



Regione Umbria

Giunta Regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

N. 1020 DEL 16/09/2013

OGGETTO: Legge di Stabilità 228/2012, art. 1, comma 301. Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

		PRESENZE
Marini Catuscia	Presidente della Giunta	Presente
Casciari Carla	Vice Presidente della Giunta	Assente
Bracco Fabrizio Felice	Componente della Giunta	Presente
Cecchini Fernanda	Componente della Giunta	Presente
Paparelli Fabio	Componente della Giunta	Assente
Riommi Vincenzo	Componente della Giunta	Presente
Rometti Silvano	Componente della Giunta	Presente
Tomassoni Franco	Componente della Giunta	Assente
Vinti Stefano	Componente della Giunta	Presente

Presidente: Catuscia Marini

Segretario Verbalizzante: Catia Bertinelli

Efficace dal 16/09/2013.

Il funzionario: FIRMATO

LA GIUNTA REGIONALE

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta dell'Assessore Silvano Rometti;

Vista la Legge di Stabilità n. 228/2012, art. 1, comma 301, che oltre ad istituire il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri derivanti del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, quantificato in €4.929.254.469,00/anno per gli anni 2013-2014-2015, stabilisce i criteri ai quali riferirsi per dimostrare l'efficientamento e la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale TPRL, rendendo efficiente la gestione e la programmazione 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 e 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;

Tenuto conto che è necessario, al fine di dimostrare la virtuosità della Regione in merito ai succitati criteri, predisporre il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico che dovrà essere inviato al Ministero Infrastrutture e Trasporti per il tramite dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, che procederà alle verifiche del soddisfacimento dei suddetti criteri;

Considerato che il Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha proposto, nella riunione del 10 aprile u.s., una bozza di Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale, comune a tutte le regioni a statuto ordinario e che la Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio, nella seduta del 17 aprile 2013, ha approvato;

Dato atto, per quanto precede, che l'istituzione del Fondo Nazionale sottrae alle regioni l'autonomia gestionale e programmatica del trasporto pubblico locale che, come tale, deve essere garantito a tutti i cittadini in virtù del diritto costituzionale alla mobilità;

Preso atto:

- a) del parere favorevole di regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;
- b) del parere favorevole sotto il profilo della legittimità espresso dal Dirigente competente;
- c) della dichiarazione del Dirigente medesimo che l'atto non comporta oneri a carico del Bilancio regionale;
- d) del parere favorevole del Direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il Regolamento interno di questa Giunta;

A voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

- 1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta dell'Assessore, corredati dei pareri e del visto prescritti dal Regolamento interno della Giunta, che si allegano alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;
- 2) di prendere atto della allegata (Allegato A) prima bozza, parte integrante del presente atto, del Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale redatto a seguito del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 – convertito con modifiche dalla legge n. 135/2012 – art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012 e finalizzato al raggiungimento degli obiettivi imposti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 *“Definizione dei criteri e delle*

modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario” (pubblicato in GURI n. 148 del 26.06.2013 – Serie Generale);

- 3) di prendere atto altresì che all'art. 3 del suddetto DPCM è prevista la quota del 10% dell'importo complessivo del fondo, corrispondente ad euro 4.929.254.469,00/anno per gli anni 2013, 2014, e 2015, equivalente ad euro 492.925.446,90, che deve essere ripartita tra le regioni a statuto ordinario, a seguito del raggiungimento di tutti gli obiettivi previsti ed indicati nel suddetto DPCM del 11 marzo 2013;
- 4) di ricordare che qualora gli obiettivi siano raggiunti parzialmente, alla regione è assegnata parte della quota sopra indicata, con le percentuali di seguito riportate:
 - a. 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;
 - b. 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
 - c. 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- 5) di dare atto che il DPCM, all'art. 3, comma 6 consente, solo per l'anno in corso (2013), che gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante l'adozione del Piano di Riprogrammazione;
- 6) che risultano necessari ulteriori apporti tecnici che devono provenire sia dagli Enti Locali che dalle Aziende di Trasporto Pubblico vincolate dai Contratti di Servizio;
- 7) il presente atto è trasmesso agli Enti Locali interessati e alle Aziende di Trasporto Pubblico Locale, vincolate dai Contratti di Servizio al fine di acquisire la documentazione ed i dati mancanti, finalizzati alla completa compilazione del Piano;
- 8) di pubblicare il presente atto sul portale web istituzionale della Regione.

IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE

f.to Catia Bertinelli

IL PRESIDENTE

f.to Catuscia Marini

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

- **OMISSIS** -

Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale

Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 – convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 – art. 16-bis, comma 4, come modificato dall’art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012.

Premessa al Documento di Riprogrammazione	4
1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012	6
1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010	9
DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE	9
1.2 L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale	10
2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione	11
2.1 Assetto territoriale e socio-economico della Regione.....	11
2.1.1 Parametri territoriali	11
2.1.2 Parametri socio-economici	12
2.1.3 Parametri di mobilità	12
DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE	12
2.2 Domanda e offerta attuale di trasporto.....	15
2.2.1 Rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale	15
DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE	17
Trasporto pubblico locale (strada).....	17
2.2.2 Contratti di servizio in essere***	18
2.2.3 Investimenti Trenitalia***.....	19
2.2.1 Investimenti Imprese ferroviarie regionali***	19
2.2.2 Investimenti Imprese autotrasporto ***	19
*** i paragrafi relativi alla "spesa" (corrente e in conto capitale) effettuata o programmata relativa al periodo 2011-2013 dovrebbero integrarsi con il quadro delle risorse già stanziato presentato nel capitolo 1.....	19
2.2.3 Stato dei mezzi di trasporto	19
Stato del parco autobus	21
Stato del materiale rotabile ferroviario.....	22
2.3 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti.....	23
3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto	24
3.1 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale.....	24

3.2	La politica regionale per la mobilità	24
4	Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)	25
	<i>Allegato 2 - Criteri di misura degli indicatori di efficientamento</i>	<i>25</i>
	<i>DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE</i>	<i>28</i>
5	Piano di riprogrammazione	32
6	L'innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni	33
6.1	Innovazioni dei sistemi	33
6.2	Il trattamento dei dati	33
6.3	Il fabbisogno per l'innovazione	33
7	Cronoprogramma delle attività.....	34

Premessa al Documento di Riprogrammazione

Il Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nella riunione del 10/4/2013 ha approvato la Bozza comune di piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi del comma 4 dell'art. 16-bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012, così come modificato dall'art. 1, co. 301, della legge n. 228/2012.

Lo schema proposto è articolato in sei parti:

1. Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012
 - 1.1. Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010
 - 1.2. L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale
2. Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione
 - 2.1. Assetto territoriale e socio-economico della regione
 - 2.2. Domanda e Offerta attuale di trasporto
 - 2.3. Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti
3. Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto
 - 3.1. Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale
 - 3.2. La politica regionale per la mobilità
4. Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)
5. Piano di riprogrammazione
6. L'innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni
 - 6.1. Innovazioni dei sistemi
 - 6.2. Il trattamento dei dati
 - 6.3. Il fabbisogno per l'innovazione
7. Cronoprogramma delle attività

Nel seguito, la struttura del documento (Capitoli e paragrafi) e il **testo in rosso**, da usare come traccia sintetica degli argomenti da sviluppare, sono da attribuirsi allo Schema originale emanato della Conferenza (release aggiornata al 12/4/2013).

Per ciascun blocco di indicatori e variabili descrittive dello stato attuale che lo Schema propone di quantificare ai fini della definizione dei fabbisogni e della successiva misurazione delle azioni di efficientamento, il presente documento fornisce indicazioni sui dati di base e sulle relative fonti da utilizzare, privilegiando sempre, quando disponibili, quelle prodotte nell'ambito del Sistema Statistico Nazionale (SISTAN).

