

Dipartimento/i Proponente/i:

LL-PP

Oggetto:

Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

Presidente o Assessore/i Proponente/i:

Relatore (se diverso dal proponente):

Dirigente/i Generale/i:

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

| | | Giunta | Presente | Assente |
|-----|---------------------|-----------------|----------|---------|
| 1 | Giuseppe SCOPELLITI | Presidente | | X |
| 2 | Antonella STASI | Vice Presidente | | X |
| 3 | Demetrio ARENA | Componente | X | |
| 4. | Mario CALIGIURI | Componente | X | |
| 5. | Alfonso DATTOLO | Componente | X | |
| 6. | Luigi FEDELE | Componente | X | |
| 7. | Giuseppe GENTILE | Componente | X | |
| 8. | Giacomo MANCINI | Componente | X | |
| 9. | Francesco PUGLIANO | Componente | X | |
| 10. | Nazzareno SALERNO | Componente | X | |
| 11. | Domenico TALLINI | Componente | X | |
| 12. | Michele TREMATERRA | Componente | X | |

Assiste il Dirigente Generale del Dipartimento Presidenza.

La delibera si compone di n. 4 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegato

Casella riservata alla prenotazione dell'impegno di spesa da parte del Direttore di Ragioneria.

Il dirigente di Servizio
Marsico ing. Rodolfo

Il dirigente di Settore

Il Dirigente del Settore
Ing. Giuseppe PAVONE

LA GIUNTA REGIONALE

Premesso:

- **che** l'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dall'art. 1 c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, 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:
 - a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
 - b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
 - c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
 - d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
 - e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;
 - 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;
- **che** 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;
- **che** 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 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 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.;
 - **che** per effetto della D.G.R. n. 337 del 30.09.2013, recante "*Servizi di trasporto pubblico locale su ferro di Trenitalia s.p.a. - Programmazione dei servizi per l'anno 2013 - (L.R. n. 67/2012 e n. 69/2012; art. 16 bis del D.L. n. 95/2012 e s.m.i.)*", sono già state di recente messe in atto azioni coerenti con il raggiungimento degli obiettivi di cui alla disposizione normativa e al D.P.C.M. citati.

Considerato che, per quanto sopra premesso, si rende necessario approvare il *piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale* di cui all'oggetto entro il 26.10.2013 e trasmetterlo unitamente ai dati istruttori al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL entro il 03.11.2013.

Visti:

- la Relazione istruttoria del *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale* predisposta dal competente Dipartimento;
- le Azioni previste e cronoprogramma del *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*, predisposto dal competente Dipartimento ed allegato al presente provvedimento, per farne parte integrante e sostanziale;
- il Documento di sintesi del *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*;

Considerato che, per quanto sopra premesso, si rende necessario approvare il *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale* di cui all'oggetto entro il 26.10.2013 e trasmetterlo unitamente ai dati istruttori al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL entro il 03.11.2013.

Ritenuto di condividere ad approvare il piano predisposto.

Su proposta dell'Assessore Regionale Luigi Fedele, formulata sulla base dell'istruttoria compiuta della relativa struttura il cui dirigente si è espresso sulla regolarità amministrativa dell'atto.

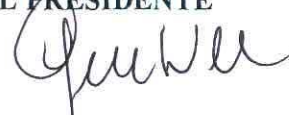
DELIBERA

1. **Di prendere atto** dell'istruttoria relativa al *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*, con riferimento ai documenti citati nella narrativa del presente provvedimento.
2. **Di approvare** il *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*, con specifico riferimento alla sezione *Azioni previste e cronoprogramma*.
3. **Di prendere atto** che l'attuazione del *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*, comporta provvedimenti di competenza del Dipartimento Infrastrutture e LL.PP., di questa Giunta Regionale e del Consiglio Regionale.
4. **Di demandare**, in relazione all'attuazione di cui al punto precedente, al Dipartimento Infrastrutture e LL.PP., oltre a quanto di competenza, anche l'adozione delle azioni propedeutiche e di impulso per i provvedimenti degli Organi regionali competenti.
5. **Di demandare** al Dipartimento Infrastrutture e LL.PP. la trasmissione del Piano, unitamente ai dati istruttori, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL, nei termini di legge.
6. **Di provvedere** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 06/04/2011, n. 11, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento Proponente.

IL DIRIGENTE GENERALE
DEL DIPARTIMENTO PRESIDENZA



IL PRESIDENTE





REGIONE CALABRIA

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.

