



Integrazione al  
*Piano di riprogrammazione  
dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*

Art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, e s.m.i.  
Art. 41 del Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133



## Sommario

1	Inquadramento normativo .....	3
1.1	Disposizione normative di carattere generale .....	3
1.2	Disposizione normative specifiche per la Regione Calabria .....	5
2	Piano di riprogrammazione originario.....	6
2.1	Contesto di riferimento.....	6
2.2	Azioni sul sistema di TPL su gomma .....	7
2.3	Azioni sul sistema di TPL su ferro.....	9
2.4	Quadro economico .....	13
3	Attuazione del Piano di riprogrammazione originario .....	15
3.1	Sintesi dell'iter amministrativo .....	15
3.2	Stato di attuazione e risultati delle azioni sul sistema di TPL su gomma .....	18
3.3	Stato di attuazione e risultati delle azioni sul sistema di TPL su ferro .....	21
4	Analisi dello stato attuale.....	23
4.1	Ricavi.....	23
4.2	Tariffe.....	23
4.3	Corrispettivi.....	24
5	Azioni previste .....	26
5.1	Servizi su gomma .....	26
5.2	Servizi ferroviari.....	27
5.3	Tariffe.....	27
5.4	Monitoraggio e misure eventuali in caso di scostamento dal rapporto del 20% fra ricavi e costi ...	28
6	Quadro economico .....	29



## 1 INQUADRAMENTO NORMATIVO

La riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale è stata prevista originariamente dall'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, e le Regioni vi hanno provveduto entro i termini previsti nel 2013. Le disposizioni di riferimento sono illustrate nel paragrafo 1.1.

A causa della grave carenza di risorse per assicurare i servizi di trasporto pubblico locale in Calabria, nonostante le significative riduzioni degli stessi negli ultimi anni, il Consiglio dei Ministri, nella seduta del 29/08/2014, ha approvato il Decreto Legge *“Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”*, che all'art. 41 prevede specifiche misure per il finanziamento e la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale della Calabria.

Le disposizioni in questione sostanzialmente riproducono disposizioni già contenute in un precedente decreto posto all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri ed in vari atti dei due rami del Parlamento (che non si sono mai espressi entrambi favorevolmente):

- Atto Camera 1906 A, relativo al DDL di conversione del D.L. n. 126/2013 (articolo 1, commi da 2-bis a 2-quinquies);
- Atto Senato 1215, relativo al DDL di conversione del D.L. 151/2013 (em. 3.15-3.33 TESTO 2);
- Atto Senato 1322, relativo al DDL “Disposizioni in materia di regioni, trasporto locale, seggi elettorali, calamità, aziende sanitarie” (articolo 3);
- Atto Camera 2256, relativo allo stesso DDL di cui al punto precedente.

### 1.1 Disposizione normative di carattere generale

L'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, prevede:

- l'istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario;
- che con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo;
- che i criteri di cui al punto precedente sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:
  - un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
  - il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
  - la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
  - la definizione di livelli occupazionali appropriati;
  - la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;
- che entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui sopra, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi;

- che a seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

Il **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013**, emanato in applicazione della sopra richiamata disposizione normativa, è stato pubblicato sulla G.U.R.I. in data 26 giugno 2013, ed in sintesi prevede in relazione agli obiettivi da raggiungere:

- [1] che il soddisfacimento degli obiettivi di cui ai punti a) e c), sopra riportati, è verificato, nel primo triennio di applicazione, attraverso l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio;
- [2] che il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 (e cioè nel caso in cui si trova la Calabria) ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori;
- [3] che il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto 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.

Il sopra citato Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 prevede, in relazione alla risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale:

- che la ripartizione delle risorse in questione sia effettuata per il 90 % sulla base delle percentuali fissate (per l'anno corrente, e nel seguito oggetto di possibile modifica) e riportate in apposita tabella (4,31% per la Calabria);
- che la ripartizione delle risorse per il residuo 10%, sempre prendendo a riferimento le stesse percentuali fissate, sia effettuata per intero in caso di pieno raggiungimento di tutti gli obiettivi, ovvero parzialmente per come di seguito specificato:
  - [1] 30% per un'offerta di servizio 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;
  - [2] 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
  - [3] 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- che per l'anno 2013 gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante l'adozione del piano di riprogrammazione di cui all'art. 16-bis entro quattro mesi dall'emanazione del D.P.C.M., cui deve fare seguito la sua trasmissione, unitamente ai dati istruttori, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL entro 130 giorni dalla data di emanazione del D.P.C.M.

In sintesi gli obiettivi da perseguire con il presente Piano di riprogrammazione, sono illustrati nella seguente figura 1.

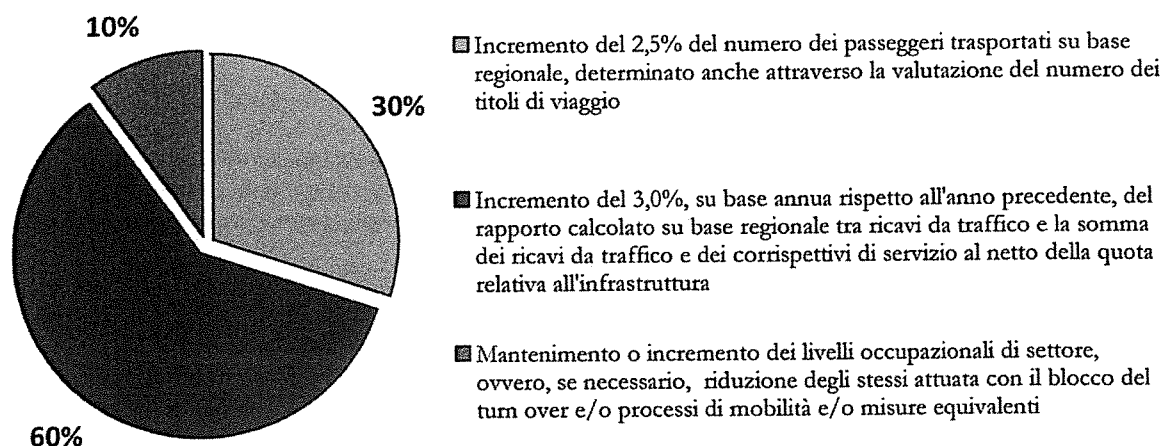


Figura 1 – Indicatori associati agli obiettivi del *Piano di riprogrammazione* e peso della premialità associata

## 1.2 Disposizione normative specifiche per la Regione Calabria

I commi da 1 a 4 dell'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 prevedono l'autorizzazione per la sola Regione Calabria ad utilizzare eccezionalmente le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) per il periodo di programmazione 2007-2013 nel limite massimo di 60 milioni di euro. L'utilizzo di tali fondi è finalizzato:

- a consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante dagli oneri relativi all'esercizio 2013 posti a carico del bilancio della Regione e concernenti i servizi di trasporto pubblico locale, nel limite massimo di 20 milioni di euro;
- ad assicurare per il biennio 2014-2015 un contributo straordinario per la copertura dei costi del sistema di mobilità regionale di trasporto pubblico locale, nel limite massimo di 20 milioni di euro per ciascun anno del biennio.

Tale misura eccezionale è condizionata ad un più rapido raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dei costi rispetto ai ricavi effettivi (e cioè dell'obiettivo sopra riportato al numero [2] fra quelli previsti dal D.P.C.M. 11 marzo 2013), da attuarsi mediante l'implementazione delle misure che la Regione deve attuare ai sensi dell'articolo 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135.

A tal fine è previsto che la Regione integri, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, e cioè entro il 13/10/2014, il Piano di cui all'art 16 bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, che dovrà essere approvato con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. L'integrazione al Piano deve prevedere:

- il contenimento dei corrispettivi a treno/km prodotti, attuato tramite iniziative di razionalizzazione dell'offerta e riqualificazione dei servizi, misure di efficientamento coerenti, per il servizio ferroviario, con i corrispettivi medi a treno/km registrati nelle Regioni;
- per il servizio su gomma, un corrispettivo medio a bus/km che rispecchi la media rilevata nelle principali Regioni italiane;
- la fissazione di tariffe che tengano conto della tariffa media applicata a livello nazionale per passeggero/km;
- un rapporto tra ricavi da traffico e corrispettivo da Regione non inferiore al 20%;
- che la prosecuzione nell'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale dall'anno 2016 avvenga senza ulteriori contributi straordinari.



## 2 PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE ORIGINARIO

Nel presente paragrafo è riportata una sintesi del contenuto “*Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*” approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 380 del 25.10.2014, in applicazione dell’ art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, e s.m.i.

Preliminarmente, nel paragrafo 2.1, è illustrato in estrema sintesi il contesto di riferimento attraverso alcuni indicatori statistici, riportati originariamente nel “*Documento di Sintesi*” del *Piano*.

Il *Piano* nel documento “*Azioni previste e Cronoprogramma*” ha previsto quale strategia generale:

- una riorganizzazione e redistribuzione dei servizi, in maniera da spostare l’offerta dai servizi a domanda più debole verso i servizi a domanda più alta, col fine di incrementare il totale complessivo dei passeggeri;
- l’incremento delle tariffe e la riduzione dei costi sostenuti, che insieme alla redistribuzione dei servizi da quelli a domanda debole a quelli a domanda più alta, sono finalizzati al raggiungimento dell’obiettivo dell’incremento del rapporto fra ricavi da traffico e somma di costi operativi e ricavi da traffico;
- una complessiva risultante contenuta riduzione dei servizi, concentrata su quelli a domanda debole, in misura tale da poter compensare gli eventuali esuberanti mediante il blocco del turn over.

Le azioni previste nel *Piano* sono di seguito pedissequamente riportate, così come originariamente suddivise in due tipologie:

- azioni sul sistema di TPL su gomma (paragrafo 2.2);
- azioni sul sistema di TPL su ferro (paragrafo 2.3).

Il quadro economico associato al *Piano* per il triennio 2013-2015 è illustrato nel paragrafo 2.4.

### 2.1 Contesto di riferimento

La Regione Calabria con una popolazione di 1.952.238 abitanti (3,3% della popolazione italiana) e una estensione territoriale di 15.081 km<sup>2</sup> (5,0% della superficie dell’Italia) presenta una serie di caratteristiche svantaggiose per il perseguimento dell’efficienza del sistema di trasporto:

- una notevole dispersione delle località abitate ed una bassa densità abitativa pari a 129,76 ab/km<sup>2</sup> (66% della densità abitativa italiana), con la conseguenza di maggiore lunghezza della rete dei servizi e dei costi di infrastruttura ;
- una superficie pianeggiante pari al 9,0% (a confronto del 40% italiano), con i conseguenti maggiori costi di esercizio e di manutenzione delle infrastrutture ferroviarie dovuti alla situazione orografica;
- una significativa disoccupazione e un PIL pro capite di 16.500 € (pari al 65% della media italiana), con la conseguente minore domanda di mobilità e minore capacità di sostenere gli incrementi tariffari.

Nel 2013, prima dell’attuazione del *Piano*, i servizi di TPL erano i seguenti:

- su gomma:
  - extraurbano: 44,4 milioni di km;
  - urbano: 11,6 milioni di km;
- su ferro (e sostitutivi) su rete nazionale (Trenitalia S.p.A.):
  - treni: 6,5 milioni di km;
  - bus sostitutivi: 0,5 milioni di km;
- su ferro (e sostitutivi) su rete regionale (Ferrovie della Calabria S.r.l.):
  - treni: 0,9 milioni di km;
  - bus sostitutivi: 0,3 milioni di km.

Nel 2013 la stima del rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all’infrastruttura era la seguente:

- per i servizi su gomma: 16,2%;
- per i servizi su ferro (e sostitutivi) su rete nazionale (Trenitalia S.p.A.): 9,8%;
- per i servizi su ferro (e sostitutivi) su rete regionale (Ferrovie della Calabria S.r.l.): 6,7%.



La stima complessiva per tutti i servizi era pari al 13,7%.

## 2.2 Azioni sul sistema di TPL su gomma

### 2.2.1 Soppressione dei servizi delle linee extraurbane a basso rapporto ricavi/costi e parziale redistribuzione dell'offerta

In applicazione dell'art. 36 della Legge Regionale 27/12/2012 n. 69, l'Amministrazione si è dotata dei dati relativi ai ricavi mensili per ciascuna linea extraurbana di TPL su gomma, a decorrere dal mese di maggio. Riparametrando tali ricavi sull'intero anno (ricavi annuali = ricavi maggio  $\times$  8 + ricavi giugno  $\times$  2 + ricavi luglio  $\times$  2), e riproporzionandoli al rapporto fra l'offerta di trasporto del periodo analizzato e l'offerta di trasporto annuale, è stato costruito un indicatore capace di esprimere una stima proporzionale al rapporto fra ricavi da traffico e somma di costi operativi (escluso il contributo erariale al rinnovo del CCNL) e ricavi da traffico; tale indicatore è per brevità nel seguito indicato come: indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013.

Quale risultato di tale analisi vi è la classificazione delle linee esistenti in classi rispetto all'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013. Tale classificazione è riportata nella figura 2, dove in ordinata vi è la classe di valori dell'indicatore e in ascissa il costo dei servizi ricadenti in tale classe.

