

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Emilia-Romagna

BOLLETTINO UFFICIALE

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA REGIONE - VIALE ALDO MORO 52 - BOLOGNA

Parte seconda - N. 259

Anno 44

4 novembre 2013

N. 320

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 14 OTTOBRE 2013, N. 1453

**Piani di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e regionale: art. 1 comma 301 L. 228/2012
- anno 2013**

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 14 OTTOBRE 2013, N. 1453

Piani di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e regionale: art. 1 comma 301 L. 228/2012 - anno 2013

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA
Visti:

- l'art. 16 bis della legge 135/2012 che prevede la definizione di criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi, sulla base dei quali ripartire e trasferire alle regioni le risorse del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario", attraverso l'emanazione di un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- l'art.1 comma 301 della Legge di Stabilità 2013, L. 228 del 24/12/2012, che sostituisce il sopracitato articolo 16 bis, prevedendo tra l'altro:
 - 1) la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo;
 - 2) l'adozione da parte delle regioni, entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto, di un "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", che tenga conto di un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

Visto che detto Decreto del Presidente del Consiglio recante *"Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario"*, emanato in data 11 marzo 2013 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale in data 26 giugno 2013, ha definito, all'art.1, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario, in riferimento all'art.1 comma 301 della Legge di Stabilità 2013;

Dato atto che gli obiettivi individuati dal sopracitato DPCM sono i seguenti:

- l'incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale; nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del numero dei passeggeri trasportati su base regionale,

determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio;

- 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;
- 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" e/o con processi di mobilità del personale;
- la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Preso atto che per **l'anno 2013**, l'art. 3 del DPCM citato dispone che gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante:

- l'adozione, con provvedimento regionale, entro quattro mesi dall'emanazione del DPCM, del "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale";
- la trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL, di copia dei provvedimenti adottati e dei dati istruttori da cui risulta eseguita la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale;
- la rimodulazione e sostituzione dei servizi diseconomici in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dell'infrastruttura, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi;

Dato atto che a seguito dei tagli governativi imposti con la legge 30 luglio 2010 n. 122, la Regione ha subito avviato un percorso di confronto con gli Enti locali, le Agenzie locali per la mobilità, le Società di gestione e le parti sociali, finalizzato ad individuare gli ambiti di intervento per un efficientamento dell'intero sistema di TPL regionale sfociato nell'approvazione, con propria deliberazione n. 1898/2010 e sottoscrizione da parte di tutti i soggetti citati, del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013";

Preso atto che gli impegni assunti con il citato Patto sono stati finalizzati ad assicurare al sistema emiliano-romagnolo un adeguato quadro di riferimento per il triennio 2011-2013, tenendo conto della dinamica dei costi, dei ricavi, della produttività ed efficienza del servizio, nonché di politiche di razionalizzazione dei servizi per una reale integrazione modale e tariffaria;

Preso atto altresì che i principali risultati raggiunti a seguito degli impegni sottoscritti, riguardano tra l'altro:

- il contenimento del livello di razionalizzazione dei servizi, non oltre il 3% e, in caso di aggregazioni dei gestori, di un ulteriore 2%;
- l'accorpamento dei gestori del TPL autofiloviario in soli quattro soggetti principali, al fine di conseguire maggiori economie di scala e migliori opportunità di integrazione dei servizi;
- il riordino e la razionalizzazione delle funzioni delle Agenzie locali per la mobilità volto ad una precisa distinzione dei ruoli di amministrazione, di gestione e di controllo;
- uno snellimento della governance locale, attraverso forme di cooperazione/fusione fra le Agenzie locali per la mobilità già dal 2013, sulla base degli ambiti ottimali come definiti con DGR n. 908/2012, utili ad una maggiore armonizzazione ed integrazione dei servizi;
- l'attivazione di ulteriori fasi di implementazione del sistema di bigliettazione elettronica "Mi Muovo" volta alla integrazione tariffaria a livello regionale;
- una prima fase, dal 2011, di adeguamento tariffario al percorso inflattivo, necessario all'allineamento delle tariffe obiettivo 2013 "Mi Muovo" già individuate con propria DGR n. 2055/2010, avendo cura di salvaguardare soprattutto i viaggiatori fidelizzati;
- l'avvio in alcune città del servizio di bike sharing regionale "Mi muovo in bici", nonché del progetto di infomobilità GiM, che prevede, fra l'altro, l'installazione degli apparati AVM, per il completamento del parco mezzi regionale;
- il finanziamento per l'acquisto di circa 60 autobus a basso impatto ambientale;
- la soppressione di treni su diverse relazioni a domanda debole e la loro autosostituzione;