Azioni previste e Cronoprogramma

L'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dall'art. 1 c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, 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:
 - a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
 - b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
 - c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
 - d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
 - e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;
- 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.

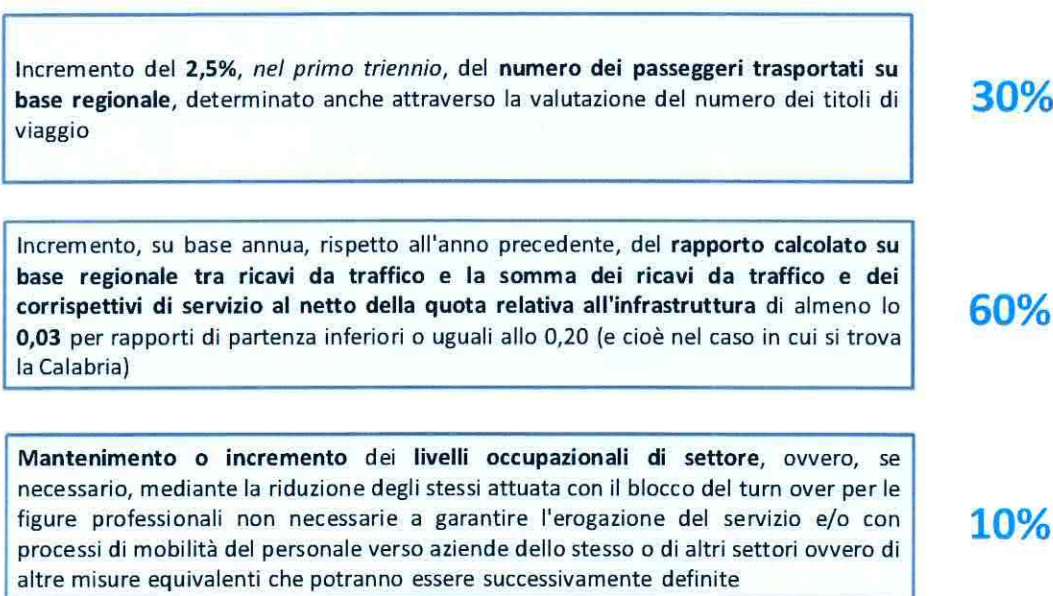


Figura 1 – Indicatori associati agli obiettivi del Piano di riprogrammazione e peso della premialità associata

La strategia generale adottata per il perseguimento degli obiettivi è orientata ad una 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.

Alla riduzione dei servizi si accompagna una loro riorganizzazione e redistribuzione (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.

La riduzione dei servizi a domanda debole, la loro parziale redistribuzione sui servizi a domanda più alta, unitamente all'incremento delle tariffe e alla riduzione dei costi sostenuti, è finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo dell'incremento del rapporto fra ricavi da traffico e somma di costi operativi e ricavi da traffico.

Le azioni previste sul sistema del trasporto pubblico locale su gomma sono descritte nel paragrafo 1, mentre le azioni previste sul sistema del trasporto pubblico locale su ferro sono descritte nel paragrafo 2. I risparmi di spesa indicati e associati alle azioni sono sempre riferiti su base annua.

Nel paragrafo 3 è riportato il cronoprogramma delle azioni e il quadro economico di spesa.

1 Azioni sul sistema di TPL su gomma

1.1 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.