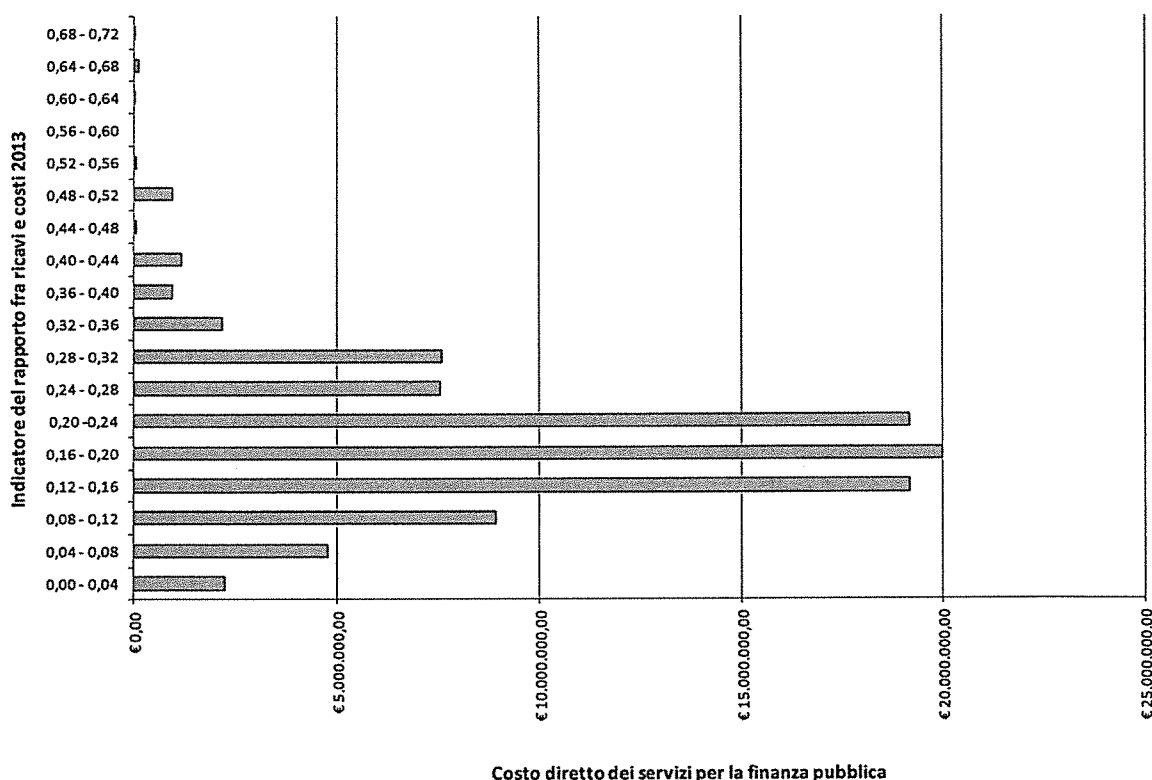


Figura 2 – Linee dei servizi di TPL su gomma extraurbane classificate in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013

L'azione prevista consiste nella soppressione dei servizi a domanda debole, nella seguente misura:

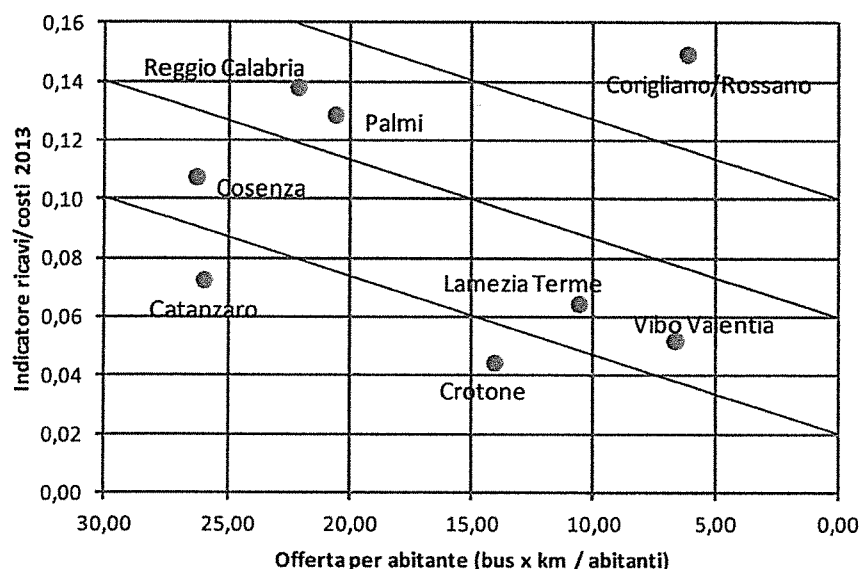
- circa il 25% dei servizi (misurati in termini di costo) con indicatore inferiore a 0,04, mantenendo almeno una coppia di corse per relazione;
- circa il 20% dei servizi con indicatore compreso fra 0,04 e 0,08, mantenendo almeno una coppia di corse per relazione;
- circa il 15% dei servizi con indicatore compreso fra 0,08 e 0,12, mantenendo almeno due coppie di corse per relazione, se già esistenti.

L'azione consente una riduzione dei servizi per un costo diretto associato pari a circa Euro 2.847.000,00. Di questi si prevede di ridistribuirne la metà sui servizi a domanda più elevata, ripartendo gli stessi (quantificati rispetto al costo associato al corrispettivo) agli attuali affidatari in proporzione ai ricavi da tariffa per l'anno 2012,

moltiplicati per l'aliquota di percorrenza (km) dei servizi extraurbani nel 2012, rispetto ai servizi complessivi (urbani ed extraurbani).

## 2.2.2 Riduzione dei servizi urbani in ragione del rapporto ricavi/costi e dell'offerta per abitante e disincentivi al traffico privato

Per i servizi urbani si è prevista la riduzione dei servizi in ragione del criterio misto dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013 e dell'indicatore dell'offerta per abitante. I servizi urbani esistenti sono classificati in base ai sopra citati indicatori in quattro fasce, rappresentate nella Figura 3.



**Figura 3 – Servizi di TPL su gomma urbani classificati in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013 e dell'offerta per abitante**

L'azione prevista consiste nelle seguenti misure specifiche sull'offerta del trasporto pubblico urbano:

- per la prima fascia, comprendente Catanzaro e Crotone, la riduzione dei servizi in misura del 12%;
- per la seconda fascia, comprendente Cosenza, Lamezia Terme e Vibo Valentia, la riduzione dei servizi in misura del 6%;
- per la terza fascia, comprendente, Reggio Calabria e Palmi, il divieto di incremento dei servizi (per effetto della redistribuzione dell'offerta di cui al paragrafo 2.2.1).

Le riduzioni sono decurtate del 50% nel caso in cui il Comune attui almeno 2 delle seguenti misure di disincentivo al traffico privato:

- incremento del 30% delle tariffe e/o dei posti di parcheggio a pagamento (la misura è effettuata considerando l'incasso totale in un giorno feriale che si avrebbe se gli stalli fossero sempre occupati da utenti paganti la tariffa ordinaria);
- incremento del 30% delle corsie preferenziali (la misura è effettuata considerando la lunghezza delle corsie);
- incremento del 30% dell'estensione lineare delle vie incluse in ZTL (la misura è effettuata considerando la lunghezza delle vie sommate al perimetro delle piazze).

L'azione si intende attuata anche qualora le misure vengano istituite per la prima volta.

L'azione consente una riduzione dei servizi per un costo diretto associato pari a circa Euro 1.680.000,00, che si dimezza nel caso di attuazione delle misure di disincentivo al traffico privato.

## 2.2.3 Soppressione dei servizi sovrapposti con i servizi ferroviari

L'azione prevede in contemporanea all'aumento della capacità effettiva del trasporto ferroviario sulla linea tirrenica, la riduzione dei servizi in sovrapposizione con essi.

La riduzione che cautelativamente può ritenersi certamente attuabile consiste nelle misure già previste dalla D.G.R. n. 147/2012 e poi parzialmente revocate con la D.G.R. n. 192/2012, per un risparmio di spesa pari a circa 240.000,00 Euro.





#### 2.2.4 Abolizione delle agevolazioni tariffarie

L'azione prevista consiste nell'abolizione delle agevolazioni tariffarie, con esclusione di quelle spettanti ai diversamente abili (art. 22, comma 2, della L.R. n. 23/1999 e s.m.i.), e con particolare riferimento all'abrogazione di quelle spettanti agli ultrasessantenni (L.R. n. 14/2004 e s.m.i.).

Essendo le agevolazioni regolate dalle norme sopra richiamate, dovrà essere approvata apposita norma dal Consiglio Regionale. L'azione dovrebbe consentire un risparmio di spesa pari a circa 650.000,00 Euro.

#### 2.2.5 Aumento delle tariffe

L'azione prevista consiste nell'incremento delle tariffe e nella contemporanea riduzione del corrispettivo per unità di percorrenza (€/km), in maniera da mantenere l'originario livello di compensazione dei contratti di servizio.

Tenuto conto delle stime relative al 2013, relativamente ai ricavi medi da tariffa per i servizi urbani ed extraurbani ed ai corrispettivi per unità di percorrenza, una riduzione complessiva del 5% dei corrispettivi è ottenibile con i seguenti incrementi delle tariffe:

- 20% per i servizi urbani
- 42% per i servizi extraurbani.

Negli Allegati 1 e 2 sono riportate le tariffe aggiornate con tali incrementi, scaglionati in un biennio.

Essendo i corrispettivi regolati dall'art. 2, comma 1, della L.R. n. 67/2012 (e dalle preesistenti disposizioni in essa richiamate), dovrà essere approvata apposita norma dal Consiglio Regionale. L'azione dovrebbe consentire a regime un risparmio di spesa pari a circa 6.250.000,00 Euro. Prevedendo l'incremento delle tariffe in due fasi con eguale misura, nella prima fase il risparmio è pari alla metà (2,5% invece del 5% di riduzione dei corrispettivi).

È fatto salva l'eventuale definizione di un costo standard, ai sensi del citato art. 2, comma 1, della L.R. n. 67/2012.

### 2.3 Azioni sul sistema di TPL su ferro

#### 2.3.1 Riorganizzazione dei servizi ferroviari affidati a Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)

Gli elementi chiave della riorganizzazione dei servizi ferroviari affidati a Trenitalia S.p.A. sono i seguenti:

- realizzazione di un asse cardine sulla linea tirrenica:
  - cadenza oraria (come oggi);
  - eventuale intensificazione dei servizi;
- coincidenza degli orari ai nodi:
  - effettiva connessione fra l'asse cardine e gli assi diramati;
  - minore quantità di servizi per il miglioramento delle coincidenze;
- "velocizzazione" (soppressione di fermate) dei servizi sulla linea ionica:
  - servizio alternativo alla gomma, destinato agli spostamenti sulle lunghe distanze;
  - risparmio di spesa.

Il disegno complessivo dei servizi riprogrammati è rappresentato nella figura 4. Nella figura 5 è rappresentato lo schema del cadenzamento orario sulla linea tirrenica, con minuti fissi ai nodi principali, sia per i treni pari che per i treni dispari, al fine di facilitare le coincidenze ai nodi. Nella figura 6 è rappresentata la connessione, con coincidenza tipo, fra i servizi dell'asse cardine e degli assi diramati. Nella figura 7 è rappresentata una ipotesi di massima dell'orario del servizio ionico "veloce".

Tale riassetto è un aspetto fondamentale della riprogrammazione dei servizi. Esso consente di rendere i servizi ferroviari effettivamente connessi in rete fra loro, costituendo l'elemento portante del trasporto pubblico locale calabrese.

#### 2.3.2 Chiusura/riduzione delle fermate a basso traffico Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)

I dati disponibili evidenziano il sottoutilizzo di alcune fermate ferroviarie, con i seguenti svantaggi:

- maggior costo del servizio (che è principalmente legato al tempo e non alla percorrenza);
- maggiore perditempo per i passeggeri a bordo (il vantaggio per chi si serve della fermata potrebbe non compensare lo svantaggio per chi non se ne serve).



Si stima di poter migliorare il servizio mediante la completa soppressione di alcune fermate, o la riduzione del numero di treni che effettuano la fermata. Si ritiene di poter ottenere un risparmio di spesa pari a circa 500.000,00 Euro.

Si prevede, ove necessario, che le fermate ferroviarie sopresse siano sostituite con fermate dei servizi automobilistici.

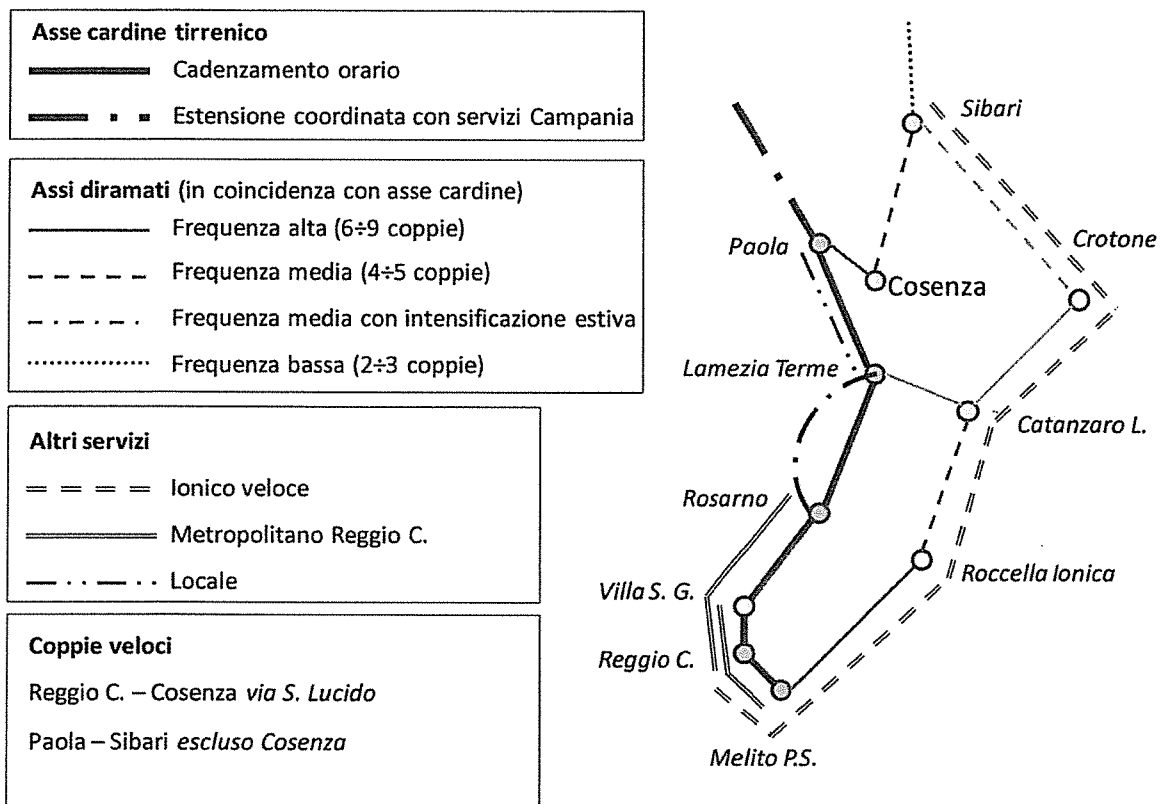


Figura 4 – Riorganizzazione dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A.