La principale fonte che si propone di utilizzare per gli aspetti economico-transportistici (cfr. Paragrafi 1.1 e 2.2 e Capitolo 4) è il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato annualmente dal Ministero dei Trasporti, che garantisce non solo la confrontabilità, su serie storiche, degli indicatori tra tutte le regioni, ma anche l'adozione di metodologie di elaborazione basate su criteri certi e standardizzati che rendono il confronto effettivamente oggettivo.

1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012

In questa introduzione si descrivono le azioni già messe in campo dalla Regione per far fronte, a partire dal 2010 (anno del taglio dei trasferimenti alle Regioni di cui al D.L. 78/2010), da un lato alla riduzione delle risorse destinate al TPL e dall'altro all'avvio di criteri di razionalizzazione ed efficientamento del servizio di trasporto. Nell'introduzione si descriverà anche le azioni della Regione per rispondere al dettato del D.L. 138/2011 in materia di Bacini Ottimali. Tale tema verrà poi ripreso in un successivo capitolo.

A completamento del Capitolo si propone di inserire preliminarmente un **quadro delle risorse per il TPL** che riepiloghi l'andamento delle risorse trasferite alla Regione **dal 2010 al 2013** (alla luce della ripartizione già effettuata del 90% – 60% già stanziato e 30% che sarà erogato entro dicembre – delle risorse del Fondo Nazionale per il TPL per l'anno in corso). Va sottolineato che il presente paragrafo fornisce esclusivamente informazioni sul "consolidato" riferito al periodo 2010-2013 e non previsioni di disponibilità di risorse né per il 10% ancora non ripartito del 2013, né per gli anni successivi, per i quali non vi è ancora alcuna certezza.

Nella tabella sottostante la colonna "Risorse/Quota regionale" andrà completata con l'ammontare delle risorse trasferite alla Regione per ciascuno degli anni presi in esame.

Tabella 1

Risorse statali stanziare per il 2013			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
<p>Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviari, nelle regioni a statuto ordinario.</p> <p>Articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012 successivamente interamente sostituito dal comma 301 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità per il 2013).</p>	4.929 M€	<i>(in base a riparto percentuale del 90% del totale delle risorse stanziare sul fondo, come da Tabella 1 del DPCM 11/3/2013)</i>	Il Fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

Tabella 2

Risorse statali stanziare per il 2012			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
	1.748 M€		
<p>Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario (c.d. Fondo TPL)</p> <p><i>Articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.</i></p> <p><i>Articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.</i></p>	<p>1.200 M€</p> <p>di cui:</p> <p><i>800 M€ annui a decorrere dall'anno 2012.</i></p> <p><i>400 M€ annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del Patto di stabilità.</i></p>		
<p>Risorse già stanziare nel 2011 per l'acquisto di materiale rotabile (art. 21, comma 2, del D.L. 98/2011) che con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012 sono traslate al 2012 e destinate ai costi di esercizio (contratti di servizio)</p>	314 M€		Risorse una tantum; non sono state trasferite.
<p>Risorse stanziare con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012 e subordinate alla sottoscrizione del "Patto per l'Efficientamento e la Razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale italiano".</p>	86 M€		Risorse una tantum, non sono state trasferite.

Risorse statali stanziare per il 2012			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
Risorse già destinate all'edilizia sanitaria, destinate agli ulteriori costi per i servizi TPL ferroviari (a copertura dell'IVA sui contratti di servizio) con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012	148 M€		Risorse una tantum.

Tabella 3

Risorse statali stanziare per il 2011			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
	1.627 M€		
...	...		

Tabella 4

Risorse statali stanziare per il 2010			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
	2.055 M€ per il comparto ferroviario Risorse da fiscalizzazione per comparto TPL su gomma		

Tabella 5

Riepilogo risorse statali stanziare anni 2010-2013 — Quota regionale			
Anno	Risorse per l'anno	Gap anno precedente	Gap 2010
2013			
2012			
2011			
2010			

Questo quadro, finalizzato a quantificare l'effettiva entità dei tagli subiti dalla Regione rispetto ai finanziamenti nazionali, sarà completato dalla quantificazione dei fondi regionali aggiuntivi rispetto a quelli statali che hanno parzialmente coperto nel triennio 2011-2013 il gap di risorse, e che sarà presentata nel paragrafo che affronta specificatamente le strategie intentate dalla Regione per affrontare la riduzione dei trasferimenti (cfr. Tabella 6).

1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010

Descrivere come la Regione ha affrontato la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico in conseguenza della progressiva riduzione delle risorse finanziarie trasferite dallo Stato iniziata con i tagli del 2010 ai trasferimenti alle Regioni.

In particolare si dovranno fornire indicazioni sugli interventi relativi a:

- *Riduzione dei corrispettivi*
- *Razionalizzazione dei servizi*
- *Manovre tariffaria*

DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE

FONTE 1: CONTO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 2009-2010, 2010-2011 E 2011-2012

(ultimo pubblicato 8/7/2013: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2681>)

Valori della regione, della ripartizione geografica di appartenenza e nazionali, per gli ultimi tre anni disponibili (2009, 2010, 2011), di:

- Spesa complessiva, corrente e in conto capitale per i trasporti per destinazione delle somme.
- Pagamenti per spese correnti e in conto capitale dirette, contributi e trasferimenti correnti e in conto capitale delle Province e dei Comuni Capoluogo di Provincia nel settore dei trasporti.

FONTE 2: BILANCI DI PREVISIONE (2010, 2011, 2012, 2013) e RENDICONTI (2010, 2011, 2012) REGIONALI

- Fabbisogno settore trasporti.
- Spese correnti settore trasporti (trasferimenti statali e risorse regionali).
- Spese in conto capitale settore trasporti (trasferimenti statali e risorse regionali).
- Valori complessivi (tutti i settori).

Tabella 6

Risorse regionali stanziare per il TPL aggiuntive rispetto ai trasferimenti statali — Anni 2010-2013				
Anno	Comparto ferroviario	Comparto TPL su gomma — extraurbano	Comparto TPL su gomma — urbano	Totale
2013				
2012				
2011				
2010				

FONTE 3: CONTRATTI DI SERVIZIO VIGENTI (cfr. [2.2.2 Contratti di servizio in essere](#))

- Percorrenze e Corrispettivi annui complessivi e unitari (base e adeguamenti 2010-2011-2012-2013) per comparto, per azienda e per competenza territoriale (ente/bacino).
- Stato ed entità dei trasferimenti da Regione agli Enti Locali per la gestione dei contratti di loro competenza.

DA ALTRA FONTE REGIONALE: DESCRIZIONE DI STRUTTURA, LIVELLI e AGEVOLAZIONI IN MATERIA DI TARIFFE PER IL TPL - ANNI 2010-2012 – e RELATIVI PROVVEDIMENTI (atti Giunta Regionale) per

- comparto ferroviario,
- comparto TPL su gomma extraurbano,
- comparto TPL su gomma urbano.

DA ALTRA FONTE REGIONALE: DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI RIPARTIZIONE DELLE RISORSE PER IL TPL TRA GLI ENTI AFFIDANTI (SPESA STORICA vs COSTI STANDARD) e RELATIVI PROVVEDIMENTI (atti Giunta Regionale).

1.2 L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale

In questo paragrafo, riferendosi all'art. 3 bis del D.L. 138/2011, convertito con L. 148/2011 e s.s.m., viene descritta la scelta adottata dalla Regione nella suddivisione del bacino regionale in uno o più sotto bacini, e nel caso del bacino unico a livello regionale se e quale suddivisione in lotti sia stata prevista. Indicare anche con che tipo di atto tale suddivisione è stata adottata.