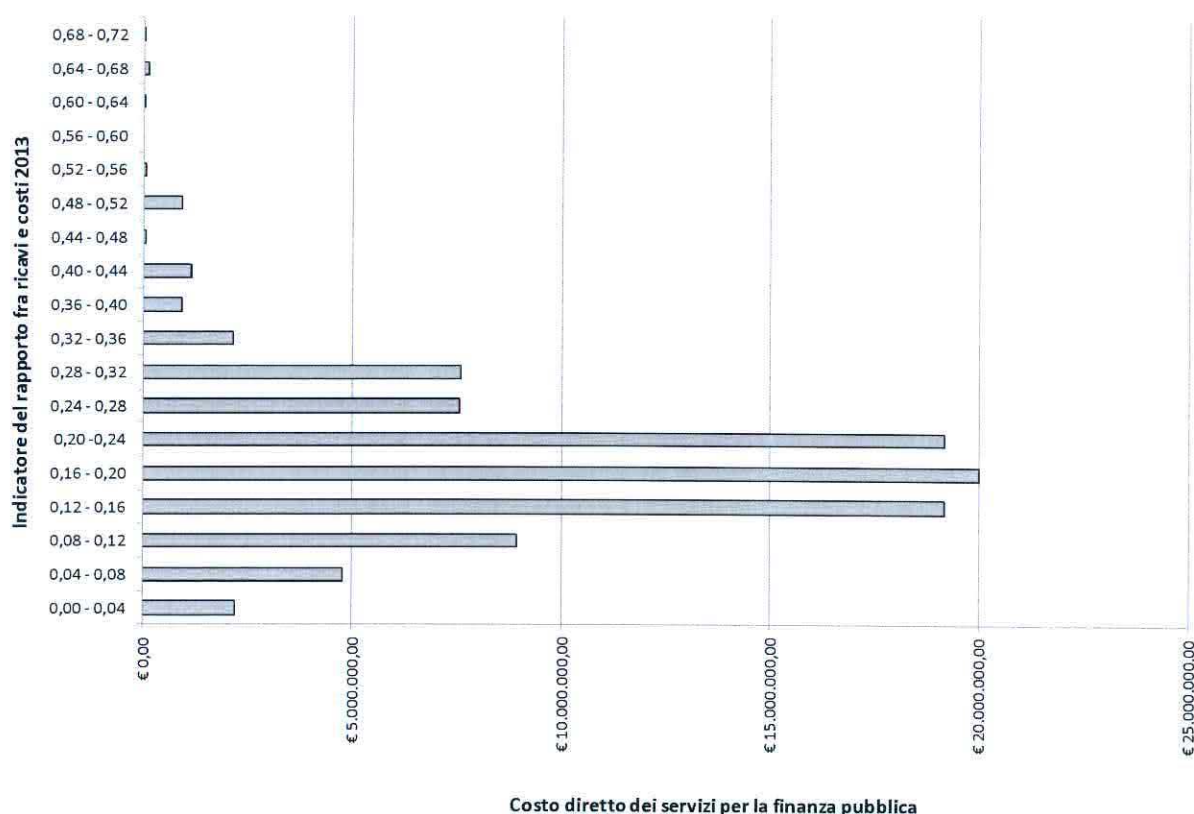


Figura 2 – Linee dei servizi di TPL su gomma extraurbane classificate in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013

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).

1.2 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.

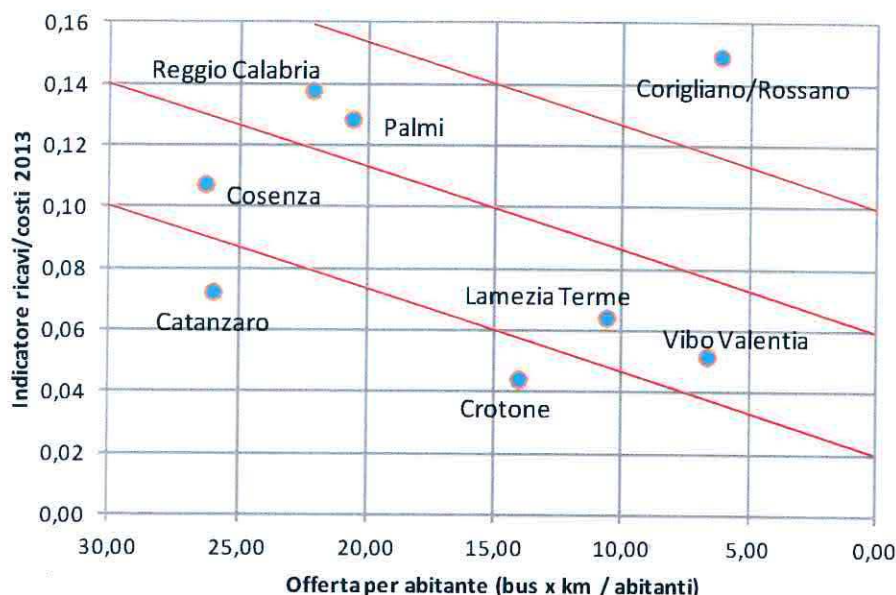


Figura 3 – Servizi di TPL su gomma urbani classificati in funzione dell'indicatore del rapporto fra ricavi e costi del 2013 e dell'offerta per abitante

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 1.1).

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 ferialo 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 sommata 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.

1.3 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.

1.4 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.

1.5 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 Azioni sul sistema di TPL su ferro

2.1 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.

2.2 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 soppresse siano sostituite con fermate dei servizi automobilistici.

