

**ACCORDO PER L'ISTITUZIONE DEL BIGLIETTO DI CORSA SEMPLICE INTEGRATO NELL'AREA
METROPOLITANA DI TORINO**

Tra

Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale C.F. _____, di seguito denominata
"Agenzia", con sede in Torino, Via Belfiore n. 23/c, rappresentata da _____ in qualità di

E

Trenitalia spa P.I. _____, di seguito denominata "Trenitalia", con sede in
_____ rappresentata da Pascal Laurent GREGORIO in qualità di Direttore Regionale
Piemonte

E

GTT spa P.I. _____, di seguito denominata "GTT", con sede in _____
rappresentata da _____, in qualità di _____,

Premesso che

L'Agenzia, ai sensi dell'art. 3, comma 1, dello Statuto ha l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile nell'area metropolitana, ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale mediante, tra l'altro, l'amministrazione del sistema delle tariffe;

Con il progetto BIM, l'Agenzia intende estendere il sistema integrato di abbonamenti FORMULA, che prevede la tariffazione integrata degli abbonamenti per zone e corone concentriche all'area Urbana di Torino, anche ai biglietti di corsa semplice.

Considerato che

- ai sensi dell'art. 12 della L.R. 1/2000 la Giunta regionale definisce, d'intesa con gli Enti Locali delegati, secondo le modalità stabilite dalla medesima legge 1/2000, la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione in coerenza con i principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi, modi e tipi di trasporto ed in coerenza con gli obiettivi in materia di rapporto tra ricavi e costi dei servizi fissati dalla legge e nel rispetto dei parametri dell'inflazione programmata come stabilito dagli accordi interconfederali con il Consiglio dei Ministri del 23 luglio 1993, del 18 dicembre 1998 e successivi eventuali aggiornamenti;
- in occasione dell'approvazione dell'ultimo adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale, effettuato con deliberazione 28 novembre 2011, n. 36-2943, la Giunta Regionale ha peraltro stabilito:
 - che gli Enti soggetti di delega possano definire tipologie e profili tariffari che tengano conto delle specificità territoriali e di esigenze particolari purché coerenti con gli indirizzi generali di politica tariffaria qui proposti;

AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA E REGIONALE

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

ADUNANZA DEL 23/07/2013

Allegato - N. 5 dell'ordine del
giorno

- di dare atto dell'esigenza di incentivare l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico attraverso l'introduzione di ulteriori agevolazioni tariffarie come la vendita di documenti di viaggio plurimensili e/o annuali, di abbonamenti impersonali, di documenti di viaggio con sconti adeguati e altri;
 - di invitare gli Enti concedenti a promuovere ed adottare documenti di viaggio integrati, per determinate aree territoriali, dove si ritiene necessaria l'integrazione dei servizi di trasporto pubblico locale.
- tra Trenitalia e l'Agenzia vige il Contratto di Servizio n. 165 Rep. Cont. del 28/06/2011 relativo ai servizi ferroviari eserciti dall'impresa nell'Area Metropolitana di Torino;
 - tra GTT e l'Agenzia vige il Contratto di Servizio n. 79 Rep. Cont. del 14/12/2006 relativo ai servizi ferroviari eserciti dall'impresa nell'Area Metropolitana di Torino;
 - tra GTT e l'Agenzia vige il Contratto di Servizio n. 686 Rep. A.P. del Comune di Torino del 29/10/2012 relativo ai servizi automobilistici e tranviari eserciti dall'impresa nell'Area Metropolitana di Torino;
 - il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione N. 9/2013 del 26/3/2013 ha approvato l'introduzione del Biglietto di corsa semplice Integrato nell'area Metropolitana

Visti

- il Regolamento CE 1370/2007 del 23/10/2007;
- i Decreti Legislativi 19/11/1997 n. 422 e 20/09/1999, n. 400 e s.m.i.;
- la L.R. 4/01/2000, n. 1 e s.m.i. ;
- la D.G.R. n. 36-2943 del 28.11.2011;
- la D.G.R. n. 17-4134 del 12/07/2012;
- l'art. 8 della L.R. 4/01/2000, n. 1 e s.m.i. di istituzione del consorzio denominato "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale";

le Parti si impegnano ad introdurre il Biglietto di corsa semplice Integrato nell'area Metropolitana di seguito denominato BIM come segue.

Art. 1

Descrizione del BIM

Il BIM è un biglietto a validazione, con tariffa a zone la cui area di utilizzo, nella fase di prima applicazione, si prevede essere corrispondente alle zone FORMULA "U" (Torino), "A" (prima corona), e "B"-"F"-"L"-"O"-"R" (seconda corona), secondo la seguente zonizzazione:

- BIM U (corrispondente alla zona U di FORMULA pari a due zone),
- BIM 3 (zone U e A di Formula),
- BIM 4 (zone U, A e seconda corona B,F,L,O,R di Formula).

Con il BIM sono accessibili i servizi di trasporto offerti da Trenitalia e da GTT ed effettuati, nelle zone e nei periodi di validità previsti per ciascuna tipologia di biglietto, con decorrenza dall'avvenuta

validazione, effettuata sui mezzi di GTT negli appositi lettori magnetici e nelle stazioni RFI nelle validatrici di Trenitalia; in particolare consente di:

- utilizzare i servizi della rete di superficie urbana e suburbana di Torino effettuati da GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito del servizio di trasporto in metropolitana di GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito dei servizi ferroviari di Trenitalia e GTT.