2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione

2.1 Assetto territoriale e socio-economico della Regione

Tale ambito del Piano, attesa la relazione biunivoca causa/effetto Trasporti/Territorio, descriverà l'assetto territoriale, socioeconomico e demografico della Regione, aspetti essenziali per la conoscenza e l'interpretazione della struttura della domanda di mobilità, potenziale ed espressa, nella sua configurazione attuale e per possibili analisi evolutive della stessa. Sono utilizzati, a tale proposito, indicatori di tipo quantitativo provenienti da fonti ufficiali. Le fonti, così come gli anni di riferimento delle misurazioni dovranno essere concordate tra tutte le Regioni al fine di rendere assolutamente compatibili e confrontabili gli assetti descritti.

Va sottolineato che lo schema di Piano non indica:

- il livello di disaggregazione territoriale (unità territoriali statistiche) da descrivere;
- le fonti e gli anni di riferimento delle misurazioni (*"che dovranno essere concordate tra tutte le Regioni al fine di rendere assolutamente compatibili e confrontabili gli assetti descritti"*).

2.1.1 PARAMETRI TERRITORIALI

- Superficie territoriale totale regionale
- Totale superficie città >100.000 abitanti (% su superficie territoriale regionale)
- 100.000 abitanti < totale superficie città < 50.000 abitanti (% su superficie territoriale regionale)
- 50.000 abitanti < totale superficie città < 10.000 abitanti (% su superficie territoriale regionale)
- 10.000 abitanti < totale superficie città < 5.000 abitanti (% su superficie territoriale regionale)
- Totale superficie città < 5.000 abitanti (% su superficie territoriale regionale)
- Suddivisione altimetrica della superficie regionale
 - montana
 - collinare
 - pianeggiante

2.1.2 PARAMETRI SOCIO-ECONOMICI

- *Popolazione*
 - *Popolazione residente (ISTAT)*
 - *Densità demografica*
 - *Popolazione residente in area*
 - *montana*
 - *collinare*
 - *pianeggiante*
 - *Densità della popolazione residente in area*
 - *montana*
 - *collinare*
 - *pianeggiante*
 - *Numeri di comuni collocati in area*
 - *montana*
 - *collinare*
 - *pianeggiante*
 - *Indicatori di occupazione*
 - *Indice di dipendenza degli anziani (in %)*
 - *Indice di dipendenza giovanile (in %)*
 - *Popolazione che invecchia (in %)*
 - *Numero studenti superiori e universitari*
- *Fattori economici*
 - *Prodotto Interno Lordo PPP (in M€)*
 - *Prodotto Interno Lordo PPP per abitante (in M€)*

2.1.3 PARAMETRI DI MOBILITÀ

- *Spostamenti*
- *Unità locali e relativi addetti*

DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE

Popolazione residente 2011

I dati definitivi del Censimento della popolazione e delle abitazioni 2011 sono stati diffusi e vanno utilizzati per il calcolo di qualunque indicatore di popolazione al fine di garantire la coerenza dei dati con le altre Regioni.

Sul datawarehouse dell'ISTAT sono disponibili i dati su popolazione per sesso, età e cittadinanza per il livello comunale, mentre per i livelli provinciale e regionale sono disponibili:

- Comuni e popolazione residente per classe di ampiezza demografica del comune.
- Comuni e popolazione residente per zona altimetrica.
- Comuni e popolazione residente per classe di ampiezza demografica del comune.

Superficie territoriale 2011

Nel 2011 l'ISTAT ha diffuso la misura aggiornata della superficie dei comuni italiani "al 9 ottobre 2011" proveniente dall'elaborazione degli archivi cartografici digitali a sua disposizione (Ie Basi Territoria-

li) aggiornati in collaborazione con i Comuni in occasione dei censimenti generali del 2011. Precedentemente, la misura diffusa dall'ISTAT derivava dalle ultime misurazioni effettuate dagli uffici provinciali dell'Agenzia del Territorio ed era riferita al 30 giugno 2002.

Per **zona altimetrica** l'ISTAT intende: *" Ripartizione del territorio nazionale in zone omogenee derivanti dall'aggregazione di comuni contigui sulla base di valori soglia altimetrici. Si distinguono zone altimetriche di montagna, di collina e di pianura. Le zone altimetriche di montagna e di collina sono state divise, per tener conto dell'azione moderatrice del mare sul clima, rispettivamente, in zone altimetriche di montagna interna e collina interna e di montagna litoranea e collina litoranea, comprendendo in queste ultime i territori, esclusi dalla zona di pianura, bagnati dal mare o in prossimità di esso."*

	Superficie territoriale totale (kmq) al 09/10/2011
Zona altimetrica	Totale
Montagna	
Collina (3+4)	
Pianura	
Totale	

Cfr. *"La superficie dei comuni, delle province e delle regioni italiane (Al 9 ottobre 2011)"*

<http://www.istat.it/it/archivio/82599>

Cfr. *"Basi territoriali e variabili censuarie"*¹

<http://www.istat.it/it/archivio/44523>

Cfr. *"Codici dei comuni, delle province e delle regioni"*

(per la classificazione dei comuni per zona altimetrica, ma non per i valori di popolazione residente)

<http://www.istat.it/it/archivio/6789>

Indicatori di occupazione

Fino a quando i dati definitivi del Censimento 2011 sull'occupazione non saranno disponibili, gli indicatori di occupazione più aggiornati di cui avvalersi sono:

- a livello provinciale e regionale:
 - o Tasso di disoccupazione giovanile, Tasso di disoccupazione, Tasso di occupazione, Tasso di occupazione 55-64 anni, Incidenza della disoccupazione di lunga durata, Tasso di disoccupazione di lunga durata, Tasso di occupazione regolare, Differenza tra tasso di occupazione maschile e femminile, Differenza tra tasso di attività maschile e femminile, Partecipazione della popolazione al mercato del lavoro, Tasso di attività totale della popolazione, Tasso di irregolarità del lavoro; serie 1994-2012 per le province, 1995-2012 per le regioni. Fonte: ISTAT, *"Banca dati indicatori territoriali per le politiche di sviluppo"*. <http://www.istat.it/it/archivio/16777>.

¹ Dati geografici in formato shape file delle basi territoriali (articolazione del territorio comunale in sezioni di censimento) riferite ai Censimenti del 1991, del 2001 e del 2011.

- o Occupati e forze di lavoro per classe d'età, titolo di studio, settore di attività economica (Ateco 2007), tasso di occupazione, disoccupazione, attività per classe d'età. Fonte: ISTAT, datawarehouse I.Stat <http://dati.istat.it>
- a livello di Sistema Locale del Lavoro (SLL): Occupati, In cerca di occupazione, Forze di lavoro, Non forze di lavoro in età 15 anni e più, Tasso di attività, Tasso di occupazione, Tasso di disoccupazione; serie 2004-2011. Fonte: ISTAT, stime di "Occupati residenti e persone in cerca di occupazione nei Sistemi locali del lavoro". <http://www.istat.it/it/archivio/78342>
- a livello comunale, occupati per settore economico e tasso di occupazione; serie 2001-2010. Fonte: Osservatorio Banche e Imprese, stime in "Rapporto PIL Occupazione e Valore Aggiunto" (fonte a pagamento).

Studenti superiori

Fino a quando i dati definitivi del Censimento 2011 sull'occupazione non saranno disponibili (da cui trarre la condizione di "non occupato - studente" per classe d'età e titolo di studio), i dati sugli studenti derivano dalle rilevazioni presso le scuole.