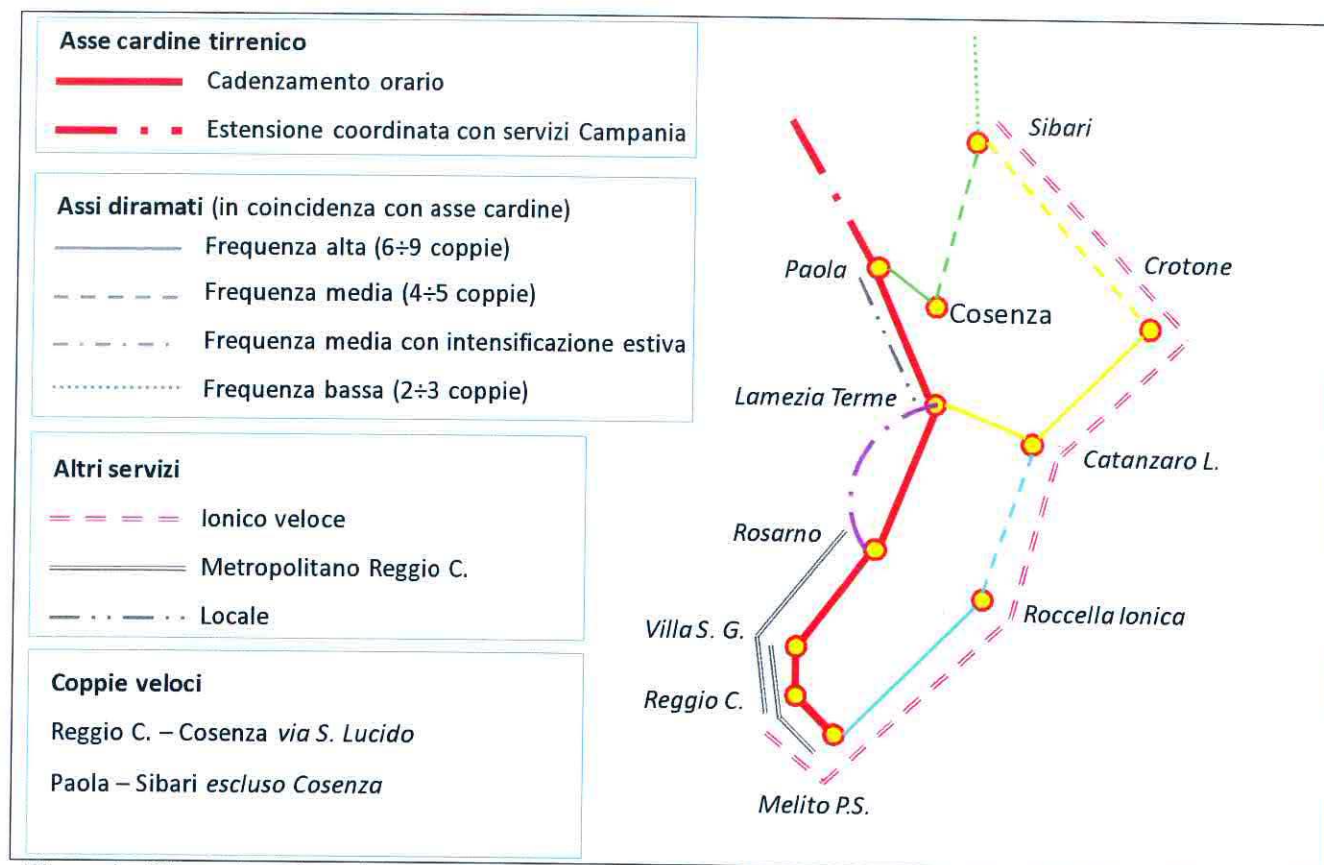


Figura 4 – Riorganizzazione dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A.

