delle persone e delle merci, mettendo in primo piano il trasporto pubblico.

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

- garantiscono la fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, sportivi e religiosi;
- contribuiscono alla riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento;
- garantiscono i collegamenti fra le stazioni ferroviarie e le aree che su di esse gravitano al fine di assicurare servizi di adduzione al servizio ferroviario.

Articolo 6 (Competenze della Regione)

Il programma dei servizi individua, tra l'altro:

- la rete e l'organizzazione dei servizi, sulla base di criteri di integrazione tra le varie modalità, favorendo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale;
- le modalità di determinazione delle tariffe, di integrazione tariffaria e di indicizzazione;
- le risorse relative ai servizi minimi da destinare al trasporto pubblico di interesse regionale e locale, tenuto conto del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento previsti;
- criteri per la riduzione della congestione del traffico, dell'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale.

Articolo 9 (Ambiti Territoriali Ottimali ed enti di governo)

Ai sensi della vigente normativa, sono istituiti:

- un Ambito Territoriale Ottimale ed omogeneo (ATO) che coincide con l'intera circoscrizione territoriale regionale per l'esercizio dei servizi ferroviari, che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, il cui governo è assicurato dalla Regione;
- quattro Ambiti Territoriali Ottimali e omogenei per l'esercizio dei servizi di trasporto terrestre e marittimo, coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona, il cui governo è assicurato dai medesimi enti.

Con riferimento alle linee guida per l'affidamento e la gestione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, sono stati presi particolarmente in considerazione i seguenti articoli:

- Articolo 14 (Affidamento del servizio)
- Articolo 15 (Contratto di servizio)
- Articolo 16 (Sostituzione del soggetto gestore)
- Articolo 18 (Tariffe)

1. STATO ATTUALE DEI TRASPORTI REGIONALI

La rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale è composta dalla rete del trasporto ferroviario regionale, dalla rete dei servizi su gomma urbani ed extraurbani e dalle reti relative alle altre modalità trasportistiche (trasporto marittimo, funicolari, ascensori). Si tratta di una struttura classica, basata su un'organizzazione lineare "a pettine", che vede il trasporto ferroviario regionale quale asse portante del sistema ed elemento di continuità ed interconnessione tra i bacini del trasporto su gomma.

Nel presente capitolo viene descritta la rete complessiva dei servizi oggetto dei contratti di servizio vigenti.

1.1. Servizio Ferroviario Regionale

Il trasporto ferroviario in Liguria ha una particolare valenza strategica, poiché costituisce l'elemento di continuità tra i bacini del trasporto su gomma, rivestendo una funzione portante per l'intera mobilità regionale; inoltre rappresenta per lunghe tratte un sistema di collegamento di tipo metropolitano, che coinvolge una rilevante percentuale di spostamenti; un sistema di trasporto così considerevole, tuttavia, si sviluppa in un contesto infrastrutturale piuttosto problematico a causa sia dalla morfologia del territorio, sia dalla localizzazione delle linee, particolarmente tortuose e caratterizzate dalla presenza di numerose gallerie. I condizionamenti della rete infrastrutturale ferroviaria ligure, insieme alla vetustà delle linee ed all'incompletezza di taluni segmenti ancora a binario unico, influenzano notevolmente il livello e la qualità del traffico ferroviario.

La peculiarità delle linee ferroviarie liguri determina un livello di congestione particolarmente elevato per due distinte motivazioni:

- la convivenza tra il traffico regionale ed interregionale con il traffico a lunga percorrenza ed il traffico merci;
- la convergenza della quasi totalità del traffico sul nodo di Genova.

Pertanto l'infrastruttura ferroviaria ligure, ad oggi prossima ai limiti della saturazione, in molte sue parti presenta ridotti margini di elasticità per conseguire un recupero di efficienza.

Le relazioni maggiormente critiche sono costituite dai segmenti costieri: la "Direttrice del Levante" (Genova Brignole - La Spezia) e la "Direttrice del Ponente" (Genova Brignole – Ventimiglia).

Questa situazione preoccupa fortemente anche nella prospettiva, caldamente auspicata, di un incremento dei traffici portuali e, conseguentemente, dell'inoltro delle merci verso i corridoi europei.

La produzione chilometrica per l'anno 2016 ammonta a 6,7 milioni di treni*km. Si riporta di seguito un'estrapolazione dei dati 2016 forniti da Trenitalia.

Treni km (mln)	6,7
Velocità commerciale	42,31
Ore treno (000.0)	160
Capacità offerta (posti.km) (mln)	3.542

1.1.1. Consistenza della rete e numero di stazioni

Un fattore che influenza il servizio di trasporto ferroviario regionale è il numero delle fermate: nella rete in esercizio in Liguria, lunga complessivamente circa 500 Km², sono presenti ben 103 tra stazioni e fermate.

A titolo esemplificativo, sulla tratta Genova-La Spezia, lunga circa 90 km, si trovano ben 31 fermate, quindi una fermata ogni 2,9 km; ne consegue che un treno che effettua tutte le fermate (considerando per ognuna una sosta media di 2 minuti) aggiunge ai normali tempi di percorrenza oltre 1 ora di attesa per la salita e la discesa dei passeggeri.

Pertanto, se da un lato il numero di fermate sulla linea consente un risultato positivo in termini di maggior allineamento del servizio alla domanda di trasporto, dall'altro costituisce un altro vincolo alla flessibilità del sistema ferroviario e genera un'ulteriore contrazione della velocità commerciale.

Interventi atti ad abbreviare i tempi di sosta, dunque, oltre a riflettersi sulla qualità del servizio, garantirebbero un miglioramento della circolazione ed una riduzione della congestione e dei ritardi.

Il Programma di Esercizio 2016 presenta la seguente suddivisione dei treni per direttrice:

- A: Acqui Terme
- L: Genova-Sestri Levante
- LE: Sestri Levante -Spezia
- M: Metropolitano
- N: Direttrici Nord (via Busalla e via Masone)
- P: Genova - Savona
- PE: Savona-Ventimiglia

La Direzione Regionale Liguria assicura un servizio di mobilità in tutto il territorio regionale, dando copertura dell'intera giornata su tutte le linee disponibili; il servizio è svolto interamente con mezzi ferroviari, sulla base delle scelte operate della Regione Liguria.

1.1.2. Analisi statistiche servizio ferroviario

L'analisi, relativa ai dati di frequentazione dei treni Regionali, consente di valutare i treni che presentano il maggiore load factor e le direttrici regionali maggiormente utilizzate durante l'anno di esercizio.

I rilievi dei passeggeri sono effettuati da Trenitalia in vari mesi dell'anno; nell'anno 2016 l'analisi di frequentazione è stata condotta complessivamente su 1.206 treni, di cui il 24,2% (292 treni) risultano avere una frequentazione maggiore di 500 passeggeri medi a bordo per chilometro e altri 156 treni (12,9%) superano i 1.000 passeggeri medi a bordo per chilometro.

² Fonte: RFI

1.2. Servizio Automobilistico Regionale

Il trasporto pubblico su strada in Liguria assume una valenza di collegamento capillare soprattutto per le zone dell'entroterra che non sono servite dal trasporto ferroviario e, pertanto, riveste anche un aspetto legato alla socialità, considerato che occorre mantenere un certo livello di presidio del territorio e garantire il fabbisogno di mobilità di tutti i cittadini.

Il servizio di trasporto pubblico è attualmente fornito da 5 gestori, due sull'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) di Genova ed uno su ciascuno degli altri Ambiti.

ATO	GESTORE ATTUALE
Città Metropolitana di Genova (servizio urbano) (servizio extraurbano)	AMT (Azienda Mobilità e Trasporti s.p.a.) ATP (ATP Esercizio s.r.l.)
Imperia	RT (Riviera Trasporti s.p.a.)
Savona	TPL (TPL Linea s.r.l.)
La Spezia	ATC (ATC Esercizio s.p.a.)

1.3. Altri servizi di Trasporto Pubblico Regionale

In aggiunta al trasporto ferroviario regionale ed al trasporto su gomma altre modalità di trasporto integrano e completano il sistema di mobilità complessivo; in Liguria sono presenti quasi tutte le modalità trasportistiche, ad eccezione del trasporto per via aerea e della navigazione nelle acque interne. Di seguito vengono descritti i parametri relativi alle tipologie attive sul territorio.

1.3.1. Servizio Marittimo Regionale

Il trasporto pubblico marittimo in Liguria riguarda:

- il collegamento nel bacino di Genova tra Pegli (quartiere residenziale situato alla periferia occidentale di Genova) ed il Porto Antico, che integra e completa i servizi pubblici di linea su gomma e su ferro;
- il collegamento tra Portovenere e l'Isola della Palmaria, che rappresenta l'unica via di comunicazione tra l'isola e la terraferma, che garantisce la continuità territoriale.

Percorso	Miglia marine	Corse	Tot. percorrenza (m.m)
Genova Pegli/Porto Antico (1)	6,39	3.418	21.841,02
Porto Venere/ Palmaria (2)	0,54	6.440	3.477,60

(1) Fonte: AMT

(2) Fonte: Cooperativa Barcaoli Portovenere

1.3.2. Ferrovia a scartamento ridotto Genova – Casella

La ferrovia Genova – Casella, la cui costruzione è iniziata nel 1922, è entrata in servizio nel 1929 e già nel periodo bellico rappresentava un importante mezzo di comunicazione tra Genova e l'entroterra; è uno dei rari esempi di ferrovia a

scartamento ridotto italiana e rappresenta una importante via di collegamento per tutti coloro che abitano nelle valli dei torrenti Bisagno, Polcevera e Scrivia. Il percorso si sviluppa per 24.318 metri, con uno sviluppo di curve sul 45% del percorso e pendenze massime del 45 per mille, attraverso 13 gallerie di lunghezza compresa fra 30 e 150 metri.

Per quanto riguarda il parco mezzi più della metà di esso si può definire “storico”: fa parte del materiale rotabile in dotazione anche la più antica locomotiva elettrica ancora in funzione, costruita nel 1924. Pertanto è evidente che tale impianto riveste, in aggiunta alla funzione di servizio di TPL, anche una notevole connotazione storica ed una valenza turistica.

Dislivello	Lunghezza del percorso	Posti per carrozza	Corse/gg Feriale	Corse/gg Festivo
375 m	24,318 km	15	18	14

Fonte: AMT

1.3.3. Ferrovia a cremagliera Principe – Granarolo

La costruzione della ferrovia Principe – Granarolo è iniziata alla fine del 1800 e si è conclusa nel 1901, anno in cui è entrato in funzione l'impianto (è una delle ferrovie a cremagliera più antiche d'Italia); il percorso si sviluppa per 1.130 metri tra la stazione di Principe e quella di Granarolo, con un dislivello di 194 metri e pendenze massime del 21,40%. Il 13 novembre 2012, terminati i lavori di consolidamento e ristrutturazione, la cremagliera ha riaperto al pubblico sull'intera tratta Principe - Granarolo; gli interventi hanno riguardato il consolidamento della struttura della linea, il restyling delle fermate e delle vetture.

Dislivello	Lunghezza del percorso	Capacità vetture
194 m	1136 m	(due cabine) 45 passeggeri

Fonte: AMT

1.3.4. Metropolitana di Genova

La metropolitana di Genova è una metropolitana leggera che collega il centro di Genova con il quartiere di Certosa, a nord-ovest del centro città; serve una rete di 7,1 km e conta 8 stazioni che si aprono su punti turistici, culturali e commerciali della città. La prima tratta (Certosa-Dinegro) è stata aperta nel 1990, le ultime stazioni aperte sono De Ferrari (2005) e Brignole (2012).

La metropolitana utilizza una linea elettrificata a doppio binario (scartamento ordinario da 1435 mm); a causa della sezione ridotta della galleria Certosa, già percorsa dai tram genovesi a scartamento 1000 mm, la larghezza delle vetture è minore di quelle in servizio su altre linee a scartamento ordinario. La metropolitana si serve di 18 rotabili di cui 6 unità doppie articolate della prima generazione, derivati dai cosiddetti "Tram 2000" di Zurigo, e 12 elettromotrici Firema Tipo 67 A, che possono viaggiare in composizione massima da tre unità (circa 620-630 passeggeri). La capacità di trasporto è pari a 4.000 persone all'ora per senso di marcia.

Il servizio è gestito da AMT. La funzione primaria dell'impianto è di garantire l'interscambio con il trasporto pubblico locale ed il traffico veicolare privato; infatti,

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

attraverso il collegamento ai nodi tradizionali del traffico e del TPL, in particolare con le stazioni ferroviarie, è possibile offrire una migliore connessione intermodale, utile al fine di attrarre un maggior numero di utenti.

Lunghezza del percorso	Passeggeri	Capacità vetture
7,1 km	11 milioni	620-630 passeggeri

Fonte: AMT

1.3.5. Altri Impianti fissi: Funicolari ed ascensori

Genova, città "verticale", da molto tempo utilizza impianti a fune per il trasporto pubblico; in particolare AMT gestisce i seguenti impianti: 2 funicolari e 12 ascensori, alcuni dei quali risalgono a inizio '900.

Ascensori

Impianto	Dislivello	Capacità vetture	Anno di realizzazione
Castelletto levante	57 m	25 pax	1909
Castelletto ponente	61 m	27 pax	1910
Castello d'Albertis – Montegalletto	72 m	(2 cabine) 23 pax	1929
Ponte Monumentale	23 m	(2 cabine) 18 pax	1959
Piazza Manin – Via Contardo	32 m	15 pax	1941
Quezzi	76 m	(1 cabina) 25 pax	2015
Via Crocco	49 m	(2 cabine) 30 pax	1933
Via Montello	43 m	(2 cabine) 10 pax	1967
Via Mura degli Angeli	46 m	(2 cabine) 10 pax	1963
Villa Scassi	26 m	-----	1977
Via Imperia	34 m	(2 cabine) 10 e 12 pax	1954
Via Bari	12 m	-----	2010

Fonte: AMT

Funicolari

Impianto	Dislivello	Lunghezza del percorso	Capacità vetture	Anno di realizzazione
Fun.Sant'Anna	54,18 m	357 m	(due cabine) 30 pax	1891
Fun.Zecca – Righi	279 m	1428 m	(due cabine) 150 + 1 pax	1895/1897

Fonte: AMT

1.4.Ambiti Territoriali Ottimali

L'art. 9 della LR 33/2013, oltre all'Ambito Territoriale ottimale (ATO) relativo ai servizi ferroviari regionali, ha individuato quattro ATO quali bacini di mobilità entro i quali organizzare l'offerta dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale effettuati con modalità diversa da quella ferroviaria, al fine di favorire il miglioramento del servizio, la razionalizzazione e l'efficacia della spesa.

I 5 Ambiti regionali sono:

- ATO ferroviario, coincidente con l'intero territorio regionale compresa la ferrovia Genova-Casella;
- ATO di Genova, coincidente col territorio della Città Metropolitana di Genova;
- ATO di Imperia, coincidente col territorio dell'Ente di area vasta di Imperia;
- ATO di La Spezia, coincidente col territorio dell'Ente di area vasta di La Spezia;
- ATO di Savona, coincidente col territorio dell'Ente di area vasta di Savona.

I servizi sono distribuiti in modo capillare su tutto il territorio regionale, soddisfacendo la domanda e garantendo il diritto alla mobilità dei cittadini. Il territorio Ligure presenta centri urbani di dimensioni ridotte, aree rurali, comunità montane e zone periferiche delle città che devono essere tenute in particolare conto nelle programmazioni dei servizi.

Con riferimento al trasporto pubblico locale automobilistico, la produzione chilometrica annua programmata nel 2016 in Liguria è pari a circa 55 milioni di km*vetture/anno complessivi (servizi minimi finanziati dalla Regione e servizi aggiuntivi finanziati dagli Enti Locali del territorio).

Il livello di servizio del Trasporto Pubblico Locale e i sistemi tariffari di ciascun ATO sono descritti nei successivi paragrafi.

1.4.1. ATO di Genova

Il servizio di trasporto pubblico è svolto da AMT in ambito urbano e da ATP nelle zone extraurbane della Città Metropolitana.

I dati del servizio programmato nel 2016 sono descritti nella seguente tabella:

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	AMT	ATP	
Num. Linee	127	154	281
Num. Percorsi	637	1.781	2.418
Num. Corse/anno	3.956.184	750.840	4.707.024
Percorrenze/anno (vett*km)	23.334.835	8.909.643	32.244.478

Fonte: Osservatorio Regionale Trasporti

Il Sistema Tariffario vigente nell'ATO di Genova è molto articolato e differente per tipologia di servizio urbano/extraurbano.

Il **sistema tariffario in vigore sul servizio urbano di AMT** è a zona unica e offre una vasta gamma di titoli di viaggio per tutte le esigenze di spostamento. Sono di seguito sintetizzati i titoli principali (biglietti e abbonamenti).

Biglietti

- Biglietto ordinario AMT (€1,50): vale 100 minuti su tutta la rete Amt (ad esclusione di Navebus e Volabus);
- Biglietto integrato AMT - Trenitalia (€ 1,60): vale 100 minuti su tutta la rete Amt (ad esclusione di Navebus e Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;
- Biglietto integrato AMT - Navebus (€ 1,60): vale una corsa su Navebus e 60 minuti sulla rete AMT (ad esclusione del Volabus);
- Biglietto di corsa semplice per ascensori e funicolare Sant'Anna (€ 0,90);

Abbonamenti

- Abbonamento settimanale (€17): vale dal lunedì alla domenica su tutta la rete AMT (ad esclusione del Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;
- Abbonamento mensile (€ 46): vale nel mese di convalida su tutta la rete AMT (ad esclusione del Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;
- Abbonamento annuale (€ 395): vale 365 giorni con la possibilità di scegliere il giorno di inizio della validità; consente di viaggiare su tutta la rete AMT (ad esclusione del Volabus) e sul servizio ferroviario in ambito urbano;

Il **sistema tariffario di ATP** si basa invece su “zone” identificate da un numero e da un nome che generalmente richiama la località principale della zona.

Le tariffe sono definite in base al numero di zone attraversate:

- la tariffa minima (tariffa A) è pari ad 1,80 € e consente la libera circolazione, anche con cambio autobus, all'interno di 4 zone consecutive, validità temporale inferiore ai 75 minuti;
- La tariffa B (3,00 €) consente la libera circolazione, anche con cambio autobus, all'interno di 8 zone consecutive entro un arco di tempo inferiore ai 120 minuti;
- La tariffa massima (tariffa C) pari a 4,50 € consente la libera circolazione, entro 150 minuti, sull'intera rete (da nove zone contigue in poi).

Nella successiva tabella sono sintetizzati i principali elementi del ST in vigore sui servizi extraurbani dell'ATO di Genova.

TARIFFA	ZONE contigue attraversabili	VALIDITÀ TEMPORALE (min.)	BIGLIETTO ORDINARIO	BIGLIETTO ORDINARIO INTEGRATO AMT
A	4	75	€ 1,80	€ 2,00
B	8	120	€ 3,00	€ 3,50
C	Oltre 8	150	€ 4,50	€ 5,00

**=per i titoli integrati vale 100 minuti complessivi – rete AMT+ATP*

Il ST di ATP comprende inoltre le seguenti tipologie di abbonamenti:

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

- Abbonamenti di Libera Circolazione Carta Verde (mensile 45,00 € – annuale 405,00 €), abbonamento riservato ai giovani sino ai 26 anni, consente la libera circolazione sull'intera rete ATP ad esclusione delle tratte autostradali per le quali è necessario munirsi di apposito supplemento.
- Carta Blu (mensile 40,00 € – annuale 360,00 €), abbonamento riservato a ultrasessantenni o invalidi oltre il 60%, consente la libera circolazione sull'intera rete ATP ad esclusione delle tratte autostradali per le quali è necessario munirsi di apposito supplemento.
- Carta Libera (mensile 50,00 € – annuale 450,00 €), abbonamento indifferenziato che consente la libera circolazione sull'intera rete ATP ad esclusione delle tratte autostradali per le quali è necessario munirsi di apposito supplemento.

1.4.2. ATO di Imperia

Il servizio di trasporto pubblico nell'Ambito Imperiese è interamente effettuato da RT. I dati riepilogativi del servizio programmato nel 2016 sono descritti nella seguente tabella:

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	RT		
Num. Linee	36	38	74
Num. Percorsi	143	274	417
Num. Corse/anno	188.524	257.534	446.058
Percorrenze/anno (vett*km)	1.338.984	4.270.585	5.609.569

Fonte: Osservatorio Regionale Trasporti

Il **Sistema Tariffario vigente nell'ATO di Imperia** è a “zona unica” per l'intera rete (le tariffe non sono differenziate tra servizio urbano/extraurbano).

La tabella illustra le caratteristiche dei principali prodotti tariffari vigenti nell'ATO Imperiese.

Validità	Corsa Semplice		Abbonamento MENSILE
	A terra	A bordo	Ordinario
90 min	€ 1,50	€ 2,50	€ 48,00

Validità	Travel SETTIMANALE	Abbonamento ANNUALE (suddiviso in semestri consecutivi)	
		I sem.	II sem.
90 min	€ 18,00	€ 300,00	€ 200,00

1.4.3. ATO di La Spezia

Il servizio di trasporto pubblico nell'Ambito Spezzino è interamente effettuato da ATC. I dati riepilogativi del servizio programmato nel 2016 sono descritti nella seguente tabella:

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	ATC ESERCIZIO		
Num. Linee	37	79	116
Num. Percorsi	383	1.006	1.389
Num. Corse/anno	401.009	483.249	884.258
Percorrenze/anno (vett*km)	2.844.008	6.289.300	9.133.308

Fonte: Osservatorio Regionale Trasporti

Il **Sistema Tariffario vigente nell'ATO di La Spezia** è un sistema a fasce chilometriche strutturate in modo specifico sui ciascuno dei principali prodotti tariffari.

Biglietti

Codice	Fascia Km	Corsa Semplice (euro)
00	Urbano 60' SP	1,50
01	0-6 Km	1,50
02	6-10 Km	2,00
03	10-14 Km	2,50
04	14-18 Km	2,80
05	18-22 Km	3,00
06	22-26 Km	3,20
07	26-30 Km	3,50
08	30-34 Km	3,70
09	34-38 Km	3,90
10	38-50 Km	4,00
11	50-60 Km	4,20
12	Oltre 60 Km	4,30

SETTIMANALE	MENSILE ORDINARIO	ANNUALE
Urbano € 13,00	Urbano € 36,00	Urbano € 360,00
0-14 Km € 14,00	0-50 Km € 43,00	0-14 Km € 392,00
0-26 Km € 15,00	Intera Rete € 46,00	0-26 Km € 405,00
0-38 Km € 16,00		0-38 Km € 407,00
Intera Rete € 17,00		Intera Rete € 431,00

1.4.4. ATO di Savona

Il servizio di trasporto pubblico nell'Ambito di Savona è interamente effettuato da TPL Linea. I dati riepilogativi del servizio programmato nel 2016 sono descritti nella seguente tabella:

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	TPL LINEA		
Num. Linee	15	68	83
Num. Percorsi	114	629	743
Num. Corse/anno	152.347	472.845	625.192
Percorrenze/anno (vett*km)	1.466.871	6.864.647	8.331.518

Fonte: Osservatorio Regionale Trasporti

Il **Sistema Tariffario vigente nell'ATO di Savona** si basa sulla suddivisione del territorio in zone omogenee, coerenti tra di loro, contraddistinte da una diversa colorazione, al fine di offrire all'intera area provinciale un servizio più chiaro e maggiormente intuitivo. Il costo del titolo di viaggio è determinato dal numero di zone attraversate:

- l'area urbana e suburbana di Savona costituiscono un'unica zona di colore rosa;
- l'area di Albenga rappresenta una zona unica, di colore blu;
- il restante territorio è suddiviso in altre 6 zone.

Il costo del titolo di viaggio è determinato dal numero di zone attraversate, sulla base delle seguenti possibilità di spostamento:

- zona rosa (area urbana e suburbana);
- zona blu, zona arancione, zona verde;
- zona viola (generata dall'unione della zona rosa con la zona blu);
- zona marrone (generata dall'unione della zona arancione con la zona verde);
- zona azzurra (generata dall'unione della zona blu con la zona arancione);
- zona gialla (generata dall'unione di tutte le zone);
- biglietto argento, valido nei comuni a scavalco di fascia.

Il prezzo dei principali prodotti tariffari è sintetizzato nella seguente tabella:

Zona	Tariffa			
	Biglietto	Settimanale	Mensile	Annuale
ROSA (urbano+suburbano)	€ 1,50	€ 13,00	€ 30,00	€ 290,00
BLU, ARANCIONE, VERDE	€ 1,50	€ 13,00	€ 30,00	€ 290,00
VIOLA, MARRONE, AZZURRA	€ 2,30	€ 15,00	€ 36,00	€ 360,00
GIALLA	€ 2,80	€ 17,50	€ 42,00	€ 420,00
Carnet 10 corse fascia ROSA	€ 13,50			
Biglietto ARGENTO	€ 1,50			

1.5. Costi Standard

Con la Delibera di Giunta Regionale n. 571/2015, la Regione Liguria ha individuato i Costi Standard per la produzione dei servizi che consentano di determinare corrispettivi «equi», ovvero un corrispettivo che garantisca la giusta remunerazione per gli operatori, l'equilibrio e la sostenibilità economica del sistema nel suo complesso e l'efficienza per la collettività.

I costi standard sono stati definiti in base ai seguenti passaggi metodologici:

- **RACCOLTA DATI.** Al fine di inquadrare lo stato di fatto a livello regionale, si è proceduto a raccogliere i dati dalle aziende sul territorio. Sono state distribuite delle schede di input per la raccolta dei dati e dei manuali operativi sulle convenzioni da adottare. Sono state inoltre effettuate almeno due riunioni tecniche per ciascuna azienda per supportare le aziende nella corretta elaborazione dei dati. La veridicità dei dati è stata garantita dalle aziende che hanno fornito ed autocertificato i dati.
- **ANALISI DELLO STATO DI FATTO.** I dati sono stati analizzati al fine di verificarne la coerenza ed estrapolare gli indicatori per l'analisi dei livelli di performance in termini di produttività ed efficienza.
- **ANALISI DEI VINCOLI.** Sono stati analizzati i vincoli di gara, in particolare sono stati approfonditi gli aspetti legati alla cosiddetta «clausola sociale».
- **ANALISI DELL'IMPATTO DEI VINCOLI SUI COSTI.** E' stata analizzata la correlazione tra le principali variabili aziendali e il costo chilometrico al fine di definire quanto possano incidere i vincoli di gara sui costi chilometrici.
- **DEFINIZIONE DEI PERIMETRI E CONTESTUALIZZAZIONE DEI COSTI STANDARD.** Sono stati definiti i perimetri di riferimento dei costi standard, in relazione agli obiettivi, e la loro contestualizzazione territoriale ritenuta più opportuna per contenere le eventuali criticità di sistema.
- **DEFINIZIONE DEI VALORI USATI COME RIFERIMENTO.** Sono stati definiti i livelli di performance e di efficienza da usare come riferimento per la definizione di ciascun costo standard elaborato.
- **STIMA DEI COSTI STANDARD.** Con riferimento all'esercizio 2012 e rivalutazione monetaria all'anno 2013, sono stati elaborati i "costi attuali" (**CS0**) ed elaborate 2 «classi» di costi standard:
 - costo standard **CS1** prevede una razionalizzazione delle attività indirette, una riduzione dei costi esterni e un moderato aumento di produttività del personale diretto;
 - costo standard **CS2** con un efficientamento più spinto per tutte le aree.

I costi standard sono stati elaborati parametricamente tenendo conto delle reali possibilità di efficientamento pertanto anche nel caso dell'efficientamento spinto si è tenuto conto del costo storico attuale e non valori di *best practice* nazionali.

Nella seguente tabella sono esposti i costi standard 2012 (rivalutati al 2013) descritti a pagina 59 (il CS1) e 60 (il CS2) dello Studio Regionale.