L'ISTAT (I.Stat) fornisce per il livello provinciale e regionale il numero di scuole, di classi e gli iscritti per tipo di scuola e gestione (pubblica, statale e non statale, o privata), da rilevazioni MIUR. <http://dati.istat.it>

DA ALTRA FONTE REGIONALE (Ufficio Statistico Regionale, Uffici Scolastici Regionali, ecc.): dati relativi ai plessi scolastici, sezioni e alunni delle scuole secondarie di primo e secondo grado

Studenti universitari

L'Anagrafe studenti del MIUR fornisce i dati disaggregati fino al comune sede del corso e fino alla provincia di residenza dello studente. L'ultimo anno accademico disponibile è il 2012/2013. <http://anagrafe.miur.it>

Filtri di ricerca:

Iscritti Anno Accademico

Tipo Laurea Area

Classe

Selezionare l'area e il tipo di laurea per visualizzare le classi relative

Regione dell'ateneo Ateneo

Facoltà

Regione sede del corso Provincia sede del corso Comune sede del corso

Cittadinanza Tipo nazionalità

Regione di residenza Provincia di residenza

Tipo diploma Voto diploma Anno diploma

Età Sesso Primo

Corso (argomento/materia)

Inserire una parola significativa relativa all'argomento o alla materia.

Fattori economici

Nel 2012 l'ISTAT ha diffuso la serie storica dei Conti Economici Regionali 1995-2011, con i valori del 2011 stimati. L'ISTAT diffonde attraverso il suo database il Prodotto Interno Lordo a prezzi di mercato secondo tre diverse "unità di misura", anche se il valore che correntemente utilizza per la divulgazione del dato è quello concatenato con anno di riferimento 2005.

Il Valore aggiunto ai prezzi base del 2011 è disponibile per macrosettore di attività economica.

N.B. Nell'ottobre 2013 sarà diffuso il Conto Economico Regionale 2012, con il valore del 2011 definitivo.

Spostamenti (in "parametri di mobilità")

Essendo questa sezione inclusa nel capitolo sull'assetto territoriale e socio-economico e non nel capitolo "Domanda e offerta attuale di trasporto", si presume che i parametri da riportare riguardino i dati sul pendolarismo.

Fino a quando i dati definitivi del Censimento 2011 sul pendolarismo non saranno disponibili, gli indicatori di cui avvalersi derivano dall'indagine campionaria condotta annualmente dall'ISTAT "Aspetti della vita quotidiana"; i risultati di questa indagine diffusi dall'ISTAT per regione relativamente agli spostamenti pendolari sono:

- Spostamenti abituali per andare a scuola o all'università di bambini dell'asilo e della scuola materna e studenti fino a 34 anni, per mezzo di trasporto/per tempo impiegato.
- Spostamenti abituali per andare al lavoro di persone di 15 anni e più occupate, per mezzo di trasporto/per tempo impiegato.

La serie ad oggi (luglio 2013) disponibile va dal 1993 al 2012.

Unità locali e relativi addetti

I dati definitivi del 9° Censimento generale dell'industria e dei servizi 2011 relativi a imprese, istituzioni non profit e istituzioni pubbliche (unità attive e addetti) sono già disponibili sul datawarehouse dell'ISTAT, disaggregati fino al livello comunale per settore ATECO 2007, classe di addetti e forma giuridica. La fonte dei dati utilizzata dal Censimento per quanto riguarda le imprese è il Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA), mentre sono state condotte rilevazioni dirette per le istituzioni non profit e per le istituzioni pubbliche.

I dati sono consultabili ed estraibili da <http://dati-censimentoindustriaeservizi.istat.it/>

Ad ottobre 2013 saranno diffusi anche i dati riferiti alle unità locali delle imprese, derivanti dal Registro statistico delle Unità locali delle imprese ASIA.

2.2 Domanda e offerta attuale di trasporto

In questo paragrafo si dovranno fornire indicazioni più specifiche riguardanti la struttura dei trasporti, distinguendo tra trasporto su ferro e TPL.

2.2.1 RETE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

In questo paragrafo andrà descritta, per modalità di trasporto, la Rete di Servizi Minimi offerti al territorio nella loro globalità, indipendentemente dall'organismo responsabile (Regione, Provincia, Comune, altro Ente Pubblico territoriale) L'anno di riferimento deve essere il 2012.

Trasporto ferroviario regionale

- **Consistenza della rete**

- *Numero stazioni*
- *Domanda:*
 - *Numero spostamenti (indicare la fonte utilizzata e l'anno di riferimento)*
 - *Numero passeggeri (indicare la fonte utilizzata e l'anno di riferimento)*
- *Offerta:*
 - *Direttrici,*
 - *Treni*km prodotti,*
 - *Numero addetti del settore*

Trasporto pubblico locale (strada)

- *Lunghezza rete viaria (in km) (suddividere, eventualmente, il valore espresso anche per tipologia viaria: nazionale, regionale, provinciale, comunale)*

Alla lunghezza della rete viaria va associato il valore della copertura della rete da parte dei servizi di TPL.

- *Domanda:*
 - *Numero spostamenti (indicare la fonte utilizzata e l'anno di riferimento)*
 - *Numero passeggeri (indicare la fonte utilizzata e l'anno di riferimento)*
- *Offerta:*
 - *Vett*km prodotte*
 - *Vett*km*
 - *urbane*
 - *suburbane*
 - *extraurbane*
 - *Numero addetti del settore*

Trasporto pubblico locale (altre modalità)

Per ciascuna ulteriore modalità indicare:

- *Nome modalità*
- *Lunghezza rete (in km)*
- *Domanda:*
 - *Numero spostamenti (indicare la fonte utilizzata e l'anno di riferimento)*
 - *Numero passeggeri (indicare la fonte utilizzata e l'anno di riferimento)*
- *Offerta:*
 - *...*

DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE

Premessa: l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale istituito dalla Legge n. 244/2007, Art. 1, comma 300 presso il Ministero dei Trasporti, è stato ufficialmente costituito nel corso del 2012.

"A decorrere dal 1° gennaio 2013, le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati economici e trasportistici, che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate." (Legge. n. 228/2012, Art. 1, comma 301)

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (STRADA)

CONTO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 2011-2012

(ultimo pubblicato 8/7/2013: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2681>)

Valori della regione, della ripartizione geografica di appartenenza e nazionali, per l'ultimo anno disponibile, di:

- Trasporto pubblico locale (settore autolinee). Aziende distinte per tipologia di servizio (urbano o extraurbano).
- Trasporto pubblico locale (settore autolinee). Aziende distinte per numero di addetti, per numero di autobus, servizio urbano + extraurbano.
- Trasporto pubblico locale (settore autolinee). Principali dati di traffico, servizio urbano e servizio extraurbano:
 - o Autobus utilizzati
 - o Autobus-km
 - o Percorrenza media annua per autobus in km
 - o Posti offerti
 - o Viaggiatori trasportati
 - o Posti-km offerti
 - o Viaggiatori-km trasportati
- Trasporto pubblico locale (settore autolinee). Principali indicatori economici e di produttività, servizio urbano + extraurbano:

- Costo medio per km percorso (euro)
- Proventi totali per km percorso (euro)
- Ricavi del traffico per km percorso (euro)
- Rapporto proventi totali e costi totali (x100)
- Rapporto ricavi del traffico e costi totali (x100)
- Costo medio per addetto (migliaia di euro)
- Percorrenza media annua per autobus utilizzato (km)
- Percorrenza media annua per addetto (km)
- Percorrenza media annua per addetto alla guida (km)

Gli indicatori sopra elencati vanno reperiti da ALTRE FONTI REGIONALI per quanto attiene al TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE, in quanto il CNIT non effettua presso le imprese ferroviarie le medesime rilevazioni che effettua, per tramite regionale, presso le aziende di TPL su gomma.