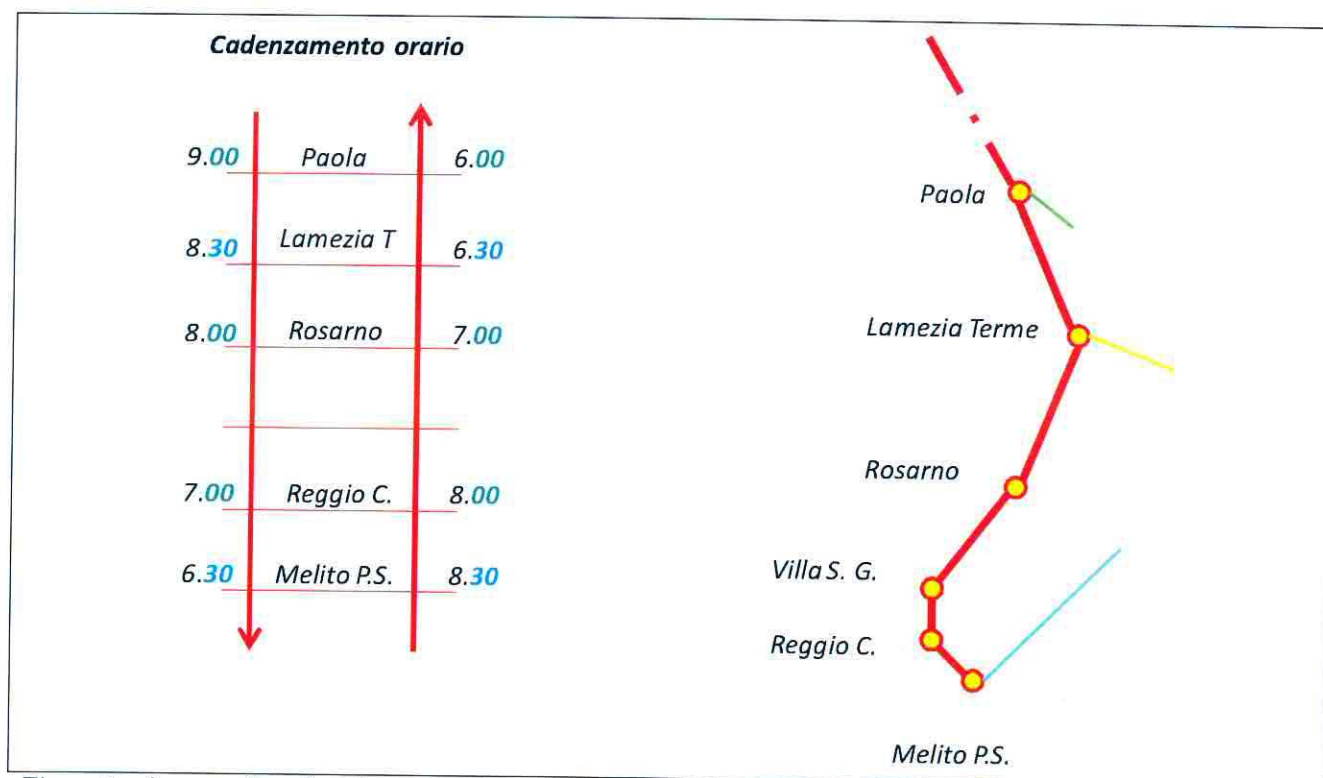


Figura 5 – Asse cardine tirrenico

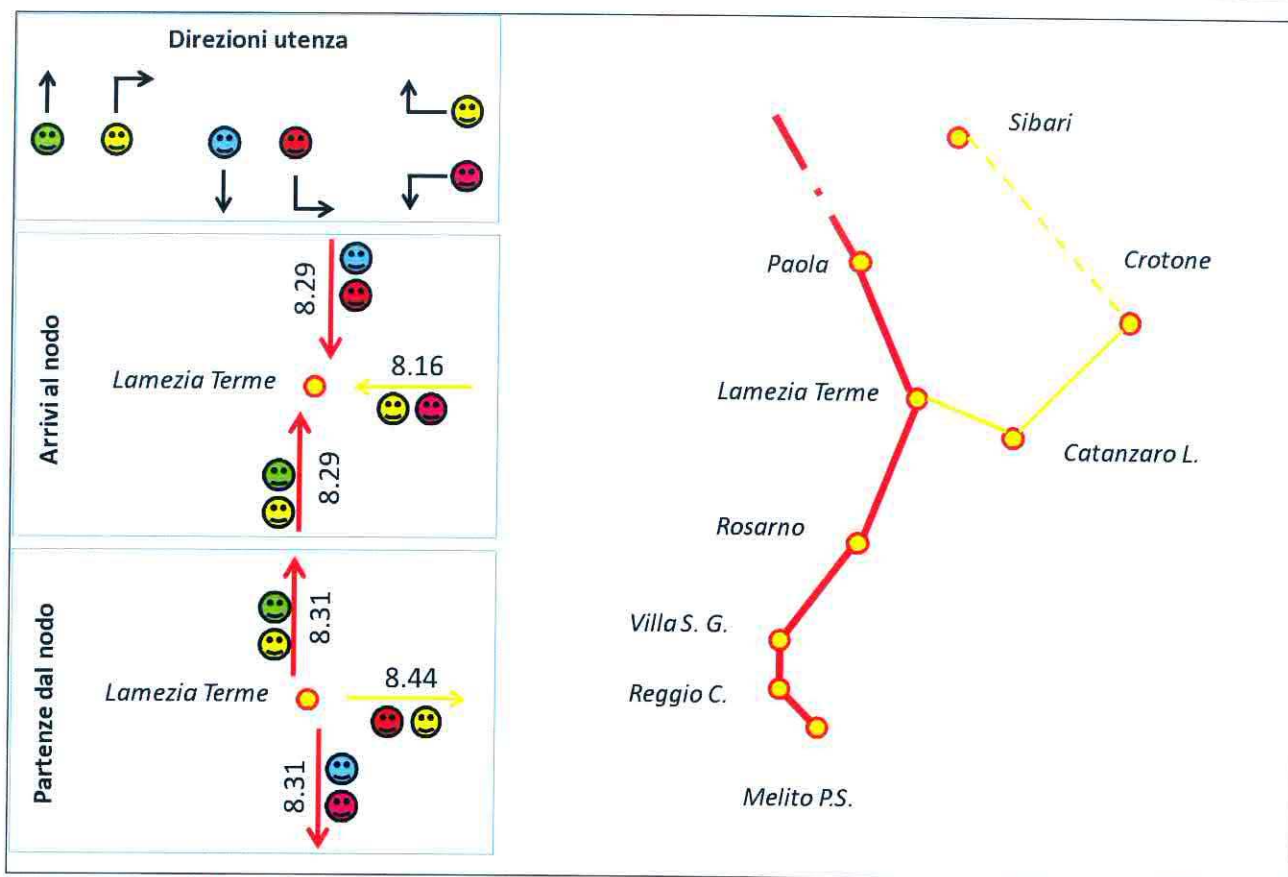


Figura 6 – Assi diramati