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

		GENOVA		LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
		AMT (Urbano)	ATP (Extraurbano)	ATC	TPL	RT
CS0 2012 (Riv. 2013)	TOTALE	6,97	3,66	3,36	2,97	4,00
	Urbano	6,51		3,71	3,48	4,31
	Extraurbano		3,66	3,11	2,76	3,88
	Metropolitana	19,47				
	Impianti speciali	5,30				
CS1 2012 (Riv. 2013)	TOTALE	6,51	3,54	3,15	2,89	3,43
	Urbano	6,05		3,47	3,43	3,77
	Extraurbano		3,54	2,91	2,67	3,30
	Metropolitana	18,50				
	Impianti speciali	5,30				
CS2 2012 (Riv. 2013)	TOTALE	5,55	3,47	3,11	2,79	3,29
	Urbano	5,16		3,47	3,21	3,74
	Extraurbano		3,47	2,85	2,61	3,12
	Metropolitana	15,78				
	Impianti speciali	4,52				

Nell'ambito del presente Documento si provvede all'aggiornamento al 2015 dei suddetti costi standard. I Valori sono stati aggiornati al 2015 utilizzando il tasso di adeguamento FOI(nt) (Indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati generale al netto dei tabacchi). Nella seguente tabella sono riportati i costi standard presi in considerazione per il presente Studio Regionale.

		GENOVA		LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
		AMT (Urbano)	ATP (Extraurbano)	ATC	TPL	RT
CS0 2012 (Riv. 2015)	TOTALE	6,97	3,66	3,37	2,98	4,00
	Urbano	6,52	-	3,72	3,48	4,31
	Extraurbano	-	3,66	3,11	2,76	3,89
	Metropolitana	19,49	-	-	-	-
	Impianti speciali	5,31	-	-	-	-
CS1 2012 (Riv. 2015)	TOTALE	6,51	3,54	3,15	2,90	3,43
	Urbano	6,05	-	3,47	3,43	3,78
	Extraurbano	-	3,54	2,92	2,67	3,30
	Metropolitana	18,52	-	-	-	-
	Impianti speciali	5,31	-	-	-	-
CS2 2012 (Riv. 2015)	TOTALE	5,55	3,47	3,12	2,79	3,29
	Urbano	5,16	-	3,47	3,21	3,75
	Extraurbano	-	3,47	2,85	2,61	3,12
	Metropolitana	15,79	-	-	-	-
	Impianti speciali	4,53	-	-	-	-

1.6. Costi vigenti

1.6.1. Nota metodologica

È stato stimato il livello di costo chilometrico dei servizi del 2015 per verificare lo stato dell'arte rispetto ai costi standard obiettivo elaborati nel 2013 ed aggiornati al 2015.

Nel 2013 i costi chilometrici sono stati calcolati in collaborazione con le aziende sulla base di un processo analitico di raccolta, elaborazione e verifica dei dati tecnico economici che ha permesso di ricostruire industrialmente il costo delle aziende per i servizi su gomma, elemento essenziale per la determinazione dei costi standard basati sull'analisi analitica delle diverse componenti di costo di ciascuna tipologia di servizio analizzato (la semplice analisi dei bilanci aziendali non avrebbe infatti consentito di avere l'articolazione analitica adeguata).

La stima dei costi vigenti condotta nel 2016, invece, è esclusivamente finalizzata a verificare l'effetto sui costi aziendali delle iniziative di efficientamento ad oggi intraprese dalle aziende.

La stima dei costi chilometrici 2015/2016 è pertanto sviluppata con una metodologia parametrica basata su dati oggettivi a disposizione dell'Ente e sullo Studio condotto nel 2013 (analisi relativa all'anno 2012).

Al fine di ridurre il margine di errore, si è scelto di calcolare e confrontare i risultati di due alternative metodologie di calcolo.

Entrambe le stime sono state elaborate a partire dall'analisi già condotta nel 2013 quando le aziende hanno certificato, attraverso l'invio di opportune schede di rilevazione, i costi attribuiti e correlati al servizio su gomma.

Per differenza, dal monte complessivo dei costi operativi rilevati nel 2013, sono sottratte le riduzioni di costo ed i "saving" (riduzioni di costo) ipotizzati sulla base dei dati disponibili, ed in particolare:

- la prima stima ha tenuto conto dei saving correlati alla riduzione delle produzioni chilometriche e agli esodi del personale certificati dalle aziende;
- la seconda stima ha calcolato i nuovi livelli di costo sulla base degli ultimi bilanci disponibili (esercizio 2015) e delle parametrizzazioni analitiche rilevate nello Studio del 2013.

1.6.2. Prima stima "Metodo Savings Certificati"

Questa prima metodologia prende in considerazione i soli risparmi direttamente correlati ad iniziative certificate nel periodo 2012-2015, ovvero la variazione della produzione annua e la variazione del personale aziendale (esodi di personale incentivati dal fondo messo a disposizione dalla Regione). Tale stima è stata condotta sulla base dei seguenti passaggi:

- è stata rilevata la differenza di produzione chilometrica annuale tra l'esercizio 2012 (base dati dello Studio sui Costi Standard) ed il 2015, utilizzando la base dati dell'Osservatorio Regionale (rilevazioni IVU);

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

- sulla base dei differenziali così rilevati, sono stati calcolati proporzionalmente i costi di trazione del 2015 (es. gasolio, pneumatici e altri costi variabili diretti) rilevati nel 2012;
- è stata calcolata la riduzione del personale (organico medio anno) tra il 2012 ed il 2015 sulla base dei dati già inviati dalle aziende alla Regione; l'effetto economico di tali variazioni è stato applicato al costo del personale certificato dalle aziende per il 2012;
- Non sono state stimate altre eventuali riduzioni dei costi operativi (ad esempio possibili risparmi sull'acquisto dei materiali per la rinegoziazione dei contratti di fornitura) o altri recuperi di efficienza (questa ipotesi potenzialmente sovrastima i nuovi costi operativi e potrebbe compensare, almeno parzialmente la precedente sottostima);
- Sono stati così stimati i nuovi costi operativi al netto dei saving ipotizzati per minori costi di trazione e del personale;
- E' stato attualizzato il monte complessivo dei costi secondo l'indice FOI trasporti.
- I nuovi costi chilometrici sono stati infine calcolati rapportando i costi ai livelli di produzione del 2015.

Nella seguente tabella è sintetizzato il processo di calcolo del Costo Medio (CM):

	GENOVA (Urbano)	GENOVA (Extra.)	LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
Costi operativi 2012	159.353.493	33.943.315	32.246.859	27.878.937	28.634.486
Saving personale	-4.911.945	-2.324.544	-364.665	-475.674	-3.125.963
Minori costi di trazione	-1.901.651	-327.214	-328.725	-571.963	-797.847
Costi operativi 2015	152.539.896	31.291.557	31.553.469	26.831.300	24.710.675
Produzione 2015 (km/anno)	23.334.835	8.909.643	9.133.308	8.331.518	5.609.569
CM 2015 (v.01 – Saving esodi e trazione)	6,54	3,51	3,45	3,22	4,41

Fonte:Elaborazioni su dati bilancio aziendale e dati regionali

1.6.3. Seconda stima “Metodo Bilanci 2015”

Questa seconda stima è sviluppata con i seguenti passaggi:

- Dall'analisi dei dati di bilancio è stata calcolata la differenza dei costi operativi nel periodo 2012 - 2015;
- Sulla base dei dati di bilancio 2012 di ciascuna azienda, è stata calcolata la quota percentuale rappresentata dai costi operativi della sola gomma sul totale dei costi operativi (isolando così i costi relativi alla sola modalità oggetto di analisi ed escludendo nel contempo anche i costi relativi ai servizi non correlati al CdS);
- E' stato calcolato il nuovo monte dei costi operativi gomma 2015 nell'ipotesi che la struttura dei costi (intesa in questo caso come rapporto tra i costi della gomma ed il totale dei costi operativi) sia rimasta invariata. Quest'ultima ipotesi dovrebbe verosimilmente sottostimare i costi in quando un abbattimento dei

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

costi operativi relativi alla sola gomma, comporterebbe necessariamente un aumento, per quanto ridotto, del valore percentuale della quota residuale dei costi relativi alle altre modalità, nell'ipotesi limite che questi rimangano del tutto invariati.

Applicando la percentuale di riparto (tra costi gomma e costi operativi rilevata nel 2012) ai costi operativi rilevati a bilancio 2015, si sono attribuiti proporzionalmente alla gomma la relativa quota parte dei saving potenziali complessivi, stimati come differenza tra costi operativi complessivi 2012 e 2015. Nell'ipotesi limite che le altre modalità di trasporto non abbiano registrato nessuna contrazione dei costi, questa assunzione di base sovrastimerebbe i costi operativi della gomma (sovrastima potenziale in parte compensata dalla precedente teorica sottostima).

La stima dei nuovi costi operativi relativi alla gomma è stata divisa per la produzione chilometrica 2015 ricavando così i nuovi livelli di costo chilometrico 2015, come sintetizzato nella seguente tabella:

	GENOVA (Urbano)	GENOVA (Extra.)	LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
Costi analitici TPL Automobilistico 2012	159.353.493	33.943.315	32.246.859	27.878.937	28.634.486
% costi TPL/costi totali (anno 2012)	86,71%	90,70%	90,58%	91,10%	92,60%
Totale costi (bilancio 2015)	175.084.174	33.929.699	33.839.589	29.032.684	25.983.207
Stima Costi TPL Automobilistici 2015	151.815.781	30.775.755	30.651.567	26.448.775	24.060.450
Produzione 2015 (km/anno)	23.334.835	8.909.643	9.133.308	8.331.518	5.609.569
CM 2015 (v.02 – Struttura dei costi)	6,51	3,45	3,36	3,17	4,29

Fonte:Elaborazioni su dati bilancio aziendale e dati regionali

1.7. Confronto tra Costi Vigenti e Costi Standard

Entrambe le metodologie evidenziano, con l'eccezione dell'Ambito genovese, un incremento del costo medio 2015 rispetto a quello del 2012 (CS0 con aggiornamento ISTAT al 2015).

Tale incremento risulta limitato nel caso di La Spezia (aumento del costo medio compreso tra 0% e 2,6% a seconda della metodologia di stima) mentre appare più significativo nei casi di Savona (aumento stimato tra 6,6% e 8,2%) e Imperia (aumento stimato tra 7,1% e 10,0%).

	GENOVA (Urbano gomma)	GENOVA (Extra.)	LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
CS0 (Riv.2015)	6,52	3,66	3,37	2,98	4,00
CM 2015 (v.01 – Saving esodi e trazione)	6,54	3,51	3,45	3,22	4,41
Variazione CM v.01 (2015 Vs. 2012)	0,27%	-4,16%	2,62%	8,19%	10,00%
CM 2015 (v.02 – Struttura dei costi)	6,51	3,45	3,36	3,17	4,29
Variazione CM v.02 (2015 Vs. 2012)	-0,21%	-5,74%	-0,32%	6,64%	7,11%

Fonte:Elaborazioni su dati bilancio aziendale e dati regionali

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Il principale razionale di tali incrementi del Costo Medio deriva da una contrazione dei costi inferiore alla riduzione della produzione chilometrica, come evidenziato nella seguente tabella per tutti gli operatori regionali con la sola eccezione di ATP:

	GENOVA (Urbano gomma)	GENOVA (Extra.)	LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
Produzione 2012	24.899.610	9.379.952	9.604.930	9.414.173	7.062.853
Produzione 2015	23.334.835	8.909.643	9.133.308	8.331.518	5.609.569
Variazione Produzione (2015 Vs. 2012)	-6,3%	-5,0%	-4,9%	-11,5%	-20,6%
Costi operativi 2012	159.353.493	33.943.315	32.246.859	27.878.937	28.634.486
Costi operativi 2015	152.539.896	31.291.557	31.553.469	26.831.300	24.710.675
Variazione Costi operativi (2015 Vs. 2012)	-4,3%	-7,8%	-2,2%	-3,8%	-13,7%

Fonte:Elaborazioni su dati bilancio aziendale e dati regionali

Il confronto tra il Costo Medio 2015 e i costi standard descritti nel precedente paragrafo è sintetizzato nella seguente tabella.

CM 2015e C.STANDARD	GENOVA (Urbano gomma)	GENOVA (Extra.)	LA SPEZIA	SAVONA	IMPERIA
CM 2015 (v.01 - Saving esodi e trazione)	6,54	3,51	3,45	3,22	4,41
CM 2015 (v.02 - Struttura dei costi)	6,51	3,45	3,36	3,17	4,29
CS0 (valuta 2015)	6,52	3,66	3,37	2,98	4,00
CS1 (valuta 2015)	6,05	3,54	3,15	2,90	3,43
CS2 2012 (valuta 2015)	5,16	3,47	3,12	2,79	3,29

Fonte:Elaborazioni su dati bilancio aziendale e dati regionali

2. PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI

Oggetto del capitolo è la descrizione dell'approccio metodologico proposto per la quantificazione e l'individuazione dei servizi minimi regionali.

2.1.Approccio metodologico

La metodologia con cui è stata sviluppata la programmazione dei servizi di TPL automobilistico regionale è così articolata:

- **Fase 0 – quantificazione del Fondo Regionale Trasporti**, costituito da trasferimenti statali (quota del Fondo Nazionale Trasporti) e da risorse direttamente impegnate sul bilancio regionale;
- **Fase 1 - ripartizione del FRT** tra i 4 Ambiti Territoriali Ottimali (ATO), bacini di programmazione regionale dei servizi minimi (città metropolitana, ambiti provinciali di La Spezia, Savona e Imperia);
- **Fase 2 – Quantificazione delle componenti finanziarie positive associate ai servizi minimi di ciascun ATO**; oltre alla quota del FRT attribuita a ciascun ATO, sono conteggiate tutte le principali ulteriori risorse finanziarie correlate ai servizi minimi: ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e contributi direttamente connessi ai servizi minimi (contributi per rinnovo CCNL, per copertura malattia dipendenti, rimborso accise su gasolio per trazione);
- **Fase 3 - individuazione del “costo unitario” (costo chilometrico) associato ai servizi minimi di ciascun ATO**;
- **Fase 4 - quantificazione dei servizi minimi**, risultanti dal rapporto tra risorse finanziarie disponibili e costo unitario; l'output di questa fase è la produzione chilometrica annua per ATO;
- **Fase 5 - individuazione dei servizi minimi**, selezionando quota parte del programma di esercizio vigente su ciascun ATO attraverso parametri definiti, la cui corrispondente produzione chilometrica annua risulti pari alla quantificazione determinata nella precedente Fase 4.

2.2.Fase 0 - Quantificazione del Fondo Regionale Trasporti

Il Fondo Regionale Trasporti (F.R.T.) è costituito dai trasferimenti dal Fondo Nazionale Trasporti (F.N.T.) e da risorse direttamente impegnate sul bilancio regionale:

- Dal 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha raccolto tutte le risorse (trasferimenti per l'esercizio dei servizi minimi e contributi per il rinnovo del CCNL per gli anni 2004/2007) nel F.N.T. la cui quota di competenza della Regione Liguria è circa pari al 4,08%;
- La Regione Liguria integra le risorse statali con risorse proprie, a carico del bilancio regionale.

Il Fondo Regionale Trasporti della Liguria, **per l'anno 2016**, era pari a circa 233,1 milioni di euro, come sintetizzato nella seguente tabella:

FONTI	IMPORTO (Anno 2016, valori in milioni di euro)
Trasferimento da F.N.T.	200,9
Risorse su bilancio regionale	32,2
TOTALE FONTI	233,1

Il totale delle risorse disponibili è stato ripartito tra le diverse voci che compongono il sistema regionale del trasporto pubblico, come di seguito schematizzato con riferimento all'anno 2016.

IMPIEGHI	IMPORTO (Anno 2016, valori in milioni di euro)
Servizio ferroviario regionale	89,8
Servizio ferrovie concesse	2,5
Servizi minimi automobilistici	117,6
Copertura oneri rinnovi CCNL	21,0
Altro	2,2
TOTALE IMPIEGHI	233,1

2.3.Fase 1 - Ripartizione del fondo regionale trasporti (quota servizi minimi automobilistici)

Questa fase è finalizzata a determinare il criterio di ripartizione del fondo regionale trasporti ("FRT") tra gli ATO in coerenza con gli obiettivi e le finalità definiti nella Legge Regionale 33/2013.

Attualmente il FRT è ripartito tra i cinque bacini in coerenza con la distribuzione percentuale determinata circa 10 anni fa sulla base di parametri di offerta di trasporto (produzione chilometrica e ore di servizio). La distribuzione percentuale vigente e l'ammontare del FRT sono sintetizzate nella seguente tabella:

BACINO	RIPARTIZIONE VIGENTE (%)
Genova Urb.	54,59%
La Spezia	12,10%
Genova Extra.	13,63%
Savona	10,85%
Imperia	8,83%
TOTALE LIGURIA	100,00%

Tabella 1: distribuzione percentuale attualmente utilizzata per la ripartizione del FRT

La revisione della L.R. 33/2013 prevede di definire i servizi minimi regionali sulla base dei criteri ed elementi elencati nell'art. 4, tra cui

- integrazione tra le reti e le varie modalità di trasporto;
- pendolarismo scolastico e lavorativo;
- fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, sportivi e religiosi;
- esigenze di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento;

- collegamenti fra le stazioni ferroviarie e le aree che su di esse gravitano (servizi di adduzione al servizio ferroviario);
- adeguata mobilità in tutta la regione con particolare riferimento ai territori non coperti dal servizio ferroviario.

Viene pertanto sviluppata un'evoluzione del criterio di distribuzione vigente per adeguarlo progressivamente alle mutate condizioni di contesto.

Gli elementi utilizzati per determinare la nuova distribuzione percentuale sono elencati nella successiva tabella e descritti nei successivi paragrafi.

CRITERIO		PESO (%)
1	Ripartizione Storica	95,0%
2	Popolazione	0,6%
3	Domanda	1,1%
4	Ambientale	1,7%
5	Stazioni Ferroviarie	1,1%
6	Livello Servizi Ferro	0,6%
		100,0%

Tabella 2: driver e relativo peso percentuale del modello di distribuzione del FRT per il primo triennio di applicazione

La colonna “Peso” evidenzia l'importanza di ciascun driver ovvero la percentuale di risorse del FRT distribuita sulla base del relativo criterio.

Le modalità di applicazione di tale nuovo criterio di distribuzione sono descritte nel successivo paragrafo 2.3.7 (“Modello di distribuzione del FRT e relative modalità di applicazione”).

Nei successivi paragrafi sono descritti gli indicatori che determinano la distribuzione delle risorse per Ambito.

Tutti gli indicatori, applicati ai criteri descritti nei paragrafi seguenti, sono basati su dati reperiti da fonti ufficiali; alcuni dati sono disponibili con riferimento al 2016, altri con riferimento ad anni precedenti. **È opportuno prevedere aggiornamenti periodici dei dati base del modello di distribuzione del FRT che saranno effettuati con apposita deliberazione della Giunta Regionale.**

2.3.1. Criterio 1: Ripartizione Storica

Attualmente il FRT è ripartito tra i cinque bacini in coerenza con la distribuzione percentuale determinata circa 10 anni fa sulla base di parametri di offerta di trasporto. Tale ripartizione è sintetizzata nella seguente tabella:

AMBITO	95% delle risorse regionali ripartite tra gli ambiti in base alla ripartizione storica
Genova Urbano	54,59%
Genova Extraurbano	13,63%
La Spezia	12,10%
Savona	10,85%
Imperia	8,83%
TOT	100,0%

2.3.2. Criterio 2: Popolazione

Questo Criterio è calcolato sulla base di tre indicatori che pesano in modo equivalente nella ripartizione:

- Distribuzione % della popolazione residente per ambito provinciale;
- Distribuzione % della popolazione residente nel comune capoluogo;
- Distribuzione % della popolazione residente nella provincia, per la distanza dal comune capoluogo.

Ciascun indicatore *distribuisce* 1/3 delle risorse attribuite a questo criterio. Con riferimento al primo triennio si ha la seguente ripartizione:

Ambito	Popolazione PER PROVINCIA	Popolazione PER COMUNE CAPOLUOGO	Popolazione x DISTANZA	Media Ponderata
<i>Peso</i>	<i>1/3</i>	<i>1/3</i>	<i>1/3</i>	
Genova Urb	37%	75%	0%	37,4%
Genova Extra	17%	0%	42%	19,7%
La Spezia	14%	12%	10%	12,0%
Savona	18%	8%	26%	17,3%
Imperia	14%	5%	22%	13,6%
TOT	100%	100%	100%	100,0%

Fonte dati elaborati: ISTAT, 2016

2.3.3. Criterio 3: Domanda

Questo Criterio è calcolato sulla base di tre indicatori che pesano in modo equivalente nella ripartizione:

- Distribuzione % degli studenti per ambito;
- Distribuzione % degli addetti per ambito;
- Distribuzione % della domanda di trasporto pubblico (passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante);

Ciascun indicatore *distribuisce* 1/3 delle risorse attribuite a questo criterio. Con riferimento al primo triennio si ha la seguente ripartizione:

AMBITO	STUDENTI ⁽¹⁾	ADDETTI UL ⁽²⁾	DOMANDA TPL ⁽³⁾	Media Ponderata
<i>Peso</i>	<i>1/3</i>	<i>1/3</i>	<i>1/3</i>	
Genova Urb	40,7%	46,1%	44,0%	43,6%
Genova Extra	15,7%	13,4%	5,9%	11,7%
La Spezia	13,2%	12,8%	30,1%	18,7%
Savona	17,5%	16,9%	15,0%	16,4%
Imperia	12,9%	10,8%	5,0%	9,6%
TOT	100%	100%	100%	100,0%

Fonte dati per elaborazioni:

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

(1) – Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, Ufficio Scolastico Regionale per la Liguria - Direzione Generale. Per scuole statali i dati sono riferiti all'A.S. 2015/2016, per le non statali al 2014/2015. Università degli studi di Genova, iscritti anno accademico 2013-2014

(2) – ISTAT, 2014; il dato rappresenta il numero dei lavoratori per Ambito; esprime pertanto la domanda di trasporto riferita alla “destinazione” dello spostamento e non all’origine dello stesso (il residente nel comune di Savona che lavora a Imperia, viene conteggiato in questo indicatore nel cluster di Imperia)

(3) – ISTAT, 2013; il dato è basato sul numero di residenti che utilizzano il trasporto pubblico

2.3.4. Criterio 4: Ambientale

Questo Criterio è calcolato sulla base di quattro indicatori che pesano in modo equivalente nella ripartizione:

- Distribuzione % del valore di tonnellate di CO₂ equivalenti, per abitante;
- Distribuzione % del valore di tonnellate di CO₂ equivalenti, per chilometro quadrato;
- Distribuzione % del tasso di motorizzazione;
- Distribuzione % della densità di veicoli immatricolati, per chilometro quadrato.

Ciascun indicatore *distribuisce* 1/4 delle risorse attribuite a questo criterio. Con riferimento al primo triennio si ha la seguente ripartizione:

Ambito	t CO ₂ eq./ab. ⁽¹⁾	t CO ₂ eq./km ² ⁽¹⁾	Tasso di motorizzazione (per 1.000 abitanti) (%) ⁽²⁾	Densità veicoli (per kmq) (%) ⁽²⁾	Media Ponderata
<i>Peso</i>	<i>1/4</i>	<i>1/4</i>	<i>1/4</i>	<i>1/4</i>	
Genova Urb	13,7%	66,2%	20,4%	75,3%	43,9%
Genova Extra	23,5%	7,8%	2,7%	0,7%	8,7%
La Spezia	24,1%	11,9%	22,7%	8,7%	16,8%
Savona	22,3%	8,0%	26,3%	7,3%	16,0%
Imperia	16,4%	6,1%	27,9%	8,0%	14,6%
TOT	100%	100%	100%	100%	100,0%

Fonte dati per elaborazioni:

(1) – Sistema Informativo Regionale Ambientale della Liguria (SIRAL), 2011

(2) – ISTAT, 2013

2.3.5. Criterio 5 (Stazioni Ferroviarie)

Il Criterio 5 coincide con la distribuzione percentuale del numero di stazioni ferroviarie attive per ciascun ambito. Con riferimento al primo triennio si ha la seguente ripartizione:

Ambito	Stazioni	% Stazioni Ferroviarie
Genova Urb	21	20,4%
Genova Extra	27	26,2%

La Spezia	17	16,5%
Savona	26	25,2%
Imperia	12	11,7%
TOT	103	100,0%

Fonte dati per elaborazioni: RFI

2.3.6. Criterio 6 (Livello Servizi Ferro)

Questo Criterio coincide con la distribuzione percentuale del livello di servizio ferroviario per ciascun ambito definito in base al numero complessivo di treni che sostano in ciascuna stazione nel giorno feriale invernale preso a riferimento (martedì 18/04/2017). Con riferimento al primo triennio si ha la seguente ripartizione:

Ambito	N. Treni (18/04/2017)	% Livello Servizi Ferro
Genova Urb	2.113	36,2%
Genova Extra	1.403	24,0%
La Spezia	1.045	17,9%
Savona	922	15,8%
Imperia	356	6,1%
TOT	5.839	100,0%

Fonte dati per elaborazioni: Osservatorio Regionale, Orario 2016/2017

2.3.7. Modello di distribuzione del FRT e relative modalità di applicazione

Il riepilogo del nuovo Modello di distribuzione del FRT è sintetizzato nella seguente tabella:

Ambito	Nuova % distribuzione del FRT
Genova Urbano	53,7126%
Genova Extraurbano	13,7609%
La Spezia	12,3333%
Savona	11,2189%
Imperia	8,9743%
TOTALE	100,0000%

Con riferimento alle modalità di applicazione del Modello di distribuzione del FRT, si specifica che:

- **In vigenza dei Contratti di servizio è mantenuto l'attuale modello di distribuzione delle risorse regionali;**
- **Il nuovo Modello di distribuzione del FRT e la relativa quantificazione di risorse dovrà essere utilizzato dagli Enti di Governo nella determinazione della base d'asta per le gare di affidamento dei servizi di Ambito;**
- **Le risorse del FRT saranno distribuite tra gli Ambiti in base a detto Modello di distribuzione del FRT a partire dal primo giorno di validità del primo contratto di servizio affidato con procedure ad evidenza pubblica aggiudicate successivamente all'approvazione del presente Programma.**

In base a tale distribuzione, le risorse del FRT sarebbero distribuite tra i bacini come sintetizzato nella seguente tabella dove sono evidenziate anche le differenze (in %) rispetto alla ripartizione vigente.

Modello di distribuzione risorse	Genova Urb	Genova Extra	La Spezia	Savona	Imperia	TOTALE
Nuova ripartizione (%)	53,7%	13,8%	12,3%	11,2%	9,0%	100%
Vecchia ripartizione (%)	54,6%	12,1%	13,6%	10,9%	8,8%	100%
Differenza (Nuova-Vecchia)	-0,88%	0,23%	0,13%	0,37%	0,15%	0,00%

Il driver di “continuità” (ovvero la distribuzione storica) che per il primo triennio di applicazione del nuovo Modello assume il peso preponderante nella distribuzione delle risorse regionali (95% delle risorse saranno distribuite tra i bacini in continuità con le percentuali attuali), si ridurrà progressivamente (da 95% a 90%) aumentando proporzionalmente il peso degli altri fattori di calcolo. Nella successiva Tabella è sintetizzata tale progressione.

CRITERIO	PESO (%)		
	1° triennio	2° triennio	3° triennio
1. Ripartizione Storica	95,0%	92,50%	90,00%
2. Popolazione	0,56%	0,83%	1,11%
3. Domanda	1,11%	1,67%	2,22%
4. Ambientale	1,67%	2,50%	3,34%
5. Stazioni Ferroviarie	1,11%	1,67%	2,22%
6. Livello Servizi Ferro	0,56%	0,83%	1,11%
Totale	100,00%	100,00%	100,00%

2.4.Fase 2 - Individuazione delle componenti finanziarie positive

Questa seconda fase è finalizzata a individuare le componenti finanziarie positive associate ai servizi minimi di ciascun ATO.

Oltre al FRT, esistono infatti ulteriori componenti finanziarie positive associate ai servizi minimi; sono state conteggiate:

- Ricavi tariffari associati ai servizi minimi;
- contributi per rinnovo CCNL,
- contributi per copertura malattia dipendenti,
- rimborso accise su gasolio per trazione.