### Cadenzamento orario

9.00	Paola	6.00
8.30	Lamezia T	6.30
8.00	Rosarno	7.00
7.00	Reggio C.	8.00
6.30	Melito P.S.	8.30

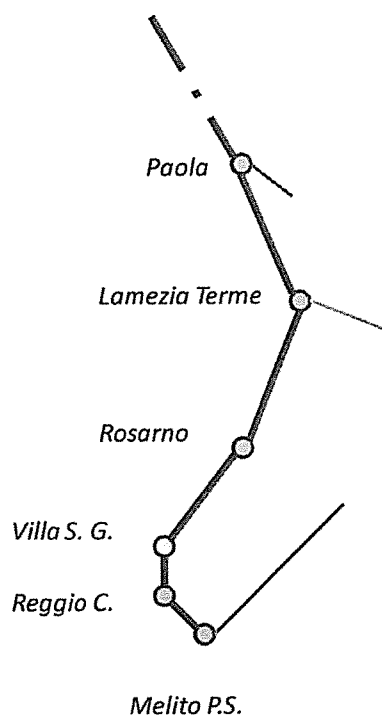


Figura 5 – Asse cardine tirrenico

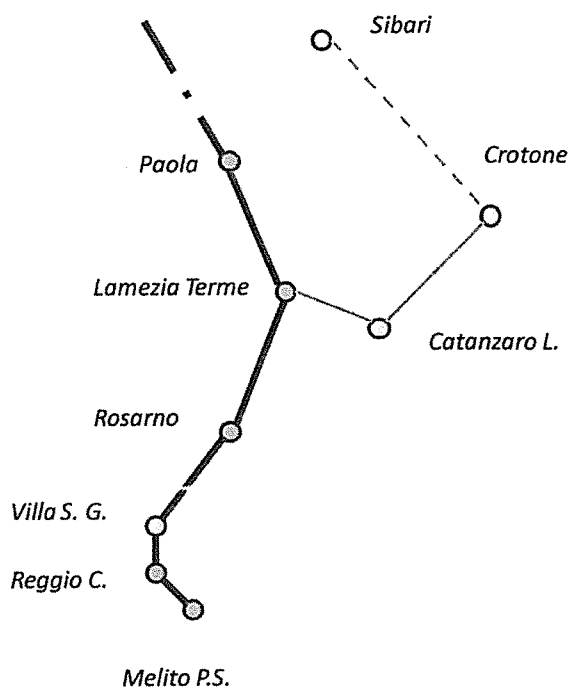
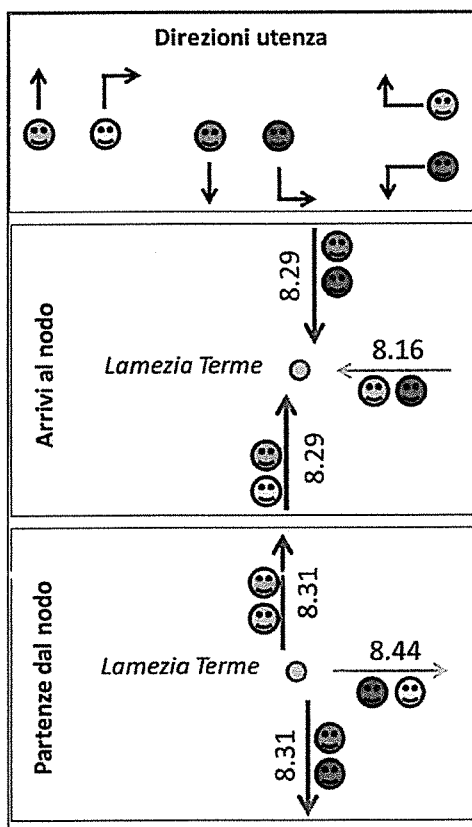


Figura 6 – Assi diramati

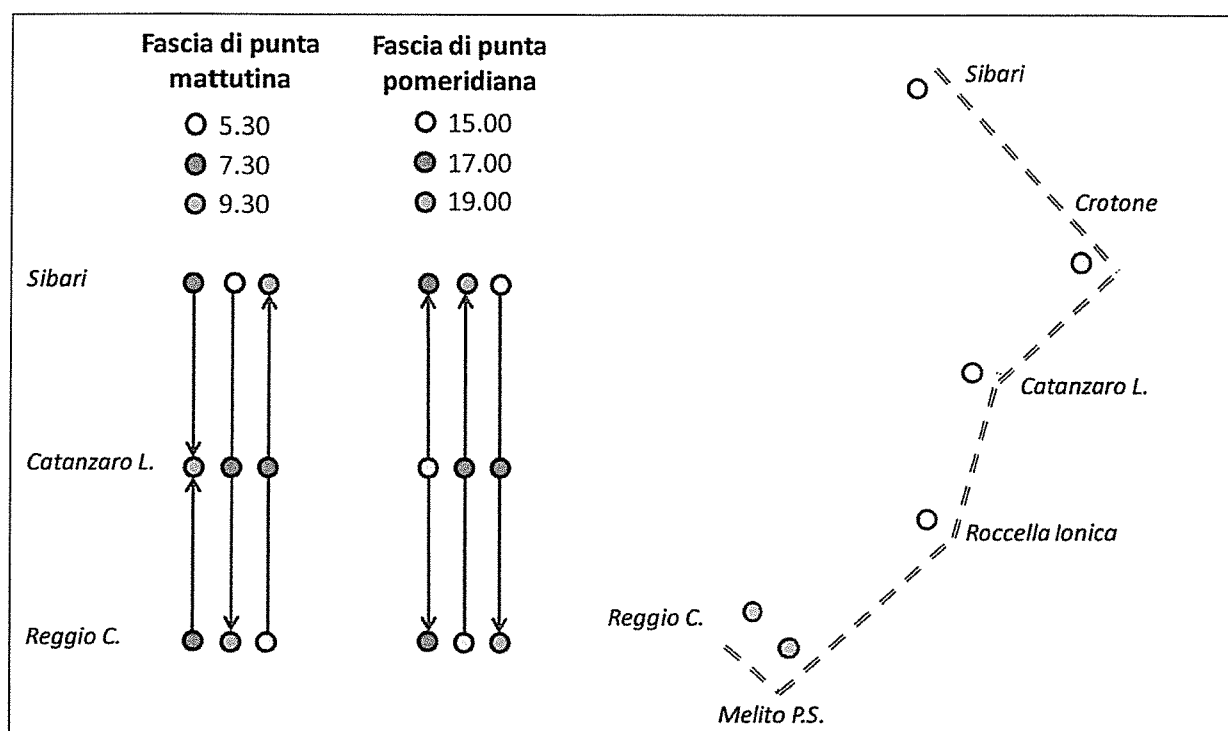


Figura 7 – Servizio ionico veloce

### 2.3.3 Incremento delle tariffe dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 262 del 11.07.2013, così come rettificata con Deliberazione n. 276 del 29.07.2013, sono state fissate le tariffe per il trasporto pubblico locale ferroviario affidato a Trenitalia S.p.A., prevedendo un aumento medio delle tariffe di circa il 10%.

Con il presente Piano, si prevede l'incremento di un ulteriore 15% delle tariffe. Le tariffe in vigore dal 01.01.2014 sono riportate nell'Allegato 3. Utilizzando i maggiori introiti previsti (anche ridotti secondo ipotesi cautelative) per compensare i costi del servizio conformemente all'equilibrio economico originario del contratto di servizio, si prevede di poter risparmiare circa 1.000.000,00 Euro.

### 2.3.4 Acquisto di materiale rotabile ferroviario

In attuazione dell'art. 25, comma 11-sexies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, si stima necessario l'investimento di non meno di 25÷30 MEuro per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario. Tali somme si aggiungono ad ulteriori circa 12 MEuro già disponibili fra l'autofinanziamento del contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. e le risorse di cui all'art. 63, comma 12, della Legge n. 133/2008 (convenzione Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Regione del 12.04.2012).

L'investimento di complessivi circa 40 MEuro consentirà l'acquisto di 6÷7 mezzi a trazione elettrica a quattro casse.

### 2.3.5 Chiusura di linee ferroviarie regionali (in concessione a Ferrovie della Calabria S.r.l.)

Si prevede la chiusura immediata delle linee Palmi - Sinopoli e Camigliatello Silano - San Giovanni in Fiore, la loro sdemanializzazione e conferimento nel patrimonio del concessionario. Considerato il costo di gestione di queste linee già sospese, che è pari a 8.000,00 Euro/km (oltre IVA), il risparmio annuo è pari a circa 413.000,00 Euro.

Si prevede inoltre la chiusura della linea Pedace-Camigliatello Silano, destinandola a servizi turistici, nonché la valutazione di modalità di trasporto differenti sulla linea Palmi-Cinquefrondi. Si prevede invece il completamento degli investimenti già programmati sulla linea Cosenza-Catanzaro, la valutazione della riapertura del tratto intermedio, ed il mantenimento del servizio nei due tratti estremi.

Un quadro sinottico delle azioni previste è rappresentato nella figura 8.

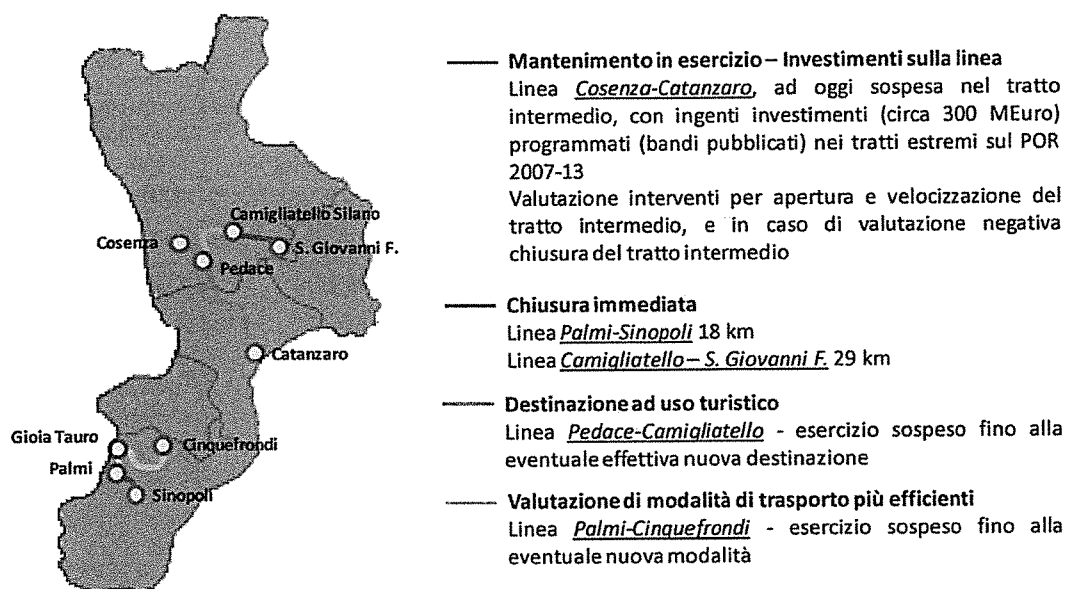


Figura 8 – Azioni sulle linee ferroviarie regionali

### 2.3.6 Blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata del contratto con Ferrovie della Calabria S.r.l.

Si prevede il blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata dei corrispettivi del contratto di servizio con Ferrovie della Calabria S.r.l. Tale blocco è parzialmente compensato dall'adeguamento delle tariffe a quelle di Trenitalia S.p.A. di cui all'Allegato 3 (che comporta un incremento tariffario di circa il 30%) e per la parte residua è da ottenersi mediante un ulteriore efficientamento della società.

## 2.4 Quadro economico

Da quanto previsto dal *Piano* approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 380 del 25.10.2014 ne discende il quadro economico riportato nella seguente tabella 1. Nella tabella sono riportati:

- il fabbisogno senza azioni sul sistema (righe con sfondo giallo);
- il risparmio delle azioni sul sistema (righe con sfondo verde);
- le risorse disponibili (righe con sfondo azzurro);
- il fabbisogno finanziario complessivo, attuando le azioni sul sistema (riga con sfondo rosso);
- il gap di risorse finanziarie rispetto alle risorse certe, con e senza azioni sul sistema (righe con sfondo arancio).

Tabella 1 – Quadro economico del Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 380 del 25.10.2014



Anno	2013	2014	2015
Corrispettivi gomma	€ 128.880.775,89	€ 130.813.987,53	€ 132.776.197,34
Corrispettivi Trenitalia	€ 85.950.000,00	€ 87.239.250,00	€ 88.547.838,75
Corrispettivi Ferrovia della Calabria	€ 27.000.000,00	€ 27.405.000,00	€ 27.816.075,00
Agevolazioni tariffarie	€ 636.734,92	€ 646.285,94	€ 655.980,23
Integrazione rinnovo CCNL - quota stato	€ 13.727.000,00	€ 13.727.000,00	€ 13.727.000,00
Integrazione rinnovo CCNL - quota regione	€ 1.676.893,10	€ 1.676.893,10	€ 1.676.893,10
Fabbisogno totale senza azioni sul sistema	€ 257.871.403,91	€ 261.508.416,58	€ 265.199.984,43
1.1. Azioni sui servizi gomma extraurbani		€ 1.423.664,68	€ 1.445.019,65
1.2. Azioni sui servizi gomma urbani		€ 839.741,51	€ 852.337,64
1.3. Eliminazione delle sovrapposizioni ferro-gomma (prudenziale)		€ 0,00	€ 241.581,46
1.4. Eliminazione della agevolazioni tariffarie del TPL su gomma		€ 646.285,94	€ 655.980,23
1.5. Incremento delle tariffe del TPL su gomma		€ 3.123.548,02	€ 6.247.096,05
2.1. Rimodulazione dei servizi ferroviari Trenitalia S.p.A.		€ 2.099.250,00	€ 2.130.738,75
2.2. Chiusura/riduzione delle fermate a basso traffico Trenitalia S.p.A.		€ 0,00	€ 500.000,00
2.3. Incremento delle tariffe Trenitalia S.p.A.		€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00
2.5. Chiusura di linee Ferrovie della Calabria S.r.l.		€ 413.600,00	€ 413.600,00
2.6. Blocco adeguamento inflattivo Ferrovie della Calabria S.r.l.		€ 405.000,00	€ 816.075,00
Risparmio consentito dalle azioni sul sistema		€ 9.951.090,16	€ 14.302.428,78
Fondo nazionale quota fissa	€ 191.205.780,85	€ 191.205.780,85	€ 191.205.780,85
Fondo nazionale quota premiale	€ 21.245.086,76		
Risorse autonome *	€ 25.608.040,86	€ 30.000.000,00	
Risorse totali	€ 238.058.908,47	€ 221.205.780,85	€ 191.205.780,85
Fabbisogno totale con azioni sul sistema	€ 257.871.403,91	€ 251.557.326,41	€ 250.897.555,65
Gap risorse (con azioni di Piano - ipotesi prudenziale)	€ 19.812.495,44	€ 30.351.545,56	€ 59.691.774,80
Inflazione programmata	1,50%	1,50%	1,50%

\* Valore aggiornato sulla base dell'effettiva disponibilità sul bilancio di previsione 2014 (L.R. n. 9/2014 - assestamento di bilancio)

Le risorse disponibili sono state aggiornate sulla base dell'assestamento del bilancio di previsione della Regione Calabria per l'esercizio finanziario 2014 e del bilancio pluriennale 2014-2016, approvato con Legge Regionale 1 Luglio 2014, n.9.

Il quadro delle risorse non tiene conto:

- della quota premiale Fondo nazionale non ancora assegnata, poiché prudenzialmente questa era stata la scelta in sede di redazione del *Piano*;
- delle possibili variazioni della ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, sulla base del parere sullo schema di decreto per la ripartizione, per l'esercizio 2014, delle risorse del Fondo stesso, espresso in sede di Conferenza Unificata del 05.08.2014;
- delle risorse rese disponibili dall'art. 41 del D.L. n. 12 settembre 2014 n. 133, essendo espressamente riferito al *Piano* approvato con la Deliberazione della Giunta regionale n. 380 del 25.10.2014.

Si rileva che il *Piano*, oltre al fine del raggiungimento degli obiettivi previsti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 (vedi paragrafo 1.1), comporta azioni che consentono un risparmio di spesa al 2015 pari a oltre 14 MEuro (pari al 5÷6% della spesa complessiva), quale confronto fra la previsione di spesa senza azioni sul sistema e la previsione di spesa con le azioni contenute nel *Piano* (tenuto conto dell'adeguamento dei contratti all'inflazione programmata).