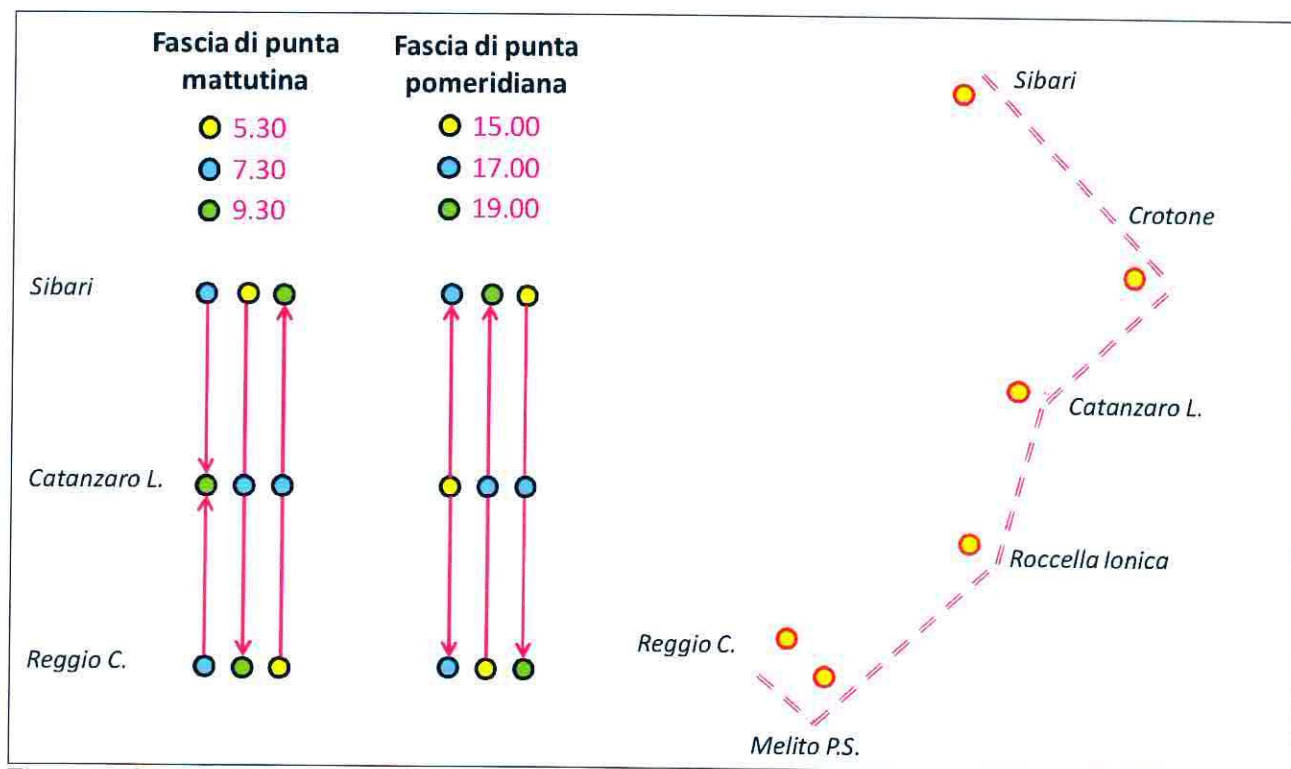


Figura 7 – Servizio ionico veloce

2.3 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.