Queste componenti sono riferite al totale dei servizi di TPL (servizi minimi e servizi aggiuntivi finanziati dagli EELL) offerti da ciascun gestore; l'attribuzione della quota di ricavi tariffari e contributi associabile ai servizi minimi è effettuata in base al rapporto tra corrispettivi regionali e corrispettivi aggiuntivi degli EELL riferiti al 2015 (Fonte: Osservatorio Regionale, 2015), come sintetizzato in tabella:

Ambito	(Valori in euro, anno 2015)			Reg/Totale (%)
	Contributi Regione	Contributi EELL	Contributi totali (Regione + EELL)	
Città metropolitana	80.247.783	21.569.286	101.817.068	78,82%
Comune Genova	64.211.245	17.995.298	82.206.543	78,11%
Provincia Genova	16.036.538	3.573.987	19.610.525	81,78%
La Spezia	14.232.735	3.740.110	17.972.845	79,19%
Imperia	10.383.238	1.140.486	11.523.724	90,10%
Savona	12.758.946	3.110.195	15.869.141	80,40%
Totale	117.622.702	29.560.076	147.182.778	

2.4.1. Ricavi tariffari

I ricavi tariffari associati ai servizi minimi sono stati quantificati con la seguente metodologia:

- Il dato base utilizzato è quello desumibile all'ultimo bilancio approvato, relativo all'esercizio 2015, al netto della quota di ricavi derivante dalla vendita di altri servizi (ovvero i ricavi associati a servizi commerciali diversi dal TPL);
- Il dato rilevato è riferito all'intero perimetro dei servizi di TPL gestiti dall'operatore;
- Per individuare la quota di ricavi tariffari associata ai soli servizi minimi è stata utilizzata la proporzione tra corrispettivi regionali (per servizi minimi) e corrispettivi degli EELL (per servizi aggiuntivi); tale indicatore, è rappresentativo nell'ipotesi di una distribuzione omogenea dei ricavi da traffico su tutti i servizi (minimi e aggiuntivi).

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Il metodo di calcolo e la quantificazione dei ricavi tariffari associabile ai servizi minimi regionali è sintetizzata nella seguente tabella:

	ATO Genova	ATO La Spezia	ATO Imperia	ATO Savona
Ricavi tariffari bilancio 2015 ^(*)	64.151.802 (Urb:56.054.205) (Extra:8.097.597)	10.805.839	6.471.610	7.591.037
Quota % da associare ai servizi minimi	78,82% (Urb:78,11%) (Extra:81,78%)	79,19%	90,10%	80,40%
Ricavi tariffari 2015 associati ai servizi minimi	50.405.567 (Urb:43.783.744) (Extra:6.621.823)	8.557.167	5.831.125	6.103.269

(*) comprende le voci di ricavi definite nei bilanci aziendali come vendita di biglietti, abbonamenti, integrazioni tariffarie e sanzioni amministrative

2.4.2. Contributi

Tra le componenti finanziarie positive associate ai servizi di trasporto pubblico sono state prese in considerazione:

- contributi per rinnovo CCNL,
- contributi per copertura malattia dipendenti,
- rimborso accise su gasolio per trazione.

I dati sono desunti dai bilanci dei gestori attuali dei servizi e, ove non disponibile, parametricamente (contrassegnati con *).

AMBITO	CCNL	ACCISE	MALATTIA	TOTALE
GENOVA	19.013.059	4.913.384	312.994	24.239.437
<i>Urbano Genova</i>	16.349.492	4.309.525	(*)	20.659.017
<i>Extraurbano Genova</i>	2.663.567	603.859(*)	312.994(*)	3.380.420
IMPERIA	1.986.661	392.746	233.451	2.612.858
LA SPEZIA	2.218.910	619.018	275.738	3.113.366
SAVONA	2.443.574(*)	564. 676(*)	287.142(*)	3.295.392
TOTALE	25.662.204	6.489.824	1.109.325	33.261.353

Fonte dati: Bilanci 2015 e Studio Regionale

Il metodo di calcolo e la quantificazione dei contributi associati ai servizi minimi regionali è sintetizzata nella seguente tabella:

	ATO Genova	ATO La Spezia	ATO Imperia	ATO Savona
Contributi 2015 (somma di CCNL, Accise, Malattia)	24.239.437 (Urb:20.659.017) (Extra:3.580.420)	3.113.366	2.612.858	3.295.392
Quota % da associare ai servizi minimi	78,82% (Urb.:78,11%) (Extra: 81,78%)	79,19%	90,10%	80,40%
Contributi 2015 associati ai servizi minimi	19.064.580 (Urb:16.136.686) (Extra:2.927.894)	2.465.719	2.354.267	2.649.528

Fonte dati: elaborazioni su dati di Bilancio e Studio Regionale

2.4.2.1. Contributi per il rinnovo del CCNL

I contributi destinati al rinnovo del contratto collettivo di lavoro degli autoferrotranvieri per gli anni 2004/2007 sono disciplinati dall'articolo 15 della legge regionale 19 dicembre 2014, n.40 (Legge finanziaria 2015) come modificato ed integrato dalla legge regionale 19/2016 e dalla legge regionale 34/2016.

Di seguito si riporta la quantificazione dei contributi per il rinnovo del CCNL desunta dalla ripartizione effettuata dalla Regione per il 2016 per ogni ambito di riferimento.

Ambito	Risorse 2016
Genova Urb	11.692.949
Genova Extra	2.556.276
La Spezia	2.553.661
Savona	2.359.477
Imperia	1.837.637
TOT	21.000.000

A partire dall'anno 2017 le risorse saranno ripartite sulla base del numero di dipendenti effettivi a seguito della conclusione del processo di esodo incentivato dalla Regione (Intervento di efficientamento delle aziende previsto dall'articolo 28 bis della l.r. 33/13).

Le risorse, provenienti dal Fondo Nazionale per il TPL senza uno specifico vincolo di destinazione, sono erogate dalla Regione alla Città metropolitana di Genova, al Comune di Genova (fino alla piena operatività della riforma del sistema TPL regionale di cui alla l.r. 33/2013 e ss.mm.ii.) e agli Enti di area vasta a titolo di contributi per un importo massimo su base annua pari ad euro 21.000.000,00, secondo le disponibilità presenti a bilancio regionale, quale quota dell'importo annuale destinato alla Regione Liguria dal ridetto Fondo Nazionale Trasporti.

Preme ricordare che, a valle dell'Accordo sottoscritto in data 14 dicembre 2006 tra Governo, Regioni, rappresentanze delle Aziende e delle Organizzazioni Sindacali, anche le Aziende si sono impegnate a cofinanziare il rinnovo del contratto per il biennio 2006-2007 ed a garantire anche per gli anni successivi il relativo aumento contrattuale.

Il nuovo meccanismo di riparto e assegnazione, definito dalla citata l.r. 40/2015, è volto a garantire maggiore certezza al sistema stabilizzando la ripartizione delle risorse, che rappresentano una voce importante delle componenti positive finalizzate all'equilibrio economico dei contratti di servizio.

Dal 2017 la ripartizione delle risorse avviene sulla base delle certificazioni presentate dalle aziende di trasporto a seguito della conclusione dell'intervento di efficientamento della legge regionale 7 novembre 2013, n. 33.

Pertanto, una volta concluso tale intervento secondo le tempistiche definite dalla legge, le aziende che svolgono servizi di trasporto pubblico locale dovranno presentare alla Regione apposite certificazioni relative alla consistenza del personale dipendente inquadrato con il CCNL autoferrotranvieri che svolge mansioni riferite ai soli servizi di trasporto pubblico locale, comprensiva anche delle autocertificazioni delle Aziende che svolgono servizi in subconcessione nel bacino di riferimento.

Le amministrazioni competenti dovranno corrispondere le risorse alle aziende di trasporto operanti nei rispettivi bacini di mobilità siano esse titolari di contratto di servizio oppure subconcessionarie di queste ultime.

2.4.3. Sintesi delle componenti finanziarie per ATO

Il totale delle risorse finanziarie disponibili per servizi minimi regionali, **relative all'anno 2015**, è rappresentato dalla somma delle suddette componenti: Fondo Regionale Trasporti, quota ricavi tariffari e quota contributi, come sintetizzato nella seguente tabella:

(valori in euro)	ATO Genova	ATO La Spezia	ATO Imperia	ATO Savona	Totale
“A” : Fondo Regionale Trasporti 2015	79.363.609 (Urb: 63.177.823) (Extra: 16.185.786)	14.506.710	10.555.794	13.195.887	117.622.000
“B” : Quota ricavi tariffari associata ai servizi minimi	50.405.567 (Urb: 43.783.744) (Extra: 6.621.823)	8.557.167	5.831.125	6.103.269	70.897.128
“C” : Quota Contributi (CCNL, Malattie, Accise) associata ai servizi minimi	19.064.580 (Urb: 16.136.686) (Extra: 2.927.894)	2.465.719	2.354.267	2.649.528	26.534.094
“D” = “A”+“B”+“C” Totale risorse 2015 per Servizi Minimi	148.833.756 (Urb: 123.098.254) (Extra: 25.735.503)	25.529.596	18.741.185	21.948.684	215.053.222
“E” (% Risorse di ATO / Totale Risorse)	69,21% (Urb: 57,24%) (Extra: 11,97%)	11,87%	8,71%	10,21%	100%

Il totale risorse, ovvero la somma delle componenti finanziarie positive suddette, è soggetto a variazioni nel tempo; in particolare:

- Le risorse sub “A” variano in relazione al valore del Fondo Nazionale Trasporti (ovvero dei relativi trasferimenti Stato – Regioni) e alle risorse proprie impegnate sul bilancio regionale;
- Le risorse sub “B” variano in coerenza con i livelli tariffari applicati su ciascun Ambito e con il numero di passeggeri paganti;
- Le risorse sub “C” variano in relazione alla quantificazione dei contributi pubblici (per malattia, CCNL, accise sui carburanti) e a parametri gestionali (es. litri di carburante e organico aziendale).

Già nel corso del 2016 e, in parte, del 2017, sono registrate riduzioni di alcune delle componenti finanziarie suddette; ai fini delle quantificazioni di seguito esposte si stima pertanto che le risorse disponibili (pari alla somma di tutte le componenti

positive descritte nella precedente tabella) potranno essere circa **205 Milioni di euro**, ripartite con le percentuali descritte nella riga “E” della precedente tabella.

Sulla base di tale stima sono quantificati e individuati i servizi minimi descritti nel seguito.

2.5.Fase 3 - Individuazione del “costo unitario”

Questa fase è finalizzata a selezionare il “costo unitario” (costo chilometrico) associato ai servizi minimi di ciascun ATO ovvero il costo standard di riferimento.

Come descritto nel precedente capitolo (cfr. “Confronto tra Costi Vigenti e Costi Standard”), il costo medio registrato nel 2015 dalle aziende liguri è in linea con quello rilevato nel 2013 alla base dello Studio per i costi standard regionali.

Si osserva inoltre che le iniziative di efficientamento ipotizzate nel corso dello Studio, potranno verosimilmente determinare gli effetti auspicati in occasione dei futuri affidamenti dei servizi.

In sede di prima applicazione è pertanto suggerito l'utilizzo del costo standard “base” (CS0) rivalutato all'anno 2015.

Costo Standard selezionato		Genova Urbano	Genova Extra	La Spezia	Imperia	Savona
		6,975	3,665	3,367	4,005	2,977
CS0 2012 (Riv. 2013)		6,968	3,661	3,363	4,001	2,974
CS1 2012 (Riv. 2013)		6,506	3,540	3,150	3,428	2,895
CS2 2012 (Riv. 2013)		5,548	3,469	3,115	3,287	2,786
CS0 2012 (Riv. 2015)	X	6,975	3,665	3,367	4,005	2,977
CS1 2012 (Riv. 2015)		6,513	3,544	3,153	3,431	2,898
CS2 2012 (Riv. 2015)		5,554	3,472	3,118	3,291	2,789
CM 2015 (v.01 – Saving esodi e trazione)		6,537	3,512	3,455	4,405	3,220
CM 2015 (v.02 – Struttura dei costi)		6,506	3,454	3,356	4,289	3,175

Il costo standard selezionato (il CS0 rivalutato al 2015) corrisponde alla media ponderata dei relativi costi standard associati a servizi urbani ed extraurbani di ciascun Ambito; nella seguente tabella sono sintetizzati tali costi di dettaglio:

	Genova	Genova Extra	La Spezia	Imperia	Savona
CS0 (Riv. 2015) TOTALE	6,9750	3,66	3,37	4,00	2,98
CS0 (Riv. 2015) URBANO	6,5195	-	3,72	4,31	3,48
CS0 (Riv. 2015) EXTRAURBANO	-	3,66	3,11	3,89	2,76
CS0 (Riv. 2015) Metropolitana	19,49	-	-	-	-
CS0 (Riv. 2015) Impianti speciali	5,31	-	-	-	-

2.6.Fase 4 - Quantificazione dei servizi minimi

Questa fase è finalizzata a determinare la quantità di servizi minimi associata alle risorse disponibili per bacino.

La quantificazione dei servizi minimi per ciascun ATO è quella risultante dal rapporto tra risorse finanziarie disponibili e costo unitario; l'output di questa fase è la produzione chilometrica annua per ATO.

Il processo iterativo per la determinazione di tali valori è sintetizzato nei seguenti passaggi:

- La prima quantificazione dei servizi minimi per ATO è quella risultante dal rapporto tra risorse disponibili e costo standard selezionato; tale valore, rapportato al totale dei servizi per Ambito, determina la prima approssimazione percentuale di servizi minimi per Ambito;
- Applicando tale percentuale sono stimati i servizi minimi urbani ed extraurbani di ciascun Ambito, che moltiplicati per i relativi costi standard determinano il fabbisogno teorico di risorse necessarie ("Fabbisogno Teorico");
- Il "Fabbisogno Teorico" è confrontato con le risorse effettivamente disponibili per ciascun Ambito (determinate con la metodologia descritta precedentemente) e, attraverso iterazioni progressive, si procede con l'aumentare o ridurre la quantificazione di servizi minimi contribuibili a seconda che il fabbisogno teorico risulti rispettivamente inferiore o superiore rispetto alle risorse effettive.

Il risultato del suddetto processo iterativo è descritto nella seguente tabella:

SERVIZI MINIMI (km/anno)	Genova Urb	Genova Extra	La Spezia	Savona	Imperia	TOTALE
Servizi URBANI GOMMA	14.941.479	-	2.298.239	1.274.504	1.068.971	19.583.192
Servizi EXTRAURBANI	-	6.694.325	5.082.375	5.964.410	3.409.399	21.150.508
Servizi METROPOLITANA	687.050	-	-	-	-	687.050
Servizi IMPIANTI SPECIALI	668.481	-	-	-	-	668.481
Servizi INTEGRATIVI	459.103	-	-	-	-	459.103
TOTALI SERVIZI MINIMI	16.756.113	6.694.325	7.380.614	7.238.914	4.478.370	42.548.335
Delta S. Minimi Vs km 2016	-9.412.725	-2.215.319	-1.752.695	-1.092.604	-1.131.199	-15.604.541
Servizi minimi/totale produzione 2016 (%)	64,03%	75,14%	80,81%	86,89%	79,83%	73,17%

È utile ricordare che i Servizi Minimi suddetti sono calcolati, per ciascun Ambito, in coerenza con i relativi costi e i ricavi; risultano pertanto diversi da quelli definiti nel 2013 per il Bacino Unico Regionale.

2.7.Fase 5 - Individuazione dei servizi minimi

Questa fase è finalizzata a selezionare la quota parte del programma di esercizio vigente su ciascun ATO attraverso parametri definiti, la cui corrispondente produzione chilometrica annua risulti pari alla quantificazione determinata nella precedente Fase 4.

2.7.1. Premessa metodologica.

Ai sensi della LR 33/2013, sono definiti servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale, quelli che consentono il raggiungimento delle finalità di cui all'articolo 1 e sono organizzati in reti che si sviluppano negli Ambiti Territoriali Ottimali di cui all'articolo 9.

L'individuazione dei servizi minimi, ai sensi dell'art. 4 comma 2, è basata sul Programma dei servizi di trasporto pubblico locale e tiene conto, tra l'altro, delle esigenze di mobilità del territorio, delle esigenze ambientali (riduzione traffico e inquinamento) e dell'integrazione con le altre modalità di trasporto.

Lo Studio adottato dalla Regione (D.G.R. n. 571/2015) ha verificato la discreta corrispondenza dei servizi vigenti con le esigenze di mobilità del territorio; è pertanto assunto in questa sede che **gli attuali livelli di servizio (numero di corse al giorno) rappresentino adeguatamente la domanda espressa dal territorio.**

Obiettivo del presente capitolo è pertanto la qualificazione di una quota di servizio vigente (anno base = PDE 2016) come servizio minimo, nel rispetto dei vincoli di risorse attribuite ad ogni Ambito.

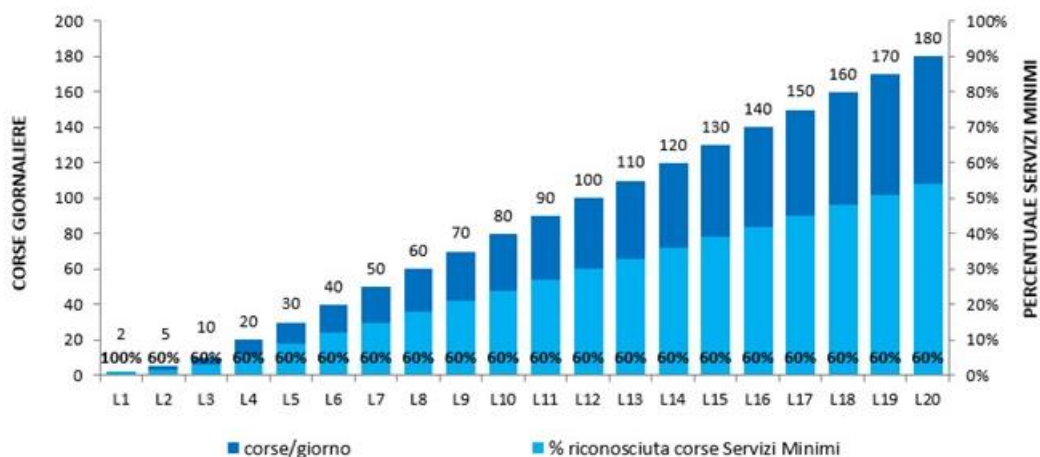
L'individuazione puntuale dei servizi minimi risponde alla necessità di correlare i servizi (minimi e aggiuntivi) all'Amministrazione (Regione ed Enti di governo) che li contribuisce; tale specifica, tuttavia, potrà e dovrà essere periodicamente verificata per recepire le normali variazioni della domanda di mobilità sul territorio.

Già in occasione dei prossimi Piani di Bacino, gli Enti di Governo potranno pertanto concordare con la Regione una diversa individuazione dei servizi minimi/aggiuntivi, ovviamente a parità di risorse regionali destinate all'ATO di competenza.

Il criterio utilizzato per individuare i Servizi Minimi, prevede

- la classificazione dei servizi in funzione dell'offerta di trasporto (numero di corse giornaliere effettuate da ogni linea).
- una percentuale costante degli attuali servizi, indipendentemente dal numero di corse effettuate nel giorno;
- per i soli servizi extraurbani, la totalità dei servizi erogati sui territori a bassissima domanda di mobilità (linee che presentano meno di tre corse giornaliere).

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE



Nel capitolo successivo sono descritti i servizi minimi individuati utilizzando tale criterio, come esemplificati nella seguente tabella:

	ID Linea	Servizio	Corse/giorno					Tot Corse/giorno	Tot km/anno
PDE VIGENTE (esempio)			1/1	2/1	3/1	...	31/12		
PdE Attuale	Linea A	Urb	130	124	130	124	124	632	830.260
	Linea B	Urb	69	154	69	154	154	600	299.161
	Linea C	Extra	4	12	8	12	12	48	13.391
	Linea D	Extra	2	30	4	30	30	96	48.773
SERVIZIO MINIMO (es. 60% del PDE vigente)									
Servizio Minimo	Linea A	Urb	78	74	78	74	74	379	498.156
	Linea B	Urb	41	92	41	92	92	360	179.497
	Linea C	Extra	2	7	5	7	7	29	8.035
	Linea D	Extra	2	18	2	18	18	58	29.264

Mantenimento della coppia di corse

3. SERVIZI MINIMI AUTOMOBILISTICI

Oggetto del capitolo è l'individuazione dei servizi minimi automobilistici per ciascun Ambito.

È utile preliminarmente considerare che quanto descritto nel presente capitolo, risponde all'esigenza di determinare in modo preciso i servizi minimi finanziati con risorse regionali, rispetto al totale dei servizi vigenti nel 2016, come risultanti dalla base dati dell'Osservatorio Regionale.

Tale elemento sarà pertanto il necessario riferimento per la condivisione degli Accordi di Programma con gli Enti di Governo.

Tali servizi minimi potranno, di concerto con la Regione e nel rispetto delle risorse attribuite a ciascun ATO, essere rimodulati dagli Enti di Governo nei Piani di Bacino al fine di promuovere il miglioramento del servizio e renderlo maggiormente efficace in relazione alle esigenze territoriali e alla domanda di mobilità.

In tal senso, qualora si verifichi l'esigenza di una revisione del programma di esercizio, l'Ente potrà proporre alla Regione una conseguente variazione della distribuzione dei servizi minimi. A titolo esemplificativo

- le linee extraurbane che presentano un servizio pari ad una coppia di corse giornaliere sono state interamente considerate come servizi extraurbani;
- tale scelta potrà essere ridefinita decidendo alternativamente di ridurre (scelta pro efficacia) o aumentare (scelta "sociale") il livello di servizio su tali linee, a parità di produzione chilometrica complessiva di servizio minimo (ovvero riducendo in modo equivalente i servizi minimi di altre linee);
- l'Ente potrà raggiungere analogo risultato integrando il programma dei servizi minimi con servizi aggiuntivi a carico del proprio bilancio.

La Regione ha sviluppato una specifica procedura per selezionare per ciascuna linea e per ciascun giorno dell'anno, il numero di corse/giorno qualificate come servizio minimo. La definizione dei servizi minimi di ciascun ambito, quota parte degli attuali programmi di esercizio, è pertanto specificata in un elenco dettagliato di corse per ogni linea per ogni giorno dell'anno, che sviluppano complessivamente le percorrenze chilometriche annuali di servizi minimi per ogni Ambito.

Per esigenze di sintesi, nei successivi paragrafi, è descritta per ciascun Ambito una Tabella in cui si riportano per ciascuna linea nel programma di esercizio vigente, la produzione chilometrica attuale e quella classificata come servizio minimo.

Si segnala che:

- la quantificazione dei servizi minimi descritta nel precedente capitolo (paragrafo 2.6) è calcolata, per ciascun Ambito, sulla base dei relativi costi e ricavi distinti per tipologia di servizio (urbano, extraurbano) e modalità di trasporto (automobilistico, metropolitano, impianti speciali);
- il confronto della produzione chilometrica annuale dei servizi minimi rispetto a quella dei programmi di esercizio vigenti determina la percentuale (servizi minimi Vs. PDE vigenti) per Ambito, tipologia di servizio e modalità di trasporto;

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

- tali percentuali sono la base del modello di calcolo per individuare i servizi minimi in termini di corse/giorno per ciascuna linea, per Ambito, tipologia di servizio e modalità di trasporto;
- il modello di calcolo restituisce in output la produzione chilometrica di servizi minimi di ogni linea basandosi su un quantitativo di corse arrotondato a un numero intero; tale produzione chilometrica risulta pertanto arrotondata per difetto rispetto a quella del capitolo 2;
- le differenze sono indicate in nota ai successivi paragrafi.

Si segnala infine che:

- i programmi di esercizio vigenti contengono alcuni percorsi “di confine” che ricadono parzialmente al di fuori dei confini amministrativi dell’ATO considerato;
- detti servizi di confine sono già compresi nei programmi di esercizio vigenti e, pertanto, già oggi contribuiti in base a tale attribuzione territoriale;
- nel calcolo dei servizi minimi, continuano pertanto ad essere compresi nell’Ambito di riferimento, indipendentemente dallo sconfinamento al di fuori dello stesso;
- a titolo esemplificativo, Riviera Trasporti S.p.A. effettua percorsi che interessano anche il territorio della provincia di Savona; tali servizi rientrano nel calcolo dei servizi minimi dell’ATO di Imperia poiché appartenenti ai servizi riferiti all’Ambito imperiese.

3.1.Ambito Territoriale Ottimale di Genova

3.1.1. Servizio Urbano

Il servizio urbano di Genova comprende differenti tipologie di servizio. Per determinare l'ammontare chilometrico dei servizi minimi, viene applicata una percentuale uguale per tutte le differenti tipologie di servizio, come riepilogato nella tabella successiva.

<i>(dati in Vetture*km/anno)</i>	PRODUZIONE 2016^(*)	SERVIZI MINIMI
Servizio Urbano (Gomma)	23.334.835	14.941.479
Metropolitana	1.073.000	687.050
Impianti Speciali	1.044.000	668.481
Servizi integrativi e Drin Bus	717.003	459.103
Totale	26.168.838	16.756.113

^(*) Fonte: Osservatorio Regionale – Servizi programmati 2016)

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
1	Urb	1.568.271	1.004.820
3	Urb	350.622	224.717
5	Urb	46.301	29.676
7	Urb	830.260	531.401
8	Urb	299.161	191.585
9	Urb	279.946	179.213
13	Urb	1.116.538	715.564
14	Urb	234.662	150.526
15	Urb	832.444	532.983
16	Urb	275.470	176.393
17	Urb	766.232	490.502
18	Urb	767.578	491.393
20	Urb	470.590	301.056
31	Urb	278.068	178.325
32	Urb	280.333	179.664
34	Urb	366.059	234.722
35	Urb	865.574	554.703
36	Urb	785.760	503.372
37	Urb	281.306	180.381
38	Urb	125.898	80.750
39	Urb	363.821	232.827
40	Urb	354.051	226.886
42	Urb	461.763	295.442
43	Urb	182.647	116.990
44	Urb	458.220	293.020
45	Urb	289.908	185.562
46	Urb	199.001	127.570
47	Urb	183.585	117.646
48	Urb	381.582	244.458
49	Urb	180.907	116.020
51	Urb	91.307	58.566
52	Urb	70.982	45.480
53	Urb	256.521	164.529
54	Urb	42.584	27.305
57	Urb	44.572	28.404
59	Urb	102.743	65.966
62	Urb	101.394	64.854
63	Urb	456.153	291.675

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
64	Urb	115.897	74.127
65	Urb	63.984	41.376
66	Urb	223.911	143.738
67	Urb	244.757	156.603
71	Urb	119.234	76.568
74	Urb	77.973	49.720
82	Urb	373.008	238.919
84	Urb	141.616	90.659
85	Urb	164.946	106.696
86	Urb	164.274	105.270
87	Urb	171.334	109.301
88	Urb	72.734	46.838
89	Urb	52.884	33.824
93	Urb	25.770	16.407
94	Urb	77.965	49.911
96	Urb	65.304	42.122
97	Urb	136.682	87.655
101	Urb	101.500	65.146
128	Urb	96.178	61.708
151	Urb	41.630	26.564
158	Urb	65.740	42.125
159	Urb	62.994	40.277
160	Urb	39.695	25.455
165	Urb	65.404	42.019
170	Urb	58.441	37.363
172	Urb	89.263	57.207
188	Urb	87.172	55.718
189	Urb	167.903	107.429
190	Urb	103.200	65.910
192	Urb	171.818	110.091
193	Urb	128.941	82.796
199	Urb	277.482	176.908
270	Urb	455.028	291.427
272	Urb	185.168	118.503
273	Urb	22.677	14.511
275	Urb	78.521	50.206
276	Urb	3.868	2.384
277	Urb	1.772	1.107

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
340	Urb	23.174	14.835
355	Urb	93.242	59.639
356	Urb	317.695	203.275
374	Urb	50.910	32.606
375	Urb	50.699	32.711
377	Urb	83.472	53.334
381	Urb	69.071	44.369
383	Urb	131.234	84.050
385	Urb	103.975	66.675
451	Urb	42.593	27.279
470	Urb	45.071	28.823
474	Urb	95.703	61.375
477	Urb	167.552	107.645
479	Urb	176.340	113.197
480	Urb	239.600	153.056
481	Urb	92.342	58.979
482	Urb	236.526	151.220
512	Urb	130.285	83.634
513	Urb	148.990	95.357
516	Urb	118.014	75.731
517	Urb	130.247	83.303
518	Urb	47.994	30.786
584	Urb	124.117	79.422
603	Urb	13.912	8.695
604	Urb	23.344	14.367
606	Urb	59.922	39.049

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
607	Urb	96.142	60.777
618	Urb	107.199	69.429
634	Urb	27.273	17.353
635	Urb	43.340	26.674
640	Urb	57.532	36.051
641	Urb	54.102	34.353
649	Urb	16.523	10.374
653	Urb	23.971	15.751
656	Urb	20.488	12.863
660	Urb	21.572	13.277
663	Urb	31.610	21.073
670	Urb	25.328	15.903
680	Urb	27.461	17.163
683	Urb	19.954	12.529
685	Urb	34.880	22.736
686	Urb	25.086	16.167
687	Urb	33.159	20.964
697	Urb	30.183	17.247
699	Urb	26.631	16.721
CF	Urb	3.197	2.090
CS	Urb	32.055	20.695
GA	Urb	3.667	2.292
HS	Urb	31.700	20.246
N1	Urb	44.922	28.048
N2	Urb	41.358	27.497
TOT.		23.334.835	14.941.224 (*)

(*) la produzione chilometrica annua di servizi minimi, individuata dal modello di calcolo (pari a 14.941.224 vett*km/anno) differisce di 255 vett*km/anno rispetto a quella quantificata nel capitolo 2 (pari a 14.941.479 vett*km/anno).