Dalla prima fase di avvio del BIM restano invece esclusi i servizi automobilistici di tipo extraurbano eserciti da EXTRA.TO nell'ambito dei contratti in essere con la Provincia di Torino e l'Agenzia nonché gli altri servizi extraurbani di competenza delle restanti province piemontesi.

Nella fase di avvio sperimentale del progetto, il nuovo titolo di viaggio si affianca ai titoli di viaggio non integrati, offrendo facilitazione d'acquisto e opportunità di intermodalità al cliente non abbonato.

Il BIM è realizzato in fase di prima applicazione in formato magnetico e, verificato l'attuale livello di tariffazione dei servizi ricomprendibili nel BIM, è venduto con il seguente livello tariffario e di validità temporale:

- | | |
|---|---------------------------|
| - BIM U (corrispondente alla zona U di FORMULA): | € 2,00 durata 90 minuti; |
| - BIM 3 (zone U e A di Formula): | € 2,50 durata 90 minuti; |
| - BIM 4 (zone U, A e seconda corona B,F,L,O,R di Formula) | € 3,00 durata 120 minuti. |

Art. 2

Compensazioni dei mancati ricavi

L'introduzione dei nuovi titoli di viaggio integrati genera obblighi di servizio aggiuntivi a carico dei concessionari di trasporto (Trenitalia S.p.A, GTT S.p.A. - servizi ferroviari, GTT S.p.A. - servizi per la mobilità urbana e metropolitana) rispetto agli obblighi già imposti all'atto della sottoscrizione dei rispettivi contratti di servizio.

Con riferimento al livello di utenza potenzialmente interessata all'acquisto del BIM, stimata in circa 531.000 biglietti/anno ed in relazione al livello tariffario proposto con il BIM, all'entità dei ricavi unitari attesi dai concessionari dei servizi di trasporto qualora il nuovo obbligo di servizio non fosse imposto e alle quote di mercato detenute dai concessionari in ciascuna delle aree BIM, l'ammontare delle compensazioni economiche riconoscibili ai concessionari di servizi è stato stimato in € 507.801/anno (IVA compresa).

L'Agenzia per la Mobilità corrisponderà l'intero importo delle compensazioni economiche a Trenitalia con cadenza trimestrale con l'obbligo di Trenitalia di effettuare il clearing con GTT (ripartizione delle quote in base ai biglietti venduti). Per ogni biglietto venduto le quote spettanti sono quelle di cui alla Tabella 1 dell'Allegato A.

Con riferimento alle risorse necessarie al finanziamento delle predette maggiori compensazioni economiche per i nuovi obblighi di servizio, costituendo il BIM un progetto di miglioramento dei servizi del trasporto pubblico locale con caratteri di intermodalità, generalità, e trasversalità, le stesse possono trovare finanziamento anche nell'ambito delle risorse generate dal sistema di sanzioni e detrazioni contrattuali previste dai Contratti di Servizio, che proprio nel finanziamento dei progetti di

miglioramento del servizio vedono una delle possibili finalizzazioni.

Art. 3

Durata

Il BIM è avviato per una fase sperimentale della durata di 1 anno a partire dal 01.09.2013.

Sulla base della simulazione delle vendite/anno per tipologia di titolo di viaggio (BIM U, BIM 3, BIM 4) meglio descritta all'Allegato A – Tabella 1, la compensazione dei mancati ricavi per le Aziende è stimata pari a € 507.801/anno (IVA compresa), che costituisce limite massimo delle risorse disponibili per la sperimentazione in oggetto.

Durante la fase di sperimentazione viene effettuato da parte di Trenitalia un monitoraggio mensile dell'andamento delle vendite. In caso da tale rilevazione emerga che il limite di compensazione possa essere superato, per un diverso numero di titoli di viaggio venduti o per un diverso mix tra gli stessi rispetto alla simulazione (quota di biglietti di corsa semplice diversa dall'ipotesi del 40% e quota di biglietti plurimodali diversa dall'ipotesi del 20% - cfr. Allegato A, Tabella 1 "Calcolo del ripiano"), la fase sperimentale e dunque la vendita del BIM dovrà necessariamente essere sospesa entro 30 giorni dalla comunicazione di Trenitalia all'AMM e a GTT, fatta salva l'individuazione di ulteriori e specifiche risorse di finanziamento.

Con congruo anticipo (almeno 3 mesi) rispetto al termine della fase di sperimentazione (31.08.2014), si appurerà l'eventuale verificarsi delle condizioni necessarie per l'autofinanziamento del sistema BIM (con azzeramento delle compensazioni economiche), stimate in un incremento dell'utenza pari al 6%, ripartita secondo il mix di cui all'Allegato A – Tabella 2, e un incremento delle Tariffe BIM pari almeno al 10%.

In una seconda fase potranno essere inclusi tra i servizi accessibili anche quelli extraurbani, potendo inoltre prevedere l'applicazione del nuovo sistema di tariffazione a zone più esterne rispetto alla seconda corona FORMULA.

L'evoluzione del BIM potrà prevedere che i nuovi titoli di viaggio e le tariffe correlate possano essere utilizzabili nell'ambito del nuovo sistema di bigliettazione elettronica Biglietto Integrato Piemonte (BIP).

Le predette fasi potranno essere avviate in relazione al livello di condivisione che potrà essere raggiunto delle regole di ripartizione dei ricavi da traffico nonché in relazione allo stato di avanzamento del progetto BIP.