2.4 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.

2.5 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

2.6 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.

3 Cronoprogramma e quadro economico

Il cronoprogramma di attuazione delle azioni è il seguente:

➤ Azioni sul TPL su gomma

- 1.1 - Soppressione dei servizi delle linee extraurbane a basso rapporto ricavi/costi e parziale redistribuzione dell'offerta
 - è demandata al Dipartimento competente l'attuazione nel minimo tempo tecnico (e comunque entro 45 giorni) della soppressione di una quantità di servizi compresa fra il 30% e il 50% di quanto complessivamente previsto in riduzione;
 - è demandata al Dipartimento competente la predisposizione per l'approvazione in Giunta del programma di esercizio per il 2014, che fin dall'inizio dell'anno preveda la completa attuazione dell'azione;
- 1.2 - Riduzione dei servizi urbani in ragione del rapporto ricavi/costi e dell'offerta per abitante e disincentivi al traffico privato
 - il 50% delle riduzioni previste (e cioè la misura indipendente dalle eventuali azioni di disincentivo al traffico privato attuate dai Comuni) sono esecutive dal 1 gennaio 2014;
 - qualora le azioni di disincentivo non siano deliberate dai Comuni entro il 1 febbraio, e non siano attuate entro il 1 aprile, è automatica dal mese successivo (e cioè rispettivamente dal 1 marzo e dal 1 maggio) l'attuazione del 50% residuo di riduzione prevista;
- 1.3 - Soppressione dei servizi sovrapposti con i servizi ferroviari
 - il Dipartimento competente dovrà predisporre entro maggio 2014 un programma di eliminazione delle sovrapposizioni, da aggiornarsi in relazione all'entrata in servizio di nuovo materiale rotabile ferroviario;
 - in relazione al prevedibile avanzamento della fornitura di materiale rotabile ferroviario, comunque le misure originariamente previste dalla D.G.R. n. 147/2013 relative alle sovrapposizioni con la linea tirrenica, successivamente revocate, sono esecutive dal 01.01.2015;
- 1.4 - Abolizione delle agevolazioni tariffarie
 - entro 30 giorni il Dipartimento competente propone apposito disegno di legge all'approvazione della Giunta Regionale, prevedendo l'abrogazione immediata delle agevolazioni;
- 1.5 - Aumento delle tariffe
 - entro 30 giorni il Dipartimento competente propone apposito disegno di legge all'approvazione della Giunta Regionale, prevedendo l'incremento delle tariffe in due fasi (dal 01.01.2014 e dal 01.01.2015);

➤ Azioni sul TPL su ferro

- 2.1 - Riorganizzazione dei servizi ferroviari affidati a Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)
 - le misure già disposte con Deliberazione della Giunta Regionale n. 337 del 30.09.2013 sono già in corso di esecuzione;
 - il Dipartimento competente deve adottare gli atti di competenza e di impulso affinché entro giugno 2014 deve essere effettiva una prima fase della riorganizzazione dei servizi, che deve completarsi entro giugno 2015, anche in relazione alla fornitura di materiale rotabile ferroviario;
- 2.2 - Chiusura/riduzione delle fermate a basso traffico Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)
 - il Dipartimento competente deve sottoporre una proposta organica alla Giunta Regionale entro settembre 2014, prevedendone l'attuazione a decorrere dal gennaio 2015;
- 2.3 - Incremento delle tariffe dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A. (su rete nazionale)
 - l'incremento è inderogabilmente operativo dal 01.01.2014, e il gestore è autorizzato ad attuarlo anche con decorrenza immediata, previa comunicazione al Dipartimento competente;
- 2.4 - Acquisto di materiale rotabile ferroviario
 - i Dipartimenti Programmazione Nazionale e Comunitaria e Infrastrutture e LL.PP. dovranno proporre entro il 31.12.2013 alla Giunta Regionale la rimodulazione delle risorse necessarie per tale finalità;
- 2.5 - Chiusura di linee ferroviarie regionali (in concessione a Ferrovie della Calabria S.r.l.)