3.1.2. Servizio Extraurbano

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
1	Extra	171.380	129.551
10	Extra	26.755	19.389
11	Extra	215.076	154.794
12	Extra	178.961	134.690
13	Extra	74.596	55.841
14	Extra	35.013	25.587
15	Extra	449.976	340.570
16	Extra	10.702	8.356
17	Extra	30.495	22.946
18	Extra	34.782	25.502
19	Extra	16.834	12.457
31	Extra	63.923	47.107
32	Extra	55.442	41.841
33	Extra	21.633	15.362
34	Extra	64.258	46.733
39	Extra	155.676	117.963
40	Extra	17.994	13.568
44	Extra	13.391	10.223
46	Extra	48.773	36.269
50	Extra	172.463	128.885
51	Extra	7.802	5.310
52	Extra	49.038	34.914
53	Extra	11.421	8.748
55	Extra	21.068	14.748
56	Extra	53.896	40.078
59	Extra	1.710	1.282
61	Extra	81.856	61.895
63	Extra	40.506	29.776
64	Extra	41.696	31.458
73	Extra	185.763	140.288
74	Extra	14.219	10.389
77	Extra	44.051	33.019
79	Extra	4.683	3.512
80	Extra	48.441	36.782
82	Extra	117.830	88.788
83	Extra	22.412	16.304
84	Extra	6.690	5.017
85	Extra	30.894	22.796
87	Extra	22.871	15.884
89	Extra	15.841	11.998
91	Extra	14.129	10.216
92	Extra	63.508	47.619
93	Extra	3.858	2.894
95	Extra	7.466	6.707
96	Extra	32.361	23.030
97	Extra	21.132	15.042
98	Extra	376.361	286.059
101	Extra	4.076	2.842
111	Extra	11.836	8.877
112	Extra	8.927	6.695
113	Extra	2.387	1.791
114	Extra	16.467	11.684

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
116	Extra	2.463	1.847
117	Extra	13.414	9.574
122	Extra	6.692	5.966
126	Extra	45.144	32.502
127	Extra	5.565	4.135
128	Extra	2.600	2.600
151	Extra	18.422	14.440
152	Extra	957	957
153	Extra	28.522	20.747
154	Extra	4.729	3.455
161	Extra	13.700	9.749
180	Extra	8.644	6.721
182	Extra	3.235	2.426
183	Extra	3.942	3.028
191	Extra	11.495	8.707
321	Extra	8.033	5.678
322	Extra	3.438	3.438
441	Extra	12.957	9.861
442	Extra	27.331	20.317
561	Extra	3.957	3.957
14 PR	Extra	1.212	1.051
16 PR	Extra	1.192	1.192
17 PR	Extra	4.853	3.402
18 PR	Extra	1.642	1.642
19 PR	Extra	3.760	2.591
191 PR	Extra	5.269	4.365
33 PR	Extra	17.675	13.778
41-42	Extra	74.694	55.910
41-42 PR	Extra	3.919	3.919
43/7/8/9	Extra	150.378	113.781
44 PR	Extra	231	231
441 PR	Extra	6.966	5.350
50S	Extra	7.647	5.601
52 PR	Extra	10.728	7.770
53 PR	Extra	3.946	3.946
55 PR	Extra	3.834	3.834
56 PR	Extra	1.635	1.635
58 PR	Extra	6.509	4.882
61 PR	Extra	286	286
63 PR	Extra	7.368	6.709
63C	Extra	4.025	3.280
70/75/76	Extra	897.194	679.377
83 PR	Extra	478	478
84 PR	Extra	657	492
85 PR	Extra	2.688	1.792
93 PR	Extra	2.465	1.849
ACQUI	Extra	51.054	34.733
ALI1	Extra	11.757	8.720
ALI2	Extra	17.859	12.806
ALI3	Extra	9.063	6.903
ALI4	Extra	6.712	4.964
ALI5_6_7	Extra	31.406	22.422

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
AR-CA	Extra	2.896	2.896
AR-PO	Extra	168.004	127.358
AR-TE	Extra	4.653	3.605
AR-VA	Extra	76.888	58.404
BIS_4-5	Extra	2.777	2.777
BO-LI	Extra	49.035	35.218
BO-PE	Extra	150.503	114.750
BO-SA	Extra	21.443	15.704
BO-SB	Extra	20.839	15.154
BO-SE	Extra	15.358	11.158
BO-SO	Extra	161.657	121.883
BU-SA	Extra	57.766	43.874
BU-VA	Extra	74.136	54.937
CAP	Extra	18.182	13.182
CA-PE	Extra	25.857	19.393
CO-BE	Extra	3.404	3.404
CO-LE-CA	Extra	40.839	29.876
CO-SC	Extra	56.903	42.819
DI-VA	Extra	502.703	380.324
FA-LO	Extra	6.858	5.143
FO-LO	Extra	4.206	4.206
GE-BR	Extra	314.312	237.954
GE-CA	Extra	37.164	27.625
GE-LA	Extra	172.099	128.901
GE-SA	Extra	69.306	52.840
LO-GO	Extra	1.149	862
NE-SO	Extra	33.094	25.525
OT-GE	Extra	675.694	510.970

Linee	Tipo	Produtz. 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
PE-VA	Extra	31.588	22.876
PL-PA	Extra	29.517	22.420
PO-FU	Extra	12.313	8.498
PO-GA	Extra	32.683	24.303
PO-IS	Extra	75.195	57.068
PO-PA	Extra	13.111	9.048
PO-PI	Extra	44.985	34.059
PO-SM	Extra	42.718	30.977
PR-MA	Extra	25.734	18.369
PR-TE	Extra	27.269	19.184
RE-TE	Extra	39.713	29.530
RE-VE	Extra	9.239	6.929
SO-LE	Extra	54.620	39.984
SO-TE	Extra	21.040	15.450
TO-CA	Extra	65.588	46.911
TO-LO	Extra	7.987	7.229
TO-RO	Extra	58.279	42.807
VA-VO	Extra	193.969	146.402
VO-ME	Extra	17.922	12.459
16532	Extra	261.901	198.017
42559	Extra	145.048	109.810
44233	Extra	113.836	85.688
TOT.		8.909.643	6.692.636 (*)

(*) la produzione chilometrica annua di servizi minimi, individuata dal modello di calcolo (pari a 6.692.636 vett*km/anno) differisce di 1.689 vett*km/anno rispetto a quella quantificata nel capitolo 2 (pari a 6.694.325 vett*km/anno)

3.2.Ambito Territoriale Ottimale di Imperia

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
1	Extra	45.508	37.015
2	Extra	720.694	573.918
3	Extra	86.506	67.519
4	Extra	25.002	20.835
5	Extra	20.855	15.697
6	Extra	39.925	31.095
7	Extra	179.468	143.774
8	Extra	69.516	56.224
9	Extra	4.882	3.661
10	Extra	42.075	35.001
12	Extra	1.044.800	830.921
13	Extra	464.882	369.420
15	Extra	86.513	70.496
16	Extra	152.497	120.647
17	Extra	33.637	27.803
18	Extra	31.581	26.291
19	Extra	10.494	7.403
20	Extra	26.589	21.685
21	Extra	35.432	28.021
22	Extra	27.986	22.445
23	Extra	35.164	28.833
24	Extra	73.424	59.997
25	Extra	40.900	30.675
26	Extra	39.532	32.537
27	Extra	79.408	64.413
28	Extra	160.329	129.482
29	Extra	45.168	35.276
31	Extra	9.014	7.363
32	Extra	33.795	26.670
33	Extra	37.799	28.350
34	Extra	150.451	123.847
35	Extra	9.516	7.137
36	Extra	29.739	24.369
37	Extra	26.285	21.009
B001	Urb	43.486	35.522
B002	Urb	40.784	33.733
B003	Urb	3.344	2.734
I001	Urb	83.275	66.225
I001B	Urb	71.306	56.409
I002	Urb	68.250	53.870
I003	Urb	69.222	54.098
I004	Urb	18.930	15.250

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
I005	Urb	32.101	26.751
I006	Urb	30.385	24.157
I007	Urb	33.618	26.907
I008	Urb	29.715	23.684
I009	Urb	14.625	11.491
I010	Urb	9.681	7.926
I011	Urb	16.309	12.970
I012	Urb	40.366	31.716
I013	Urb	18.794	15.662
I014	Extra	78.628	61.099
I015	Urb	6.195	4.819
I016	Urb	15.839	12.319
I017	Urb	4.413	3.059
I018	Urb	10.644	8.491
O001	Urb	30.012	23.086
S001	Urb	96.465	77.359
S002	Urb	17.004	14.044
S003	Urb	40.660	32.591
S004	Urb	62.320	50.835
S005	Urb	55.745	42.943
S006	Urb	61.453	50.125
S007	Urb	58.847	45.996
S008	Urb	75.144	59.065
S009	Urb	71.217	56.310
S00U	Extra	120.590	96.419
S010	Extra	61.193	50.264
S011	Extra	90.809	71.648
S012	Urb	20.627	15.999
S013	Urb	16.424	12.414
S014	Urb	11.987	9.989
V001	Urb	55.286	46.071
V002	Urb	4.514	3.798
TOT.		5.609.569	4.477.672 (*)

(*) la produzione chilometrica annua di servizi minimi, individuata dal modello di calcolo (pari a 4.477.672 vett*km/anno) differisce di 698 vett*km/anno rispetto a quella quantificata nel capitolo 2 (pari a 4.478.370 vett*km/anno).

3.3.Ambito Territoriale Ottimale di La Spezia

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
100	Urb	172.769	139.303
300	Urb	427.985	346.896
500	Urb	78.761	63.588
501	Urb	1.788	1.788
600	Urb	65.036	53.202
800	Urb	2.908	2.212
900	Urb	40.642	33.252
1200	Urb	199.600	161.555
1300	Urb	156.786	126.384
1400	Urb	133.851	108.808
1401	Urb	4.679	3.509
1403	Urb	2.716	2.037
1500	Urb	69.562	55.227
1600	Extra	103.575	82.987
1604	Urb	16.819	12.955
1700	Urb	52.918	42.490
1800	Urb	151.315	123.409
2000	Urb	46.254	37.449
2100	Urb	233.515	189.418
2104	Extra	5.532	4.426
2200	Extra	214.514	172.440
2300	Urb	35.695	29.646
2301	Urb	16.877	13.134
2400	Urb	51.189	40.939
2600	Urb	61.965	50.154
3100	Urb	26.212	20.970
3500	Urb	63.307	51.216
3700	Extra	3.310	3.310
3701	Extra	30.694	24.116
5101	Extra	151.001	121.339
5102	Extra	45.175	37.797
5103	Extra	37.211	31.009
5105	Extra	7.633	5.725
5106	Extra	23.428	19.024
5108	Extra	2.051	2.051
5201	Extra	355.576	286.112
5202	Urb	49.195	39.329
5203	Urb	34.334	28.612
5204	Extra	51.310	40.674
5205	Extra	30.963	23.222
5208	Extra	2.506	1.670
5209	Urb	2.244	1.683
5211	Extra	19.700	16.045
5301	Extra	73.762	59.659
5303	Extra	124.041	100.972
5306	Extra	9.833	8.187
5307	Extra	24.986	20.633
5308	Extra	10.299	7.724
5309	Urb	38.143	30.760
5310	Urb	28.697	23.358
5312	Extra	75.437	61.076
5313	Urb	47.623	38.377

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
5316	Extra	5.223	5.223
5321	Urb	32.276	26.528
5325	Extra	49.149	39.730
5353	Urb	227.388	186.045
5400	Extra	827.184	670.406
5402	Extra	47.778	37.196
5403	Extra	149.049	121.448
5405	Extra	85.635	69.422
5406	Urb	53.092	42.637
5409	Extra	15.930	12.734
5410	Extra	19.691	14.935
5413	Extra	170.518	136.953
5415	Urb	42.086	33.458
5420	Extra	19.060	16.337
5500	Extra	134.929	109.878
5506	Extra	46.623	38.515
5601	Extra	3.032	3.032
5701	Extra	15.384	12.308
5800	Extra	29.089	24.241
6000	Extra	29.654	22.443
6200	Extra	51.400	40.810
6201	Extra	432.889	349.551
6202	Extra	90.151	72.853
6203	Extra	36.863	30.139
6204	Extra	11.786	9.822
6205	Extra	106.534	86.138
6206	Extra	19.685	16.404
6207	Extra	10.194	7.646
6208	Extra	59.154	48.499
6209	Extra	30.675	25.503
6210	Extra	31.387	24.422
6212	Extra	29.657	23.726
6214	Extra	69.203	55.124
6215	Extra	68.670	56.995
6216	Extra	19.303	14.478
6217	Extra	56.116	44.897
6218	Extra	30.502	24.019
6219	Extra	6.333	4.750
6220	Extra	8.629	6.472
6221	Extra	4.599	3.449
6222	Extra	16.096	12.852
6223	Extra	19.238	15.894
6224	Extra	17.482	13.243
6225	Extra	3.362	2.522
6226	Extra	10.143	7.607
6227	Extra	2.381	1.786
6228	Extra	44.462	36.066
6229	Extra	5.286	3.974
6233	Extra	4.194	3.421
6241	Extra	11.031	11.031
6301	Extra	179.026	145.523
6501	Extra	20.792	16.709

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
6502	Extra	2.923	2.923
6504	Extra	53.359	43.315
6507	Extra	4.233	3.352
6600	Extra	1.194.148	965.381
6601	Urb	23.823	19.389
6622	Extra	9.772	7.411
7000	Extra	11.612	9.677

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
7100	Urb	97.189	78.422
7200	Extra	101.103	81.925
7400	Extra	66.308	54.070
7600	Urb	54.770	44.196
SC	Extra	288.153	228.584
TOT.		9.133.308	7.380.291 (*)

() la produzione chilometrica annua di servizi minimi, individuata dal modello di calcolo (pari a 7.380.291 vett*km/anno) differisce di 323 vett*km/anno rispetto a quella quantificata nel capitolo 2 (pari a 7.380.614 vett*km/anno).*

3.4.Ambito Territoriale Ottimale di Savona

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
1	Urb	173.428	150.478
2	Urb	80.519	70.330
3	Urb	176.031	154.018
4	Urb	116.061	101.458
5	Extra	230.156	200.528
6	Urb	265.345	231.909
7	Extra	183.990	160.884
9	Urb	235.121	204.852
10	Urb	98.099	86.045
11	Urb	30.671	26.290
12	Extra	20.568	17.140
13	Urb	6.679	5.009
14	Extra	5.002	5.002
15	Urb	67.454	57.336
16	Extra	69.450	59.343
17	Extra	93.398	81.796
18	Extra	186.132	161.273
19	Extra	59.736	51.705
20	Extra	27.204	23.704
21	Extra	9.049	7.756
22	Urb	78.300	66.668
23	Urb	9.749	9.749
24	Extra	40.320	34.680
25	Extra	5.018	5.018
28	Extra	25.927	25.927
30	Extra	368.814	322.467
31	Extra	87.600	76.609
32	Extra	18.642	16.947
33	Extra	16.132	12.488
34	Extra	40.236	34.635
35	Urb	99.305	83.955
36	Urb	28.079	24.018
37	Extra	65.230	57.416
38	Extra	4.304	4.304
39	Extra	68.527	58.248
40	Extra	939.528	818.268
41	Extra	56.826	49.223
42	Extra	7.376	6.390
45	Extra	87.499	74.870
46	Extra	245.816	214.546
47	Extra	17.574	14.758
48	Extra	6.843	5.133
49	Extra	159.397	138.539

Linee	Tipo	Produzione 2016	Servizi MINIMI
		[vett*km/anno]	
50	Extra	78.962	69.061
53	Extra	3.053	3.053
54	Extra	11.902	9.238
55	Extra	39.967	35.142
57	Extra	77.456	69.947
58	Extra	127.516	109.474
59	Extra	243.595	213.283
60	Extra	106.643	91.094
61	Extra	623.204	543.345
70	Extra	51.815	45.259
72	Extra	50.807	45.189
73	Extra	37.328	29.152
74	Extra	19.260	15.389
75	Extra	97.287	82.072
76	Extra	74.914	62.428
77	Extra	127.224	111.123
78	Extra	925	925
80	Extra	97.603	82.173
81	Extra	50.182	42.744
83	Extra	45.939	39.047
84	Extra	34.095	29.876
85	Extra	13.261	11.603
86	Extra	39.625	35.473
91	Extra	31.224	26.612
92	Extra	70.751	62.288
93	Extra	87.815	75.500
94	Extra	13.382	11.151
96	Extra	2.620	1.965
97	Extra	52.885	46.518
98	Extra	26.284	22.406
99	Extra	68.443	59.605
100	Extra	5.209	5.209
001/	Extra	132.747	114.780
002/	Extra	45.725	40.449
004/	Extra	18.830	16.439
005/	Urb	2.027	2.027
006/	Extra	282.956	246.489
007/	Extra	151.334	131.889
037/	Extra	348	348
040/	Extra	675.239	586.716
TOT.		8.331.518	7.238.197 (*)

(*) la produzione chilometrica annua di servizi minimi, individuata dal modello di calcolo (pari a 7.238.197 vett*km/anno) differisce di 717 vett*km/anno rispetto a quella quantificata nel capitolo 2 (pari a 7.238.914 vett*km/anno).

4. REGOLAMENTAZIONE SERVIZIO MARITTIMO

Il servizio di trasporto pubblico marittimo in Liguria riguarda essenzialmente:

- il collegamento tra Portovenere e l'Isola della Palmaria che rappresenta l'unica via di comunicazione tra l'isola e la terraferma;
- il collegamento nel territorio del comune di Genova tra Pegli ed il Porto Antico che integra gli altri servizi pubblici di linea in un'ottica di continuità nel complesso dell'offerta di trasporto pubblico urbano.

4.1. Collegamento Portovenere - Isola della Palmaria

Il servizio rientra nell'ambito territoriale dell'ente di area vasta della Spezia e, tenuto conto della necessità di garantire la continuità territoriale, si configura quale **servizio minimo regionale**.

Regione Liguria stanZIA ogni anno un importo pari a 25.000 Euro.

L'Isola della Palmaria è l'unica abitata nell'ambito del territorio ligure, presenta complessivamente meno di 50 residenti e tenuto conto di tale numero di passeggeri potenziali e della stagionalità della domanda, che presenta un aumento nel periodo estivo, **occorre che il servizio sia gestito in maniera flessibile** in modo da adeguare la capacità offerta sia nei periodi sia relativamente alle fasce orarie.

4.2. NaveBus

Il servizio attivo nel Comune di Genova, denominato "NaveBus", rappresenta un collegamento via mare tra il ponente ed il centro cittadino che, integrando i normali servizi automobilistici sulla direttrice, contribuisce alla riduzione del traffico privato sul territorio.

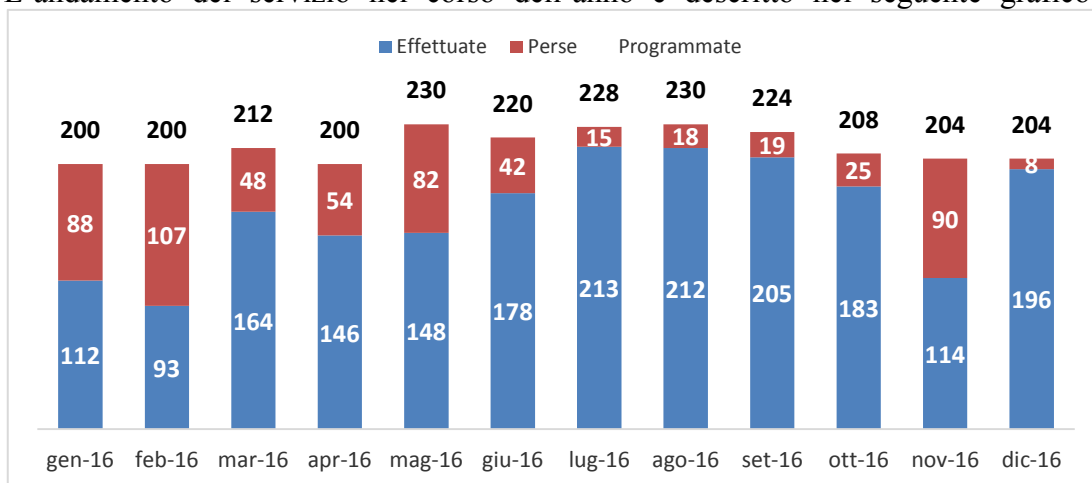
La Regione Liguria prevede lo stanZIamento di apposite risorse secondo le disponibilità presenti nel bilancio annuale.

Il servizio NaveBus rientra nell'ambito territoriale della Città metropolitana di Genova e costituisce un **servizio complementare** agli altri servizi di linea su gomma e su ferro.

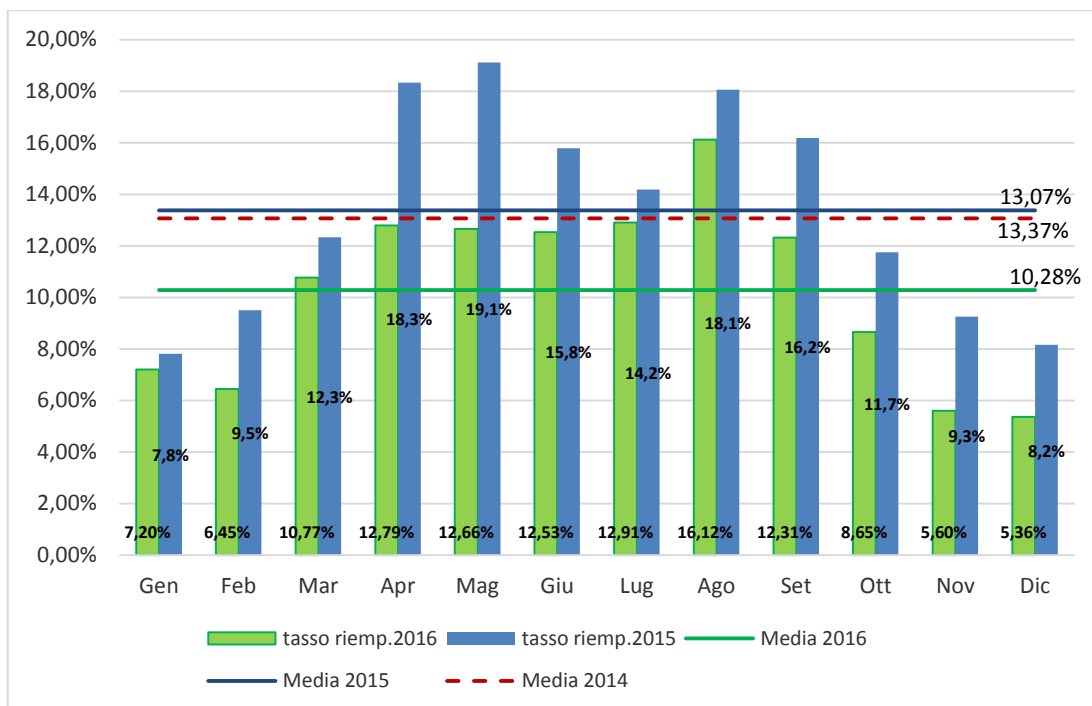
Considerato l'andamento del servizio registrato negli ultimi anni di svolgimento, legato principalmente alla stagionalità sia della domanda sia delle condizioni meteorologiche, occorre valutare e definire una **riorganizzazione del servizio** volta all'implementazione dello stesso nei mesi in cui si registrano sia le condizioni meteorologiche maggiormente favorevoli sia un incremento della domanda.

Nel corso del 2016 sono state effettuate circa 2.000 corse, con un tasso di soppressione complessivo del 23,3% rispetto alle 2.560 corse programmate.

L'andamento del servizio nel corso dell'anno è descritto nel seguente grafico:



Il servizio è relativamente apprezzato, in particolare nel semestre aprile – settembre dove si registra un tasso di riempimento medio del 16,9% (11,9% il tasso medio/anno). L'andamento dell'efficacia servizio nel biennio 2015-2016 è descritto nel seguente grafico:



Per quanto riguarda le tariffe del trasporto marittimo occorre considerare la valenza turistica dello stesso, tenuto conto della necessità di garantire lo svolgimento del servizio nei limiti degli stanziamenti e degli equilibri di finanza pubblica. A tale proposito si rimanda a quanto specificato nel capitolo relativo al sistema tariffario.

5. REGOLAMENTAZIONE SERVIZIO FERROVIARIO

Il servizio ferroviario in Liguria riguarda le seguenti tipologie di servizi:

- servizi ferroviari di cui all'articolo 9 del d.lgs. 422/97;
- servizi ferroviari di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/97.

5.1. Servizi ferroviari di cui all'articolo 9 del d.lgs. 422/97

Per quanto riguarda i **servizi ferroviari di cui all'articolo 9 del d.lgs. 422/97**, con la DGR 789 del 20/6/2014 la Giunta regionale, a valle dell'esito positivo delle verifiche previste dal contratto 2009-2014 con Trenitalia S.p.A. - in merito agli incrementi della qualità dei servizi, al piano di ammodernamento e potenziamento del parco rotabile ed all'efficientamento della gestione - ha stabilito di procedere al rinnovo del contratto al fine di garantire un'adeguata prosecuzione dei miglioramenti qualitativi e gestionali già conseguiti ed un ulteriore rinnovo del parco rotabile.

Con la DGR 1130 del 6/12/2016 la Giunta regionale ha rinnovato il contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. per il trasporto ferroviario regionale per gli anni 2015-2017. Tale contratto è stato sottoscritto dalle parti il 10/12/16.

Con il medesimo atto la Regione ha previsto di avviare le procedure per l'affidamento diretto del servizio allo scadere del contratto triennale 2015-2017, prevedendo una durata massima pari a 15 anni, di cui 10 anni previsti dall'art. 5, paragrafo 6 del Reg. CE 1370/2007 ed un ulteriore 50% previsto dall'art. 4, paragrafo 4 del medesimo Reg. CE.

Tale affidamento è finalizzato ad ottenere un consistente miglioramento della qualità del servizio di trasporto ferroviario attraverso il rinnovo totale della flotta circolante a fronte dei notevoli investimenti interamente a carico del gestore, ipotizzati in oltre 390 milioni di euro. La durata dell'affidamento, pertanto, è giustificata dall'entità degli investimenti da ammortizzare, tenuto conto che occorre garantire la sostenibilità economico-finanziaria del contratto e degli investimenti ad esso connessi.

Al fine di pervenire entro la fine del 2017 all'affidamento diretto per il periodo successivo, la Regione ha pubblicato in data 23/12/2016 sulla GUUE l'avviso di preinformazione secondo quanto previsto dall'art. 7, paragrafo 2 del Reg. CE 1370/2007, per consentire agli operatori economici eventualmente interessati di presentare una propria offerta. L'avviso riporta, in particolare, l'oggetto dei servizi da affidare, pari a 7 milioni di km annui, per un valore stimato (IVA esclusa) pari a 84 milioni di euro. Trascorsi 12 mesi dalla suddetta pubblicazione ed a valle di un eventuale confronto competitivo tra le offerte presentate, si potrà procedere con l'affidamento diretto a decorrere dal 1 gennaio 2018.

Al fine di assicurare la disponibilità delle tracce orarie per il periodo 2017-2021 con la DGR 1129 del 6/12/16 la Giunta regionale ha approvato lo schema di Accordo Quadro che costituisce garanzia di disponibilità da parte di RFI S.p.A. e di impegno

da parte della Regione Liguria all'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria compresi gli eventuali servizi connessi, al fine di rispondere alle esigenze di domanda di servizio della Regione stessa. L'Accordo Quadro è stato sottoscritto dalle parti il 27/01/2017.

5.2. Servizi ferroviari di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/97

In questa categoria di servizi si distinguono

- servizi ferroviari che si svolgono **in ambito sovra comunale**;
- servizi ferroviari che si svolgono **in ambito comunale**.

5.2.1. Servizi ferroviari in ambito sovra comunale

Con riferimento ai servizi ferroviari di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/97 che si svolgono **in ambito sovracomunale**, ovvero la Ferrovia Genova-Casella, la l.r. 33/2013 ha previsto che rientrino tra le competenze della Regione quale ente di governo.