ALTRE STATISTICHE MIT

(<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2680>)

- Totale passeggeri-km trasporti pubblici (TPL Urbano ed Extraurbano, Tranvie urbane ed extraurbane, Metropolitane, Funicolare, Imprese ferroviarie piccole e medie) - Anni 2000-2011

*2.2.2 CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE****

Andranno descritti, puntualmente, i contratti in essere per ciascuna modalità di trasporto, indicando, per ciascun contratto i valori di riferimento essenziali:

- *Modalità di trasporto*
- *Azienda fornitrice*
- *Stazione appaltante*
- *Tipologia di affidamento (Diretto / Gara)*
- *Data inizio contratto*
- *Durata contratto (mesi)*
- *Valore contratto*
- *Treni/Km - Bus/Km*
- *Investimenti (% su valore contratto)*

Si consiglia di rappresentare queste informazioni sotto forma di tabella.

2.2.3 INVESTIMENTI TRENITALIA***

In questa sezione andrà descritto lo stato degli investimenti realizzati da Trenitalia sul Contratto di Servizio in essere, secondo il seguente schema:

- *Valore Investimenti Previsti*
- *Valore Investimenti Effettuati*
- *Valore Investimenti in Completamento*
- *Valore Investimenti Mancanti*
- *% Investimenti effettuati (su totale investimenti previsti)*
- *% Investimenti in completamento (su totale investimenti previsti)*
- *% Investimenti mancanti (su totale investimenti previsti)*
- *Descrizione Investimenti previsti*
- *Descrizione Investimenti Effettuati*
- *Descrizione Investimenti in Completamento*
- *Descrizione Investimenti Mancanti*

Indicare, inoltre, eventuali azioni compiute per sollecitare gli investimenti.

A questi vanno aggiunti due ulteriori paragrafi che completano il quadro degli investimenti:

2.2.1 INVESTIMENTI IMPRESE FERROVIARIE REGIONALI***

2.2.2 INVESTIMENTI IMPRESE AUTOTRASPORTO ***

***** I PARAGRAFI RELATIVI ALLA "SPESA" (CORRENTE E IN CONTO CAPITALE) EFFETTUATA O PROGRAMMATA RELATIVA AL PERIODO 2011-2013 DOVREBBERO INTEGRARSI CON IL QUADRO DELLE RISORSE GIÀ STANZIATE PRESENTATO NEL CAPITOLO 1.**

2.2.3 STATO DEI MEZZI DI TRASPORTO

Per ciascuna modalità di trasporto che compone il TPL della regione andrà descritta la situazione dei relativi mezzi in relazione a un numero più o meno ampio di indicatori. Si raccomanda di rappresentare queste informazioni sotto forma di tabella. Una possibile articolazione degli indicatori da utilizzare per ciascuna tipologia di materiale rotabile è presentata nell'Allegato 1.

2.2.3.1 Autobus

Per gli autobus descrivere lo stato del parco autobus della regione utilizzando i seguenti indicatori distinti per Autobus URBANI ed EXTRA-URBANI/INTERREGIONALI e quindi IN TOTALE.

2.2.3.2 Treni

Per gli treni descrivere lo stato distinguendo tra MOTRICI e CARROZZE.

2.2.3.3 Altri mezzi di trasporto

Per le altre tipologie di mezzi di trasporto utilizzati per il TPL indicare lo stato del parco mezzi per ciascuna di queste tipologie.

Allegato 1 - Indicatori per la descrizione del Materiale Rotabile

Autobus

- ANZIANITÀ:
 - o <= 5 anni (veicoli immatricolati dall'anno 2009 ad oggi)
 - o >5 e <=10 (veicoli immatricolati negli anni dal 2008 al 2004)
 - o >10 e <=15 (veicoli immatricolati negli anni dal 2003 al 1999)
 - o >15 (veicoli immatricolati dall'anno 1998 e precedenti)
- CLASSI AMBIENTALE:
 - o Euro 0
 - o Euro 1
 - o Euro 2
 - o Euro 3
 - o Euro 4
 - o Euro 5
 - o EEV
 - o ZEV e ULEV
 - o Metano
 - o CRT
 - o Filobus
 - o Metano, Elettrici, B.I.A.
- TIPOLOGIE DI ATTREZZAGGIO:
 - o Sistemi di monitoraggio
 - o Attrezzature per incarrozzamento disabili
 - o Aria condizionata
 - o Infrarossi per ipovedenti
 - o Indicatori linea, percorso, prossimità fermata
 - o Altro
- TIPOLOGIE DI TRAZIONE
 - o Benzina
 - o Diesel
 - o Gas naturale compresso
 - o Metano
 - o Dual Fuel (Benzina + GPL o Metano)
 - o Dual Fuel (Gasolio + GPL o Metano)
 - o Elettrica (a batteria ricaricabile) ZEV
 - o Bioetanolo
 - o Diesel/Elettrica
 - o Metano/Elettrica
 - o Diesel + Urea
 - o Diesel con filtri
 - o Filobus
 - o Biodiesel, emulsione, GECAM, ...

Treni

- ANZIANITÀ CARROZZE:
 - o <= 5 anni (carrozze costruite dall'anno 2009 ad oggi)
 - o >5 e <=10 (carrozze costruite negli anni dal 2008 al 2004)
 - o >10 e <=15 (carrozze costruite negli anni dal 2003 al 1999)
 - o >15 (carrozze costruite dall'anno 1998 e precedenti)
- INTERVENTI DI REVAMPING:
 - o <= 5 anni (carrozze cha hanno avuto un intervento di revamping dall'anno 2009 ad oggi)
 - o >5 e <=10 (carrozze cha hanno avuto un intervento di revamping negli anni dal 2008 al 2004)
 - o >10 e <=15 (carrozze cha hanno avuto un intervento di revamping negli anni dal 2003 al 1999)
 - o >15 (carrozze cha hanno avuto un intervento di revamping dall'anno 1998 e precedenti)
- ANZIANITÀ MOTRICI:
 - o <= 5 anni (motrici costruite dall'anno 2007 ad oggi)
 - o >5 e <=10 (motrici costruite negli anni dal 2006 al 2002)

- >10 e <=15 (motrici costruite negli anni dal 2001 al 1997)
- >15 (motrici costruite dall'anno 1996 e precedenti)
- **TIPOLOGIA DI MOTRICI:**
 -
 -
 -
- **TIPOLOGIE DI ATTREZZAGGIO/SERVIZI**
 -
 -
 -
- **TIPOLOGIE DI SISTEMI DI SICUREZZA A BORDO**
 -
 -
 -
- **TIPOLOGIE DI SISTEMI DI SICUREZZA SULLA LINEA**
 -
 -
 -

Altri mezzi di trasporto

Per ciascuna altra modalità di TPL indicare lo stato del parco mezzi utilizzando i seguenti indicatori:

- **TIPOLOGIA**
- **ANZIANITÀ**
- **SISTEMI DI SICUREZZA A BORDO (se applicabile)**
- **SISTEMI DI SICUREZZA SULLA LINEA (se applicabile)**
- **TIPOLOGIA DI ATTREZZAGGIO/SERVIZI (se applicabile)**
-

STATO DEL PARCO AUTOBUS

Si propone la seguente scheda anagrafica da far compilare alle aziende di trasporto su gomma e alle imprese ferroviarie che eserciscono servizi sostitutivi/integrativi, per ciascun mezzo:

ANAGRAFICA PARCO AUTO- BUS	Marca e modello	
	Anno di immatricolazione	
	Anno di immissione in servizio	
	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	
	Finanziamento	acquistato con contributo regionale/nazionale/comunitario: specificare
	Lunghezza	
	Larghezza	
	Altezza	
	Numero porte	
	Numero posti di servizio	
	Numero posti a sedere	
	Numero posti in piedi	
	Numero posti riservati a carrozzelle	
	Alimentazione	
	Classe ambientale (categoria)	
	Motore	
	Cilindrata	
	Pianale ribassato	si/no
	Dispositivo sollevamento/abbassamento pianale	si/no
	Impianto di videosorveglianza	si/no
Impianto di climatizzazione (riscaldamento/aria condizionata)	si/no	