### 3 ATTUAZIONE DEL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE ORIGINARIO

Nel paragrafo 3.1 è descritto in generale, con particolare riferimento agli aspetti finanziari, l'iter amministrativo relativo alla programmazione dei servizi per l'anno 2014. L'intero iter è stato il tentativo di equilibrio fra le esigenze contrapposte:

- di rispettare le previsioni del *Piano*, orientate al raggiungimento degli obiettivi di legge (vedi paragrafo 1.1), anche in considerazione del prevedibile apporto di nuove risorse finanziarie;
- di ridurre la spesa per i servizi nei limiti della effettiva copertura finanziaria.

Per contemperare le contrapposte esigenze si è ritenuto opportuno:

- approvare programmi di esercizio parzialmente coerenti con le previsioni e gli obiettivi del *Piano*, con una contenuta riduzione del fabbisogno finanziario, da attuarsi in un *primo periodo dell'anno* (prima fissato fino a giugno e poi fino ad agosto, in ragione delle maggiori risorse che si sono rese disponibili con l'assestamento di bilancio);
- prevedere programmi di esercizio significativamente ridotti per il *secondo periodo dell'anno*, nel caso in cui non si fosse resa disponibile la copertura inizialmente prevista.

Nel mese di agosto si sono concretizzate le condizioni per la completa copertura dei servizi, così come originariamente programmati dal *Piano*:

- Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 29.08.2014;
- parere sullo schema di decreto per la ripartizione, per l'esercizio 2014, delle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, espresso in sede di Conferenza Unificata del 05.08.2014.

In considerazione della copertura sono state sospese tutte le ulteriori riduzioni programmate e, nei limiti del possibile, con provvedimenti in corso si stanno ripristinando i servizi di maggiore interesse. Tuttavia si ritiene che il rapido susseguirsi di provvedimenti altalenanti di programmazione nel corso del 2014 e la riduzione dei servizi, in alcuni casi orientata più al risparmio che al rispetto dei criteri originariamente approvati col *Piano*, abbia inciso in maniera significativamente negativa sull'utenza dei servizi e quindi sugli obiettivi che lo stesso *Piano* si prefiggeva.

Nei paragrafi 3.2 e 3.3 è descritto nel dettaglio lo stato di attuazione delle varie azioni previste nel *Piano*, rispettivamente per i servizi su gomma e su ferro.

#### 3.1 Sintesi dell'iter amministrativo

Come già descritto in precedenza, la Giunta regionale aveva approvato, con Deliberazione n. 380 del 25.10.2013, il "*Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*", in ottemperanza a quanto previsto dall'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, e dal DPCM 11 marzo 2013 (G.U.R.I. 26.06.2013). Il fabbisogno finanziario per l'anno 2014 per i servizi programmati con la citata Deliberazione di Giunta regionale n. 380/2013 era pari a 251.557.326,41 Euro. Fra le misure previste nel *Piano*

- a) quelle (descritte nei paragrafi 2.2.2, 2.3.3, 2.3.6) che erano, almeno in parte, direttamente esecutive con l'approvazione dello stesso, entrando in vigore non oltre il 01.01.2014;
- b) quelle (descritte nei paragrafi 2.2.4, 2.2.5) che necessitavano di disposizioni normative che sono state inserite nei commi da 3 a 6 dell'art. 5 del collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2014 (Legge Regionale 30 dicembre 2013, n.56);
- c) quelle (descritte nei paragrafi 2.2.1, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.4, 2.3.5) che necessitavano, almeno in parte, di specifici provvedimenti di attuazione e la cui attivazione era prevista, almeno per una prima fase, entro il 2014;
- d) quelle (descritte nei paragrafi 2.2.3 e 2.3.2) la cui attivazione era prevista dal 2015, eventualmente attraverso specifici provvedimenti di attuazione.

La disponibilità finanziaria effettiva in termini di competenza per l'anno 2014 conseguentemente all'approvazione del bilancio di previsione 2014 (Legge Regionale 30 dicembre 2013, n.58) era pari a 191.205.780,85 Euro (esclusivamente la quota fissa del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale), con una consistente differenza di risorse finanziarie, pari a 60.351.545,56



Euro. Nel dettaglio la competenza finanziaria relativa all'anno 2014 sui pertinenti capitoli di spesa, all'atto dell'approvazione del bilancio, era la seguente:

- Euro 77.826.480,85 sul capitolo 23010248, relativo ai servizi su gomma;
- Euro 12.354.300,00 sul capitolo 23010249, relativo al contributo erariale per il rinnovo del CCNL;
- Euro 24.300.000,00 sul capitolo 23010511, relativo ai servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria s.r.l.);
- Euro 76.725.000,00 sul capitolo 23010512, relativo ai servizi ferroviari su rete nazionale (Trenitalia s.p.a.).

Il Presidente della Giunta Regionale, nell'ambito dell'istruttoria del Governo finalizzata al provvedimento normativo poi confluito nell'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, con nota prot. n. 15/SP del 17.02.2014 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha previsto la copertura di tale fabbisogno mediante risorse regionali, ed in particolare mediante 26.000.000,00 Euro in fase di assestamento di bilancio e 15.000.000,00 Euro, ad oggi destinati alle finalità di cui all'art. 41, comma 5, della L.R. n. 69/2012, confidando nell'approvazione di apposito disegno di legge dello Stato per i restanti 20.000.000,00 Euro.

Con Deliberazione n. 124 del 08.04.2014, la Giunta regionale ha ritenuto opportuno approvare programmi di esercizio che siano in linea con gli obiettivi e gli investimenti regionali, da attuarsi fino al mese di giugno, prevedendo poi programmi di esercizio ridotti nel secondo semestre nei limiti della disponibilità finanziaria effettiva, nel caso in cui non si fosse resa disponibile la copertura inizialmente prevista.

In particolare, la sopra citata Deliberazione n. 124/2014, ha previsto, facendo salva una revisione condizionata alla disponibilità finanziaria:

- di impegnare per i servizi ferroviari su rete nazionale, affidati a Trenitalia S.p.A. l'importo di Euro 76.725.000,00 sul capitolo 23010512, e di disporre, in ragione della minore disponibilità rispetto alle previsioni della D.G.R. n. 380/2013, l'adeguamento dei programmi di esercizio, con riduzioni dei servizi sulle linee a più bassa domanda servita;
- di impegnare per la gestione dell'infrastruttura regionale e per i relativi servizi ferroviari (affidati a Ferrovie della Calabria s.r.l.) l'importo di Euro 24.300.000,00 Euro sul capitolo 23010511, e di disporre, in ragione della minore disponibilità rispetto alle previsioni della D.G.R. n. 380/2013, l'adeguamento dei programmi di esercizio, con riduzioni dei servizi sulle linee a più bassa domanda servita e nel periodo non scolastico;
- di impegnare per i servizi su gomma l'importo di Euro 45.210.201,59 sul capitolo 23010248, oltre l'importo impegnato con diversi provvedimenti, per un totale complessivo di Euro 77.826.480,85, e di disporre, in ragione della minore disponibilità rispetto alle previsioni della D.G.R. n. 380/2013:
  - l'approvazione del programma di esercizio per il trimestre aprile-giugno, che prevede una riduzione dei servizi nel periodo non scolastico in misura del 2% circa su base annua;
  - la predisposizione di un programma di esercizio per il periodo luglio-dicembre, nei limiti della disponibilità residua pari a circa 15 MEuro (pari a circa  $\frac{1}{4}$  del fabbisogno senza riduzioni), dando priorità ai servizi scolastici ed universitari;
- di impegnare quale contributo per il rinnovo del CCNL l'importo di Euro 12.354.300,00 sul capitolo 23010249, fatta salva la sua integrazione in relazione all'incremento dei servizi dovuto alla eventuale maggiore disponibilità finanziaria.

Le risorse impegnate con la sopra citata Deliberazione n. 124/2014 sono tutte quelle iscritte in bilancio e relative alla quota fissa.

L'assestamento del bilancio di previsione (Legge Regionale 1 luglio 2014, n.9), ha reso disponibili 30.000.000,00 Euro di risorse autonome regionali per i servizi di trasporto, allocandole in competenza sul capitolo 2222107 (servizi su gomma).

Conseguentemente, nelle more della pubblicazione della legge e delle determinazioni successive conseguenti alla maggiore disponibilità di risorse, con Deliberazione n. 264 del 30.06.2014, la Giunta Regionale ha prorogato i servizi su gomma per il mese di luglio sulla base dei precedenti programmi di esercizio (Deliberazione di G.R. n. 124/2014).

Con Decreto Dirigenziale n. 9082 del 25.07.2014, sono stati disimpegnati Euro 4.423.167,98 dal capitolo 23010248 (servizi su gomma), di cui:

- 4.000.000,00 Euro per consentirne una diversa allocazione sul bilancio;
- 423.167,98 Euro per mero errore materiale di imputazione della spesa (importo impegnato sul capitolo 23010512 relativo ai servizi ferroviari e successivamente per mero errore materiale liquidato per i servizi su gomma).

Successivamente, con Deliberazione n. 316 del 28.07.2014, la Giunta regionale:



- ha approvato l'estensione dei precedenti programmi di esercizio per i servizi su gomma, con minime modifiche, fino a tutto il mese di agosto;
- ha approvato, mediante l'utilizzo di Euro 26.000.000,00 (Euro 30.000.000,00 resi disponibili in fase di assestamento di bilancio sul capitolo 2222107, meno Euro 4.000.000,00 sul capitolo 23010248, di cui si è ritenuto opportuno un differente utilizzo, come meglio specificato in seguito), nuovi programmi di esercizio per i servizi su gomma per il periodo settembre-dicembre, che prevedono una riduzione della quantità di servizi in misura di circa il 40%;
- ha previsto che eventuali nuove risorse destinate ai servizi di TPL, nelle more di nuove determinazioni della stessa Giunta, siano destinate fino alla concorrenza del 90% a proseguire nel periodo settembre-dicembre i servizi su gomma secondo i programmi predisposti fino ad agosto, di cui al punto a);
- ha ritenuto di destinare, con successivo provvedimento le risorse disimpegnate sul capitolo 23010248 con il sopra richiamato D.D. n. 9082/2014, allocandole:
  - per Euro 3.273.167,98 sul capitolo 23010512 (Trenitalia S.p.A.);
  - per Euro 1.150.000,00 sul capitolo 23010249 (rinnovo del CCNL);

Il Consiglio dei Ministri, nella seduta del 29.08.2014, ha approvato il Decreto Legge *“Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”*, che all'art. 41 prevede specifiche misure per il finanziamento e la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale della Calabria.

Il Presidente f.f. della Giunta regionale, con nota prot. n. 278649 del 08/09/2014, riscontrando una precedente nota delle Società Consortili affidatarie dei servizi di TPL su gomma, ha comunicato che “è intenzione di questa Giunta adottare deliberazioni che consentano la prosecuzione dei servizi almeno per il mese di settembre per come già programmati fino al 31 agosto (e cioè senza il taglio del 40%), per poter disporre ed attuare successivamente una riprogrammazione conforme a quanto previsto dal decreto legge ‘Sblocca Italia’”, pur precisando che l'eventuale copertura finanziaria potrà essere assicurata solo con provvedimenti formali.

Con Deliberazione di giunta Regionale n. 354 del 12.09.2014, sono state apportate le seguenti variazioni al bilancio di previsione 2014:

- lo stanziamento del capitolo 23010248 (servizi su gomma) è stato ridotto in termini di competenza di Euro 4.000.000,00;
- lo stanziamento del capitolo 23010512 (Trenitalia S.p.A.) è stato incrementato in termini di competenza di Euro 2.850.000,00;
- lo stanziamento del capitolo 23010249 (rinnovo del CCNL) è stato incrementato in termini di competenza di Euro 1.150.000,00.

In data 12 settembre 2014 è stato pubblicato sulla GURI il Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, approvato dal Consiglio dei Ministri in data 29.08.2014, per come sopra riportato.

È stata conseguentemente proposta una Deliberazione della Giunta Regionale, all'atto della stesura del presente documento ancora non approvata, che prevede:

- di approvare per i servizi su gomma un programma di esercizio per il periodo 01.09.2014-09.11.2014, che è conforme a quelli già in vigore fino al 31.08.2014, e che trova copertura sulle risorse già impegnate;
- di prevedere che la disponibilità ad oggi non impegnata sul capitolo 23010248 (servizi su gomma), pari ad Euro 423.167,98, sia impegnata con successivo provvedimento per l'implementazione di servizi su gomma che siano coerenti con l'integrazione al Piano di cui all'art. 41 del D.L. n. 12 settembre 2014 n. 133, previa definizione degli stessi;
- di destinare 2.850.000,00 Euro per i servizi affidati a Trenitalia S.p.A., e conseguentemente di impegnare lo stesso importo sul capitolo 23010512;
- di prevedere che con successivi provvedimenti siano trasferiti in competenza dal capitolo 23010249 al capitolo 23010512 (Trenitalia S.p.A.) ed impegnati 600.000 Euro.
- di destinare 550.000 Euro a copertura del contributo erariale per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, e conseguentemente di impegnare lo stesso importo sul capitolo 23010249.

Pertanto, ipotizzando la piena attuazione di quanto previsto, le risorse impegnate saranno le seguenti:

- Euro 73.826.480,85 sul capitolo 23010248 ed Euro 30.000.000,00 sul capitolo 2222107, relativi ai **servizi su gomma**, ai quali deve aggiungersi l'importo erroneamente impegnato e liquidato sul capitolo 23010512, pari ad Euro 423.167,98, per un totale di **Euro 104.249.648,83**;
- **Euro 12.904.300,00** sul capitolo 23010249, relativo al contributo erariale per il rinnovo del CCNL;



- Euro 24.300.000,00 sul capitolo 23010511, relativo ai servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria s.r.l.);
- Euro 80.175.000,00 sul capitolo 23010512, relativo ai servizi ferroviari su rete nazionale (Trenitalia s.p.a.), ai quali deve detrarsi l'importo erroneamente liquidato per i servizi su gomma, pari ad Euro 423.167,98, per un totale di Euro 79.751.832,02.

### 3.2 Stato di attuazione e risultati delle azioni sul sistema di TPL su gomma

#### 3.2.1 Soppressione dei servizi delle linee extraurbane a basso rapporto ricavi/costi e parziale redistribuzione dell'offerta

Come previsto dal cronoprogramma del *Piano*, è stata quasi immediatamente predisposta una soppressione dei servizi a domanda debole in misura del 40% della quantità preventivata (era prevista una percentuale fra il 30% ed il 50%), formalmente approvata con Decreto Dirigenziale n. 194 del 16.01.2014, ed entrata in vigore dal 03.02.2014.

Il successivo provvedimento, che si sarebbe dovuto assumere, prevedeva l'individuazione del restante 60% di servizi a domanda debole da sopprimere e la contestuale redistribuzione della metà del risparmio di spesa complessivo sui servizi a domanda più elevata. Tuttavia non si è ritenuto di attuare questa misura, poiché l'incertezza dovuta alla carenza delle risorse finanziarie avrebbe potuto comportare l'irragionevole istituzione di nuovi servizi che poi a breve termine sarebbero dovuti essere soppressi (qualora le risorse mancanti non fossero state reperite).

