

**INDIRIZZI PER LA PREDISPOSIZIONE DEI PIANI DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO AUTOFILOVIARI NEI NOVE BACINI PROVINCIALI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Al fine di rendere omogenea la redazione dei Piani di riprogrammazione dei servizi autofiloviari di TPL nei diversi bacini provinciali della regione sono individuati indirizzi e tendenze ai quali gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità dovranno riferirsi.

Si dà atto del percorso di razionalizzazione nei diversi bacini intrapreso con l'attuazione del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" con il quale sono state applicate riduzioni dei servizi dal 3% al 5% nei diversi bacini, sulla base delle diverse condizioni richieste con DGR 802/2011.

Al fine di dare seguito a quanto previsto all'art. 1, comma 301, della L. 228/2012, a completamento delle azioni di efficientamento già avviate dal 2011, sulla base degli impegni sottoscritti con il Patto per il Tpl, gli Enti competenti potranno rimodulare l'offerta dei servizi di TPL del bacino di competenza con una riduzione complessiva dei servizi minimi autofiloviari pari al 5% al lordo di quanto già indicato con il proprio provvedimento n. 802/2011, tenuto conto di uno scostamento annuale in riduzione che non superi l'ulteriore 0,5% del monte complessivo rimodulato, come previsto dalla propria deliberazione n.126/2011.

Si ribadisce che si procederà ad una proporzionale riduzione o recupero dei contributi per i servizi minimi nel caso sia registrata nel singolo bacino provinciale una riduzione complessiva superiore alla percentuale sopraindicata, e che le risorse costituiranno ulteriore disponibilità finanziaria da destinare alle finalità di cui all'art. 33, comma 1, della LR 30/98.

Gli Enti locali e le Agenzie per la mobilità, sulla base delle funzioni loro conferite a norma della L.R. 30/98 e s.m.i., dovranno predisporre il "Piano di riprogrammazione dei servizi autofiloviari" come richiesto dalle normative secondo le seguenti disposizioni:

- rispecchiare la domanda di mobilità del bacino di riferimento con particolare attenzione alle esigenze di coesione sociale;
- salvaguardare le esigenze minime della domanda/offerta intese come insieme di relazioni da servire con modalità sia di tipo tradizionale sia a gestione innovativa e flessibile, in coerenza con gli strumenti di pianificazione locale e di area vasta, per il superamento delle diseconomicità gestionali anche in relazione ai passeggeri trasportati e ai costi effettivi del servizio, tenendo conto almeno:
  - delle fasce orarie di fruizione dei servizi e loro frequentazioni;
  - del pendolarismo scolastico e lavorativo;
  - dell'accessibilità e fruibilità da parte dei cittadini ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali del territorio;
- ricercare punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione dei piani di riorganizzazione dei servizi, tesi al contenimento delle ridondanze, sovrapposizioni, parallelismi degli stessi, per una più efficace e maggiore armonizzazione, integrazione modale e tariffaria ed attrattività, anche in considerazione delle prossime gare per l'affidamento dei servizi;

- confermare la ferrovia di interesse regionale quale rete fondamentale del trasporto pubblico extraurbano, nonché, dove possibile urbano, mentre al trasporto su gomma, in particolare fuori dai centri urbani e dalle grandi direttrici, competerà il ruolo di adduttore al sistema ferroviario, e in tale contesto, le stazioni ferroviarie, costituiscono i poli di interscambio della mobilità regionale e locale, tenuto presente che le reti di TPL di bacino sono fra loro già fortemente integrate e connesse da spiccate continuità abitative, in riferimento allo sviluppo territoriale in termini di insediamenti residenziali, produttivi, scolastici e di poli di servizio socio-sanitari di rilevanza sovra-bacinale;
- conseguire progressivamente l'equilibrio economico della gestione come richiesto dalla normativa vigente in merito al rapporto calcolato tra ricavi da traffico e i costi operativi (così come definiti all'art. 1 del DPCM), attraverso un'attenta accuratezza della gestione e mediante il costante monitoraggio delle performances;
- intervenire, in ragione della corresponsabilità complessiva del sistema, attuando gli indirizzi entro il 2013, già individuati con propria DGR n.2055/2010 relativamente al raggiungimento della tariffa obiettivo "Mi Muovo" e alla possibile introduzione di modalità flessibili quali il "borsellino elettronico" sulla card Mi Muovo per una maggiore accessibilità al TPL locale.

Il Piano dovrà essere redatto sulla base del seguente schema, come indicato nel "Documento di Riprogrammazione del Trasporto Pubblico Locale" - relativo al Piano di Riprogrammazione previsto dal comma 4 dell'Art. 16-bis della L. 135/2012 e s.m.i. - così come approvato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio del 17 aprile 2013:

## **1. Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012**

### 1.1 Descrizione del percorso di razionalizzazione dei servizi avviato dal 2010

In particolare si dovranno fornire indicazioni sugli interventi relativi a eventuale riduzione dei corrispettivi, razionalizzazione dei servizi e manovra tariffaria.