	Sistema di geolocalizzazione	si/no
	Indicatore di linea e percorso (info utenza)	si/no
	Impianto di vocalizzazione (info utenza)	si/no
	Altre strumentazioni/dotazioni di bordo	es. emettitrice dei titoli di viaggio contactless

STATO DEL MATERIALE ROTABILE FERROVIARIO

Si propone la seguente scheda anagrafica da far compilare alle imprese ferroviarie per ciascun veicolo:

ANAGRAFICA MATERIALE ROTABILE (ferroviario)	Marca e modello	
	Anno di costruzione	
	Anno di immissione in servizio	
	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	
	Tipologia veicolo***	Treni automotori termici e/o elettrici: specificare Macchine di trazione termiche o elettriche (locomotive): specificare Vetture passeggeri, altre carrozze correlate: specificare Macchine su rotaie: specificare
	Lunghezza	
	Finanziamento	acquistato con contributo regionale/nazionale/comunitario: specificare
	Larghezza	
	Numero posti a sedere	
	Numero posti in piedi	
	Numero posti carrozzelle	
	Velocità massima	
	Potenza	se applicabile
	Tensione di alimentazione	se applicabile
	Accelerazione iniziale	se applicabile
	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	se applicabile
	Toilette	si/no
	Pianale ribassato	si/no
	Impianto di videosorveglianza	si/no
	Impianto di climatizzazione (riscaldamento/aria condizionata)	si/no
Trasporto biciclette	si/no	
Indicatore di linea e percorso (info utenza)	si/no	
Impianto di vocalizzazione (info utenza)	si/no	
Altre strumentazioni/dotazioni di bordo		

-

*** Ai fini della descrizione dello stato del materiale rotabile si propongono le denominazioni adottate in ambito Comunitario nelle direttive per le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI):

A) Treni automotori termici e/o elettrici

Un «**complesso automotore**» è una composizione bloccata che può circolare come treno; per definizione non è progettato per essere riconfigurato, se non in officina. È costituito solo da veicoli motore oppure da veicoli motore e rimorchiati.

Un'«**unità multipla elettrica e/o diesel**» è un complesso automotore in cui tutti i veicoli possono essere adibiti al trasporto di passeggeri oppure di bagagli/posta.

Un'«**automotrice**» è un veicolo che può funzionare autonomamente e può essere adibita al trasporto di passeggeri oppure di bagagli/posta.

B) Macchine di trazione termiche o elettriche

Una «**locomotiva**» è un mezzo di trazione (o una combinazione di più veicoli) non progettato per il trasporto di un carico utile e che nell'esercizio normale può essere sganciato da un treno per circolare autonomamente.

Una «**locomotiva di manovra**» è un'unità di trazione progettata per l'impiego esclusivo in stazioni di manovra, stazioni e depositi. La trazione di un treno può essere anche assicurata da un veicolo a motore con o senza cabina di guida, che non è destinata ad essere disaccoppiata durante il normale esercizio. Tale veicolo è denominato in genere «**motrice**» oppure «**motrice di testa**» quando si trova a una estremità del complesso automotore ed è dotato di una cabina di guida.

C) *Vetture passeggeri e altre carrozze correlate*

Una «**carrozza**» è un veicolo non di trazione in una composizione bloccata o variabile che può essere adibito al trasporto passeggeri (per estensione, i requisiti specificati per le carrozze nella presente STI vanno considerati applicabili anche a carrozze ristorante, carrozze letti, carrozze cuccette, ecc.). Una carrozza può essere munita di cabina di guida e in tal caso è denominata «**carrozza pilota**».

Una «**carrozza bagagliaio**» è un veicolo non di trazione che può trasportare un carico utile diverso dai passeggeri, come bagagli e invii postali, progettato per essere inserito in una composizione bloccata o variabile adibita al trasporto passeggeri. Una carrozza bagagliaio può essere munita di cabina di guida e in tal caso è denominata «**bagagliaio pilota**».

Una «**rimorchiata pilota**» è un veicolo non di trazione dotato di cabina di guida.

Un «**carro per trasporto auto**» è un veicolo non di trazione in grado di trasportare automobili senza passeggeri a bordo e destinato a essere inserito in un treno passeggeri.

Una «**composizione bloccata di carrozze**» è una composizione non di trazione di più carrozze agganciate tra loro in forma «semi-permanente» oppure che può essere riconfigurata solo fuori servizio.

D) *Mezzi per la costruzione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie (o «macchine su rotaie»)*

Le «**macchine su rotaie**» sono veicoli progettati appositamente per la costruzione e la manutenzione dei binari e delle infrastrutture. Esse sono utilizzate in diverse modalità: di lavoro, di trasporto come veicolo automotore, di trasporto come veicolo trainato.

I «**veicoli per l'ispezione delle infrastrutture**» impiegati per verificare le condizioni delle infrastrutture sono considerati come «macchine su rotaie» secondo la precedente definizione.

Fonte: 2011/291/UE: Decisione della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale [notificata con il numero C(2011) 2737]

2.3 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti

Il Paragrafo vuole sistematizzare le informazioni emerse nei precedenti paragrafi evidenziando quali sono, nella situazione del Servizio alla fine del 2012, i punti di forza/debolezza opportunità/rischio, tenendo sempre presente la relazione biunivoca causa/effetto Trasporti/Territorio, rispetto a:

- *assetto del territorio (peculiarità orografiche, demografiche, economiche, etc.)*
- *organizzazione del trasporto*
- *qualità del servizio e soddisfacimento del fabbisogno*
- *risorse finanziarie*
- *tariffe*

È opportuno sviluppare lo scenario in questione nella modalità di un'analisi SWOT del sistema.

3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto

Il capitolo assume un'importanza centrale per rendere organica la lettura dell'azione di riprogrammazione che sarà descritta nei successivi capitoli. In esso si illustra l'attuale fabbisogno di mobilità dei cittadini e la conseguente politica di mobilità messa in atto dalla Regione per soddisfare questi fabbisogni in un'ottica comunque, di efficientamento e razionalizzazione del Sistema. Nel capitolo sarà utile riprendere quanto detto nell'introduzione non solo rispetto alle iniziative messe in atto dal 2010 a seguito della riduzione delle risorse ma anche rispetto alla scelta dei Bacini ottimali per la programmazione del Servizio.

3.1 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale

La descrizione andrà fatta non in senso generale e teorico, ma riferendosi a specifiche analisi effettuate sul territorio e alle eventuali trasformazioni di ordine sociale, economico e territoriale che si sono avute negli ultimi anni.

3.2 La politica regionale per la mobilità

Andranno qui sintetizzati i contenuti dei principali recenti atti di Giunta e di Consiglio in tema di TPL. Andranno in particolare evidenziati tutti gli elementi che riportano ai temi dell'efficientamento e alla riprogrammazione.

4 Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)

In questo capitolo si dovranno puntualizzare le modalità con le quali la Regione provvederà al calcolo dei tre indicatori di razionalizzazione. Ricordando che fino al 2016 la premialità verrà garantita al raggiungimento delle seguenti condizioni

- 1. Incremento o mantenimento del Rapporto Ricavi/Costi d'esercizio (RC)*
- 2. Incremento Numero dei Passeggeri (NP)*
- 3. Mantenimento o Decremento controllato dei Livelli Occupazionali (LO)*

In tal senso nel documento dovrebbero essere esplicitati almeno i principi guida e le grandezze che verranno utilizzate per misurare i tre suddetti indicatori RC, NP, LO. Nell'Appendice 2 sono illustrati i criteri individuati dalla Commissione per determinare il loro calcolo.