Questa parziale attuazione ha già portato ad un risparmio di spesa pari a circa 1,1 MEuro, a fronte di una previsione complessiva della misura pari a Euro 1.445.019,65.

Successivamente, stante la perdurante indisponibilità di risorse nonostante le previsioni, con Deliberazione n. 124 del 08.04.2014 è stata disposta una ulteriore riduzione dei servizi in misura del 2% circa degli stessi, prevalentemente concentrata nel periodo non scolastico e sulle linee a più basso rapporto fra ricavi e costi (poi minimamente attenuata da successivi provvedimenti).

Tali azioni, complessivamente, hanno portato ad un risparmio di spesa pari a circa 3,7 MEuro, a fronte di una previsione complessiva della misura pari a Euro 1.445.019,65.

Tuttavia, a fronte della riduzione dei costi, l'incidenza delle azioni attuate si ritiene essere stata inferiore rispetto a quella delle azioni originariamente previste nel *Piano*, in relazione al raggiungimento degli obiettivi dell'aumento dei passeggeri e dell'aumento del rapporto fra ricavi e costi, non avendo effettuato la parziale redistribuzione delle risorse risparmiate a vantaggio delle linee ad elevata domanda. Le azioni hanno anche messo a serio rischio il mantenimento dei livelli occupazionali.

Nella figura 9 è riportato il confronto fra il 2014 e il 2013 della distribuzione delle linee di trasporto su gomma extraurbano, classificate in funzione dello stesso indicatore utilizzato nella figura 2. È stato utilizzato come periodo di riferimento lo stesso periodo dell'anno (maggio-luglio), e per un corretto confronto la quantità dei servizi è stata espressa per il 2014, sempre in termini di costo, utilizzando gli stessi corrispettivi unitari (più alti) in vigore nel 2013. Dalla figura 9 si evince l'effetto combinato della soppressione dei servizi a domanda debole (descritto nel presente paragrafo) e dell'aumento delle tariffe (descritto nel paragrafo 3.2.5):

- la quantità di servizi sulle linee a più basso rapporto fra ricavi e costi, fino al 12%, si è ridotta a circa un terzo, e rappresenta ad oggi una parte residuale degli stessi (circa il 5%);
- la quantità di servizi sulle linee a più alto rapporto fra ricavi e costi, oltre il 32%, si è incrementata in misura di circa tre volte, e rappresenta ad oggi una parte significativa degli stessi (circa il 17%);
- i servizi erano prevalentemente concentrati, per circa il 70%, nella fascia di rapporto fra ricavi e costi 8% - 24%, mentre oggi i servizi sono concentrati, sempre per circa il 70%, nella fascia 16% - 32%.

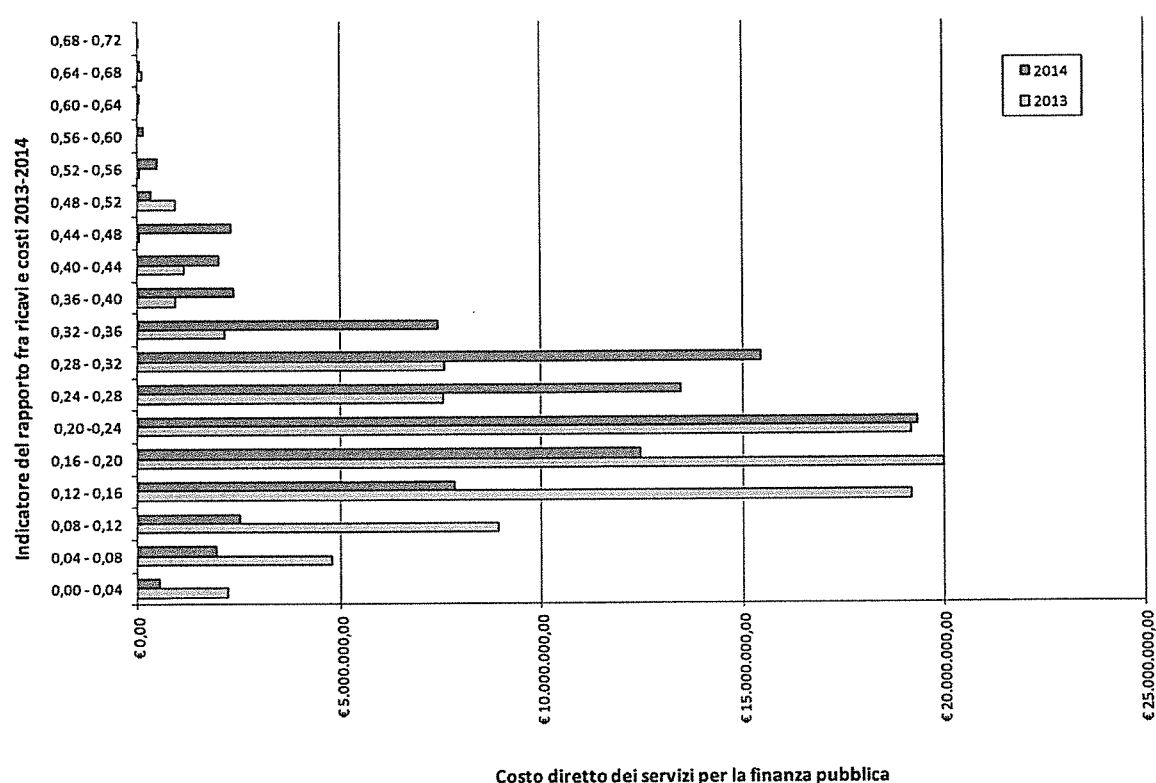


Figura 9 – Linee dei servizi di TPL su gomma extraurbane classificate in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013 e del 2014

### 3.2.2 Riduzione dei servizi urbani in ragione del rapporto ricavi/costi e dell'offerta per abitante e disincentivi al traffico privato

Quale misura direttamente esecutiva con l'approvazione del *Piano*, sono entrate in vigore dal 01.01.2014 il 50% delle riduzioni previste, per un risparmio di spesa pari a circa 0,8 Meuro, pari a quello preventivato nel *Piano* (che ha previsto l'ipotesi prudenziale del minore risparmio possibile).

Il successivo provvedimento, che si sarebbe dovuto assumere, prevedeva la decurtazione del restante 50% per i Comuni che non avessero attuato almeno 2 delle misure di disincentivo al traffico privato previste nel *Piano*. Tuttavia non si è ritenuto di attuare questa misura, poiché l'incertezza dovuta alla carenza delle risorse finanziarie avrebbe potuto comportare l'impossibilità a non decurtare i servizi anche ai Comuni che fossero stati virtuosi, con un evidente perdita della capacità di incentivazione all'attuazione delle misure di disincentivo al traffico privato.

Questa parziale attuazione ha già portato ad un risparmio di spesa pari a circa 0,8 MEuro, pari a quello preventivato nel *Piano* (che ha previsto l'ipotesi prudenziale del minore risparmio possibile).

Successivamente, stante la perdurante indisponibilità di risorse nonostante le previsioni, con Deliberazione n. 124 del 08.04.2014 è stata disposta una ulteriore riduzione dei servizi urbani in misura del 2% per tutte le aree urbane, prevedendo che sia prevalentemente concentrata nel periodo non scolastico.

Tali azioni, complessivamente, hanno portato ad un risparmio di spesa pari a circa 1,5 MEuro, che sostanzialmente coincide con l'ipotesi più "ottimistica" prevedibile con l'attuazione del *Piano*, nel caso in cui nessun Comune avesse attuato le misure di disincentivo al traffico privato.

Tuttavia, a fronte della riduzione dei costi, l'incidenza delle azioni attuate si ritiene essere stata inferiore rispetto a quella delle azioni originariamente previste nel *Piano*, in relazione al raggiungimento degli obiettivi dell'aumento dei passeggeri e dell'aumento del rapporto fra ricavi e costi, non avendo attuato le misure di disincentivo al traffico privato.

Nella figura 10 è riportato il confronto fra il 2014 e il 2013 della classificazione dei servizi urbani in funzione dell'offerta per abitante e del rapporto fra ricavi e costi. È stato utilizzato come periodo di riferimento lo stesso periodo dell'anno (maggio-luglio). Dalla figura 10 si evince l'effetto combinato della riduzione dei servizi

(descritto nel presente paragrafo) e dell'aumento delle tariffe (descritto nel paragrafo 3.2.5), ed in particolare si osserva:

- il notevole incremento del rapporto fra ricavi e costi per le aree urbane di Catanzaro e di Corigliano/Rossano, compreso fra il 7% e l'8%, superiore al semplice effetto ottenibile della riduzione dei costi e dell'incremento delle tariffe è certamente anche imputabile all'aumento dei passeggeri e/o alla riduzione dell'evasione tariffaria;
- il contenuto incremento del rapporto fra ricavi e costi per le aree urbane di Lamezia Terme e Crotona, pari a circa il 2%, approssimativamente in linea con i risultati attesi;
- il quasi nullo incremento del rapporto fra ricavi e costi per le aree urbane di Reggio Calabria, Palmi e Vibo Valentia, minore dell'1%, inferiore al semplice effetto ottenibile della riduzione dei costi e dell'incremento delle tariffe è certamente anche imputabile alla riduzione dei passeggeri e/o alla maggiore evasione tariffaria;
- la riduzione del rapporto fra ricavi e costi per l'area urbana di Cosenza, pari a circa l'1%, da approfondire con dati statistici maggiormente affidabili, che se confermata è quasi certamente indice di una significativa riduzione dei passeggeri.

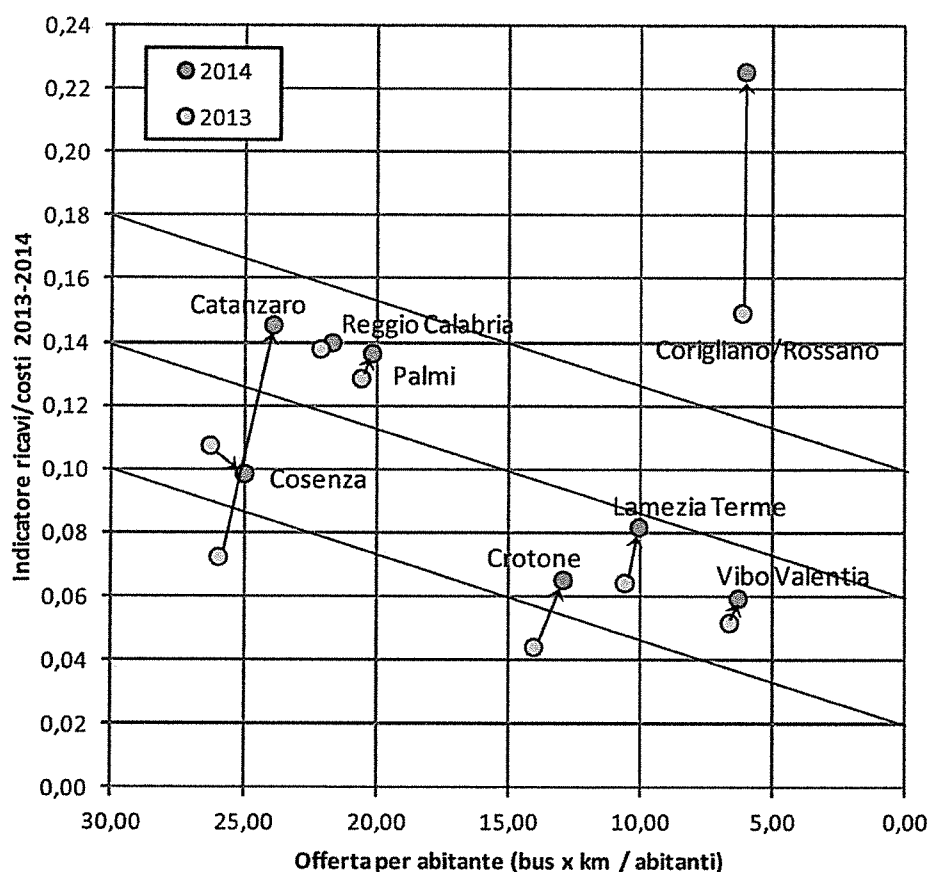


Figura 10 – Servizi di TPL su gomma urbani classificati in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013 e 2014 e dell'offerta per abitante

### 3.2.3 Soppressione dei servizi sovrapposti con i servizi ferroviari

L'attuazione di questa azione non era prevista nel 2014, poiché doveva seguire alla dotazione di nuovo materiale rotabile ferroviario, al fine di aumentare i posti offerti sui servizi ferroviari nelle ore di punta.

### 3.2.4 Abolizione delle agevolazioni tariffarie

La misura è stata attuata, così come prevista nel Piano, attraverso l'approvazione delle disposizioni legislative contenute nei commi da 4 a 6 dell'art. 5 della Legge regionale 30 dicembre 2013, n. 56.

In seguito, con Deliberazione di Giunta regionale n. 262 del 30.06.2014 è stata approvata per i servizi di TPL su gomma una tariffa unica differenziata per gli ultrasessantenni con reddito ISEE inferiore a 9.000,00 Euro/anno, per il solo abbonamento mensile, con importo pari a: Euro 10,00 per un'area urbana; Euro 10,00 per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza. Tale provvedimento non costituisce agevolazione tariffaria ma è stato concertato, fra l'Amministrazione regionale e gli affidatari dei servizi, quale tariffa differenziata non soggetta a compensazione con fondi pubblici. Tale misura è rivolta verso un limitato numero di utenti, parte di quelli che prima usufruivano degli abbonamenti gratuiti, motivata sia da esigenze sociali che dal netto calo degli abbonamenti registrato a seguito dell'abolizione.

### 3.2.5 Aumento delle tariffe

La misura è stata attuata, così come prevista nel Piano, attraverso l'approvazione delle disposizioni legislative contenuta nel comma 3 dell'art. 5 della Legge regionale 30 dicembre 2013, n. 56.

Lo stesso comma, oltre a prevedere l'aumento delle tariffe e la contestuale compensativa riduzione dei corrispettivi come da Piano, ha anche previsto un limite all'aggiornamento dei corrispettivi all'inflazione programmata, specificamente fissato al 50% del valore dell'inflazione programmata stessa.

Il risparmio consentito da tali disposizioni normative va quindi oltre la previsione del Piano per un importo non inferiore a 0,9 MEuro.