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

### 2.1 Domanda e offerta attuale di trasporto

Si dovranno fornire indicazioni più specifiche riguardanti la struttura dei trasporti per modalità, la rete dei servizi (minimi+aggiuntivi) offerti al territorio nella loro globalità. L'anno di riferimento deve essere almeno il **2011**.

#### *2.1.1 Trasporto pubblico locale (strada)*

- Lunghezza rete viaria (in km) (suddividere, eventualmente, il valore espresso anche per tipologia viaria: nazionale, provinciale, comunale).
- Domanda:
  - Numero spostamenti (indicare la fonte utilizzata)
  - Numero passeggeri (indicare la fonte utilizzata)
- Offerta:

- Vett\*km prodotte
- Vett\*km
  - urbane
  - suburbane
  - extraurbane
  - filobus
- Numero addetti del settore

## 2.2 Contratti di servizio in essere

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

- Azienda fornitrice
- Stazione appaltante
- Tipologia di affidamento (Diretto / Gara)
- Data inizio contratto
- Durata contratto (mesi)
- Valore contratto in euro
- Bus/Km

Si consiglia di rappresentare queste informazioni sotto forma di tabella.

## 2.3 Il fabbisogno di mobilità del bacino: un'analisi generale

La descrizione andrà fatta riferendosi a specifiche analisi effettuate, laddove disponibili, sul territorio e alle eventuali trasformazioni di ordine sociale, economico e territoriale che si sono avute negli ultimi anni.

## 2.4 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti

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

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

## **3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto**

In esso si illustra l'attuale fabbisogno di mobilità dei cittadini e la conseguente politica di mobilità messa in atto dagli Enti competenti per soddisfare questi fabbisogni in un'ottica comunque, di efficientamento e razionalizzazione del sistema. Sarà utile riprendere quanto detto nell'introduzione non solo rispetto alle iniziative messe in atto dal 2010 a seguito della riduzione delle risorse ma anche rispetto alla scelta degli ambiti ottimali per la programmazione del Servizio.

### 3.1 La politica per la mobilità

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

#### 4. Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei servizi (conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)

Gli indicatori che contribuiscono a misurare l'efficiamento e la razionalizzazione del servizio di TPL, indicati all'art. 1 comma 301 L. 228/2012, sono fino al 2015 compreso:

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

Le grandezze che verranno utilizzate per misurare i tre suddetti indicatori sono le seguenti:

*Ricavi/Costi d'esercizio (RC)*

Per l'Indicatore 1 vale la formula:

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

R = Ricavi

C = Corrispettivi

I = Costi di Infrastruttura

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

R = Ricavi

Le variabili possibili per questo indicatore sono:

- P = Proventi da Biglietti e Abbonamenti
- S = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie)
- A = Altri introiti (specificare quali)

e, quindi, avremo:

$$R = P + S + A$$

C = Corrispettivi

Il Corrispettivo è dato dalla formula

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

dove

$$Ccs_i$$

rappresenta il Corrispettivo per uno dei Contratti di Servizio vigenti espresso al netto dell'IVA.

I = Infrastrutture

Il Costo delle Infrastrutture è estremamente articolato e differenziato per ciascuna modalità di trasporto. La sua valutazione è complessa quando si vuole calcolarlo per infrastrutture per la gomma, per i mezzi su acqua, per i tram, ecc.

Modalità		Voci di costo	Tipo di costo		
			Canone	Affitto	Ammort.
	Gomma	autostazioni			
		Biglietterie			
		Officine			
		Aree di deposito e rimesse			

*Numero Passeggeri (NP)*

Per l'Indicatore 2:

**NP**

Il metodo di calcolo del seguente indicatore sarà definito con successivo provvedimento sulla base di eventuali ulteriori integrazioni e approfondimenti. (punto 2. del dispositivo del presente atto).

*Livelli occupazionali (LO)*

Per l'Indicatore 3:

**LO**

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

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

dove

$$C_{LOi}$$

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

## **5. Piano di riprogrammazione**

Viene descritto l'intero piano di riprogrammazione, individuando le azioni individuate e la loro implementazione, valutando le problematiche connesse alla revisione dei contratti e all'inizio delle procedure di gara. Dovrà essere inserita almeno una minima considerazione di come il Piano potrà incidere sui valori degli indicatori di efficientamento. Argomentare su come le strategie e gli interventi previsti nel piano di riprogrammazione consentano di conseguire gli obiettivi individuati dalla normativa.

## **6. L'innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni**

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

### 6.1 Innovazioni dei sistemi

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

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

### 6.2 Il fabbisogno per l'innovazione

Descrizione, da un punto di vista finanziario, del fabbisogno di risorse che le innovazioni descritte richiedono. Ovviamente per alcune delle innovazioni necessarie potrà essere anche fatto un riferimento alla ricaduta dei relativi oneri sulle aziende esercenti i vari servizi di trasporto.

## **7. Cronoprogramma delle attività**

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