In questo paragrafo bisogna argomentare su come le strategie e gli interventi previsti nel piano di riprogrammazione consentano di conseguire gli obiettivi previsti dalla Legge di Stabilità e dal DPCM.

ALLEGATO 2 - CRITERI DI MISURA DEGLI INDICATORI DI EFFICIENTAMENTO

In questo allegato sono raccolte le risultanze dell'ampio lavoro del Coordinamento Tecnico per definire gli approcci più corretti e condivisibili tra le Regioni per il calcolo degli indicatori di Efficientamento e Razionalizzazione.

La norma prevede che tali indicatori siano calcolati per l'intera Regione e per il complesso delle Modalità di Trasporto, ma necessariamente, per giungere al valore complessivo per ciascun indicatore richiesto dal dPCM, si dovranno calcolare gli stessi separatamente per ciascuna Modalità di trasporto e, forse, per ciascun Bacino di riferimento.

Gli indicatori che contribuiscono a misurare l'efficientamento e la razionalizzazione del servizio di TPL sono, fino al 2015 compreso:

- 1. Ricavi/Costi d'esercizio (RC)**
- 2. Numero dei Passeggeri (NP)**
- 3. Livelli Occupazionali (LO)**

Dal 2016 l'indicatore 2. Sarà sostituito dal Load Factor (LF).

Per ognuno di questi indicatori la Commissione ha determinato una serie di criteri di riferimento per la loro misura. A questi criteri ciascuna Regione dovrebbe ispirarsi. Ovviamente i criteri specifici scelti da

ciascuna Regione dovranno essere poi chiaramente esplicitati nel Capitolo corrispondente del Documento di Riprogrammazione.

Ricavi/Costi d'esercizio (RC)

Per l'Indicatore 1 vale la formula:

$$\frac{R}{(R + C) - I}$$

R = Ricavi

C = Costi d'esercizio

I - Costi di Infrastruttura

Per determinare e misurare le tre variabili della Formula - R, C, I - possono essere utilizzati i seguenti criteri:

R = Ricavi

Le variabili possibili per questo indicatore sono:

- **P** = Proventi da Biglietti e Abbonamenti (+ altre voci attinenti, quali: Canoni Passaggio a Livello)
- **M** = Multe da evasione
- **C** = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie Regionali)
- **P** = Pubblicità

E, quindi, avremo:

$$R = P + M + CS + P$$

C = Corrispettivi

Il Corrispettivo è dato dalla formula

$$\sum_{i=1}^N Ccs_i$$

dove

$$Ccs_i$$

rappresenta il Corrispettivo per uno dei Contratti di Servizio vigenti

Ciascun Ccs_i è espresso al netto dell'IVA.

I = Infrastrutture

Il Costo delle Infrastrutture è estremamente articolato e differenziato per ciascuna modalità di trasporto. La sua valutazione è abbastanza semplice per il Contratto Trenitalia ma diventa più complesso quando si vuole calcolarlo per infrastrutture per la gomma, per i mezzi su acqua, per i tram, ecc.

Modalità		Voci di costo	Tipo di costo		
			Canone	Affitto	Ammort.
TPL ex. Art. 9	Ferro Trenitalia	Accesso e utilizzo della Rete			

Modalità		Voci di costo	Tipo di costo		
			Canone	Affitto	Ammort.
TPL ex. Art. 8	Ferro regionale	Accesso e utilizzo della Rete			
		Stazioni			
		Officine			
		Aree deposito e manovra			
	Tranvie	Vie di corsa e fabbricati di servizio			
		Fabbricati di Servizio			
	Gomma	Stazioni			
		Biglietterie			
		Officine			
		Aree di deposito e rimesse			
	Acqua	Approdi (pontili e pontoni)			
		Cantieri navali			

Numero Passeggeri (NP)

Per l'Indicatore 2:

$$NP$$

il problema del calcolo si pone in modo anche più complesso.

I dati di riferimento sono nei libri contabili delle aziende di trasporto. Il calcolo è fatto come segue:

$$C_{Az} \frac{Venduto}{N. biglietti}$$

dove

$$C_{Az}$$

è un Coefficiente Aziendale determinato dalle aziende.

Per i sistemi integrati la formula prima esposta va modificata

Livelli occupazionali (LO)

Per l'Indicatore 3:

$$LO$$

I dati il valore è il numero degli addetti al TPL nella Regione. La formula di calcolo è la seguente:

$$\sum_{i=1}^M C_{LOi}$$

dove

$$C_{LOi}$$

rappresenta il numero di occupati nel TPL per singolo Contratto di Servizio.

DATI DI BASE E FONTI DA UTILIZZARE

I dati da reperire presso le aziende di TPL ai fini della misurazione dell'efficientamento sono i medi rilevati annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del Programma Statistico Nazionale per l'Indagine sul Trasporto Pubblico Locale. Gli aspetti indagati riguardano fattori economici, di offerta e di domanda soddisfatta da ciascuna azienda in ambito extraurbano ed urbano; la modulistica ministeriale utilizzata ai fini della rilevazione è così strutturata:

- Modello A: Autolinee, filovie di competenza regionale, statale, servizi di noleggio e altre modalità di trasporto.
- Modello B: Conto economico.
- Modello C: Spese per investimenti effettuate nell'esercizio.
- Modello D: Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio extraurbano.
- Modello E: Dati relativi alle singole linee esercitate in servizio extraurbano.
- Modello F: Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio urbano.

Di particolare interesse ai fini della confrontabilità e dell'oggettività dei dati di base per il piano di riprogrammazione è la metodologia indicata dal Ministero per il **calcolo del numero di viaggiatori** (passenger trasportati) **a partire dai titoli di viaggio venduti** e che permette di svincolarsi dal cosiddetto "coefficiente aziendale" indicato nell'Allegato 2 dallo schema della Conferenza unificata. Le istruzioni del Ministero dicono:

"La scheda di rilevazione MOD D permette di determinare, sulla base del numero dei documenti di viaggio venduti per le diverse fasce chilometriche:

a) la percorrenza media che corrisponde al valore medio (o centrale) di ciascuna classe tariffaria;

b) il numero di viaggiatori che per ciascuna classe deve essere:

1) nel caso di biglietti uguale al numero dei biglietti emessi per ogni classe tariffaria;

2) nel caso di abbonamento a numero di corse (viaggi) definite uguale al numero di corse (viaggi);

3) nel caso di abbonamenti settimanali, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità;

4) nel caso di abbonamenti a vista mensili, deve essere valutato come segue:

- numeri di abbonamenti (na);

- giorni di validità (gv);

- numero virtuale di viaggi effettuati per ciascun giorno (nv), determinato in misura di 2 per ciascun titolo di viaggio;

- coefficiente di utilizzazione (cu) dell'abbonamento, stabilito in 0,85.

Il numero dei viaggiatori per gli abbonamenti a vista si ottiene quindi:

Viaggiatori = n° abbonamenti x gg. di validità x n° virtuale viaggi-giorno x coeff.te di utilizzazione

V = na x gv x nv x cu

c) Il totale dei viaggiatori-Km extraurbani è dato dalla sommatoria dei prodotti tra il numero totale dei viaggiatori di ciascuna classe di distanza per la percorrenza media della classe stessa calcolati secondo i punti a) e b).”

Tabella 7. Indagine sul TPL, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mod. A.