Attualmente il servizio è esercito da AMT S.p.A. attraverso un contratto stipulato a seguito di procedura ad evidenza pubblica svoltasi nell'anno 2010 che prevede l'effettuazione di circa 150.000 Km annui per i quali la Regione riconosce un corrispettivo pari a € 1.832.765 al quale si aggiungono € 723.040 per investimenti destinati alla manutenzione straordinaria delle infrastrutture e del materiale rotabile.

Allo scadere del contratto nel mese di aprile 2019, la Regione potrà avvalersi della facoltà di rinnovo del contratto per ulteriori sei anni, come già stabilito nell'ambito delle pattuizioni contrattuali, ovvero definire diverse modalità di affidamento nell'ambito delle disposizioni vigenti in materia.

5.2.2. Servizi ferroviari in ambito comunale

Per quanto riguarda il servizio esercito sulla **Ferrovia Principe-Granarolo**, che si svolge in ambito comunale, la L.R. 33/2013 prevede che sia ricompreso nell'ambito territoriale della Città metropolitana di Genova.

Fino all'affidamento del servizio nell'ambito di tale bacino vige il contratto stipulato tra Regione Liguria e AMT S.p.A. che prevede l'effettuazione di 19.000 Km annui per i quali la Regione riconosce un corrispettivo pari a € 774.685.

6. POLITICA TARIFFARIA

6.1. Criteri di politica tariffaria

I criteri di politica tariffaria definiti da Regione Liguria nell'ambito delle DGR 146/2002 e DGR 1487/2010 presentano un contenuto innovativo, che rendono la Liguria un unicum nel panorama italiano sulla materia tariffaria.

In molte Regioni i livelli tariffari corrispondenti ai titoli di viaggio principali sono determinati direttamente dalla Regione; la Liguria ha invece, da sempre, preferito lasciare libertà agli Enti titolari dei contratti di servizio nella fissazione dei livelli tariffari limitandosi a definire i seguenti vincoli:

- obbligo del raggiungimento del rapporto del 35% (valore minimo) fra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, come limite alla crescita della spesa pubblica nel settore;
- presenza dei principali titoli di viaggio (biglietto ordinario, abbonamenti settimanale, mensile, annuale) distinti fra titoli urbani ed extraurbani;
- rispetto delle fasce tariffarie di riferimento (comprese tra un "limite inferiore" e un "limite superiore") dei principali titoli di viaggio (distinti fra titoli urbani ed extraurbani), definite dai rispettivi valori inferiori e superiori, questi ultimi soggetti a meccanismi annuali di indicizzazione;
- rispetto di alcune caratteristiche minime dei titoli di viaggio (es. intervallo temporale di validità dei titoli di viaggio).

Ciascun Ente di Governo ha pertanto la facoltà di definire la politica tariffaria del proprio Ambito di riferimento coerente con i criteri di politica tariffaria definiti dalla Regione e tali da garantire il perseguimento degli obiettivi di efficacia di propria competenza. In particolare, con l'introduzione del sistema di bigliettazione elettronica, sarà possibile disporre di basi dati significative sulle modalità di utilizzo dei sistemi tariffari vigenti che consentiranno di verificarne l'efficacia e di individuare le relative possibili evoluzioni (es. variazione dei livelli tariffari nell'ambito dei limiti minimi e massimi definiti dalla Regione, introduzione di ulteriori prodotti tariffari per rispondere in modo adeguato alle esigenze dei clienti, introduzione di titoli "a consumo").

Il presente documento stabilisce nuove modalità di determinazione delle tariffe, di integrazione tariffaria e di indicizzazione delle stesse, sostituendo, se in contrasto, quanto contenuto nelle DGR 146/2002 e DGR 1487/2010.

6.1.1. Integrazioni tariffarie

La Regione promuove l'integrazione tariffaria tra i diversi gestori dei servizi nell'ambito regionale, per permettere un servizio realmente integrato tra le varie modalità e servizi di trasporto (art. 18 L.R. 33/2013 e successive modifiche).

Per integrazione tariffaria si intende una struttura di tariffazione su un'area dove il cliente può fruire indistintamente di diverse modalità e vettori di trasporto pubblico utilizzando un unico titolo di viaggio. L'integrazione tariffaria permette un miglioramento nell'utilizzo del trasporto pubblico per gli utenti, in quanto comporta il semplificato utilizzo dei servizi da parte degli utenti, la razionalizzazione dell'offerta e la gestione in modo efficiente del sistema di trasporto.

L'integrazione tariffaria costituisce un'evoluzione della politica legata alla determinazione dei prezzi nei servizi pubblici locali la cui efficacia è dimostrata a livello internazionale, dove sono presenti esempi virtuosi di sistemi di trasporto pubblico fortemente integrati (modalità-vettore-sistema tariffario-ITS).

L'integrazione (modale e tariffaria) richiede il coordinamento e la collaborazione di Regolatore ed Operatori.

- il Regolatore ha l'obiettivo di sviluppare strategie d'integrazione in cui il titolo di viaggio possa rappresentare la chiave di facile accesso all'offerta integrata di servizi di trasporto pubblico e ad altri servizi (es. sharing mobility e, più in generale, di servizi al cittadino);
- gli Operatori hanno invece l'obiettivo di valorizzare l'*effetto sistema* del trasporto pubblico per aumentare l'efficacia e l'attrattività dei servizi offerti sul territorio.

Tali obiettivi possono essere perseguiti sviluppando in modo coordinato le differenti politiche d'intervento:

- pianificazione e programmazione coordinata dei singoli sottosistemi di trasporto e delle rispettive interazioni per implementare l'integrazione modale tra gli operatori del trasporto che permetta la fruizione di sistemi di trasporto connessi, in grado di garantire un'offerta capillare nello spazio e nel tempo;
- integrazione dei sistemi tariffari sul territorio per realizzare l'integrazione tariffaria che consenta di utilizzare un unico titolo/prodotto tariffario per fruire delle diverse modalità di trasporto indipendentemente dal vettore, pagando una tariffa equa e concorrenziale rispetto al costo della mobilità privata;
- interoperabilità dei sistemi ITS, che consenta di utilizzare lo stesso dispositivo per accedere all'intera rete del trasporto pubblico e degli altri sistemi di mobilità (es. Park & Ride", Bike Sharing, Car Sharing), di proporre ai clienti prodotti tariffari flessibili e di disporre di livelli informativi adeguati per la ripartizione dei ricavi tariffari tra i vettori.

Le politiche di integrazione tariffaria possono essere, di per sé, foriere di sensibilizzazione della domanda di trasporto pubblico; tale incentivazione **può aumentare in modo significativo prevedendo l'applicazione di una scontistica sui titoli di viaggio integrati** ovvero di una riduzione, **concordata tra i gestori**, rispetto alla somma algebrica dei titoli non integrati.

La semplificazione del sistema potrà risultare agevolata dall'entrata in vigore dei titoli di viaggio elettronici che, oltre a comportare un indubbio vantaggio all'utenza, porterà benefici sia agli enti regolatori e gestori dei contratti di servizio sia alle

aziende, in termini di disponibilità di flussi informativi sull'utilizzo dei servizi e sulle abitudini di mobilità dei propri clienti (tipologia e frequenza degli spostamenti) oltre a consentire di ridurre il fenomeno dell'evasione tariffaria.

6.1.2. Politiche di Socialità

In merito alle politiche di socialità, si richiama l'art. 19 comma 1 della Legge Regionale n.33/2013 che elenca *gli aventi diritto alla libera circolazione sui mezzi adibiti a servizio di trasporto pubblico regionale e locale*.

Ai sensi del comma 2 del medesimo articolo, *eventuali ulteriori agevolazioni o esenzioni tariffarie possono essere definite nel contratto di servizio e devono trovare copertura con la previsione di specifici corrispettivi*.

Nell'ambito delle future procedure di affidamento dei servizi di TPL, ogni Ente di Governo ha pertanto facoltà di adottare politiche di socialità, fermo restando che l'Ente medesimo dovrà:

- stimare opportunamente i potenziali fruitori di tali agevolazioni;
- regolamentare dettagliatamente l'agevolazione tariffaria specificandone le eventuali forme di indennizzo (compensazione tariffaria);
- prevederne l'obbligo nei nuovi Contratti di Servizio e comprenderne il relativo onere nel Piano Economico Finanziario di gara.

Le diverse forme di agevolazione tariffaria possono infatti essere introdotte nel rispetto dell'equilibrio economico finanziario dell'affidamento dei servizi (e, quindi, garantendo la sostenibilità del PEF di gara) e in coerenza con gli obiettivi di efficacia del sistema trasporti Regionale e di Ambito, come descritti nel successivo capitolo.

Si evidenzia infine che la prima forma di *agevolazione tariffaria* è rappresentata dagli abbonamenti che consentono agli utenti di sostenere una spesa ben inferiore rispetto all'acquisto di titoli di viaggio ordinari.

6.2. Livelli tariffari

Per determinare gli intervalli all'interno dei quali devono ricadere le tariffe dei titoli di viaggio per i servizi di trasporto pubblico urbani ed extraurbani regionali, sono definiti due vincoli:

- **Prezzo del biglietto ordinario di corsa semplice**, che deve essere compreso all'interno di fasce di valori (minimo – massimo³) definite dalla Regione. Il valore del biglietto ordinario costituisce inoltre il riferimento base per la determinazione del valore degli abbonamenti;

³ I valori massimi saranno annualmente indicizzati in base all'indice ISTAT FOI.

- **Moltiplicatori:** sono coefficienti utilizzati per il calcolo del prezzo degli abbonamenti settimanali, mensili e annuali, espressi in termini di numero di biglietti ordinari equivalenti.

Entrambi i vincoli e le relative fasce (valore minimo – valore massimo) sono definiti nel seguito con riferimento ai servizi urbani ed extraurbani.

6.2.1. Livelli tariffari per i servizi Urbani

Il sistema tariffario dei servizi urbani è organizzato mediante una tariffazione “a tempo”; il valore delle tariffe è descritto nel seguito con riferimento al *range* di tariffe per il biglietto ed al *range* di valori che possono assumere i moltiplicatori per la determinazione del prezzo degli abbonamenti.

Valori minimi e massimi applicabili per la determinazione del prezzo degli abbonamenti:

MOLTIPLICATORI SERVIZIO URBANO	NUMERO DI BIGLIETTI ORDINARI	
	MINIMO	MASSIMO
ANNUALE	200	400
MENSILE	20	42
SETTIMANALE	7	14

Valori minimi e massimi delle tariffe del biglietto ordinario e degli abbonamenti

TARiffe REGIONALI DI RIFERIMENTO DEI DOCUMENTI DI VIAGGIO PER IL SERVIZIO URBANO										
TITOLI DI VIAGGIO (in €)	Moltipl	MIN	Possibili fasce intermedie					MAX	Fascia validità	Metodo di calcolo
Biglietto ordinario		0,9	1,3	1,5	1,7	1,9	2,1	2,3	90 min +/- 50%	
Settimanale	MIN	6,3	9,1	10,5	11,9	13,3	14,7	16,1	7 giorni	biglietto ordinario x 7
	MAX	12,6	18,2	21,0	23,8	26,6	29,4	32,2		biglietto ordinario x 14
Mensile	MIN	18,0	26,0	30,0	34,0	38,0	42,0	46,0	1 mese	biglietto ordinario x 20
	MAX	37,8	54,6	63,0	71,4	79,8	88,2	96,6		biglietto ordinario x 42
Annuale	MIN	171,0	260,0	300,0	340,0	380,0	420,0	437,0	1 anno	biglietto ordinario x 200
	MAX	360,0	520,0	600,0	680,0	760,0	840,0	920,0		biglietto ordinario x 400

Se, ad esempio, la tariffa definita per il biglietto di corsa semplice è pari a 1,5 €,

- la tariffa minima dell'abbonamento annuale è pari a 300 € (moltiplicatore minimo pari a 200);
- la tariffa massima dell'abbonamento annuale è pari a 600 € (moltiplicatore massimo pari a 400).

Se il biglietto ordinario è definito pari a 1,9 €,

- la tariffa minima dell'abbonamento mensile è pari a 38,0 € (moltiplicatore minimo pari a 20);
- la tariffa massima dell'abbonamento mensile è pari a 79,8 € (moltiplicatore massimo pari a 42).

6.2.2. *Livelli tariffari per i servizi Extraurbani*

I servizi extraurbani su gomma e ferro prevedono un sistema tariffario a tratte chilometriche. I moltiplicatori presentano una graduale diminuzione all'aumentare del chilometraggio in relazione al ridotto quantitativo di viaggi equivalenti.

MULTIPLICATORI SERVIZIO EXTRAURBANO						
TRATTE KM	MINIMO (n. biglietti ordinari)			MASSIMO (n. biglietti ordinari)		
	Sett	Men	Annuale	Sett	Men	Annuale
0-5	7,00	20,00	200,00	14,00	42,00	400,00
6-10	6,60	19,00	180,00	13,60	41,00	380,00
11-15	6,20	18,00	160,00	13,20	40,00	360,00
16-20	5,80	17,00	150,00	12,80	39,00	340,00
21-25	5,60	16,50	145,00	12,40	38,00	330,00
26-30	5,40	16,00	140,00	12,00	37,00	320,00
31-35	5,20	15,50	135,00	11,60	36,00	310,00
36-40	5,00	15,00	130,00	11,20	35,00	300,00

Nella seguente tabella sono descritti i **valori minimi e massimi della tariffa del biglietto ordinario**. I corrispondenti valori di abbonamento sono determinati applicando i moltiplicatori (come sopra definiti).

TARIFFE REGIONALI DI RIFERIMENTO DEI DOCUMENTI DI VIAGGIO PER IL SERVIZIO EXTRAURBANO						
TRATTE	TITOLI DI VIAGGIO	Moltip.	Tariffa MIN	Tariffa MAX	FASCIA VALIDITA'	Metodo di calcolo
0-5	Biglietto ordinario		0,90	2,30	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	6,30	16,10	7 giorni	biglietto ordinario

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

						x 7
		MAX	12,60	32,20		biglietto ordinario x 14
	Mensile	MIN	18,00	46,00	1 mese	biglietto ordinario x 20
		MAX	37,80	96,60		biglietto ordinario x 42
	Annuale	MIN	180,00	460,00	1 anno	biglietto ordinario x 200
		MAX	360,00	920,00		biglietto ordinario x 400
6-10	Biglietto ordinario		1,09	2,66	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	7,19	17,56	7 giorni	biglietto ordinario x 6,60
		MAX	14,82	36,18		biglietto ordinario x 13,60
	Mensile	MIN	20,71	50,54	1 mese	biglietto ordinario x 19
		MAX	44,69	109,06		biglietto ordinario x 41
	Annuale	MIN	196,20	478,80	1 anno	biglietto ordinario x 180
		MAX	414,20	1.010,80		biglietto ordinario x 380
11-15	Biglietto ordinario		1,29	3,15	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	8,00	19,53	7 giorni	biglietto ordinario x 6,20
		MAX	17,03	41,58		biglietto ordinario x 13,20
	Mensile	MIN	23,22	56,70	1 mese	biglietto ordinario x 18
		MAX	51,60	126,00		biglietto ordinario x 40
	Annuale	MIN	206,40	504,00	1 anno	biglietto ordinario x 160
		MAX	464,40	1.134,00		biglietto ordinario x 360
16-20	Biglietto ordinario		1,48	3,62	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	8,58	21,00	7 giorni	biglietto ordinario x 5,80

PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

		MAX	18,94	46,34		biglietto ordinario x 12,80
	Mensile	MIN	25,16	61,54	1 mese	biglietto ordinario x 17
		MAX	57,72	141,18		biglietto ordinario x 39
	Annuale	MIN	222,00	543,00	1 anno	biglietto ordinario x 150
		MAX	503,20	1.230,80		biglietto ordinario x 340
21-25	Biglietto ordinario		1,61	3,94	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	9,02	22,06	7 giorni	biglietto ordinario x 5,60
		MAX	19,96	48,86		biglietto ordinario x 12,40
	Mensile	MIN	26,57	65,01	1 mese	biglietto ordinario x 16,50
		MAX	61,18	149,72		biglietto ordinario x 38
	Annuale	MIN	233,45	571,30	1 anno	biglietto ordinario x 145
		MAX	531,30	1.300,20		biglietto ordinario x 330
26-30	Biglietto ordinario		1,74	4,25	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	9,40	22,95	7 giorni	biglietto ordinario x 5,40
		MAX	20,88	51,00		biglietto ordinario x 12
	Mensile	MIN	27,84	68,00	1 mese	biglietto ordinario x 16
		MAX	64,38	157,25		biglietto ordinario x 37
	Annuale	MIN	243,60	595,00	1 anno	biglietto ordinario x 140
		MAX	556,80	1.360,00		biglietto ordinario x 320
31-35	Biglietto ordinario		1,86	4,55	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	9,67	23,66	7 giorni	biglietto ordinario x 5,20
		MAX	21,58	52,78		biglietto ordinario x 11,60

	Mensile	MIN	28,83	70,53	1 mese	biglietto ordinario x 15,50
		MAX	66,96	163,80		biglietto ordinario x 36
	Annuale	MIN	251,10	614,25	1 anno	biglietto ordinario x 135
		MAX	576,60	1.410,50		biglietto ordinario x 310
36-40	Biglietto ordinario		1,99	4,86	90 min +/- 50%	
	Settimanale	MIN	9,95	24,30	7 giorni	biglietto ordinario x 5
		MAX	22,29	54,43		biglietto ordinario x 11,20
	Mensile	MIN	29,85	72,90	1 mese	biglietto ordinario x 15
		MAX	69,65	170,10		biglietto ordinario x 35
	Annuale	MIN	258,70	631,80	1 anno	biglietto ordinario x 130
		MAX	597,00	1.458,00		biglietto ordinario x 300

I limiti di fascia per il biglietto ordinario per percorrenze oltre i 40km sono incrementati di un valore pari a 0,30€ per ogni 5 km in più di percorso; analogamente, la validità può aumentare in relazione alla distanza.

6.2.3. Tariffe diversificate per gli utenti occasionali

La l.r. 33/2013 all'articolo 18, comma 4 bis dispone che, al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei contratti previsto dalla normativa europea e di rendere il sistema compatibile con i vincoli di finanza pubblica e con i principi di equilibrio del bilancio regionale, *per i servizi di trasporto regionale e locale dedicati a specifici territori possono essere definite, nell'ambito del contratto di servizio, tariffe diversificate per gli utenti occasionali non residenti nel territorio di riferimento.* Tali tariffe devono essere parametrize al costo dei servizi.

Pertanto gli Enti di governo possono prevedere determinati servizi *dedicati a specifici territori* le cui tariffe per gli utenti occasionali non residenti, possono essere differenti rispetto a quelle disciplinate dalla regolamentazione regionale.

Ad oggi sono riconducibili a tale fattispecie i titoli di viaggio per gli utilizzatori occasionali non residenti relativamente ai seguenti servizi:

- Ferrovia Genova-Casella;

- NaveBus di Genova;
- Servizio automobilistico sulla tratta Santa Margherita-Portofino;
- Servizio ferroviario attivo nelle Cinque Terre nel periodo aprile-novembre.

Gli Enti di governo, nella redazione dei Piani di bacino, devono necessariamente tenere conto della diversa valenza dei servizi dedicati a specifici territori (tra cui quelli a carattere prevalentemente turistico) che possono e devono essere finanziati attraverso il ricorso a tariffe coerenti con i costi dei servizi e con il valore commerciale degli stessi.

6.3. Contrasto dell'evasione tariffaria

L'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico locale rappresenta un fenomeno negativo, che contribuisce ad aggravare le esigenze di finanziamento del sistema, incidendo in modo significativo sul livello dei ricavi tariffari e sottraendo una parte di risorse finanziarie necessarie a garantire la sostenibilità economica dei contratti di servizio.

Tale fenomeno riveste un duplice effetto negativo in quanto, oltre alla riduzione dei ricavi tariffari, determina anche un minore valore numerico dei passeggeri trasportati; pertanto si ripercuote su entrambi gli indicatori di riferimento previsti dalla normativa nazionale (DPCM dell'11 marzo 2013, "Ripartizione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale anche ferroviario"), ovvero il rapporto tra ricavi e costi del servizio ed il rapporto tra passeggeri e km effettuati.

Di conseguenza, oltre alle immediate ripercussioni negative sui bilanci aziendali, l'evasione comporta il rischio di deprimere gli indicatori con conseguente riduzione della quota del Fondo Nazionale assegnata alla Regione.

Al fine di contrastare il fenomeno dell'evasione tariffaria la Regione nel 2016 ha promosso un progetto sperimentale volto all'implementazione dei controlli nell'area metropolitana genovese, che ha prodotto risultati incoraggianti con l'incremento del 62% dei passeggeri controllati e del 5% delle sanzioni elevate con il relativo recupero di risorse. Tale progetto proseguirà anche nel 2017 nella medesima area di riferimento.

La Regione intende promuovere l'implementazione dei controlli su tutto il territorio regionale, attraverso l'adozione da parte degli Enti di governo e dei gestori dei servizi pubblici di **strategie di prevenzione e controllo dell'evasione con azioni idonee a renderlo efficace quale deterrente all'evasione.**

Nei futuri Contratti di servizio, gli Enti di Governo dovranno pertanto prevedere azioni specifiche per la prevenzione e la repressione del fenomeno dell'evasione tariffaria per perseguire i seguenti fondamentali obiettivi:

- La progressiva riduzione dell'evasione tariffaria ed il contestuale incremento della vendita dei titoli di viaggio;

- L'esatta quantificazione del fenomeno dell'evasione ed il suo monitoraggio periodico nel corso degli anni, al fine di poter definire obiettivi quantificabili e progressivi nel tempo;
- La rendicontazione degli interventi e il monitoraggio dei risultati per verificare l'efficacia e l'efficienza delle iniziative intraprese.

6.4. Bigliettazione Elettronica

La Regione promuove l'adozione di un sistema di bigliettazione elettronica integrata (di seguito SBE) su tutto il territorio regionale e sovraregionale, al fine di garantire una maggiore integrazione e semplificazione dei sistemi tariffari, a seguito di una valutazione complessiva degli investimenti necessari e dei benefici rispetto ad una maggiore integrazione tra i vettori, dell'impatto sull'accessibilità ai mezzi pubblici, nonché della gradevolezza d'uso da parte degli utenti.

La volontà della Regione Liguria di attuare azioni per rendere più efficiente il trasporto pubblico anche mediante un sistema di bigliettazione elettronica, è reso esplicito all'interno della Legge Regionale n. 33 del 7 novembre 2013, la quale prevede, all'art. 18 comma 5, che *"la Regione, a partire dall'anno 2016, avvia l'attuazione del sistema di bigliettazione elettronica integrata su tutto il territorio regionale, al fine di garantire una maggiore integrazione e semplificazione dei sistemi tariffari e di consentire la programmazione ottimale dei servizi di trasporto pubblico in base alla domanda reale, con il conseguente efficientamento del sistema complessivo ed ulteriori benefici per gli utenti e gli operatori. La Giunta regionale determina le modalità per l'attuazione di tale intervento"*.

Con delibera n 1309 approvata nella seduta della Giunta Regionale del 30 dicembre 2016, la Regione Liguria:

- ha approvato il Progetto Smart Ticket⁴, che definisce gli obiettivi da raggiungere mediante il SBE e le modalità di attuazione e gestione del servizio;
- ha approvato un protocollo d'intesa da sottoscrivere con le aziende che forniscono il servizio di trasporto pubblico, con lo scopo di condividere le scelte strategiche che comporranno il capitolato tecnico relativo al SBE e per la collaborazione con il fornitore aggiudicatario durante le fasi della progettazione esecutiva.

6.4.1. Obiettivi del SBE

Il SBE è un sistema innovativo che offre la possibilità, agli Enti Locali e alle aziende, di effettuare un monitoraggio complessivo del servizio effettuato e,

⁴ redatto da Liguria Digitale S.C.p.A. che avrà il ruolo di stazione appaltante per la scelta del fornitore del servizio

conseguentemente, ottenere gli elementi per poter effettuare tutte le azioni correttive e/o migliorative necessarie.

Dal punto di vista degli utenti, sarà possibile agevolmente fruire del trasporto pubblico utilizzando un unico dispositivo (*smart card*) sul quale caricare i titoli di viaggio legati alle proprie esigenze di mobilità. Questo aspetto è di fondamentale importanza per la gestione di un sistema fruibile su tutte le differenti modalità e aziende di trasporto pubblico regionale.

Un ulteriore aspetto importante è legato alla possibilità di effettuare il *clearing* tariffario, per la ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, utilizzando una base dati certa ed esaustiva.

Le possibilità offerte dal SBE si possono così riassumere e schematizzare:

- proporre all'utente la possibilità di avere un supporto unico per l'utilizzo del sistema di trasporto pubblico con l'opportunità di implementare e gestire, ove ritenuto utile, un sistema di tariffazione integrata all'interno del trasporto collettivo utilizzando i vari modi della rete di trasporto (intermodalità/interoperabilità fra sistemi aziendali diversi);
- rendere disponibile uno strumento per misurare la domanda effettiva, registrando i percorsi e gli orari di ciascun utente, al fine di calibrare l'offerta di trasporto sulla domanda reale;
- proporre alle aziende uno strumento efficace per gestire e ridistribuire gli introiti da tariffa, sulla base dell'effettivo utilizzo dei servizi e non sulla base di rilievi statistici.

La realizzazione di un SBE sul territorio ligure consente di:

- ridurre i fenomeni di evasione/elusione tariffaria e falsificazione dei titoli;
- fidelizzare la clientela;
- ricostruire puntualmente la domanda effettiva dei servizi;
- realizzare sistemi tariffari integrati complessi;
- intercettare una nuova domanda, grazie a politiche tariffarie diversificate e flessibili;
- rendere più efficienti le reti di distribuzione dei titoli di viaggio;
- monitorare la flotta in esercizio (AVM);
- ridurre progressivamente i costi di gestione dei biglietti sino a raggiungere il traguardo dell'annullamento del cartaceo.

7. MONITORAGGIO

7.1. Osservatorio Regionale dei Trasporti

Come stabilito dalla L.R 33/2013, l'Osservatorio Regionale dei Trasporti ("ORT") è l'organo deputato al monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale erogati sull'intero territorio regionale. Ai sensi dell'Articolo 20, infatti, l'ORT rappresenta

- sostegno della programmazione della Regione;
- strumento per la predisposizione del piano regionale dei trasporti, dei programmi dei servizi di trasporto, degli accordi di programma e dei criteri di integrazione tra i diversi modi di trasporto;
- elemento di supporto per il monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico dal punto di vista sia tecnico sia economico/finanziario;
- strumento di diffusione dei dati e delle informazioni, in modo particolare agli enti locali, alle organizzazioni sindacali, alle associazioni dei consumatori e degli utenti.

I Gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti a fornire alla Regione e all'Osservatorio tutti i dati economici e trasportistici da essi richiesti.

Le prescrizioni specifiche saranno inizialmente definite negli Accordi di Programma tra Regione Liguria ed Enti di Governo e, da questi, definiti nei Piani di Bacino di Ambito nonché nei futuri contratti di servizio.

La Base Dati implementata dall'ORT sarà periodicamente aggiornata per rispondere alle esigenze informative dello Stato, della Regione, degli Enti di Governo e di tutti gli interessati; a tal fine, **i protocolli di comunicazione regolamentati nei contratti di servizio dovranno essere definiti come sistemi aperti e integrabili nel tempo in modo dinamico e flessibile.**

7.2. Obiettivi e criteri per la ripartizione delle risorse statali

Il Decreto Legge n.95 del 6 luglio 2012 definisce, all'articolo 16-bis, i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni le risorse del Fondo nazionale destinate al trasporto pubblico locale. I criteri sono finalizzati a incentivare le Regioni e gli Enti Locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

La ripartizione delle risorse del Fondo, come definito all'art. 2 del DPCM dell'11 marzo 2013, modificato e integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015 dal titolo "Ripartizione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale anche ferroviario", è effettuata sulla base di una suddivisione percentuale definita nella norma citata.

Il 90% delle risorse è automaticamente trasferito a ogni singola Regione, mentre il restante 10% viene destinato alle Regioni solamente se raggiungono i cinque obiettivi stabili all'art.16-bis del Decreto Legge 95/2012 sopra elencati. Il raggiungimento solamente parziale degli obiettivi da parte della Regione comporta una riduzione dei corrispettivi che compongono quel 10% del Fondo, con le seguenti percentuali:

- 30% per un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; tale quota è correlata al raggiungimento degli obiettivi a) e c) del citato art. 16-bis del Decreto Legge 95/2012 e sopra riportati;
- 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; tale quota è correlata al raggiungimento dell'obiettivo b) sopra citato;
- 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati tale quota è correlata al raggiungimento dell'obiettivo d).