## 3.3 Stato di attuazione e risultati delle azioni sul sistema di TPL su ferro

### 3.3.1 Riorganizzazione dei servizi ferroviari affidati a Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)

L'orario ferroviario conseguente a quanto previsto nel Piano entrerà in vigore il 14.12.2014, ed è allo stato in fase finale di definizione fra il gestore del servizio Trenitalia S.p.A. e il gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

La conformità al *Piano* è piena sull'asse tirrenico, cardine principale del servizio, mentre alcune criticità presumibilmente non saranno completamente risolte per i seguenti motivi:

- la struttura a binario unico della linea ionica e delle trasversali, che consente difficilmente gli incroci più opportuni, non permettendo le coincidenze previste, con le seguenti circostanze aggravanti:
  - l'attuale operazione in corso di depotenziamento della linea, il cosiddetto “*right sizing*”, essenzialmente consistente nella trasformazione di stazioni in fermate;
  - l'eterogeneità dei servizi regionali sulla linea ionica, costituiti da treni “veloci” (che effettuano poche fermate) e treni ordinari;
- i pochi punti di rifornimento dei treni a trazione diesel (Catanzaro Lido, Reggio Calabria, Cosenza), che impongono l'interruzione dei servizi;
- la ridotta capacità della stazione di Melito Porto Salvo (che costituisce uno degli snodi fondamentali della nuova organizzazione dei servizi), per via dell'erosione costiera che impedisce l'utilizzo di un binario;
- l'incertezza sulla disponibilità delle risorse, che non ha consentito di ragionare su un dimensionamento univoco dell'offerta dei servizi, rallentandone la stessa definizione.

### 3.3.2 Chiusura/riduzione delle fermate a basso traffico Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)

L'attuazione di questa azione non era prevista nel 2014. Ipotesi in tal senso sono in fase di valutazione congiuntamente con la fase finale di definizione dell'orario ferroviario, essendo le due problematiche non disgiunte soprattutto alla luce delle criticità riscontrate (vedi paragrafo 3.3.1).

### 3.3.3 Incremento delle tariffe dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)

La misura è stata attuata, così come prevista nel *Piano*, a decorrere dal 01.01.2014.

### 3.3.4 Acquisto di materiale rotabile ferroviario

Non si è data diretta attuazione all'art. 25, comma 11-sexies, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98, in conformità alle previsioni del *Piano* che stimavano necessario l'investimento di non meno di 25÷30 MEuro per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario (oltre circa 12 MEuro già disponibili fra l'autofinanziamento del contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. e le risorse di cui all'art. 63, comma 12, della Legge n. 133/2008).



L'entità minima delle risorse stimate necessarie è stata tuttavia comunque resa disponibile sui fondi FESR del POR 2007-2013. Con nota prot. n. 278793 del 08.09.2014, questa Amministrazione ha comunicato a Trenitalia S.p.A. l'intenzione di avvalersi della gara espletata dalla società per l'acquisto di 3 treni a trazione elettrica Alstom Jazz a 4 o 5 casse, per un importo fino a 24 MEuro per tale finalità, prevedendo nel seguito un ulteriore incremento delle risorse disponibili. È prevedibile l'entrata in funzione di tre treni Alstom Jazz a 4 casse nel mese di novembre e, avvalendosi solo delle risorse già disponibili, e l'entrata in funzione di ulteriori tre mezzi nel 2015.

È in fase di verifica la possibilità di acquisto di mezzi destinati alle ferrovie regionali, a scartamento ridotto, sempre con le risorse FESR del POR 2007-2013, qualora la loro fornitura sia compatibile con i limiti temporali della programmazione del periodo 2007-2013.

L'acquisto di materiale rotabile ferroviario è stato comunque inserito fra le priorità di azione nei documenti relativi alla programmazione per il periodo 2014-2020.

### **3.3.5 Chiusura di linee ferroviarie regionali (in concessione a Ferrovie della Calabria S.r.l.)**

Con Deliberazione di Giunta regionale n. 124 del 08.04.2014 è stata disposta "la dismissione immediata delle linee ferroviarie Palmi - Sinopoli e S. Nicola/Silvana Mansio – San Giovanni in Fiore, in maniera parzialmente difforme da quanto previsto dalla D.G.R. n. 380/2013 (e cioè con l'esclusione di un breve tratto a Palmi e del tratto con valenza turistica Camigliatello - S. Nicola/Silvana Mansio)".

Le linee chiuse ammontano complessivamente a 33,6 km, a fronte di una previsione iniziale pari a 45,0 km. La misura è stata pertanto attuata per il 75% delle linee individuate nel *Piano*.

### **3.3.6 Blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata del contratto con Ferrovie della Calabria S.r.l.**

A decorrere dal 01.01.2014 è stato attuato il blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata dei corrispettivi (che è stato definitivamente sancito nel contratto di servizio rep. n. 889 del 17.07.2014, che all'art. 8 prevede corrispettivi invariabili per il triennio 2013-2015).

L'adeguamento tariffario è stato concretamente reso operativo nel gennaio 2014, pochi giorni dopo il termine previsto del 01.01.2014.

## 4 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Nei seguenti paragrafi sono riportati alcuni dati significativi, in relazione agli aspetti su cui si focalizza l'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014.

### 4.1 Ricavi

Si è resa opportuna una valutazione sull'andamento dei ricavi, poiché l'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014 prevede un rapporto tra ricavi da traffico e corrispettivo da Regione non inferiore al 20%.

Per quanto chiaramente non è stata possibile una esaustiva comparazione dei dati sui ricavi prima e dopo l'applicazione del *Piano*, alcuni dati si ritengono significativi:

- una proiezione statistica sull'anno dei ricavi dei servizi su gomma effettuata basandosi sui dati del periodo maggio-luglio indica che gli stessi dovrebbero crescere da 28,6 MEuro nel 2013 a 37,4 MEuro nel 2014, con un significativo incremento del 30%;
- l'incremento dei ricavi dei servizi su gomma, associato alla riduzione dei corrispettivi, dovrebbe consentire in previsione un miglioramento del rapporto fra ricavi e costi dell'ordine del 5%;
- una proiezione statistica sull'anno dei ricavi dei servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria) effettuata basandosi sui dati del periodo maggio-luglio indica che gli stessi dovrebbero essere stabili intorno a 1,0 Meuro;
- la sostanziale invarianza dei ricavi dei servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria) comporta una prevedibile sostanziale invarianza (o lieve incremento) del rapporto fra ricavi e costi;
- non sono disponibili dati aggiornati sui ricavi dei servizi ferroviari su rete nazionale (Trenitalia).

### 4.2 Tariffe

Si è resa opportuna una valutazione sui corrispettivi, poiché l'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014 prevede la fissazione di tariffe che tengano conto della tariffa media applicata a livello nazionale.

Le tariffe vigenti (riportate negli allegati) per i servizi su gomma sono state confrontate con le tariffe medie italiane desunte dalla pubblicazione "11° Rapporto sulla mobilità in Italia - Rapporto finale - Roma, 28 maggio 2014", che è uno studio realizzato da un gruppo di lavoro misto Isfort-ANAV-ASSTRA.

Dalla pubblicazione citata, dalla tabella 7 a pag 61, per i servizi urbani si evince:

- che il costo medio nazionale del biglietto a tempo urbano è pari a 1,36 Euro, che è inferiore al costo previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 1,50 Euro;
- che il valore orario medio nazionale del biglietto a tempo urbano è pari a 0,94 Euro, che è inferiore al valore previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 1,20 Euro;
- che il costo medio nazionale dell'abbonamento mensile urbano è pari a 36,17 Euro, che è inferiore al costo previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 41,00 Euro;

In definitiva si può concludere che le tariffe urbane in Calabria dal 01.01.2015 saranno superiori a quelle medie nazionali.

Dalla pubblicazione citata, dalle tabelle 11 e 13 a pag 65 e 66, per i servizi extraurbani si evince:

- che il costo medio nazionale del biglietto per lo scaglione di percorrenza 20-30 km è pari a 2,77 Euro, che è superiore al costo previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 2,40 Euro;
- che il costo medio nazionale del biglietto per lo scaglione di percorrenza 50-60 km è pari a 4,43 Euro, che è superiore al costo previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 4,00 Euro;
- che il costo medio nazionale dell'abbonamento mensile per lo scaglione di percorrenza 20-30 km è pari a 56,55 Euro, che è inferiore al costo previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 63,00 Euro;
- che il costo medio nazionale dell'abbonamento mensile per lo scaglione di percorrenza 50-60 km è pari a 76,83 Euro, che è inferiore al costo previsto per la Calabria dal 01.01.2015, che è pari a 108,00 Euro.

In definitiva si può concludere che le tariffe extrurbane in Calabria dal 01.01.2015 saranno

- inferiori a quelle medie nazionali per i biglietti;



- superiori a quelle nazionali per gli abbonamenti.

Non è stato possibile nel breve termine in cui è stato redatto questo Piano effettuare una comparazione organica delle tariffe ferroviarie. Alcuni confronti indicano che le stesse sono leggermente inferiori alle tariffe medie nazionali.

È da tenersi in conto che per tutte le tariffe ad agosto 2015 è previsto l'adeguamento all'inflazione registrata nel biennio precedente (indice NIC con tabacchi).

#### 4.3 Corrispettivi

Si è resa opportuna una valutazione sui corrispettivi, poiché l'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014 prevede il contenimento dei corrispettivi in linea con i corrispettivi medi nazionali.

Nella tabella 2 sono stati elaborati i dati riferiti all'anno 2012 rinvenienti dalla *“Relazione annuale al Parlamento – anno 2014”* dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL. Sono stati eliminati i seguenti dati:

- trasporto ferroviario della regione Lombardia, perché la produzione ferroviaria su rete nazionale e regionale non è suddivisa;
- trasporto ferroviario della regione Emilia Romagna, perché alla produzione ferroviaria su rete nazionale non corrisponde alcun corrispettivo;
- trasporto ferroviario della regione Molise, perché alla produzione ferroviaria su rete regionale non corrisponde alcun corrispettivo.

Pur nell'approssimazione derivante da questo tipo di analisi, peraltro riferita al 2012, si evince:

- che i corrispettivi per unità di percorrenza (€/km) medi regionali per i servizi su gomma sono già inferiori di poco alla media nazionale;
- che i corrispettivi per unità di percorrenza (€/km) regionali per i servizi ferroviari su rete nazionale, affidati a Trenitalia, sono superiori di circa il 20% rispetto alla media nazionale;
- che i corrispettivi per unità di percorrenza (€/km) regionali per i servizi ferroviari su rete regionale (e per la gestione della stessa infrastruttura), affidati a Ferrovie della Calabria, sono superiori di circa il 40% rispetto alla media nazionale.



**Tabella 2 – Confronto fra i corrispettivi medi regionali e medi nazionali**

REGIONE	Percorenze			Corrispettivi contrattuali			Corrispettivo/km		
	Produzione ferroviaria Trenitalia (treni/km)	Produzione autolinee (bus/km) e acqua	Produzione ferroviaria regionale (treni/km)	Produzione ferroviaria Trenitalia (treni/km)	Produzione autolinee (bus/km) e acqua	Produzione ferroviaria regionale (treni/km)	Produzione ferroviaria Trenitalia (treni/km)	Produzione autolinee (bus/km) e acqua	Produzione ferroviaria regionale (treni/km)
ABRUZZO	3.933.340	55.152.585	1.508.689	€ 44.421.640,00	€ 81.404.823,90	€ 30.534.996,00	€ 11,29	€ 1,48	€ 20,24
BASILICATA	1.965.946	31.632.672	633.043	€ 30.053.656,00	€ 51.156.545,93	€ 23.267.782,00	€ 15,29	€ 1,62	€ 36,76
CALABRIA	6.941.486	56.000.000	900.000	€ 95.521.395,54	€ 127.549.870,50	€ 28.864.865,54	€ 13,76	€ 2,28	€ 32,07
CAMPANIA	10.695.323	125.531.826	6.367.015	€ 152.213.274,00	€ 372.412.250,63	€ 150.056.298,00	€ 14,23	€ 2,97	€ 23,57
EMILIA ROMAGNA		111.627.587			€ 217.667.879,16			€ 1,95	
LAZIO	17.286.522	294.855.345	3.977.990	€ 219.000.000,00	€ 839.956.428,31	€ 94.000.000,00	€ 12,67	€ 2,85	€ 23,63
LIGURIA	6.608.637	62.368.471	168.000	€ 78.731.466,00	€ 139.700.932,94	€ 2.456.251,87	€ 11,91	€ 2,24	€ 14,62
LOMBARDIA		294.925.968			€ 865.053.393,61			€ 2,93	
MARCHE	4.116.621	41.501.221	0	€ 38.730.368,00	€ 65.699.046,96	€ 0,00	€ 9,41	€ 1,58	
MOLISE		11.111.469			€ 29.508.755,70			€ 2,66	
PIEMONTE	18.765.298	133.319.522	1.319.416	€ 236.000.810,00	€ 317.710.089,11	€ 18.369.338,99	€ 12,58	€ 2,38	€ 13,92
PUGLIA	8.222.940	96.691.367	6.926.881	€ 60.008.000,00	€ 158.639.672,98	€ 193.333.855,21	€ 7,30	€ 1,64	€ 27,91
TOSCANA	22.402.792	110.496.069	778.597	€ 226.017.292,00	€ 262.367.570,67	€ 11.680.385,25	€ 10,09	€ 2,37	€ 15,00
UMBRIA	3.697.635	28.902.832	1.425.945	€ 36.496.638,00	€ 55.294.125,61	€ 7.016.042,00	€ 9,87	€ 1,91	€ 4,92
VENETO	14.051.150	157.412.911	578.677	€ 127.548.376,62	€ 253.299.999,85	€ 7.273.887,06	€ 9,08	€ 1,61	€ 12,57
						Media pesata	€ 11,33	€ 2,38	€ 23,06

## 5 AZIONI PREVISTE

Le azioni previste in questa *Integrazione al Piano* sono descritte nei seguenti paragrafi. Trattandosi di azioni integrative e correttive rispetto alle azioni del *Piano* e alla sua effettiva attuazione nel corso del 2014, le stesse sono descritte con riferimento a quanto originariamente previsto.

In generale è stata effettuata questa scelta:

- per i servizi su gomma: mantenere il livello di spesa originariamente indicato nel *Piano* (per la precisione è stata prevista una riduzione nel 2016 pari allo 0,5%), pur con ulteriori misure di efficientamento, dal momento che tali servizi partivano da un rapporto fra ricavi e costi superiore rispetto a quello dei servizi ferroviari (vedi paragrafo 2.1) e che hanno risposto significativamente alle azioni già implementate (vedi paragrafo 4.3);
- per i servizi su ferro: ridurre il livello di spesa originariamente indicato nel *Piano* (in misura prevista pari a circa il 4,5÷5,0% con riferimento al 2016), accompagnando tale riduzione con ulteriori misure di efficientamento, dal momento che tali servizi partivano da un rapporto fra ricavi e costi inferiore rispetto a quello dei servizi su gomma (vedi paragrafo 2.1) e che hanno risposto poco significativamente o in maniera non nota alle azioni già implementate (vedi paragrafo 4.3).

Si ritiene che riduzioni più consistenti non consentirebbero di incrementare il numero dei passeggeri e di mantenere i livelli occupazionali.

È opportuno precisare che tali riduzioni rispetto ai valori di *Piano* si traducono invece in alcuni casi in incrementi dei servizi rispetto al picco negativo raggiunto nell'estate del 2014.

L'eventuale ottenimento della premialità del Fondo nazionale per l'anno 2014 consentirà di destinare la stessa a misure di sostegno alla riduzione dei livelli occupazione e ad investimenti in acquisto di mezzi, previo accertamento dell'insussistenza di eventuali debiti non coperti fino al 31.12.2014.