- i Dipartimenti Bilancio e Patrimonio e Infrastrutture e LL.PP. dovranno proporre entro il 31.12.2013 alla Giunta Regionale i provvedimenti che attuano quanto previsto relativamente alle linee Palmi - Sinopoli e Camigliatello Silano - San Giovanni in Fiore;
- in assenza di determinazioni entro il 31.09.2015 le linee Pedace-Camigliatello Silano e Palmi-Cinquefrondi dovranno essere chiuse, ed in tal caso entro il 31.12.2015 i Dipartimenti Bilancio e Patrimonio e Infrastrutture e LL.PP. dovranno proporre alla Giunta Regionale i provvedimenti che attuano tale chiusura;
- 2.6 - Blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata del contratto con Ferrovie della Calabria S.r.l.
 - il blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata è esecutivo;
 - l'incremento tariffario è inderogabilmente operativo dal 01.01.2014.

In relazione al monitoraggio dell'attuazione del programma e degli effetti dello stesso, il Dipartimento Infrastrutture e LL.PP. produce trimestralmente un rapporto alla Giunta Regionale, individuando eventuali proposte correttive.

Il quadro economico delle risorse necessarie è di seguito riportato.

| Anno | 2014 | 2015 |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Corrispettivi gomma | € 130.813.987,53 | € 132.776.197,34 |
| Corrispettivi Trenitalia | € 87.239.250,00 | € 88.547.838,75 |
| Corrispettivi Ferrovia della Calabria | € 27.405.000,00 | € 27.816.075,00 |
| Agevolazioni tariffarie | € 646.285,94 | € 655.980,23 |
| Integrazione rinnovo CCNL - quota stato | € 13.727.000,00 | € 13.727.000,00 |
| Integrazione rinnovo CCNL - quota regione | € 1.676.893,10 | € 1.676.893,10 |
| Fabbisogno totale senza azioni sul sistema | € 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 delle 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 |
| Fabbisogno totale con azioni sul sistema | € 251.557.326,41 | € 250.897.555,65 |

**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 ⁽¹⁾ |
|--|----------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| biglietto di corsa semplice | T_{be} | obbligatoria | al portatore ⁽⁶⁾ | 0,20 |
| biglietto andata/ritorno | $1,6 \times T_{be}$ | obbligatoria | al portatore ⁽⁶⁾ | 0,20 |
| abbonamento settimanale ⁽²⁾ | $7,8 \times T_{be}$ | obbligatoria | nominativo | 1,00 |
| abbonamento mensile ⁽²⁾ | $27,0 \times T_{be}$ | obbligatoria | nominativo | 1,00 |
| abbonamento trimestrale ⁽²⁾ | ⁽³⁾ | facoltativa ⁽⁵⁾ | nominativo | 1,00 |
| abbonamento annuale ⁽²⁾ | ⁽⁴⁾ | facoltativa ⁽⁵⁾ | nominativo | 1,00 |

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

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

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

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

(5) Facoltà del gestore.

(6) 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 _{bf} (€) | 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 ferroviaria T _{bf} (€) | 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** $T_{bu} = 1,210$ Euro**Dal 01.01.2015** $T_{bu} = 1,420$ 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 ⁽¹⁾ |
|-------------------------------|----------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| biglietto a tempo (90 minuti) | T_{bu} | obbligatoria | al portatore ⁽⁵⁾ | 0,10 |
| biglietto giornaliero | $3,0 \times T_{bu}$ | obbligatoria | nominativo | 0,10 |
| abbonamento settimanale | $7,8 \times T_{bu}$ | facoltativa ⁽⁴⁾ | nominativo | 1,00 |
| abbonamento mensile | $27,0 \times T_{bu}$ | obbligatoria | nominativo | 1,00 |
| abbonamento trimestrale | ⁽²⁾ | facoltativa ⁽⁴⁾ | nominativo | 1,00 |
| abbonamento annuale | ⁽³⁾ | facoltativa ⁽⁴⁾ | nominativo | 1,00 |

(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 – 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_{be} (€) | 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 ⁽¹⁾ |
|-----------------------------|--|----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Biglietto di corsa semplice | T_{bf} | obbligatoria | al portatore ⁽⁵⁾ | 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 ⁽⁴⁾ | nominativo | 0,20 |
| abbonamento annuale | (3) | facoltativa ⁽⁴⁾ | 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 tariffeDal 01.01.2014

| Scaglione di percorrenza (km) | | | Tariffa base ferroviaria T _{bf} (€) | 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 |

Il Dirigente del Settore
Ing. Giuseppe PAVONE