7.3.Indicatori per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi regionali

Per valutare il raggiungimento da parte delle Regioni degli obiettivi suddetti, il DPCM del 7 dicembre 2015 definisce alcuni indicatori da applicare a ciascuno degli obiettivi per valutarne l'effettivo e oggettivo raggiungimento.

In relazione agli obiettivi a), b) e c) si calcolano i seguenti indicatori:

- Per gli obiettivi a) e c) viene valutato l'incremento del "load factor" calcolato su base regionale mediante l'indicatore seguente:

$$\frac{\text{Numero Passeggeri Trasportati}}{\text{Chilometri di Servizio}}$$

L'obiettivo si considera raggiunto se l'indicatore fornisce un incremento rispetto all'anno precedente o alla media dei tre anni precedenti (sono considerati ammissibili scostamenti inferiori a 0,001).

- L'obiettivo b) è riferito al rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi e viene verificato grazie all'incremento del seguente indicatore:

$$\frac{\text{ricavi da traffico}}{\text{ricavi da traffico} + \text{corrispettivi di servizio} + \text{CCNL} - \text{costi infrastruttura}}$$

I corrispettivi di servizio si intendono al netto della quota relativa all'infrastruttura.

L'obiettivo si considera soddisfatto se l'incremento previsto è raggiunto rispetto all'anno precedente o rispetto alla media dei tre anni precedenti. L'indicatore deve fornire un risultato maggiore di 0,01 o di 0,015 in base a una delle due seguenti casistiche:

1. Rapporto Ricavi/Costi di partenza inferiore o uguale a 0,20: l'indicatore deve fornire un risultato maggiore o uguale a 0,015;
 2. Rapporto Ricavi/Costi di partenza compreso tra 0,20 e 0,35: l'indicatore deve fornire un risultato maggiore o uguale a 0,01;
 3. Rapporto Ricavi/Costi superiore allo 0,35: è ammissibile una riduzione del rapporto (che comunque non può essere inferiore allo 0,35) non superiore a 0,025. Tale riduzione deve essere recuperata nel biennio successivo all'anno in cui si è verificata, pena l'applicazione della penalità.
- L'obiettivo d) è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.
 - L'obiettivo e) è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7.3.1. *Trend indicatori triennio 2012-2015*

Questo paragrafo sintetizza l'andamento degli indicatori dal 2012 al 2015, utilizzati per valutare il superamento degli obiettivi che riguardano i passeggeri trasportati e il rapporto tra ricavi e costi descritti al 7.3.

Passeggeri Trasportati

Dal 2016 l'indice è calcolato sul rapporto passeggeri trasportati/km erogati (load factor); tale indice deve crescere rispetto all'anno precedente oppure rispetto alla media dei 3 anni precedenti.

INDICE (Load Factor)	2012	2013	2014	2015	2015-14	MEDIA Triennio 12/14	2015-MEDIA 12/14
AMT GENOVA	8,621	8,873	9,078	8,881	-0,197	8,858	0,024
ATP ESERCIZIO GENOVA EXTRA	0,839	0,838	0,838	0,814	-0,024	0,838	-0,024
RIVIERA TRASPORTI IMPERIA	1,143	1,335	1,359	1,268	-0,090	1,279	-0,011
ATC ESERCIZIO SPEZIA	1,790	1,905	1,932	1,990	0,058	1,876	0,114

TPL LINEA SAVONA	0,979	1,029	1,071	1,116	0,046	1,026	0,090
AMT GRANAROLO	13,38	8,10	7,00	7,06	0,06	9,49	- 2,44
AMT GENOVA SPA CASELLA	0,63	0,88	0,54	0,43	-0,10	0,68	- 0,25
TRENITALIA	5,39	5,81	5,88	5,99	0,10	5,70	0,29

Rapporto ricavi/costi

La normativa prevede che il rapporto sia pari almeno allo 0,35. Complessivamente la Regione si attesta al valore 0,39 ma deve comunque garantire un trend stabile o in crescita al fine di non incorrere in decurtazioni del Fondo Nazionale.

AMBITO	2012	2013	2014	2015
TRENITALIA	0,49	0,49	0,50	0,50
FERR GRANAROLO	0,01	0,04	0,04	0,05
FERR CASELLA	0,09	0,10	0,04	0,04
GENOVA				
- URBANO	0,41	0,40	0,37	0,38
- EXTRAURBANO	0,24	0,26	0,26	0,27
RIVIERA TRASPORTI IMPERIA	0,26	0,31	0,30	0,32
TPL LINEA SAVONA	0,29	0,29	0,29	0,30
ATP ESERCIZIO GENOVA EXTRA	0,24	0,26	0,26	0,27
ATC ESERCIZIO SPEZIA	0,32	0,35	0,35	0,35
TRASPORTO FERRO	0,48	0,48	0,49	0,49
TRASPORTO GOMMA	0,35	0,36	0,34	0,35
TOTALE REGIONE	0,39	0,40	0,39	0,39

7.4. Effetti sul Sistema di ripartizione delle risorse

Analogamente alle modalità di ripartizione delle risorse dallo Stato alle Regioni, la Liguria adotta un sistema per obiettivi per i trasferimenti delle risorse agli Ambiti regionali e locali.

Come descritto nel precedente paragrafo, infatti, la percentuale del 10% dei trasferimenti Stato – Regione (ovvero il 10% della quota del Fondo Nazionale Trasporti che contribuisce a costituire il Fondo Regionale Trasporti) è condizionata al raggiungimento degli obiettivi definiti nel DPCM del 7 dicembre 2015; analogamente, tale quota di risorse, sarà trasferita agli Enti di Governo in coerenza con il livello di raggiungimento degli obiettivi locali, ovvero degli obiettivi descritti nel DPCM, applicati all'Ambito di rispettiva competenza.

La determinazione della quota di risorse per servizi minimi trasferite a ciascun Ambito, deriverà pertanto dal livello di raggiungimento degli obiettivi regionali e dal

raggiungimento di quelli di Ambito; in particolare sono configurabili i seguenti scenari:

- Tutti gli obiettivi (regionali e di Ambito) sono raggiunti: viene erogato il 100% della quota variabile, in coerenza con il 100% del trasferimento Stato – Regione;
- Sono stati raggiunti gli obiettivi regionali ma non quelli di alcuni Ambiti:
 - il trasferimento Stato – Regione è pari al 100% di quanto programmato;
 - per gli Ambiti che hanno raggiunto l’obiettivo, viene erogato il 100% della quota variabile;
 - per gli Ambiti che NON hanno raggiunto l’obiettivo, viene erogato il 25% della quota variabile;
- Non sono raggiunti gli obiettivi regionali per effetto del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualche Ambito:
 - La quota variabile del trasferimento Stato – Regione non viene trasferita;
 - per gli Ambiti che hanno raggiunto l’obiettivo, viene erogato il 25% della quota variabile;
 - per gli Ambiti che NON hanno raggiunto l’obiettivo, non viene erogata la quota variabile;
- Tutti gli obiettivi (regionali e di Ambito) non sono stati raggiunti: non viene erogata la quota variabile.

In analogia alla procedura applicativa dei trasferimenti Stato – Regione, come disposti dal suddetto DPCM 2013 s.m.i., la riduzione della parte variabile di ciascun Ambito, nel caso di mancato raggiungimento degli obiettivi sopra descritti, avverrà a seguito delle verifiche da parte della competente struttura regionale e all’atto dell’erogazione dell’acconto dell’anno successivo rispetto a quello in cui sono effettuate tali verifiche.

Gli scenari descritti sono sintetizzati nel seguente schema esemplificativo:

Sistema di Obiettivi	REGIONALI	
	SI	NO
DI AMBITO		
SI	100%	25 ^(*) %
NO	25 ^(*) %	0%

(*) Si precisa che le percentuali della tabella potranno variare in relazione alle risorse disponibili.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi regionali determina la riduzione di risorse trasferite dallo Stato alla Regione. Tale contrazione si ripercuote

- integralmente sugli Ambiti che hanno determinato (o contribuito a determinare) il mancato raggiungimento degli obiettivi regionali e, quindi, la riduzione delle risorse disponibili;
- parzialmente sugli Ambiti che hanno raggiunto i propri obiettivi locali per effetto della riduzione delle risorse disponibili.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi di un Ambito, determina la riduzione di risorse ad esso trasferibili; tale riduzione

- riguarda l'intera quota variabile nel caso di contestuale mancato raggiungimento dell'obiettivo regionale;
- riguarda il 75% della quota variabile nel caso le performance negative di un Ambito siano compensate, a livello regionale, dagli altri Ambiti (ovvero nel caso siano raggiunti gli obiettivi regionali); in questo caso, quindi, le risorse non trasferite all'Ambito, implementano un **Fondo di riserva** che potrà essere utilizzato prioritariamente per sostenere iniziative per il miglioramento del trasporto pubblico locale regionale e d'Ambito.

A titolo esemplificativo, di seguito si riporta la simulazione degli effetti sulla ripartizione delle risorse (ovvero sulla quota del F.N.T. correlata al raggiungimento degli obiettivi regionali fissati dall'Osservatorio Nazionale dei Trasporti) che potrebbero verificarsi in un ipotetico scenario che prevede i seguenti eventi:

- non superamento, a livello regionale, del solo obiettivo "b" legato al rapporto tra ricavi e costi (si rimanda al capitolo 7.3 per il dettaglio dei coefficienti per valutare il raggiungimento degli obiettivi);
- soddisfacimento dei requisiti per tutti gli obiettivi da parte degli Ambiti di Genova, La Spezia e quello ferroviario;
- mancato raggiungimento dell'obiettivo "b" da parte delle provincie di Savona e Imperia.

La riduzione di risorse associata al mancato raggiungimento dell'obiettivo "b" (rapporto Ricavi/Costi) regionale, è pari al 60% della quota variabile (10%) dei trasferimenti Stato Regione, **ovvero il 6% di minori risorse trasferite dallo Stato alla Regione in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo "b"**.

Sulla base del principio di correlazione suddetta, la contrazione di risorse del FRT influenzerebbe la distribuzione di risorse agli ATO regionali; gli Ambiti che hanno raggiunto l'obiettivo "b" potranno beneficiare solamente del 25% della quota associata a quell'obiettivo (caso Regione "NO" - Ambito "SI"); tali risorse, saranno erogate detraendole dal monte risorse degli Ambiti che non hanno raggiunto l'obiettivo "b" (ovvero, nell'esempio, gli ATO di Imperia e Savona) che la corrisponderanno in maniera proporzionale ai rispettivi contributi regionali (nell'esempio, in misura pari al 45% per Imperia e al 55% per Savona).

7.5. Monitoraggio continuo del raggiungimento degli obiettivi

La Regione persegue il monitoraggio continuo delle performance di qualità, efficacia ed efficienza dei servizi del TPL regionale e locale adottando, per ciascun Ambito, gli stessi indicatori definiti dal DPCM⁵ per il sistema regionale dei trasporti.

Attraverso il sistema di monitoraggio l'Osservatorio Regionale Trasporti (ORT) stima nel corso dell'anno il livello di raggiungimento degli standard locali e regionali.

Il monitoraggio della qualità dei servizi è pertanto funzionale a perseguire i seguenti obiettivi:

- miglioramento concreto del livello di servizi erogati al fine di incentivare un riequilibrio modale che possa portare ad un incremento dell'utenza del trasporto pubblico locale.
- dare piena centralità agli utenti dei servizi pubblici, anche in relazione con quanto previsto dall'Unione Europea in tema dei diritti dei passeggeri.

I criteri metodologici ed i tempi di rilevazione ed elaborazione della qualità dei servizi di Ambito dovranno essere omogenei al fine di consentire la confrontabilità dei dati su tutto il territorio regionale consentendo così agli Enti di governo e alla Regione di:

- disporre di uno strumento di controllo e di confronto delle performance di servizio erogato;
- verificare periodicamente lo stato della qualità dei servizi erogati;
- migliorare la comunicazione e la relazione con gli stakeholder;
- incentivare le aziende a migliorare la qualità dei servizi offerti.

7.5.1. Qualità dei servizi di TPL

Negli ultimi anni le trasformazioni del mercato e le nuove tecnologie hanno portato all'avvento di quella che è stata definita "l'era del cliente". Anche nel TPL la focalizzazione sui clienti è divenuta un imperativo strategico. Da una campagna di interviste eseguita da ISFORT, per l'Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani, è emerso che la soluzione preferita dagli intervistati, per ridurre i livelli di traffico e quindi facilitare gli spostamenti (in modalità pubblica e privata), è "incrementare i livelli quantitativi e qualitativi dell'offerta di TPL".

La qualità (e non solo la quantità) sta diventando quindi un *elemento imprescindibile* per trasformare il TPL in una reale alternativa alla mobilità privata ed è pertanto

⁵ DPCM dell'11 marzo 2013, modificato e integrato dal DPCM del 7 dicembre 2015 dal titolo "Ripartizione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale anche ferroviario"

fondamentale che gli Enti di governo pongano **i fattori qualitativi e l'attenzione al cliente tra le priorità dei nuovi affidamenti.**

In particolare deve essere previsto un Piano di miglioramento della qualità ed un sistema di monitoraggio continuo, basato sulle principali metodologie a disposizione, tra cui:

- la norma UNI EN 13816: 2002;
- l'analisi della "Customer Experience".

7.5.1.1. Norma UNI EN 13816: 2002

La norma UNI-EN 13816:2002 fornisce alle Aziende di trasporto pubblico di passeggeri le linee guida per la misurazione della qualità del servizio di trasporto pubblico, promuovendo un approccio focalizzato su un elemento centrale ed imprescindibile: il cliente.

Certificare un servizio UNI-EN 13816:2002 significa creare e mantenere operativo un sistema di monitoraggio di aree di qualità che assicuri al cliente (attuale e potenziale) un livello qualitativo da buono ad ottimo, agendo sulle "4 M" (Manodopera, Mezzi, Materiali e Metodi).

Il sistema di monitoraggio conforme alla norma UNI-EN 13816:2002 è basato sulla misurazione degli scostamenti delle quattro aree della qualità:

- **qualità attesa:** è riferita a quello che si aspetta il cittadino che usa il servizio e può essere vista come il risultato di una valutazione effettuata su un complesso di criteri specifici (es. puntualità, comfort, ecc.);
- **qualità progettata:** è quella definita in base agli obiettivi fissati di programmazione del servizio, *condizionata* pertanto dai vincoli derivanti dagli aspetti esogeni (es. congestione del traffico) e dalle risorse (economiche ed operative) a disposizione;
- **qualità erogata:** rappresenta il livello di qualità effettivamente prodotto con l'erogazione del servizio ed è misurata dal punto di vista del cliente;
- **qualità percepita:** è quella relativa al *punto di vista del cliente*, condizionata dalla sua personale esperienza, soggettiva ed irripetibile, al momento della fruizione del servizio.

La qualità complessiva del trasporto pubblico di passeggeri è determinata da numerosi criteri (e sottocriteri) tra cui, in particolare:

- disponibilità e accessibilità delle informazioni: diffusione sistematica di notizie su un sistema di trasporto pubblico di passeggeri per facilitare la pianificazione e l'esecuzione di viaggi (es. informazioni generali, informazioni di viaggio in condizioni normale, informazioni di viaggio in condizioni anormali);
- tempo: aspetti temporali rilevanti per la pianificazione e l'esecuzione di viaggi (es. durata del viaggio, rispetto dell'orario);

- attenzione al cliente: elementi del servizio introdotti per adattare il più efficacemente possibile il servizio di riferimento alle esigenze dei singoli clienti (es. impegno, interfaccia clienti, personale, assistenza, opzioni di biglietteria);
- comfort: elementi del servizio introdotti allo scopo di rendere i viaggi sui mezzi di trasporto pubblico più rilassanti e piacevoli (es. utilizzabilità delle strutture passeggeri, posti a sedere e spazi disponibili, confortevolezza della corsa, condizioni ambientali, servizi aggiuntivi, ergonomia);
- sicurezza: senso di protezione personale avvertito dai clienti che deriva da misure effettivamente attuate e da attività volte a garantire che i clienti siano informati di tali misure (es. deterrenza del crimine, prevenzione di incendi, gestione dell'emergenza);
- impatto ambientale: effetto sull'ambiente che deriva dall'erogazione di un servizio di trasporto pubblico (es. inquinamento, risorse naturali, infrastrutture).

La norma non determina valori specifici per i criteri, ma le regole per definire e quantificare obiettivi e risultati.

Tra i metodi utilizzabili per la misurazione delle prestazioni e della soddisfazione possono essere richiamati:

- Indagini sulla soddisfazione del cliente (Customer analysis);
- Indagini di Cliente misterioso (Mystery shopper);
- Misure dirette della prestazione.

7.5.1.2. *Analisi della “Customer Experience”*

La metodologia “Customer Experience Analysis” ha l'obiettivo di migliorare le **interazioni tra i clienti e i gestori**, superando il metodo delle attuali rilevazioni della qualità che si limitano a misurare il gradimento dei clienti relativamente ad un determinato servizio; tale metodologia mette infatti al centro dell'attenzione l'utente, adottando strumenti e metodi di indagine che consentono di valutare ed analizzare i servizi offerti attraverso l'esperienza degli utenti.

L'approccio della Customer Experience è finalizzato all'implementazione di un processo virtuoso che contribuisca a migliorare concretamente l'esperienza degli utenti in tutti gli aspetti della relazione con il servizio.

La Customer Experience pone al centro l'utenza nella consapevolezza che la competitività e l'attrattività del servizio nei prossimi anni si misureranno dalla capacità di rispondere sempre più adeguatamente ai bisogni delle persone.

Tale metodologia si basa sull'analisi delle interazioni con l'utenza: infatti ogni volta che interagiscono con un elemento del servizio gli utenti valutano in modo positivo o negativo la propria esperienza sulla base dei seguenti elementi:

- quanto l'interazione ha aiutato a raggiungere i propri obiettivi;
- quanta fatica (fisica e cognitiva) è costata l'interazione;

- quanto l'interazione è stata trovata piacevole.

I servizi offerti possono conseguentemente essere valutati ed analizzati in base alla capacità di rispondere al cliente in termini di:

- utilità creata;
- sforzo fisico o mentale richiesto al cliente;
- piacevolezza dell'interazione.

Basandosi su questo triplice punto di vista, la Customer Experience analizza le criticità per ciascun punto di contatto con l'utenza e supporta l'azienda nel definire le azioni di miglioramento, le priorità di intervento e le strategie più idonee per migliorare il servizio.

La Customer Experience scompone l'esperienza dei clienti in varie fasi che raggruppano processi ed elementi organizzativi aziendali secondo un'ottica più vicina alla percezione dell'utenza:

- Scoperta: informazioni pre-acquisto;
- Acquisto: ricerca ed acquisto dei titoli di viaggio;
- Fruizione: utilizzo del servizio;
- Informazione: informazioni dal gestore all'utente;
- Supporto: richieste dall'utente al gestore.

In questo modo è possibile comprendere le eventuali criticità di ogni fase e definire le opportune azioni di miglioramento del servizio basate sul punto di vista del cliente ovvero basate *anche* su elementi ritenuti poco rilevanti dall'azienda ma importanti nella percezione dei clienti.

La Customer Experience integra le analisi previste dalla UNI-EN 13816:2002 con elementi e valutazioni complementari che possono arricchire la capacità di comprensione delle esigenze dei clienti e supportare l'azienda nel focalizzare gli sforzi per migliorare il servizio offerto.

L'analisi di Customer Experience si sviluppa attraverso le seguenti attività:

- Osservazione del comportamento del cliente;
- Interviste di Customer Experience;
- Indagine di mystery client.

8. LINEE GUIDA PER GLI ENTI DI GOVERNO

8.1. Linee guida per la redazione dei Piani di Bacino

Il piano di bacino di trasporto metropolitano e provinciale è lo strumento che persegue un sistema di trasporto che integra le diverse modalità, favorendo in particolar modo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale, coordinato alle previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e sociale e rispondente ai fabbisogni di mobilità relativi alle esigenze di fruibilità dei servizi, lavorative, scolastiche, turistiche, sociali, culturali, sportive e religiose di tutti i cittadini, con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta.

Con la Legge Regionale 7 novembre 2013 n. 33 la Liguria riconosce il valore sociale, ambientale ed economico del trasporto pubblico regionale e locale, componente essenziale del sistema dei servizi pubblici locali per garantire il diritto alla mobilità delle persone e ne reca la disciplina, in conformità alla vigente normativa comunitaria e statale. Gli obiettivi esposti dal legislatore regionale sul trasporto pubblico regionale e locale sono:

- organizzarne lo svolgimento attraverso l'individuazione degli ambiti territoriali ottimali al fine di favorire il miglioramento del servizio, la razionalizzazione e l'efficacia della spesa;
- assicurare un sistema coordinato ed integrato capace di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità urbana ed extraurbana;
- promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale;
- concorrere alla salvaguardia dell'ambiente, alla riduzione dei consumi energetici ed alla vivibilità del territorio nel suo complesso;
- incentivare il riassetto organizzativo del sistema dei trasporti pubblici locali in un'ottica di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio con l'obiettivo di aumentare l'utenza e diminuire il traffico veicolare privato;
- ottimizzare il sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale e lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica, anche con l'obiettivo di combattere l'evasione tariffaria;
- promuovere la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e assicurare, anche in sede di stipulazione dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni.

La Regione persegue tali obiettivi avviando iniziative atte a garantire:

- il potenziamento della mobilità urbana ed extraurbana, da raggiungere attraverso il miglioramento e l'incremento delle interconnessioni tra trasporti pubblici e trasporti privati e lo sviluppo di un sistema della mobilità pubblico/privata e dei trasporti pubblici di linea e non di linea, integrati tra le varie modalità di cui all'articolo 2;

- l'integrazione tariffaria tra i modi, i tipi ed i vettori del trasporto, anche favorendo l'introduzione di tecnologie innovative;
- una programmazione del servizio completamente integrata tra le varie modalità di trasporto;
- un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica del servizio reso.

Superando la precedente organizzazione territoriale dei servizi, la novellata LR 33/2013 ha istituito (art. 9, comma 1, lettera b) cinque ambiti territoriali ottimali (ATO):

- Ambito Regionale per i servizi ferroviari;
- Città metropolitana;
- Area vasta di Imperia;
- Area vasta di La Spezia;
- Area vasta di Savona.

La Regione attribuisce (art. 7, comma 2) agli Enti di governo degli ATO il compito di redigere i Piani di bacino della mobilità e dei trasporti, consigliando di seguire le seguenti attività:

- valutazione dell'impatto del quadro della programmazione e pianificazione nazionale e regionale sulla programmazione di bacino;
- ricognizione degli affidamenti vigenti: contratti di servizio, concessioni in essere e servizi svolti in economia nell'ATO;
- mappatura dell'offerta di trasporto pubblico locale esistente, nelle diverse modalità, ivi compresa la ricostruzione dell'offerta di servizi ferroviari di interesse dell'ATO;
- analisi dei sistemi tariffari vigenti e dei livelli di integrazione esistenti;
- analisi dell'offerta di trasporto pubblico lunga percorrenza, di collegamento tra bacini diversi o con altre regioni e individuazione dei punti di connessione con i servizi interni al bacino;
- analisi della domanda, dell'entità e della distribuzione territoriale;
- verifica degli aspetti relativi alle categorie deboli e delle soluzioni esistenti nel quadro delle politiche sul trasporto pubblico (considerando le esigenze di tutti i gruppi vulnerabili, quali i bambini, le persone con disabilità o a mobilità ridotta, gli anziani);
- valutazione degli aspetti insediativi e della distribuzione sul territorio, anche in relazione ai servizi di mobilità esistenti, dei poli attrattori generatori di traffico più significativi (quali scuole superiori e sedi universitarie, poli della salute, grandi e medie strutture di vendita, strutture ricettive, poli terziario-direzionali, poli del turismo e della cultura);

- valutazione, in particolare, della presenza sul territorio di grandi eventi di particolare attrattività e impatto sul sistema della mobilità, differenziando le situazioni che hanno carattere ripetitivo e ricorrente da quelle isolate, situazioni per le quali comunque privilegiare l'accessibilità con il mezzo pubblico;
- elaborazione di indicatori rappresentativi di domanda e offerta;
- individuazione dei punti di forza e di debolezza dell'attuale modello di offerta di trasporto pubblico nonché delle prassi di programmazione, pianificazione e monitoraggio esistenti.

Il Piano di bacino dovrà essere trasmesso alla Regione, ai fini della predisposizione del Piano Regionale dei Trasporti.

8.1.1. *Assetto Demografico e Socio Economico*

Lo studio dei dati che descrivono l'assetto demografico e socio-economico del comparto provinciale ha un duplice scopo:

- è mirato a rappresentare la situazione attuale per ciò che attiene alle dinamiche di modificazione della popolazione, delle attività lavorative e conseguentemente degli spostamenti degli utenti;
- è finalizzato a costituire una banca dati utilizzabile per le successive attività di modellazione della domanda.

La base dati dovrà essere pertanto finalizzata alle esigenze informative suddette e potrà essere strutturata come di seguito esemplificato:

- identificazione univoca attraverso il relativo codice ISTAT ogni zona territoriale;
- popolazione residente in ciascuna zona (suddivisa per età, occupazione...);
- individuazione dei poli attrattori (suddivisi per tipologia: scuole, centri commerciali, industrie...);
- ...;

8.1.2. *Ricognizione della Domanda*

L'analisi della domanda di mobilità dovrà consentire di acquisire una conoscenza quanto più esaustiva delle dinamiche della domanda attuale e potenziale di mobilità dell'Area vasta. Obiettivo del Piano di Bacino sarà pertanto

- Sistematizzare e informatizzare le informazioni esistenti;
- istituire uno strumento dinamico che consenta l'aggiornamento periodico della base dati.

I piani di bacino dovranno schematizzare e sistematizzare i seguenti elementi informativi:

- Indagini frequentazione dei mezzi (numero di utilizzatori, origine/destinazione, tipologia di titoli utilizzati...);
- Indagine Origine/Destinazione per studiare le abitudini di spostamento degli utenti (valutando quali siano gli spostamenti di tipo sistematico e quelli di tipo occasionale);
- Indagini sulle frequentazioni dei mezzi di trasporto pubblico, mediante rilievi a bordo e alle fermate, per valutare il numero di passeggeri saliti, discesi e presenti a bordo.

8.1.3. Ricognizione dell'Offerta

Ogni Ambito Territoriale Ottimale ha caratteristiche proprie, a partire dal numero e dalla ripartizione dei comuni per densità demografica, dai diversi fabbisogni di mobilità sistematica ed occasionale.

L'analisi dell'offerta vigente è finalizzata a

- Sistematizzare le informazioni esistenti con sistemi di riferimento omogenei ed univoci;
- verificare il livello di copertura territoriale del servizio e la relativa capacità di soddisfare le esigenze di mobilità del territorio;
- consentire la programmazione dinamica del servizio al variare delle esigenze di mobilità e delle risorse finanziarie disponibili.

I piani di bacino dovranno schematizzare e sistematizzare i seguenti elementi informativi:

- elementi sintetici del contratto di servizio vigente (es. produzione chilometrica e oraria per stagionalità, evoluzione di costi e ricavi di servizio in valori unitari ed assoluti);
- descrizione dell'attuale concessionario dei servizi di TPL;
- struttura dell'offerta attuale, specificando caratteristiche della rete come:
 - Numero di Linee (specificate con identificativo univoco);
 - Percorsi di ciascuna linea, con specifica delle fermate toccate lungo il tragitto;
 - Lunghezza di ciascun percorso e verso di percorrenza;
 - Posti offerti;
 - Elenco delle fermate e dei capolinea;
 - ...;
- struttura del sistema tariffario vigente, specificando per esempio:
 - le tipologie di titoli esistenti e i relativi prezzi;
 - titoli venduti per tipologia;
 - integrazioni tra vari titoli;
 - ...;

8.1.4. Confronto Domanda/Offerta

L'analisi degli elementi informativi sopra definiti dovrà essere finalizzata a gerarchizzare i servizi per caratteristiche omogenee individuando ed evidenziando con opportuni indicatori di performance tecnico economica le diverse classi/tipologie di servizio.