### 5.1 Servizi su gomma

Le azioni previste per i servizi su gomma sono le seguenti:

- a) *blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata dei corrispettivi* per il biennio 2014-2015, avendo constatato che le previsioni indicano che mediamente la riduzione dei corrispettivi è abbondantemente sovracompensata dall'incremento dei ricavi da traffico;
- b) *incremento di servizi urbani*, ed in particolare:
  - incremento del 4% per l'area urbana di Catanzaro (dove vi è stato un incremento significativo del rapporto fra ricavi e costi descritto nel paragrafo 3.2.2), previa approvazione da parte del Comune di un nuovo programma dei servizi che preveda la riduzione dei servizi in sovrapposizione con la linea ferroviaria di Ferrovie della Calabria e l'istituzione di servizi di collegamento fra il polo di Germaneto (cittadella regionale, ospedale, università) e le stazioni ferroviarie di Germaneto e Catanzaro Lido;
  - incremento del 4% per l'area urbana di Corigliano-Rossano (dove vi è stato un incremento significativo del rapporto fra ricavi e costi descritto nel paragrafo 3.2.2), previa approvazione da parte dei Comuni, d'intesa, di un nuovo programma dei servizi;
  - incremento di 20.000 km/anno per l'area urbana di Lamezia Terme, con il vincolo di effettuare un servizio di collegamento dalla stazione di Lamezia Terme Centrale in andata ed in ritorno verso l'aeroporto di Lamezia Terme in coincidenza con ogni servizio ferroviario a decorrere dal 14 dicembre (data di entrata in vigore del nuovo orario ferroviario in cui i servizi ferroviari regionali da nord e da sud effettuano la fermata allo stesso orario alla stazione di Lamezia Terme Centrale ed i servizi provenienti da Sibari-Crotone-Catanzaro sono in coincidenza);
- c) *decremento dei servizi urbani in relazione alle misure di disincentivo al traffico*, già definite nel *Piano*, prevedendone l'attuazione entro marzo e la riduzione dei servizi del 3% per chi non le rispetta, ridistribuendo ai Comuni che le hanno rispettate il risparmio di spesa per nuovi servizi;
- d) *progressiva riduzione dei servizi urbani in evidente eccesso di offerta del Comune di Nardodipace*, in misura del 15% all'anno, a partire dal 2014 (in linea con quanto già previsto per l'anno corrente);
- e) *ripristino o intensificazione di servizi extraurbani*, nei limiti complessivi del budget previsto, essendo stati gli stessi eccessivamente ridotti nel corso del 2014, da attuarsi mediante apposito provvedimento che preveda le seguenti priorità:

- collegamenti per nuove direttrici della domanda di mobilità conseguenti al riassetto dei tribunali, dei presidi ospedalieri e delle scuole;
- collegamenti soppressi a più alto rapporto fra ricavi e costi (almeno circa 25%);
- ripristino dei servizi affidati a soggetti (società consortili) che hanno avuto una riduzione nel 2014 (con i programmi in vigore ad agosto) rispetto al 2013 (con i programmi in vigore a dicembre), di almeno il 5% dei servizi (in termini di corrispettivi), a condizione di impegno al mantenimento dei livelli occupazionali;
- *ridistribuzione dei servizi extraurbani*, da effettuarsi annualmente con apposito provvedimento entro marzo, prevedendo:
  - la riduzione dei servizi a basso rapporto fra ricavi e costi (indicativamente il 12÷16%), anche mediante accorpamento dei servizi di più linee (per un importo prevedibile per il 2015 pari a 0,5÷1,0 Meuro, e poi decrescente);
  - la progressiva riduzione dei servizi sovrapposti con i servizi ferroviari (per un importo prevedibile per il 2015 pari a 0,5÷1,0 Meuro, e poi decrescente);
  - l'incremento di servizi ad alto rapporto fra ricavi o costi o di servizi finalizzati all'intermodalità, nei limiti del risparmio di spesa ottenuto con le azioni precedenti, destinando i 2/3 dello stesso risparmio allo stesso affidatario al quale i servizi sono stati ridotti, a condizione di impegno al mantenimento dei livelli occupazionali;

## 5.2 Servizi ferroviari

Le azioni previste per i servizi ferroviari su rete nazionale (Trenitalia S.p.a.) sono le seguenti, rispetto al *Piano*:

- i servizi locali fra Paola e Lamezia Terme non sono attivati, e per essi si utilizza la modalità gomma (servizi già affidati);
- i servizi veloci non sono attivati ad esclusione di quelli sulla linea ionica;
- sono ridotte le fermate in conformità all'orario in fase finale di perfezionamento, che entrerà in vigore dal 14.12.2014, individuandole fra quelle con minori saliti/discesi che consentono di perfezionare al meglio gli incroci;

In merito va osservato che non avendo dati aggiornati sui ricavi, successivi all'incremento tariffario previsto nel *Piano*, né avendo attivato la rimodulazione dei servizi, e non avendo quindi dati relativi agli effetti delle azioni programmate, non è opportuno discostarsi dalle stesse significativamente.

Le azioni previste per i servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria S.r.l.) sono le seguenti, rispetto al *Piano*:

- chiusura dal 01.01.2015 di tutta la linea da Pedace a Camigliatello, oltre il tratto Camigliatello - San Giovanni in Fiore già previsto dal *Piano*, prevedendone un uso per finalità turistiche;
- previsione di non riapertura del tratto intermedio sospeso fra Marzi e Soveria Mannelli della linea Cosenza - Catanzaro, se non con specifico investimento su una linea rettificata;
- concentrazione dei servizi sulle aree a più alta densità abitativa, incluso il tratto Palmi - Gioia Tauro;
- chiusura del tratto Gioia Tauro - Cinquefrondi, a meno che specifico studio ne dimostri, entro giugno 2015, la possibilità di raggiungere fin da subito rapporti fra ricavi e costi almeno pari ai 2/3 del 35%;
- riduzione dei corrispettivi unitari in misura del 10%, da attuarsi dal 01.01.2015, fatto salvo diverso accordo contrattuale che li rimoduli garantendo comunque un risparmio medio del 10%;
- utilizzo del risparmio di cui ai punti precedenti, nei limiti del budget previsto, per servizi concentrati nelle aree urbane a più alta densità abitativa.

## 5.3 Tariffe

Le eventuali azioni previste, da attuarsi entro agosto 2015 (data già prevista di adeguamento delle tariffe all'inflazione), previa specifica valutazione dell'elasticità della domanda, sono le seguenti:

- riduzione del costo degli abbonamenti e incremento del costo dei biglietti dei servizi su gomma extraurbani, mantenendo in equilibrio i ricavi previsti;
- adeguamento ai livelli nazionali delle tariffe ferroviarie.

Le seguenti misure di integrazione tariffaria sono immediatamente esecutive all'approvazione regionale dell'*Integrazione al Piano*:

- obbligo per gli abbonamenti dei servizi su gomma extraurbani settimanali o di durata superiore, su servizi affidati allo stesso soggetto giuridico, di poter individuare un unico percorso costituito da più linee contigue (dove per contigue si intende che hanno fermate nello stesso territorio comunale), la cui lunghezza è presa a base per il calcolo della tariffa (la distanza in linea d'aria fra le fermate di linee diverse dello stesso territorio comunale può aggiungersi); l'abbonamento consente l'utilizzo di tutti i servizi che collegano le fermate del percorso;
- possibilità per i servizi ferroviari, nel caso di almeno tre fermate in una area urbana servita dal trasporto urbano, di adottare la stessa tariffa prevista per i servizi urbani; in tal caso le tariffe ferroviarie da e per le fermate dell'area urbana vengono calcolate con riferimento ad un'unica fermata rappresentativa (baricentrica) individuata previo parere favorevole dei competenti uffici;
- possibilità per gli abbonamenti dei servizi urbani di applicare uno sconto fino al 20% per chi è titolare per lo stesso periodo di un abbonamento per servizi extraurbani su gomma o ferroviari;
- possibilità di ridurre le tariffe fino al 10% con finalità di promuovere l'uso del trasporto pubblico locale, per periodi limitati (non oltre sei mesi non ripetibili per successivi nove mesi) o per una categoria di utenza limitata;
- possibilità di ridurre le tariffe fino al 50% con finalità di incrementare la sicurezza trasporto pubblico locale, per gli appartenenti ai corpi militari o con funzione di polizia stradale o tutela della sicurezza pubblica, nei limiti territoriali di competenza.

#### **5.4 Monitoraggio e misure eventuali in caso di scostamento dal rapporto del 20% fra ricavi e corrispettivi**

Si prevede un continuo monitoraggio e, in caso di scostamento del rapporto fra ricavi e corrispettivi previsto dall'art. 41 del Decreto Legislativo 12 settembre 2014, si prevedono le opportune azioni correttive.

A tal fine l'Amministrazione regionale assume fin da subito i necessari provvedimenti per rendere obbligatoria e tempestiva la trasmissione dei dati necessari, in conformità alle specifiche disposizioni normative regionali, integrando le precedenti disposizioni.

In caso di previsione di non raggiungimento del rapporto fra ricavi e corrispettivi la Giunta regionale dispone la sospensione dei servizi sulle linee che hanno un rapporto fra ricavi e costi inferiore al 8%, o se necessario al 12%.



## 6 QUADRO ECONOMICO

Da quanto previsto nella presente *Integrazione al Piano* ne discende il quadro economico riportato nella seguente tabella 3. Nella tabella sono riportati:

- il fabbisogno (righe con sfondo verde);
- le risorse disponibili (righe con sfondo azzurro).

Nel quadro economico, per esigenze di pareggio di bilancio, sono equivalenti per ciascun anno il fabbisogno complessivo ed il totale delle risorse disponibili.

I corrispettivi per i servizi sono stati computati coerentemente con le azioni programmate nel paragrafo 5 (ad eccezione del paragrafo 5.4). Il fabbisogno per il contributo erariale per il rinnovo del CCNL è stato stimato sulla base dei dati più aggiornati, in maniera comunque prudenzialmente sovrastimata.

Il tasso di inflazione programmata è desunto dai documenti di programmazione economica per gli anni 2014 e 2015, ed è posto uguale allo stesso valore per l'anno 2016.

Il quadro delle risorse tiene prudenzialmente conto, per gli esercizi finanziari 2015 e 2016, della prevedibile variazione peggiorativa della ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, sulla base del parere sullo schema di decreto per la ripartizione, per l'esercizio 2014, delle risorse del Fondo stesso, espresso in sede di Conferenza Unificata del 05.08.2014. Per l'anno 2014 tale variazione peggiorativa non è stata presa in considerazione poiché, qualora il decreto fosse assunto in conformità al parere della Conferenza Unificata, sarebbe interamente erogata la quota premiale con un possibile accertamento in entrata che quasi annullerebbe la necessità di usufruire per l'anno 2014 delle risorse del Fondo di coesione e sviluppo.

In relazione al Fondo nazionale, il quadro delle risorse tiene conto della quota premiale relativa agli anni 2015 e 2016, legata al raggiungimento degli obiettivi (aumento del rapporto fra ricavi e costi, aumento dei passeggeri, mantenimento dei livelli occupazionali) che il Piano approvato con D.G.R. n. 380 del 25.10.2014 si prefiggeva di raggiungere, e che l'Integrazione al Piano si prefigge altresì di raggiungere. Tuttavia deve essere prevista la possibilità che in caso di mancato raggiungimento della premialità, o di parte della stessa, si sopperisca con risorse autonome del bilancio regionale. Ciò sia per prudenza contabile, sia per il fatto che sono previste eventuali azioni correttive mirate al rispetto dei requisiti dell'art. 41 del D.L. 133/2014 (con particolare riferimento al requisito del raggiungimento del rapporto del 20% fra ricavi da traffico e corrispettivi) che, se effettivamente attuate, probabilmente non consentiranno il raggiungimento di tutti gli obiettivi necessari per ottenere la quota premiale del Fondo nazionale.

Il quadro delle risorse tiene ovviamente anche conto del Fondo di sviluppo e coesione, la cui effettiva disponibilità è legata alla sua rimodulazione e all'approvazione ed attuazione della presente *Integrazione al Piano*, conformemente alle disposizioni normative dell'art. 41 del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133.

Le risorse autonome regionali per l'anno 2014 sono già presenti sul bilancio di previsione, mentre per gli anni successivi ne dovrà essere previsto l'inserimento nel bilancio di previsione e nel bilancio pluriennale. Come sopra riportato, nelle leggi di bilancio dovrà altresì essere prevista la possibilità che, in caso di mancato raggiungimento della premialità o di parte della stessa, si sopperisca con risorse autonome del bilancio regionale.

Tabella 3 – Quadro economico dell'Integrazione al Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL

Anno	2014	2015	2016
Corrispettivi gomma	€ 120.918.899,95	€ 123.466.045,68	€ 125.318.036,36
Corrispettivi Trenitalia	€ 79.751.832,00	€ 80.948.109,48	€ 82.162.331,12
Corrispettivi Ferrovia della Calabria	€ 25.300.000,00	€ 25.300.000,00	€ 25.679.500,00
Integrazione rinnovo CCNL	€ 15.200.000,00	€ 15.200.000,00	€ 15.200.000,00
<b>Fabbisogno totale</b>	<b>€ 241.170.731,95</b>	<b>€ 244.914.155,16</b>	<b>€ 248.359.867,48</b>
Fondo nazionale quota fissa	€ 191.205.780,85	€ 189.590.194,61	€ 189.590.194,61
Fondo nazionale quota premiale		€ 21.065.577,18	€ 21.065.577,18
Fondo coesione e sviluppo (art. 41 D.L. 133/2014)	€ 19.964.951,10	€ 20.000.000,00	
Risorse autonome	€ 30.000.000,00	€ 14.258.383,37	€ 37.704.095,69
<b>Risorse totali</b>	<b>€ 241.170.731,95</b>	<b>€ 244.914.155,16</b>	<b>€ 248.359.867,48</b>
Inflazione programmata	1,50%	1,50%	1,50%



Per confronto, nella figura 11 è riportato il confronto del fabbisogno al 2016 secondo differenti scenari:

- mantenimento dei servizi così come programmati negli anni 2010, 2011, 2012 e 2013, adeguando i corrispettivi all'inflazione programmata;
- mantenimento dei servizi programmati nel 2015 dal *Piano*, adeguando i corrispettivi all'inflazione programmata (dal 2015 al 2016);
- servizi programmati nell'Integrazione al Piano.

In tutte le ipotesi è stato utilizzato lo stesso importo del fabbisogno per l'integrazione del CCNL e sono state trascurate le compensazioni per agevolazioni tariffarie. Questa ipotesi sottostimano il fabbisogno dei primi quattro scenari (2010, 2011, 2012, 2013).