		AUTOLINEE TPL		FIOVIE		TRAMVIE		Metropolitane	Impianti a fune	Navigazione interna	Ferrovie locali	Autolinee sostitutive e/o integrative ferrov.	AUTOLINEE COMPETENZA STATALE			Servizi di noleggio	Servizi non di linea
		Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano						Ordinarie	Gratuitismo	Internazionali		
N° veicoli utilizzati in TOTALE di cui immatricolati dopo il 1.01.2007 di cui immatricolati prima del 31.12.1999 TOTALE n° posti relativi ai veicoli utilizzati TOTALE lunghezza linee esercitate (km)																	
Percorrenze in veicoli-km <small>(compresa corsa bus a pianure autorizzate nei servizi trasferimenti)</small>	Percorsi di servizio																
	Posti-km offerti (senza trasferimenti)																
Addetti (n°)	Totale addetti																
	di cui Donne																
Viaggiatori trasportati nell'anno (n°)	ordinari																
	abbonati																
	TOTALE																
Viaggiatori-km trasportati nell'anno (n°)	ordinari																
	abbonati																
	TOTALE																

Tabella 8. Indagine sul TPL, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mod. B.

		AUTOLINEE TPL		FIOVIE		TRANVIE		Metropolitane	Impianti a fune	Navigazione interna	Ferrovie locali	Autolinee sostitutive e/o integrative	AUTOLINEE COMPETENZA STATALE			Servizi di noleggio	Servizi non di linea	TOTALE AZIENDALE Anno Corrente	TOTALE AZIENDALE Anno Precedente
		Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano						Ordinarie	Gratuitismo	Internazionali				
A. VALORE DELLA PRODUZIONE	1. Proventi del traffico																		
	1.1 Vendita biglietti a) tariffa ordinaria																		
	1.1 Vendita biglietti b) tariffa preferenziale																		
	1.2 Rimborsi per agevolazioni tariffarie																		
	1.3 Altri																		
	4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni																		
5. Altri ricavi e proventi																			
	di cui: contributi in conto esercizio																		
A	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE																		
B. COSTI DELLA PRODUZIONE	6. TOTALE Acquisti materie prime, consumo, merci (carburante - lubrificanti - energia elettrica per trazione - pneumatici - ricambi - materiali vari)																		
	7. TOTALE Acquisti di servizi																		
	8. TOTALE Per godimento di beni di terzi																		
	9. TOTALE Costi del personale																		
		di cui: salari e stipendi																	
		di cui: oneri sociali																	
		di cui altro (trattamento fine rapporto + trattamento quiescenza e simili + altri costi)																	
	10. TOTALE Ammortamenti e svalutazioni (immobiliz. immateriali e materiali - altre svalutazioni di immobilizzaz. - svalutazioni crediti compresi rimborsi circolari e delle disponibilità liquide)																		
	11. Variazione delle rimanenze di materie prime, inasprimento di consumo e merci																		
	12. Accantonamenti per rischi																		
	13. Altri accantonamenti																		
	14. TOTALE oneri diversi di gestione																		
		di cui IVA indettabile																	
	B	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE																	
(A-B)	DIFFERENZA tra VALORE e COSTI della PRODUZIONE																		
C. PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	15. Proventi da partecipazioni																		
	16. Altri proventi finanziari																		
	17. Interessi e altri oneri finanziari																		
	C	TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI																	
	D	TOTALE DELLE RETTIFICHE																	
	E	TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI																	
	20. TOTALE proventi straordinari																		
	21. TOTALE oneri straordinari																		
	E	TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI																	
	(A-B)+C-D+E	F. RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE																	
	F-G	G. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO																	
	F-G	H. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO																	

Tabella 9. Indagine sul TPL, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mod. C.

SPESE PER INVESTIMENTI (compresi i costi capitalizzati) - in Euro				NUMERO
1	Infrastrutture	Nuove Costruzioni		
		Manutenzione straordinaria		
2	Mezzi di esercizio	Acquisto mezzi nuovi		
		Acquisto mezzi usati		
		Manutenzione straordinaria		
3	Informatica e telematica			
4	Altri investimenti			
TOTALE SPESE				

CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI (in Euro)			
	Totale Contributi (C=A+B)	Contributi per acquisto mezzi (A)	Contributi per costruzioni impianti ed altro (B)
1. Stato			
2. Regioni			
3. Province			
4. Comuni			
TOTALE			

Tabella 10. Indagine sul TPL, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mod. D.

		Classi di percorrenza relative alle tariffe 2011 (b)										TOTALE
Biglietti (c)	Ordinari	N°										
		Importo										
	Andata e Ritorno	N°										
		Importo										
A b b o n a m e n t i	Settimanali	N°										
		Importo										
		Viaggi-giorno attribuiti										
	Mensili	N°										
		Importo										
		Viaggi-giorno attribuiti										
	Annuali	N°										
		Importo										
		Viaggi-giorno attribuiti										
Altre tipologie di titoli (d)	N°											
	Importo											
	Viaggi-giorno attribuiti											
	Note											

Tabella 11. Indagine sul TPL, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mod. E.

LINEE ESERCITATE (b)	Lunghezza delle linee (km)	Programma di esercizio		Percorrenze annue complessive (veicoli-km)			Posti-km offerti	Viaggiatori trasportati nell'anno	Viaggiatori-km trasportati nell'anno
		Tipo e numero di corse giornaliere	N° giorni di servizio nell'anno	Percorrenza effettiva sulla linea	Trasferimenti (c)	TOTALE			
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
Da									
a									
TOTALE (d)									

Tabella 12. Indagine sul TPL, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mod. F.

TIPO DEI TITOLI DI VIAGGIO	N° titoli venduti	Prezzo unitario	Introiti (in Euro)	N° viaggi-giorno attribuiti a ciascuna tipologia	N° di viaggiatori trasportati nell'anno
A TARIFFA ORDINARIA					
Corsa semplice					
Biglietto ord. a tempo (60')					
Biglietto ord. a tempo (61'-120')					
Biglietto ord. Giornaliero					
Multicorse					
Altro					
ABBONAMENTI					
Settimanali					
Mensili					
Annuali					
ABBONAMENTI PREFERENZIALI					
Scolastici					
Lavoratori					
Anziani					
Altro (specificare)					
		Totale introiti		Totale viaggiatori	

5 Piano di riprogrammazione

Viene descritto l'intero piano di riprogrammazione, individuando le azioni individuate e la loro implementazione, valutando le problematiche connesse alla revisione dei contratti e all'inizio delle procedure di gara. Dovrà essere inserita almeno una minima considerazione di come il Piano potrà incidere sui valori degli indicatori di efficientamento i cui criteri di misura saranno stati esplicitati nel precedente capitolo.

6 L'innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

Questo capitolo vuole non solo essere l'occasione per descrivere le innovazioni che la Regione ha già messo in atto in questi anni ma anche quelle che ritiene necessarie a una corretta e adeguata verifica degli effetti della riprogrammazione in termini di misura degli indicatori relativi (Passeggeri trasportati, Load Factor, Rapporto Ricavi/Costi Operativi).

6.1 Innovazioni dei sistemi

In questo paragrafo dovranno essere descritte tutte le innovazioni che si ritengono necessarie o sono programmate per l'evoluzione tecnologica del sistema del TPL da vari punti di vista, tra cui:

- *misurazione dei passeggeri,*
- *informazioni all'utenza,*
- *servizi aggiuntivi per portatori di disabilità, bambini, anziani, ecc.*

6.2 Il trattamento dei dati

In questo paragrafo andranno descritti tutti gli elementi caratterizzanti il modello e l'eventuale sistema di gestione dei dati di trasporto che si vuole o si sta realizzando, anche in relazione agli obblighi di comunicazione di cui all'art. 16-bis.

6.3 Il fabbisogno per l'innovazione

Paragrafo di grande importanza perché descrive, da un punto di vista finanziario, il fabbisogno di risorse che le innovazioni descritte nel capitolo richiede. Ovviamente per alcune delle innovazioni necessarie potrà essere anche fatto un riferimento alla ricaduta dei relativi oneri sulle aziende esercenti i vari servizi di trasporto.

7 Cronoprogramma delle attività

Nel capitolo andrà inserito un semplice cronoprogramma delle attività, con possibile arco temporale sufficientemente ampio; almeno triennale.