8.1.5. Ridefinizione del Modello d'Offerta

Ridefinizione del modello di offerta, con l'obiettivo di realizzare un sistema integrato, con elevata accessibilità e competitivo rispetto al mezzo privato, tutti requisiti indispensabili per l'appetibilità del trasporto pubblico per un maggior numero di segmenti di utenza e per la sua sostenibilità, anche economica. Il Piano in particolare dovrà definire le seguenti caratteristiche minime:

- Schematizzazione e gerarchizzazione della rete dei servizi di trasporto pubblico;
- livello di servizio, frequenze e cadenzamenti;
- integrazione del servizio con altri servizi di trasporto sull'ATO;
- programmazione dei servizi nelle aree a domanda debole;
- programmazione dei servizi a prevalente vocazione turistica.

8.1.6. Programmazione dei servizi nelle aree a domanda debole

A ciascun Ambito è attribuito il compito di sviluppare, o far sviluppare durante le fasi di gara, dei sistemi di trasporto flessibile per soddisfare la domanda delle aree a basso indice demografico.

I servizi flessibili pongono come principale obiettivo il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, coniugando le esigenze specifiche di mobilità degli utenti al contenimento dei costi da parte del gestore. Ogni tipologia di servizio ha caratteristiche specifiche in relazione a disponibilità, flessibilità e naturalmente costi. Tra la principali tipologie di servizi flessibili, potranno essere valutati:

- **servizio con percorso fisso:** costituiscono la tipologia di servizio flessibile che più si avvicina al servizio TPL di linea, con la differenza principale data dal fatto che, nel caso dei servizi flessibili, le corse vengono effettuate solamente in presenza di prenotazioni; linee e orari sono dunque prestabiliti secondo un programma di esercizio iniziale in cui la corsa si effettua soltanto in caso di prenotazione, anche soltanto limitatamente al tratto di corsa richiesto.
- **servizio con percorso fisso e con possibili variazioni:** in questo caso il servizio prevede un percorso e un orario di base che possono subire alcune variazioni contenute in funzione delle prenotazioni effettuate; le fermate

secondarie, svincolate dalla linea fissa, vengono servite soltanto in caso di prenotazione (in questo caso è possibile limitare la lunghezza della linea e la tortuosità dei percorsi per servire insediamenti dispersi sul territorio). Le linee base sono definite in termini di percorso mentre per quanto riguarda l'orario, fissata la partenza, l'ora di arrivo presenta un certo grado di flessibilità dovuta all'eventuale esecuzione delle deviazioni a richiesta dell'utente.

- **servizio con percorso parzialmente libero:** si tratta di una tipologia di servizio senza tratte e orari prefissati, ma con una libertà di scelta del percorso che, però, dovrà essere compreso tra determinati punti sul territorio (fermate del TPL, poli di attrazione/generazione della mobilità come stazioni ferroviarie, centri commerciali, scuole, ospedali, etc.);
- **servizio libero:** è un servizio totalmente flessibile, che non prevede punti stabiliti di salita/discesa. È comunque compreso all'interno del territorio di riferimento e/o di una fascia oraria stabilita. Questa tipologia di servizio solitamente riguarda anche il trasporto di utenti disabili.

I servizi con percorso fisso vengono quantificati mediante la loro “produzione chilometrica” in sostituzione del servizio TPL di linea. Per quanto riguarda le tipologie a percorso libero o parzialmente libero, si tratta preferibilmente di servizi a complemento dell'offerta di trasporto pubblico con una produzione quantificata in “ore di servizio”. In quest'ultimo caso, per calcolare il corrispettivo, le ore di servizio devono essere convertite in “km-equivalenti” mediante una prima stima di massima della velocità commerciale, che sarà poi stabilita più precisamente durante l'analisi del servizio effettuato.

8.1.7. Servizi a prevalente vocazione turistica

Gli ATO sono inoltre tenuti ad individuare le aree geografiche e le tematiche per valorizzare i prodotti turistici del territorio e a organizzare/coordinare dei tavoli tecnici per coinvolgere le Amministrazioni Locali e le associazioni di categoria nell'ambito del turismo, la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e gli operatori del Trasporto Pubblico Locale, al fine di coniugare le rispettive esperienze ed esigenze allo scopo di soddisfare e attrarre domanda turistica.

Tra le possibili iniziative sviluppabili, si segnala, a titolo esemplificativo:

- la valorizzazione dei mezzi pubblici come strumenti di comunicazione per la promozione del territorio (livree e grafiche da realizzare sulle fiancate dei veicoli in servizio sul territorio regionale) da coordinare con le campagne di

comunicazione e promozione degli eventi, degli itinerari, delle attività e dei prodotti locali distintivi, dei distretti produttivi, etc.

- il potenziamento dell'intermodalità tra il trasporto pubblico (ferro-gomma), il trasporto privato e la mobilità ciclabile, così che l'offerta risulti maggiormente integrata e valorizzi le risorse culturali e ambientali del territorio;
- l'introduzione e la valorizzazione di titoli di viaggio dedicati all'utenza turistica, (es. biglietti giornalieri *Hop-on Hop-off*, biglietto "*Bici+Bus*").

8.1.8. Incremento della qualità del Servizio Offerto

Il Piano dovrà delineare gli obiettivi che l'Ente di governo intende perseguire per migliorare l'attrattività del sistema TPL di ATO e regionale attraverso il progressivo orientamento al cliente⁶.

A titolo esemplificativo il Piano dovrà specificare i seguenti elementi attesi, definendone i relativi indicatori qualitativi e quantitativi per consentire una adeguata misurazione delle prestazioni erogate ed il loro miglioramento nel tempo.

- Accessibilità e Fruibilità del servizio e intermodalità;
- regolarità del servizio e puntualità dei mezzi;
- sicurezza del viaggio;
- sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore;
- qualità del parco autobus;
- pulizia e condizioni igieniche dei mezzi;
- servizi per viaggiatori a mobilità ridotta;
- informazioni alla clientela;
- aspetti relazionali/comunicazionali del personale a contatto con l'utenza;
- integrazione modale;
- attenzione all'ambiente e tutela del consumatore.

8.1.9. Rimozione dei vincoli di sistema e coordinamento con la pianificazione della mobilità urbana

Il Piano di Bacino deve essere uno strumento di pianificazione di medio/lungo termine, sviluppando una progettualità di settore che dia indicazioni chiare agli Enti responsabili della pianificazione e della gestione della rete viaria su come rimuovere

⁶ Gli standard quali-quantitativi dei servizi dovranno essere inseriti nei futuri contratti di servizio e nelle Carte della qualità dei servizi; tali standard devono coprire almeno tutti i fattori/criteri di qualità indicati nella Carta della mobilità (di cui al DPCM del 30 dicembre 1998) e/o nella norma UNI EN 13816, come specificato nel Prospetto n. 5 della del. ART n. 49/2015.

o allentare alcuni vincoli al fine di migliorare l'efficacia e quindi l'efficienza del sistema del trasporto pubblico locale e regionale.

8.1.10. Verifica e monitoraggio del programma

Il sistema di monitoraggio della qualità e della quantità dei servizi erogati dalle aziende affidatarie dovrà essere in grado di acquisire tutte le informazioni necessarie a verificare l'erogazione del servizio, anche ai fini di comminare sanzioni nel caso di mancato rispetto dei parametri di qualità o di mancato rispetto della quantità dei servizi previsti dal contratto.

L'Ente di Governo dovrà, pertanto, essere in grado di acquisire tutte le informazioni necessarie ad implementare la banca dati dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti.

8.2.Linee guida per le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri di cui all'articolo 2, comma 3, legge regionale n. 33/2013 s.m.i. con esclusione del trasporto ferroviario regionale

8.2.1. Premessa

Le presenti Linee Guida hanno la finalità di fornire alla Città Metropolitana e agli Enti di governo degli ATO indirizzi ed indicazioni operative utili per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale di passeggeri di cui all'articolo 2, comma 3, della l.r. n. 33/2013 s.m.i., con esclusione dei servizi ferroviari regionali, e per la definizione dei contratti di servizio.

Al riguardo si fa presente che la citata legge regionale n. 33/2013 e s.m.i. prevede in particolare:

- all'articolo 6 che la Regione eserciti le funzioni di programmazione e controllo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nonché le funzioni di amministrazione – gestione dei servizi che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale;
- all'articolo 14, comma 1, che gli Enti di Governo espletino le procedure per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, limitatamente all'ambito di competenza, nel rispetto della normativa comunitaria e statale e delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214,
- all'articolo 14, comma 2, che per le procedure di affidamento dei servizi in argomento, gli Enti affidanti tengano conto dei costi standard o efficienti ed applichino il modello di remunerazione a costo netto (*net cost*) al fine di garantire gli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema attraverso una gestione dei servizi improntata alla sostenibilità economica e finanziaria ed al miglioramento della qualità.

Oltre al quadro normativo regionale sopra evidenziato, si deve tenere conto delle attribuzioni e delle competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito "*Autorità*" o "*ART*"), istituita con D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito con modificazioni nella legge 22 dicembre 2011, n. 214).

In particolare si ricorda che L'art. 37 del citato Decreto Legge ha previsto la potestà dell'Autorità:

- a) di stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta (comma 2, lett. d);

- b) di definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi (comma 2, lett. e);
- c) di definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime gare e stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici (comma 2, lett. f).
- d) di sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici" (comma 3, lett. a).
- e) di determinare i criteri per la redazione della contabilità regolatoria delle imprese e di imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate (comma 3, lett. b).

In attuazione di tali competenze l'ART ha emanato la delibera n. 49 del 17 giugno 2015, intitolata *"Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento"* (d'ora in avanti denominata "Misure").

L'Allegato A alla delibera n. 49/2015 include ventuno misure di regolazione, suddivise nei seguenti tre titoli:

Titolo I: Bando di Gara, a sua volta suddiviso in tre Capi:

Capo I: Misure regolatorie in materia di beni strumentali per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale e di personale propedeutiche alla redazione dei bandi di gara;

Capo II: Equa e non discriminatoria partecipazione alle gare;

Capo III: Piano economico-finanziario, incentivazione nel caso di affidamenti con procedure non competitive e termini per la presentazione offerte

Titolo II: Schema delle convenzioni;

Titolo III: Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici.

L'ART, nell'articolo 1, comma 2, della citata Delibera n. 49, ha specificato che le suddette misure di regolazione *"si applicano alle gare indette, ai contratti di servizio affidati con modalità diverse dalla gara o sottoposti a revisione successivamente all'entrata in vigore della presente delibera"*.

L'Autorità, nella relazione illustrativa del provvedimento (Allegato B) ha chiarito, nell'introduzione a pagina 3, il rapporto fra le misure introdotte e la normativa regionale in materia di trasporto pubblico locale, precisando che le misure da essa individuate non sostituiscono l'attività normativa degli enti territoriali, né prevalgono su quest'ultima ma costituiscono la «cornice di regolazione» all'interno del quale questi ultimi esercitano le competenze ad essi attribuite dalla Costituzione. Pertanto l'ART ha ritenuto *“necessario che le Regioni assumano ogni iniziativa idonea ad assicurare la piena implementazione della predetta cornice regolatoria”*.

In conclusione le presenti Linee Guida si prefiggono di fornire un ausilio per l'applicazione coordinata della normativa comunitaria, statale e regionale in materia con le citate misure di regolazione emanate dall'ART.

8.2.2. *Quadro di riferimento normativo*

Nel presente paragrafo sono elencate le principali disposizioni europee, nazionali e regionali che contengono il **“quadro normativo di riferimento”** sulle modalità di affidamento e sui contratti di servizio nel settore del TPL.

Si rimanda al successivo paragrafo (**“Disciplina applicabile”**) per gli approfondimenti più specifici relativi alle modalità procedurali di affidamento dei servizi di TPL di cui all'articolo 2, comma 3, legge regionale n. 33/2013 s.m.i. con esclusione del trasporto ferroviario regionale.

Disposizioni comunitarie:

- Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), con particolare riferimento all'art. 106, all'art. 14 e al protocollo n. 26 (relativo ai servizi di interesse generale);
- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- Direttiva 2014/23/UE del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione;
- Direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014 sugli appalti pubblici;
- Direttiva 2014/25/UE del 26 febbraio 2014 sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori acqua, energia, trasporti e servizi postali;

Disposizioni nazionali:

- Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 s.m.i. sul conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale;
- Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori acqua, energia, trasporti e servizi postali;
- Legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) il cui art. 2, comma 461, detta una speciale disciplina a tutela dei diritti dei consumatori e degli

utenti dei servizi pubblici locali al fine di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni;

- Legge 23 luglio 2009, n. 99, il cui art. 61 “Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale” reca disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese nonché in materia di energia, che consente di avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del reg. n. 1370/2007;
- D.L. 13 agosto 2011, n. 138, il cui art. 3-bis “Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali” concernente le ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo;
- D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, nella legge 22 dicembre 2011, n. 214, il cui art. 37 “Liberalizzazione del settore dei trasporti” contiene disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici;
- D.L. 6 Luglio 2012, n. 95, il cui art. 16-bis regola il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale.

Disposizioni regionali:

- Legge Regionale 33 del 7 novembre 2013, come da ultimo modificata con la Legge Regionale n. 19 del 9 agosto 2016.

8.2.3. *Disciplina applicabile*

In linea generale, l'affidamento del servizio di trasporto pubblico in argomento deve essere improntato a principi di efficacia rispetto alle finalità di interesse generale perseguite, di efficienza ed economicità in termini di costi di prestazione dei servizi, nell'interesse degli utenti e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica nonché dei principi di trasparenza e di parità di trattamento (in tal senso, considerando n. 20 del Reg. n. 1370/2007).

La Regione Liguria, con le modifiche apportate alla L.R. 33/2013 dalla L.R. 19/2016, ha individuato all'articolo 7 della citata L.R. 33 quali enti responsabili di espletare le procedure per l'affidamento dei servizi e la gestione dei relativi contratti di servizio, la Città Metropolitana di Genova e negli enti di Area Vasta.

In merito alle modalità di affidamento, il già citato art. 14 della L.R. n. 33/2013 stabilisce alcuni principi chiave:

- le procedure di affidamento devono tenere conto dei costi standard o efficienti;
- il modello di remunerazione da applicare è quello a “costo netto”, al fine di garantire gli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema, attraverso una gestione dei servizi improntata alla sostenibilità economica e finanziaria ed al miglioramento della qualità;
- la durata dell'affidamento è commisurata all'entità e alla durata degli investimenti previsti dal contratto di servizio nel rispetto della normativa

vigente in materia; pertanto si applicano i limiti previsti nell'articolo 4, commi 3 e 4 del Regolamento 1370/2007, che prevedono una durata massima di dieci anni, prorogabile del 50 % “se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto”;

- i lotti di gara sono definiti dagli enti affidanti al fine di garantire la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento, secondo modalità non discriminatorie;
- i beni essenziali e i beni indispensabili all'esercizio del trasporto pubblico, da mettere a disposizione del nuovo gestore aggiudicatario del servizio, sono individuati dagli enti affidanti. Le modalità di subentro del nuovo operatore (sia mediante il trasferimento della proprietà di beni, sia mediante la locazione o l'affitto degli stessi) sono definite nel rispetto della normativa comunitaria e statale e delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti;
- per consentire tale subentro, gli enti affidanti sottoscrivono con i titolari dei beni, specifiche convenzioni per la definizione del valore di subentro sia in caso di locazione che in caso di cessione tenuto conto della quota di contribuzione pubblica riferita ai beni, sulla base delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.

Il modello di remunerazione a costo netto, previsto dalla Regione Liguria (articolo 14, comma 2 della l.r. n. 33/2013), prevede che il costo di produzione e il rischio commerciale siano a carico del gestore, che incassa direttamente e trattiene i proventi tariffari. In tal senso:

- è un rapporto negoziale incentivante per l'impresa, perché induce a comportamenti orientati sia al contenimento dei costi sia all'incremento dei ricavi da traffico;
- contribuisce alla valorizzazione dell'approccio imprenditoriale al mercato, lasciando in capo al soggetto gestore rischi industriali e commerciali.

La scelta della Regione Liguria del modello di remunerazione a costo netto, **rileva ai fini della individuazione della normativa applicabile agli affidamenti** in quanto tale modello è riconducibile nella tipologia della **concessione di servizi** rispetto alla quale **la disciplina applicabile è quella contenuta nel Regolamento n. 1370/2007** (l'ambito di applicazione di tale Regolamento è definito nell'articolo 1, comma 2).

In particolare con riferimento alle procedure di affidamento riguardanti il trasporto di passeggeri con autobus o tram dall'articolo 5, comma 1, del citato Regolamento n. 1370/2007 si desume che soltanto ove i relativi contratti siano qualificabili come Appalti di servizi (gross cost), **non** trova applicazione la disciplina del medesimo Regolamento, bensì la disciplina degli Appalti contenuta nelle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE sostitutive delle precedenti direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

A conferma dell'applicazione, nel caso di concessione di servizi di TPL, del citato Regolamento 1370/2007 si segnala l'Art. 18, comma 1, lett. a) del D.lgs 50/2016 secondo cui *“le disposizioni del codice non si applicano alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento n. 1370/2007”*, articolo che ha recepito l'Art. 10, comma 3, della Direttiva UE 2014/23 già recante l'esclusione dell'applicazione della medesima direttiva alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento 1370/2007.

Il citato Regolamento n. 1370/2007, costituente la norma di riferimento per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in Liguria, disciplina i principi generali delle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri⁷ **ma non contempla una disciplina di dettaglio delle procedure di affidamento e di gestione delle stesse.**

La **disciplina di dettaglio** applicabile in Liguria per le procedure di affidamento dei ridetti servizi, rispetto al Regolamento n. 1370/2007 è costituita **dalle prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)** e, in particolare, **la delibera n. 49/2015** sintetizzata in premessa al capitolo 8.2 e richiamata nel dettaglio nei successivi paragrafi.

Infine si segnala che per quanto non disciplinato nelle precedenti fonti normative gli Enti affidanti possono far riferimento alla disciplina contenuta nel D.Lgs. N. 50/2016 ritenuta pertinente alla fattispecie.

8.2.4. Modalità di affidamento

Per quanto riguarda le modalità di affidamento dei servizi di trasporto per metropolitana e di trasporto mediante autobus o tram, ove sia configurabile una concessione di servizi (*net cost*), l'art. 5 del Regolamento n. 1370/2007 contempla:

- **Nel comma 2 l'affidamento diretto secondo il modello dell'in house providing** ad un soggetto giuridicamente distinto su cui, però, l'ente affidante esercita un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture. In particolare, devono sussistere i seguenti requisiti:
 - l'esercizio di un controllo da parte dall'ente affidante sull'affidatario di contenuto analogo a quello esercitato sui propri uffici, che deve essere valutato in funzione: (i) del livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza; (ii) delle relative disposizioni statutarie; (iii) dell'assetto proprietario; (iv) dell'influenza e del controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. È peraltro possibile individuare un'influenza pubblica dominante e la sussistenza del requisito in

⁷ tra cui le norme generali e i contenuti dei contratti di servizio pubblico (Artt. 3 e 4), quelle sull'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico (Art. 5) e sulla compensazione di servizio pubblico (Art. 6) e quelle sulla pubblicità (Art. 7).

esame anche in base a criteri diversi dalla totale partecipazione da parte dell'autorità pubblica competente (art. 5, comma 2, lettera a);

- lo svolgimento, da parte dell'affidatario, della propria attività esclusivamente in favore dell'ente affidante, con divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente (salvo limitate eccezioni) (art. 5, comma 2, lettere b) e c);

- **Nel comma 3 l'affidamento ad un terzo mediante una procedura di gara** equa, aperta a tutti gli operatori e rispettosa dei principi di trasparenza e di non discriminazione così organizzata: eventuale preselezione, presentazione delle offerte e successiva possibilità di una fase negoziata.

Il ridetto art. 5, nei commi 4 e 5, contempla ulteriori ipotesi di affidamento diretto (di tipo residuale) a cui si può dar seguito al ricorrere di determinati presupposti specificamente previsti nella disposizione comunitaria e in particolare:

- l'affidamento diretto per contratti il cui valore annuo stimato è inferiore a 1.000.000 € oppure riguardanti la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiori a 300.000 chilometri l'anno. Tali soglie possono essere aumentate – il valore annuo medio stimato deve essere inferiore a 2.000.000 € oppure il contratto deve avere ad oggetto un servizio di trasporto passeggeri inferiore a 600.000 chilometri l'anno – in caso di affidamento ad una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli (comma 4);
- l'affidamento diretto (oppure la proroga consensuale del contratto oppure l'imposizione di un obbligo di fornire determinati servizi pubblici) a fronte di situazioni di emergenza dovute all'interruzione del servizio o al pericolo di imminente interruzione. In tali ipotesi, la durata non può essere superiore al biennio (comma 5).

Le diverse modalità di affidamento previste nell'art. 5 del Regolamento sono sintetizzate nel seguente schema:

<div style="background-color: #c00000; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">DIRETTAMENTE</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; font-size: small;"> Anche l'affidamento diretto presuppone la preventiva pubblicazione di un Avviso di pre informazione e prevede il confronto competitivo in caso di presenza di più di un'azienda interessata </div>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ (in house providing) a soggetto su cui l'ente esercita un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (rappresentanza negli organi di amministrazione, direzione, vigilanza; disposizioni statutarie; assetto proprietario; influenza e controllo effettivi sulle decisioni strategiche e di gestione) che svolga la propria attività (quasi) esclusivamente in favore dell'ente affidante, con divieto di partecipare a gare di affidamento di servizi di trasporto ✓ contratti inferiori a 1.000.000 € o inferiori a 300.000 chilometri l'anno (soglie raddoppiate in caso di affidamento a PMI con non più di 23 veicoli) ✓ in casi di emergenza (durata non superiore al biennio)
<div style="background-color: #c00000; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">CON GARA</div>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ad un terzo mediante una procedura di gara equa, aperta a tutti gli operatori e rispettosa dei principi di trasparenza e di non discriminazione così organizzata: eventuale preselezione, presentazione delle offerte e successiva possibilità di una fase negoziata

Per la scelta della modalità di affidamento i parametri di valutazione sono da individuare nell'efficacia rispetto agli obiettivi e nell'efficienza e nell'economicità in termini di costi. Posto che l'efficacia è potenzialmente conseguibile con qualsiasi modalità di affidamento, il discrimine della scelta della modalità di affidamento è **costituito dall'efficienza e dall'economicità** ed in particolare dall'analisi dei costi (e dei ricavi) associabili alle diverse forme di affidamento.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 34, comma 20 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito in L. 17 dicembre 2012, n. 221, **l'affidamento del servizio deve essere effettuato sulla base di una relazione**⁸ (da pubblicare sul sito internet dell'ente affidante), **che deve dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, stabilendo anche i contenuti degli obblighi di servizio ed indicando eventuali compensazioni economiche.**

A tal fine si segnala il “considerando” n. 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007: *Da alcuni studi effettuati e dall'esperienza maturata dagli Stati membri che da vari anni hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori in questo settore consente di rendere più appetibili, più innovativi e meno onerosi i servizi forniti, senza per questo ostacolare l'adempimento dei compiti specifici assegnati agli operatori di servizio pubblico. Questa impostazione ha avuto l'approvazione del Consiglio europeo nell'ambito del cosiddetto processo di Lisbona del 28 marzo 2000, laddove si invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, ad «accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti».*

È inoltre utile ricordare quanto emerso nell'indagine conoscitiva sul TPL (“Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale”) condotta dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel 2016. In particolare, l'AGCM⁹ rileva che:

- (Punto 12) La *performance* delle imprese italiane che erogano servizi di TPL in termini di costi di produzione è particolarmente negativa, sia in assoluto sia a confronto con quella degli operatori dei principali paesi europei. Gli studi empirici mostrano che il grado di efficienza delle aziende di TPL è legato principalmente alla modalità di affidamento dei contratti di servizio, con **performance migliori nel caso dei contratti affidati a seguito di gara. L'inefficienza nei costi medi di produzione** del servizio delle imprese

⁸ *Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio e' effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che da' conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.*

⁹ Fonte AGCM, IC47 conclusa il 1 giugno 2016; Executive Summary

italiane di TPL sembrerebbe dunque addebitabile a comportamenti particolarmente lassisti sui processi di efficienza interna dovuti alla forte presenza della pratica dell'affidamento diretto.

- (Punto 20) **Buona parte delle criticità strutturali che gravano sul TPL potrebbero essere affrontate e risolte ricorrendo diffusamente a modalità competitive di affidamento**, che invece, nella situazione attuale, costituiscono l'eccezione rispetto agli affidamenti diretti.
- (Punto 34) **Dalle numerose gare già svolte all'estero emergono innanzitutto solide evidenze empiriche sui rilevanti effetti positivi**, in termini di riduzioni dei costi, diminuzione dei sussidi, miglioramenti sensibili della qualità e dell'innovazione, aumento della domanda e anche - parametrando alla qualità dei servizi - flessioni dei prezzi.
- (Punto 38). Le principali **criticità** emerse nelle gare italiane sono:
 - **la presenza di un unico lotto di affidamento**, spesso particolarmente esteso perché coincidente con il bacino unico regionale di programmazione, scelta non giustificata da ragioni economiche e che rappresenta una formidabile barriera all'entrata, laddove, in particolare per il TPL su gomma, risulta ottimale bandire gare con lotti di dimensione minima, anche poche linee;
 - **i conflitti di interesse** tra stazione appaltante e gestori correnti;
 - le **difficoltà di reperimento del materiale rotabile**;
 - le **difficoltà di accesso alle infrastrutture necessarie** (depositi, rimesse, officine), talvolta per l'indisponibilità dell'infrastruttura (favorita magari da condotte poco collaborative dei gestori);
 - le **"clausole di protezione sociale" troppo estese**;
 - **vantaggi ingiustificati dell'incumbent** sia di tipo informativo, che provenienti da clausole dei bandi che finiscono per avvantaggiare i gestori correnti; frequenti sono le situazioni riconducibili a quella patologia delle gare conosciuta come *beauty contest*.

È altresì da segnalare che le società in house affidatarie dei servizi sono equiparate, per quanto possibile, alle pubbliche amministrazioni e obbligate, quindi, al rispetto delle norme in tema di acquisti di beni e servizi, assunzione di personale e conferimento di incarichi.

In conclusione, la scelta della modalità di affidamento tra quelle previste dal Regolamento n. 1370/2007, in conformità alle già citate condizioni contenute nel Regolamento stesso (in particolare, art. 5, comma 2, lettera a) e alle prescrizioni della delibera n. 49/2015 dell'ART (in particolare, Misura 14 e Prospetto 4), è rimessa alla **valutazione e responsabilità dell'Ente affidante, tenuto conto degli orientamenti sopramenzionati desumibili dal quadro normativo di livello nazionale e regionale a favore di affidamenti mediante procedure competitive**.

8.2.5. Eventuale divisione in lotti

Il dimensionamento dei lotti costituisce uno degli aspetti fondamentali da prendere in esame preliminarmente all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

L'art. 7 della L.R. 33/2013, individua in capo alla Città Metropolitana ed agli Enti di Area Vasta il compito di organizzare le procedure per l'affidamento dei servizi a livello dei bacini territoriali di competenza, **definendo lotti di gara di dimensioni che garantiscano la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento, secondo modalità non discriminatorie.**

A tale proposito va considerato che:

- la eventuale suddivisione in lotti consente di tener conto e di adottare specifici accorgimenti con riferimento ad aree che presentino peculiarità tali da rendere sconsigliabile, in vista del raggiungimento degli obiettivi di efficacia ed efficienza del sistema, l'affidamento unitario del servizio;
- l'affidamento su un unico lotto ha invece l'obiettivo di evitare una dimensione che di per sé non consente di beneficiare delle economie di scala e dei miglioramenti qualitativi derivanti da una unitaria gestione ed organizzazione del servizio.

La scelta deve essere fondata su peculiari esigenze derivanti dalla specificità del bacino – quali ad esempio la densità abitativa e morfologia del territorio - dalla domanda di mobilità e dall'esigenza di realizzare l'effettiva contendibilità del lotto.

Ai fini della definizione del/dei lotti di gara devono essere tenute in considerazione le previsioni normative e regolamentari vigenti¹⁰.