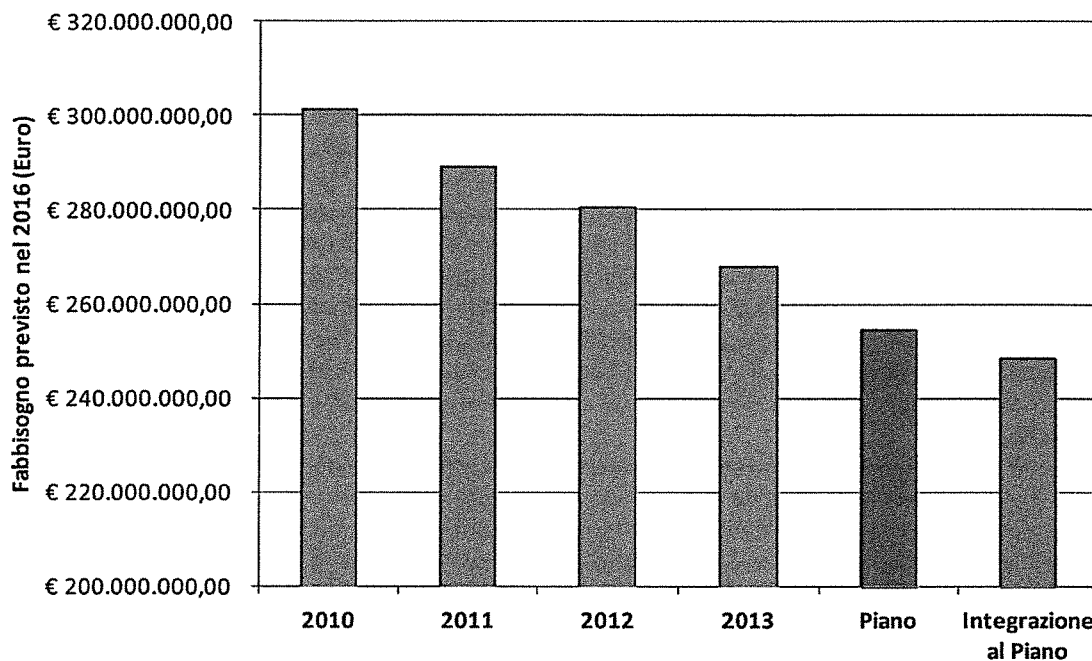


Figura 11 – Servizi di TPL su gomma urbani classificati in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013 e 2014 e dell'offerta per abitante



## ALLEGATO 1 – TARIFFE SERVIZI SU GOMMA EXTRAURBANI

**1 - Determinazione della tariffa base extraurbana ( $T_{be}$ ) – riferimento anno 2010**

$$T_{be} = A + B \times d_m \quad \text{Euro}$$

dove

- $d_m$  è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (specificati al punto 4);
- A è pari a 0,825 dal 01.01.2014, e a 0,900 dal 01.01.2015;
- B è pari a 0,047 dal 01.01.2014, e a 0,052 dal 01.01.2015.

**2 - Adeguamento biennale all'inflazione**

I valori sopra riportati sono riferiti al 2010 e con cadenza biennale, precisamente in data 1 agosto di ogni anno dispari, la tariffa base extraurbana ( $T_{be}$ ) è adeguata all'inflazione (indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi – dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

Il primo adeguamento è da calcolarsi al 1 agosto 2013, con un indice pari a 1,059 (NIC con tabacchi 2011-2012). Pertanto tenuto conto di questo adeguamento la tariffa base in vigore dal 01.01.2014 è:

$$T_{be} = (A + B \times d_m) \times 1,059 \quad \text{Euro}$$

**3 – Tipologie di titolo di viaggio**

Titolo	Tariffa	Emissione	Tipologia	Arrotondamento <sup>(1)</sup>
biglietto di corsa semplice	$T_{be}$	obbligatoria	al portatore <sup>(6)</sup>	0,20
biglietto andata/ritorno	$1,6 \times T_{be}$	obbligatoria	al portatore <sup>(6)</sup>	0,20
abbonamento settimanale <sup>(2)</sup>	$7,8 \times T_{be}$	obbligatoria	nominativo	1,00
abbonamento mensile <sup>(2)</sup>	$27,0 \times T_{be}$	obbligatoria	nominativo	1,00
abbonamento trimestrale <sup>(2)</sup>	<sup>(3)</sup>	facoltativa <sup>(5)</sup>	nominativo	1,00
abbonamento annuale <sup>(2)</sup>	<sup>(4)</sup>	facoltativa <sup>(5)</sup>	nominativo	1,00

<sup>(1)</sup> L'arrotondamento deve essere effettuato verso l'importo più vicino.

<sup>(2)</sup> L'abbonamento è valido per una coppia di corse al giorno.

<sup>(3)</sup> L'importo è determinato moltiplicando per 3 quello dell'abbonamento mensile, applicando una riduzione pari a 1/12.

<sup>(4)</sup> L'importo è determinato moltiplicando per 12 quello dell'abbonamento mensile, applicando una riduzione pari a 2/12.

<sup>(5)</sup> Facoltà del gestore.

<sup>(6)</sup> È fatta salva la possibilità di utilizzo di sistemi elettronici.

**4 – Scaglioni di percorrenza e calcolo delle tariffe**

Dal 01.01.2014

Scaglione di percorrenza (km)			Tariffa base extraurbana T <sub>be</sub> (€)	Importo titolo di viaggio (€)			
Oltre	Fino a	Media		Biglietto di corsa semplice	Biglietto andata/ritorno	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
0	10	5,0	1,123	1,20	1,80	9,00	30,00
10	20	15,0	1,620	1,60	2,60	13,00	44,00
20	30	25,0	2,118	2,20	3,40	17,00	57,00
30	40	35,0	2,616	2,60	4,20	20,00	71,00
40	50	45,0	3,113	3,20	5,00	24,00	84,00
50	60	55,0	3,611	3,60	5,80	28,00	98,00
60	70	65,0	4,109	4,20	6,60	32,00	111,00
70	80	75,0	4,607	4,60	7,40	36,00	124,00
80	90	85,0	5,104	5,20	8,20	40,00	138,00
90	100	95,0	5,602	5,60	9,00	44,00	151,00
100	125	112,5	6,473	6,40	10,40	50,00	175,00
125	150	137,5	7,717	7,80	12,40	60,00	208,00
150	175	162,5	8,962	9,00	14,40	70,00	242,00
175	200	187,5	10,206	10,20	16,40	80,00	276,00
200	225	212,5	11,450	11,40	18,40	89,00	309,00
225	250	237,5	12,695	12,60	20,40	99,00	343,00
250	275	262,5	13,939	14,00	22,40	109,00	376,00
275	300	287,5	15,183	15,20	24,20	118,00	410,00

Dal 01.01.2015

Scaglione di percorrenza (km)			Tariffa base extraurbana T <sub>be</sub> (€)	Importo titolo di viaggio (€)			
Oltre	Fino a	Media		Biglietto di corsa semplice	Biglietto andata/ritorno	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
0	10	5,0	1,228	1,20	2,00	10,00	33,00
10	20	15,0	1,779	1,80	2,80	14,00	48,00
20	30	25,0	2,330	2,40	3,80	18,00	63,00
30	40	35,0	2,880	2,80	4,60	22,00	78,00
40	50	45,0	3,431	3,40	5,40	27,00	93,00
50	60	55,0	3,982	4,00	6,40	31,00	108,00
60	70	65,0	4,533	4,60	7,20	35,00	122,00
70	80	75,0	5,083	5,00	8,20	40,00	137,00
80	90	85,0	5,634	5,60	9,00	44,00	152,00
90	100	95,0	6,185	6,20	9,80	48,00	167,00
100	125	112,5	7,148	7,20	11,40	56,00	193,00
125	150	137,5	8,525	8,60	13,60	66,00	230,00
150	175	162,5	9,902	10,00	15,80	77,00	267,00
175	200	187,5	11,278	11,20	18,00	88,00	305,00
200	225	212,5	12,655	12,60	20,20	99,00	342,00
225	250	237,5	14,032	14,00	22,40	109,00	379,00
250	275	262,5	15,408	15,40	24,60	120,00	416,00
275	300	287,5	16,785	16,80	26,80	131,00	453,00



## ALLEGATO 2 – TARIFFE SERVIZI SU GOMMA URBANI

### 1 - Determinazione della tariffa base urbana ( $T_{bu}$ ) – riferimento anno 2010

Dal 01.01.2014

$$T_{bu} = 1,210 \text{ Euro}$$

Dal 01.01.2015

$$T_{bu} = 1,420 \text{ Euro}$$

Il Dipartimento competente è autorizzato all'istituzione di zonizzazioni tariffarie urbane con incrementi fino al 60% dell'importo della tariffa base urbana ( $T_{bu}$ ), subordinate al parere favorevole del Comune che ha competenza.

La zonizzazione tariffaria deve prevedere per ogni tariffa base istituita l'adeguamento della durata del biglietto a tempo in proporzione non inferiore all'aumento della tariffa base urbana ( $T_{bu}$ ).

In ogni caso la circolazione all'interno di ciascuna zona tariffaria è associata alla tariffa base urbana ( $T_{bu}$ ) prevista ordinariamente (cioè in assenza di zonizzazione tariffaria).

### 2 - Adeguamento biennale all'inflazione

I valori sopra riportati sono riferiti al 2010 e con cadenza biennale, precisamente in data 1 agosto di ogni anno dispari, la tariffa base extraurbana ( $T_{be}$ ) è adeguata all'inflazione (indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi – dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

Il primo adeguamento è da calcolarsi al 1 agosto 2013, con un indice pari a 1,059 (NIC con tabacchi 2011-2012).

### 3 – Tipologie di titolo di viaggio

Titolo	Tariffa	Emissione	Tipologia	Arrotondamento <sup>(1)</sup>
biglietto a tempo (90 minuti)	$T_{bu}$	obbligatoria	al portatore <sup>(5)</sup>	0,10
biglietto giornaliero	$3,0 \times T_{bu}$	obbligatoria	nominativo	0,10
abbonamento settimanale	$7,8 \times T_{bu}$	facoltativa <sup>(4)</sup>	nominativo	1,00
abbonamento mensile	$27,0 \times T_{bu}$	obbligatoria	nominativo	1,00
abbonamento trimestrale	<sup>(2)</sup>	facoltativa <sup>(4)</sup>	nominativo	1,00
abbonamento annuale	<sup>(3)</sup>	facoltativa <sup>(4)</sup>	nominativo	1,00

<sup>(1)</sup> L'arrotondamento deve essere effettuato verso l'importo più vicino.

<sup>(2)</sup> L'importo è determinato moltiplicando per 3 quello dell'abbonamento mensile, applicando una riduzione pari a 1/12.

<sup>(3)</sup> L'importo è determinato moltiplicando per 12 quello dell'abbonamento mensile, applicando una riduzione pari a 2/12.

<sup>(4)</sup> Facoltà del gestore.

<sup>(5)</sup> È fatta salva la possibilità di utilizzo di sistemi elettronici.

### 4 – Calcolo delle tariffe

Dal 01.01.2014

Tariffa base urbana $T_{be}$ (€)	Importo titolo di viaggio (€)			
	Biglietto a tempo	Biglietto giornaliero	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
1,281	1,30	3,80	10,00	35,00

Dal 01.01.2015



Tariffa base urbana T <sub>be</sub> (€)	Importo titolo di viaggio (€)			
	Biglietto a tempo	Biglietto giornaliero	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
1,504	1,50	4,50	12,00	41,00

## ALLEGATO 3 – TARIFFE SERVIZI FERROVIARI

### 1 - Determinazione della tariffa base ferroviaria ( $T_{bf}$ ) – riferimento anno 2010

$$T_{bf} = 0,868 + 0,054 \times d_m \quad \text{Euro}$$

dove  $d_m$  è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (specificati al punto 4)

La tariffa è prevista per una unica classe di viaggio.

Alla tariffa base si applicano le riduzioni già previste nel contratto vigente.

### 2 - Adeguamento biennale all'inflazione

I valori sopra riportati sono riferiti al 2010 e con cadenza biennale, precisamente in data 1 agosto di ogni anno dispari, la tariffa base extraurbana ( $T_{bf}$ ) è adeguata all'inflazione (indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi – dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

Il primo adeguamento è da calcolarsi al 1 agosto 2013, con un indice pari a 1,059 (NIC con tabacchi 2011-2012). Pertanto tenuto conto di questo adeguamento la tariffa base in vigore dal 01.01.2014 è:

$$T_{bf} = (0,868 + 0,054 \times d_m) \times 1,059 \quad \text{Euro}$$

### 3 – Tipologie di titolo di viaggio

Titolo	Tariffa	Emissione	Tipologia	Arrotondamento <sup>(1)</sup>
Biglietto di corsa semplice	$T_{bf}$	obbligatoria	al portatore <sup>(5)</sup>	0,20
abbonamento settimanale	$\leq 50 \text{ km: } 6,0 \times T_{bf}$ $> 50 \text{ km: } 6,0 \times T_{bf} (50\text{km}) + 1,68 \times T_{bf} (d_m - 50\text{km})$	obbligatoria	nominativo	0,20
abbonamento mensile	$\leq 50 \text{ km: } 20,0 \times T_{bf}$ $> 50 \text{ km: } 20,0 \times T_{bf} (50\text{km}) + 5,60 \times T_{bf} (d_m - 50\text{km})$	obbligatoria	nominativo	0,20
abbonamento trimestrale	(2)	facoltativa <sup>(4)</sup>	nominativo	0,20
abbonamento annuale	(3)	facoltativa <sup>(4)</sup>	nominativo	0,20

(1) L'arrotondamento deve essere effettuato verso l'importo più vicino.

(2) L'importo è determinato moltiplicando per 3 quello dell'abbonamento mensile, applicando una riduzione pari a 1/12.

(3) L'importo è determinato moltiplicando per 12 quello dell'abbonamento mensile, applicando una riduzione pari a 2/12.

(4) Facoltà del gestore.

(5) È fatta salva la possibilità di utilizzo di sistemi elettronici.

**4 – Scaglioni di percorrenza e calcolo delle tariffe**

Dal 01.01.2014

Scaglione di percorrenza (km)			Tariffa base ferroviaria T <sub>bf</sub> (€)	Importo titolo di viaggio (€)		
Oltre	Fino a	Media		Biglietto di corsa semplice	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
0	10	5,0	1,205	1,20	7,20	24,20
10	20	15,0	1,777	1,80	10,60	35,60
20	30	25,0	2,349	2,40	14,00	47,00
30	40	35,0	2,921	3,00	17,60	58,40
40	50	45,0	3,493	3,40	21,00	69,80
50	60	55,0	4,064	4,00	23,20	77,20
60	70	65,0	4,636	4,60	24,20	80,40
70	80	75,0	5,208	5,20	25,00	83,60
80	90	85,0	5,780	5,80	26,00	86,80
90	100	95,0	6,352	6,40	27,00	90,00
100	125	112,5	7,353	7,40	28,60	95,60
125	150	137,5	8,782	8,80	31,00	103,60
150	175	162,5	10,212	10,20	33,40	111,60
175	200	187,5	11,642	11,60	35,80	119,60
200	225	212,5	13,071	13,00	38,20	127,60
225	250	237,5	14,501	14,60	40,60	135,60
250	275	262,5	15,931	16,00	43,00	143,60
275	300	287,5	17,360	17,40	45,40	151,60