8.2.6. Partecipazione degli operatori

Per promuovere forme effettive di competizione tese al miglioramento della qualità del servizio, ma che contestualmente garantiscano la più ampia partecipazione degli operatori economici secondo modalità non discriminatorie, anche per le imprese di minori dimensioni presenti sul mercato, occorre in particolare:

- richiedere ai partecipanti l'attestazione del possesso dei requisiti soggettivi di ordine generale e di idoneità professionale, con specifico riferimento all'assenza di stati concorsuali e di cause ostative alla contrattazione con la pubblica amministrazione, all'idoneità morale e alla regolarità fiscale e contributiva;
- prevedere proporzionati requisiti minimi di capacità tecnico-professionale ed economico-finanziaria per la partecipazione dei concorrenti¹¹:

¹⁰ A tal fine si segnala che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi di quanto previsto nell'articolo 2 della propria delibera n. 49/2015, ha avviato il procedimento per la *definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento*, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto legge n. 201/2011 come convertito in L. n. 114/2011 e s.m.. Il termine di conclusione per l'adozione di tali misure (originariamente previsto il 18 marzo 2016) è stato prorogato al 31 marzo 2017 da ultimo con Delibera n. 143/2016 del 30 novembre 2016.

¹¹ Ai sensi di quanto previsto nella Misura 10 della Delibera 49/2015 dell'ART, *gli Enti affidanti che intendano inserire tra le condizioni per la partecipazione ad una gara requisiti ulteriori rispetto a quelli normativamente prescritti illustrano nell'ambito di un apposito allegato supplementare alla*

- la competenze e professionalità nello svolgimento del servizio, l'affidabilità e l'esperienza derivante dall'esercizio negli ultimi anni di servizi nel settore del trasporto pubblico locale in proporzione al totale delle vetture per km che costituiscono la dimensione della rete oggetto di gara;
- la realizzazione di un fatturato annuo negli ultimi anni relativo all'esercizio di servizi di trasporto pubblico locale proporzionato all'importo a base di gara;
- fornire, nelle diverse fasi della procedura di gara e nell'ambito dei pertinenti documenti di gara, il set informativo minimo definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Misura 9 delibera ART n. 49/2015 e relativo Prospetto 1);
- prevedere un termine per la presentazione delle offerte congruo, di norma non inferiore a centodieci giorni (Misura 16 delibera ART n. 49/2015), dalla pubblicazione del bando di gara o dell'invio della lettera di invito, in funzione della complessità della procedura di gara e dei tempi per l'acquisizione della disponibilità del materiale rotabile e delle altre dotazioni patrimoniali necessarie per lo svolgimento del servizio;
- garantire la partecipazione sia in forma singola sia in forma associata, purché sia comunque salvaguardata l'unitarietà dell'affidamento e del contratto di servizio. Va al riguardo considerato che:
 - la partecipazione alle gare di imprese riunite rappresenta una concreta opportunità di allargamento del numero degli operatori e, quindi, di una maggior apertura alla concorrenza in un settore che altrimenti rischierebbe di essere riservato solo alle aziende di maggiori dimensioni. Lo strumento del raggruppamento di imprese si rivolge, in particolare, ai piccoli operatori in modo da consentir loro di partecipare alla gara, anziché essere limitati al ruolo di subappaltatori;
 - la forma associativa può potenzialmente permettere di realizzare benefici in termini economici e di qualità dei servizi;
 - i benefici in termini di produttività, invece, dipendono largamente dalle dimensioni delle singole imprese affidatarie, le quali devono avere dimensioni efficienti. Ciò dovrebbe richiedere che la procedura per la selezione del gestore preveda dimensioni adeguate di tutte le imprese partecipanti in forma associata.

Relazione di cui all'articolo 34, comma 20, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, le puntuali motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito aggiuntivo e dalle quali emerge con evidenza la ragionevolezza di tale previsione e la proporzionalità rispetto alle specificità della gara nonché l'assenza di effetti discriminatori a danno di potenziali concorrenti, fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio.

8.2.7. Subaffidamenti

In base all'art. 17 della L.R. 33/2013, è ammesso il ricorso al sub affidamento, nei limiti ed alle condizioni ivi descritte.

8.2.8. Trasferimento del personale

Con riferimento al tema del personale, che rappresenta una quota assai rilevante dei costi di produzione del servizio, l'art. 16 della L.R. 33/2013 prevede che “qualora dall'esito delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio di trasporto derivi la sostituzione del soggetto gestore, tutto il personale dipendente delle aziende che gestivano in precedenza il servizio di trasporto prosegue, nell'ambito del proprio territorio provinciale, il proprio rapporto di lavoro nell'ambito dell'azienda subentrante senza soluzione di continuità, mantenendo tutte le proprie condizioni economiche e normative derivanti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e dalla contrattazione integrativa aziendale, ai sensi dell'articolo 2112 del Codice Civile.”

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha individuato, nell'ambito della delibera n. 49/2015, la **Misura 8** (Trasferimento del personale) recante le modalità operative di attuazione delle previsioni relative all'eventuale subentro del personale, di cui gli enti affidanti sono chiamati a tener conto, con riferimento a:

- obbligo di definire in modo chiaro e dettagliato le condizioni giuridiche ed economiche del trasferimento all'aggiudicatario, del personale in servizio presso il gestore uscente, con particolare riferimento al TFR (comma 1);
- criteri per l'individuazione del personale soggetto a trasferimento (prevalenza, allocazione a specifici centri di costo, esiti di una consultazione con il gestore uscente), tenendo anche conto dell'esito della consultazione pubblica di cui alla Misura 2, punto 6 (commi 2 e 3).

8.2.9. Beni strumentali

L'Autorità dei Trasporti con delibera n. 49/2015, ha regolamentato in modo piuttosto dettagliato la classificazione e il trattamento dei beni strumentali utilizzati per l'effettuazione di servizi di TPL nell'ambito delle procedure di affidamento relative ai medesimi servizi. In base a tale regolamentazione:

- in previsione dell'avvio di procedure di affidamento aventi come oggetto i servizi di rispettiva competenza, gli enti affidanti dovranno stilare l'elenco dei beni strumentali all'effettuazione dei servizi stessi, classificando per quanto possibile i beni in relazione alle loro caratteristiche tecnico-funzionali;
- nella redazione dell'elenco, gli enti dovranno precisare l'identità del soggetto proprietario e del soggetto detentore dei beni (qualora questi siano diversi), il titolo tramite il quale quest'ultimo ha la disponibilità dei beni stessi (es. proprietà, locazione, comodato) e l'eventuale finanziamento pubblico ricevuto;

- tale elenco è funzionale all'individuazione da parte dell'Ente affidante, sulla base dei criteri e delle modalità definiti dall'Autorità, dei beni "essenziali", "indispensabili" e "commerciali", ai fini della eventuale messa a disposizione degli stessi al nuovo gestore. A tale scopo, l'Ente affidante dovrà prevedere una procedura di consultazione (con il gestore uscente, i potenziali concorrenti e gli altri soggetti portatori di interesse) che si concluda con una relazione contenente l'illustrazione, gli esiti della procedura di consultazione e l'elenco dei beni essenziali e indispensabili.

Il suddetto elenco dei beni, integrato della classificazione degli stessi in "essenziali", "indispensabili" e "commerciali" con le modalità sopra descritte e deve essere allegato, unitamente alla predetta relazione, ai documenti di gara, ovvero, in caso di affidamenti con procedure non competitive, alla delibera di affidamento del servizio.

Per le modalità di assegnazione dei beni essenziali, indispensabili e commerciali al gestore selezionato, e per la definizione degli eventuali valori di subentro, gli enti affidanti dovranno far riferimento:

- alle Misure definite dell'Autorità, verificando in particolare la condizione di "disponibilità" dei beni, per effetto di atto normativo o previsione del contratto di servizio o in caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni o sulla base di un accordo negoziale;
- all'art. 16 della L.R. 33/2013, che prevede che:
 - il gestore che cessa dal servizio deve restituire alla Regione i finanziamenti ricevuti per l'acquisto e l'ammodernamento dei beni mobili e per l'acquisto, la costruzione e l'ammodernamento dei beni immobili non più ritenuti utilizzabili all'esercizio del trasporto, rivalutati degli interessi legali, ovvero la corrispondente percentuale del valore di mercato, se ad esso più favorevole. Tale restituzione è determinata al netto della quota di contribuzione pubblica imputata a conto economico secondo il piano di ammortamento del cespite cui si riferisce;
 - tali finanziamenti possono, in alternativa alla restituzione, essere vincolati ai beni essenziali e indispensabili all'esercizio del trasporto pubblico locale. Lo spostamento del vincolo è autorizzato dalla Regione sulla base delle esigenze logistiche e della funzionalità del bene al servizio di trasporto pubblico regionale e locale.

8.2.10. Piano economico-finanziario

Gli enti affidanti, prima della pubblicazione del bando di gara e, in caso di procedure non competitive, prima dell'affidamento, devono predisporre un Piano Economico-Finanziario (PEF) simulato, secondo i criteri e la metodologia definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nella citata delibera 49/2015, al fine di stimare la congruità del corrispettivo a fronte degli obblighi di servizio imposti, tenendo conto di:

- caratteristiche della gara;

- oggetto e natura del contratto da affidare;
- ipotesi di ripartizione dei rischi tra l'ente affidante ed il gestore;
- applicazione del metodo del *subsidy cap* per l'aggiornamento annuale dei corrispettivi.

Il PEF deve assicurare la sostenibilità economico-finanziaria dell'affidamento.

L'ente affidante renderà noto, in sede di pubblicazione del bando di gara, il solo corrispettivo emerso a seguito del PEF e la ripartizione dei rischi fra Ente affidante e gestore.

A loro volta, gli enti affidanti richiedono ai concorrenti alle procedure di gara, la predisposizione di analoghi PEF, secondo i criteri e la metodologia proposti dall'ART, per la verifica della sostenibilità economico-finanziaria dell'offerta proposta.

8.2.10.1. Ricognizione delle componenti finanziarie positive

Ai fini della corretta determinazione della base d'asta (compensazione per obblighi di servizio pubblico) l'Ente di Governo è tenuto a individuare l'insieme delle componenti finanziarie positive correlate ai servizi in affidamento, con particolare riferimento a quanto previsto dall'ART (Prospetto n. 2 della delibera 49/2015):

- *le diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori, ecc.);*
- *Per quanto riguarda la voce di ricavo generalmente più rilevante, i ricavi da traffico, la stima va condotta in base al sistema tariffario approvato dall'ente competente (vigente e prospettico sulla base di eventuali atti di indirizzo già noti) e ai modelli di previsione della domanda utilizzati;*
- *Nel computo vanno considerati anche gli eventuali "effetti finanziari positivi derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP)", effetti che si riferiscono ai vantaggi economici, traducibili in maggiori introiti, che non potrebbero conseguirsi se non si gestissero i servizi soggetti a OSP.*
- *Tali vantaggi sono da ritenersi già largamente computati nella stima dei ricavi da traffico, nella misura in cui queste tengono conto degli "effetti di rete" per calcolare i passeggeri trasportati e delle altre tipologie di ricavo (es. ricavi da pubblicità, se ammessi dalle regole di gara).*

A tal fine dovranno essere conteggiate tutte le risorse finanziarie correlate ai servizi in affidamento:

- risorse trasferite dalla Regione per i servizi minimi;
- (eventuali) risorse dell'Ente Affidante, per i servizi aggiuntivi;
- ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio;
- contributi direttamente connessi ai servizi in affidamento (contributi per rinnovo CCNL, per copertura malattia dipendenti, rimborso accise su gasolio per trazione);

- eventuali ulteriori risorse (es. compensazioni tariffarie).

Ai fini della stima prospettica delle componenti finanziarie si sottolinea l'importanza di prendere in opportuna considerazione (almeno) la potenziale variazione dei trasferimenti regionali ai sensi dell'Art. 16 bis del DL n. 95/2012 e **i conseguenti potenziali effetti sull'ammontare dei trasferimenti regionali per servizi minimi**, come descritto nel capitolo 7.5 del presente Programma.

La previsione di tali potenziali variazioni dovrà essere adeguatamente regolamentata nelle specifiche di gara e nei futuri contratti di servizio. A titolo meramente esemplificativo, si potrà

- recepire tale potenziale variabilità delle risorse *ab origine*, quantificando in modo opportuno la base d'asta;
- prevedere nei contratti di servizio idonee clausole di flessibilità contrattuale;
- prevedendo di compensare le potenziali variazioni dei trasferimenti regionali per servizi minimi, con risorse proprie dell'Ente Affidante e/o con equivalenti manovre tariffarie.

8.2.11. Criteri generali di valutazione delle offerte

I criteri per la valutazione delle offerte di gara rappresentano un aspetto estremamente delicato della procedura di affidamento: devono essere il più possibile oggettivi ed idonei a selezionare un esecutore di adeguata capacità tecnica ed economica.

In coerenza con quanto previsto dall'ART (Misura 11 della delibera 49/2015), l'individuazione dei criteri di aggiudicazione deve essere effettuata nel rispetto dei principi europei di trasparenza e di non discriminazione, delle disposizioni di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 422/1997 e tenendo conto

- degli investimenti sul materiale rotabile, con particolare riferimento a quelli con basso impatto ambientale¹²;
- del miglioramento della qualità del servizio erogato e all'utilizzo di appositi strumenti di rendicontazione;
- degli eventuali servizi aggiuntivi offerti;
- delle politiche tariffarie;
- delle misure di efficace contrasto all'evasione ed elusione tariffaria;
- dell'utilizzo di sistemi di Intelligent Technology System (sistemi di bigliettazione elettronica e altre tecnologie innovative a bordo);
- della tutela dei passeggeri a mobilità ridotta.

¹² il criterio di valutazione degli investimenti deve tener conto dell'eventuale contribuzione pubblica, premiando pertanto solo la quota di investimenti "aggiuntivi" proposti dal concorrente rispetto a quelli che saranno eventualmente coperti da contribuzione pubblica.

Gli elementi e gli indicatori devono essere personalizzati da ciascun Ente sulla base degli obiettivi specifici di sviluppo dei servizi di TPL da perseguire nel territorio di competenza e sulla base degli indirizzi e obiettivi della Regione.

Devono inoltre essere definiti in modo opportuno i metodi di calcolo per ciascun indicatore. Particolare attenzione deve essere prestata agli indicatori di quantità del servizio (es. può essere fissato un tetto minimo di vetture/Km oppure definito in maniera puntuale e dettagliato il periodo stagionale di effettuazione dei servizi o ancora la frequenza in una specifica fascia oraria che il soggetto aggiudicatario deve necessariamente garantire) che possono essere calcolati o in modo diretto, in riferimento alla quota di servizio aggiuntivo offerto rispetto al servizio minimo stabilito dal capitolato, oppure indirettamente, considerando la misura in cui soddisfano alcuni degli obiettivi indicati nel capitolato di gara (ad esempio il livello di efficacia atteso).

8.2.12. Commissioni di gara

In attuazione delle prescrizioni dell'ART (Misura 21 delibera n. 49/2015) gli Enti affidanti devono in particolare:

- verificare l'assenza delle cause di incompatibilità al conferimento di incarico di componente della commissione aggiudicatrice (commi 3 e 4);
- a seguito della nomina e della costituzione della commissione aggiudicatrice (da effettuare dopo la scadenza del termine di presentazione delle offerte), pubblicare sul sito internet dell'Ente i curriculum e la documentazione relativi ai titoli di studio degli incaricati, indicandone le qualificazioni e le esperienze professionali comprovanti i requisiti di competenza e professionalità (comma 2);
- inserire nei contratti di servizio apposite clausole che vietano agli aggiudicatari, per l'intera durata dell'affidamento, di conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione aggiudicatrice e prevedere sanzioni in caso di inosservanza di tale divieto (risoluzione del contratto ed esclusione dalle future gare) (commi 5 e 7).

8.2.13. Indirizzi per i contratti di servizio

L'art. 15, comma 3, della L.R. 33/21013 stabilisce che i contratti di servizio di trasporto pubblico regionale e locale debbano contenere almeno i seguenti elementi:

- l'importo dovuto per le prestazioni del contratto a fronte degli obblighi di servizio e le relative modalità di erogazione;
- le modalità di modifica dei servizi e delle condizioni economiche;
- i servizi subaffidati;
- gli obiettivi di efficienza e le penalità in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;

- gli standard qualitativi minimi del servizio, gli indicatori per la loro misurazione ed i criteri per il relativo monitoraggio che devono essere recepiti nella Carta della Mobilità, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre;
- le modalità di attuazione del controllo attraverso il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi;
- l'obbligo di provvedere alla certificazione dei bilanci e di tenere la contabilità separata, ai sensi dell'Allegato al Regolamento (CE) 1370/2007;
- le modalità di trasmissione dei dati necessari alla programmazione regionale ai sensi dell'articolo 20;
- le modalità per garantire il diritto alla mobilità delle persone disabili.

Tali previsioni sono coerenti con i contenuti minimi previsti dall'ART (Misura 17 e Prospetto 5 delibera n. 49/2015).

Ferme restando le fonti di riferimento suddette, con il presente paragrafo si intendono fornire indirizzi e orientamenti interpretativi in ordine ai contratti di servizio, strumenti negoziali fondamentali che disciplinano i reciproci impegni e obblighi dell'Ente affidante e del gestore, al fine di migliorare gli *standard* qualitativi del servizio e del livello di soddisfazione dell'utenza, mediante l'attivazione di specifici strumenti incentivanti e di penalità connessi al rispetto degli impegni assunti dalle parti.

I contratti di servizio devono definire, in particolare, i parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi, anche sulla base degli obiettivi di efficienza ed efficacia definiti a livello regionale e locale.

L'esigenza di monitorare gli obiettivi e gli impegni fissati nel contratto comporta l'obbligo, per entrambe le parti, di dotarsi di strumenti idonei per la misurazione, la verifica e la valutazione tecnico-economica dei valori presi a riferimento, nelle forme che dovranno essere adeguatamente previste dal contratto.

Particolare attenzione deve essere riservata alla definizione di clausole volte a garantire che il gestore mantenga gli impegni assunti con la presentazione della propria offerta; è quindi opportuno prevedere idonee clausole che disciplinino l'applicazione di penali in caso di violazione degli obiettivi che il gestore si è impegnato, con la propria offerta, a garantire.

8.2.14. Carta della qualità dei servizi e monitoraggio

La Carta della qualità dei servizi (di seguito "Carta") è il documento adottato in conformità alla normativa in vigore in cui sono specificati i principali fattori di qualità dei servizi e gli *standard* minimi di continuità e regolarità, gli obblighi specifici nei confronti dei soggetti e delle fasce svantaggiate, nonché le modalità e la periodicità della rilevazione del grado di soddisfazione dell'utenza.

L'art. 2, comma 461, lett. a) della legge 24 dicembre 2007, n. 244, pone a carico del soggetto gestore l'obbligo di adottare una "Carta della qualità dei servizi", da redigere e pubblicizzare in conformità alle intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, recante gli *standard* di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate così come determinati nel contratto di servizio, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclamo e quelle per adire le vie conciliative e giudiziarie nonché le modalità di ristoro dell'utenza, in forma specifica o mediante restituzione totale o parziale del corrispettivo versato, in caso di inottemperanza.

Sempre l'art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 alla lett. d), prevede che, al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, in sede di stipula dei contratti di servizio gli enti locali sono tenuti, tra l'altro, a prevedere *"un sistema di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto di servizio e di quanto stabilito nelle Carte della qualità dei servizi, svolto sotto la diretta responsabilità dell'ente locale o dell'ambito territoriale ottimale, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori ed aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni singolo cittadino che può rivolgersi, allo scopo, sia all'ente locale, sia ai gestori dei servizi, sia alle associazioni dei consumatori"*.

Pertanto, i contratti di servizio devono prevedere l'adozione di un sistema di monitoraggio del servizio e garantire la trasparenza dei dati rilevati mediante tale sistema, in conformità alla disciplina sul sistema di monitoraggio regionale e dell'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, nonché disciplinare termini e modalità dell'informazione all'utenza.

Al riguardo, l'art. 20 della L.R. n. 33/2013 prevede l'istituzione dell'ORT (Osservatorio Regionale dei Trasporti), che è, tra l'altro, "elemento di supporto per il monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico dal punto di vista sia tecnico sia economico/finanziario" e "strumento di diffusione dei dati e delle informazioni, in modo particolare agli enti locali, alle organizzazioni sindacali, alle associazioni dei consumatori e degli utenti".

L'art. 20, comma 4, della L.R. 33/2013 prevede esplicitamente che, al fine di dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 16 bis del Decreto Legge n. 95/2012 convertito dalla Legge 135/2012, non devono essere erogati contributi pubblici né corrispettivi dei contratti di servizio alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettano i dati economici e trasportistici certificati che sono richiesti dall'Osservatorio, istituito ai sensi dell'art. 1, comma 300, della legge n. 244/2007.

8.2.15. Principali adempimenti per l'affidamento dei servizi di TPL

Nel presente capitolo sono sintetizzati i principali processi decisionali che la Città Metropolitana e gli Enti di Governo dovranno sviluppare per l'affidamento dei servizi di Ambito.

- **Scelta degli obiettivi;** hanno importanti ricadute sul modello di affidamento e, più in generale, sia sui documenti che regolano la procedura di affidamento sia su quelli che regolano la successiva gestione (Contratto di servizio e relativi allegati). In particolare le aspettative sul modello di affidamento sono classificabili in termini di:
 - carattere economico (es. valore del corrispettivo di affidamento, incremento delle percorrenze, valore degli investimenti);
 - miglioramento della qualità del servizio (es. standard e/o a obiettivi, monitoraggio);
 - tempistica di implementazione di quanto richiesto e/o proposto in sede di offerta.
- **Oggetto dell'affidamento:**
 - Individuazione dei servizi oggetto di affidamento con riferimento alla programmazione regionale (Programma dei servizi) e a quella di ATO (Piano di Bacino);
 - Definizione degli obblighi di servizio pubblico e degli eventuali elementi di flessibilità su cui chiedere offerta:
 - (i) gara rigida, con definizione a cura dell'Ente affidante del programma di esercizio;
 - (ii) gara flessibile, con predisposizione di un'offerta di programma di esercizio in coerenza con i vincoli progettuali e gli obblighi di servizio contenuti nei documenti di regolazione della gara; in questo caso è necessario progettare un sistema di valutazione in grado di confrontare, entro limiti accettabili di discrezionalità e con un appropriato sistema di ponderazione, le proposte progettuali e le varianti di servizio individuate dai singoli concorrenti;
 - (iii) gara semi-flessibile, con predisposizione, a cura dei concorrenti, di una proposta di programma di esercizio nel rispetto di obblighi di servizio che arrivano a definire percorsi ed orari in aree, direttrici e/o fasce orarie specifiche, lasciando maggiore discrezionalità in altri ambiti.
- **Modello e struttura della procedura:**
 - Scelta della procedura di affidamento ai sensi di quanto disposto dall'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007;
 - Scelta delle condizioni di partecipazione (qualificazione e ammissione dei soggetti interessati alla procedura) tenendo conto di quanto disposto nella Misura 10 della delibera ART n. 49/2015; in particolare sono da definire:
 - (i) capacità tecnico-professionale ed economico-finanziaria;
 - (ii) condizioni di partecipazione di soggetti/impresе raggruppati o raggruppati;
 - (iii) facoltà di avvalimento dei requisiti di partecipazione;
 - (iv) regime delle garanzie: cauzione a garanzia della "serietà" delle offerte (cauzione provvisoria) e del corretto e pieno soddisfacimento degli impegni contrattuali assunti in sede di gara (cauzione definitiva);

- Definizione dei criteri di aggiudicazione tenendo conto di quanto disposto nella Misura 11 della delibera ART n. 49/2015; in particolare saranno da definire:
 - (i) articolazione del sistema per ambiti e indicatori di valutazione, articolati in macro e micro fattori;
 - (ii) pesi per ambito/indicatore;
 - (iii) metodi/algoritmi di calcolo;
- **Obbligazioni relative all'eventuale subentro** (beni e personale); si tenga conto, in particolare, di quanto disposto dalle Misure del Titolo I, Capo I (Misure da 1 a 8) della delibera ART n. 49/2015:
 - Analisi delle previsioni in materia contenute nella normativa (europea, nazionale e regionale) e nei Contratti di Servizio vigenti;
 - Individuazione del perimetro del subentro (beni e personale) attraverso la preliminare fase istruttoria con i gestori attuali, le valutazioni di opportunità e pertinenza con l'oggetto della gara;
 - Definizione delle condizioni di subentro e del relativo valore;
 - Pianificazione e svolgimento della consultazione dei soggetti portatori di interesse, da avviare prima o in concomitanza con la pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e da concludere entro sessanta giorni o, comunque, in tempo utile per la pubblicazione del bando di gara; tra i soggetti portatori di interesse devono essere consultati almeno il gestore uscente e altri potenziali concorrenti, potendosi altresì coinvolgere altri soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i viaggiatori e/o le loro associazioni, i fornitori di materiale rotabile o altre imprese titolari di beni strumentali per l'effettuazione del servizio
 - perfezionare nello schema di contratto di servizio la disciplina riguardante il subentro, anche tenendo conto degli esiti della consultazione pubblica (di cui alla misura 2, punto 6).
- **Piano Economico Finanziario**; si tenga conto, in particolare, di quanto disposto dalla Misura 12 (o 13) della delibera ART n. 49/2015 e del relativo Prospetto n. 2 - Predisposizione del PEF simulato:
 - Individuazione delle voci del costo di produzione necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio; i costi devono essere strettamente necessari e funzionali all'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico e vanno stimati sulla base di ipotesi di efficienza;
 - Valutazione delle diverse tipologie di ricavi in relazione alla struttura della gara e all'oggetto di affidamento (es. possibilità di utilizzo/sfruttamento spazi commerciali, gestione di servizi accessori) e degli "effetti finanziari positivi" derivanti dallo svolgimento degli obblighi di servizio pubblico" (es. contributi pubblici per i rinnovi del CCNL, per le accise sui carburanti);
 - Determinazione della ripartizione dei rischi tra l'Ente affidante e il Gestore in coerenza con le indicazioni contenute nel Prospetto 3 della Delibera 49/2015, con particolare riferimento, per quanto riguarda i

costi, agli oneri per il personale e al costo dei carburanti e per quanto riguarda i ricavi, alle modifiche al sistema tariffario. Tale ripartizione si rifletterà sulle modalità di adeguamento del corrispettivo in funzione di eventi specifici che si potranno verificare nel corso dell'affidamento;

- Addizione di un ragionevole margine di utile, da intendersi come un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, che tiene conto *“dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica”*
- **Predisposizione della documentazione di gara:** predisposizione della documentazione di gara (Bando/Disciplinare, Lettera di invito, Capitolato d'oneri/Tecnico e relativi allegati) con particolare cura alla regolamentazione delle specifiche di servizio, alla verifica di sostenibilità economica dell'affidamento, al metodo da adottare nella valutazione delle offerte e al sistema di monitoraggio contrattuale. Tutta la documentazione dovrà essere predisposta in conformità alle norme comunitarie, nazionali e regionali vigenti con particolare riferimento alle prescrizioni ART (delibera ART n. 49/2015). Tra gli elementi oggetto di regolazione si segnala in particolare:
 - Sistema informativo di gara tenendo conto, in particolare, di quanto disposto dalla Misura 9 della delibera ART n. 49/2015 e del relativo Prospetto n. 1 - Informazioni aggiuntive da inserire nell'Avviso di pre-informazione;
 - Termine di presentazione delle offerte, tenendo conto, in particolare, di quanto disposto dalla Misura 16 della delibera ART n. 49/2015;
 - Contratto di servizio e relativi allegati, tenendo conto, in particolare, di quanto disposto dalla Misura 17 della delibera ART n. 49/2015 e del relativo Prospetto 5 - Schema del contenuto minimo delle convenzioni/contratti;
 - Durata dell'affidamento tenendo conto di quanto disposto dall'art. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e nella Misura 18 della delibera ART n. 49/2015;
 - Criteri di aggiornamento delle tariffe e dei corrispettivi e misure di promozione dell'efficienza, tenendo conto, in particolare, di quanto disposto dalla Misura 19 della delibera ART n. 49/2015;
 - Modifiche contrattuali, tenendo conto, in particolare, di quanto disposto dalla Misura 20 della delibera ART n. 49/2015.
 - Criteri di redazione del Piano economico-finanziario da parte dei concorrenti. In coerenza con quanto disposto dalla Misura 15 della delibera ART n. 49/2015, il Piano richiesto potrà prevedere un conto economico, uno stato patrimoniale, contenenti la proiezione di costi e ricavi, di investimenti e finanziamenti e i principali indici di efficacia, efficienza e produttività;
- **Commissione aggiudicatrice**, da nominare dopo la scadenza del termine di presentazione delle offerte, tenendo conto di quanto disposto dalla Misura 21 della delibera ART n. 49/2015.