Dato atto che i risultati conseguiti nei diversi territori risultano coerenti con le linee di indirizzo individuate nella "Relazione generale del PRIT 2020 - Piano

regionale integrato dei trasporti 2020" - approvata dalla Giunta regionale con delibera N. 159 del 10/2/2012, dove tra l'altro è evidenziato che il mantenimento dei livelli di servizio di TPL registrato nel 2010, dovrà essere accompagnato da politiche di incentivazione all'utilizzo del TPL operate dagli Enti Locali attraverso i propri strumenti di pianificazione, tali da produrre effetti positivi sull'incremento progressivo della velocità commerciale nei centri urbani, il trend di utilizzo dei mezzi e il miglioramento del rapporto ricavi su costi. E' ribadito che si dovrà ricercare ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia, con riferimento alla crescita dimensionale delle società di gestione e ai processi di industrializzazione;

Evidenziato inoltre che, nonostante gli interventi volti ad assicurare la mobilità dei territori colpiti dal sisma nel maggio 2012, Modena, Ferrara e Bologna, gli effetti hanno comportato una flessione sia degli utenti trasportati sia delle vett/Km, causa la chiusura anticipata delle scuole e l'inagibilità di buona parte delle zone produttive presenti nel territorio;

Vista la propria deliberazione n. 912 del 2 luglio 2013 avente ad oggetto: "Indirizzi per la predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL autofiloviario regionali. L.228/2012 art.1 comma 301" con la quale:

1. è stato approvato l'Allegato 1 contenente gli indirizzi regionali volti alla definizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL in ciascun bacino provinciale, con la specificazione che detti Piani dovranno essere redatti sulla base dello schema individuato con il "Documento di riprogrammazione del Trasporto pubblico locale" 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;
2. è stabilito che, in considerazione e a completamento delle azioni di efficientamento già avviate dal 2011 con il Patto per il Tpl, i "Piani di riprogrammazione" possono prevedere riduzioni complessive dei servizi minimi autofiloviari del 5%, confermando quanto già indicato con il Patto per il Tpl;
3. si da atto che gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità sulla base delle funzioni loro conferite a

norma della L.R.30/98 e s.m.i., dovranno procedere alla predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di Tpl in relazione ai propri bacini provinciali di competenza;

4. è stabilito che i Piani di riprogrammazione di bacino dovranno essere attuati a decorrere già dall'orario invernale 2013;

Preso atto che, entro i tempi stabiliti, gli Enti competenti hanno approvato i Piani di riprogrammazione di loro competenza che si allegano come parte integrante della presente deliberazione;

Visti i Piani di Riprogrammazione presentati si evidenzia che i diversi territori hanno operato in modo omogeneo, tenendo conto di quanto già avviato dal 2010 sulla base degli impegni derivanti dal Patto per il TPL attuando una progressiva e puntuale attività di revisione e razionalizzazione dell'offerta di servizi, che ha portato ad un ridimensionamento e trasformazione delle diverse reti di TPL locale, confermando la quantificazione dei servizi minimi offerti in osservanza alla garanzia di coesione sociale necessaria ai diversi territori, con l'effetto di rendere il trasporto pubblico di fatto maggiormente aderente al quadro della domanda reale e potenziale;

Preso atto che le principali azioni di intervento riguardano:

- la valorizzazione del servizio ferroviario locale mediante riduzione delle sovrapposizioni di corse extraurbane con orari e percorsi in parallelo al servizio ferroviario;
- la valorizzazione del servizio ferroviario locale con la riprogrammazione dei servizi extraurbani finalizzati all'interscambio bus+treno;
- l'integrazione dei servizi tpl extraurbano - urbano, automobile - TPL urbano, TPL urbano - bici (ivi compreso il nuovo servizio di bike sharing regionale Mi Muovo in bici), servizi di confine etc.;
- l'estensione dei servizi non convenzionali erogati nelle aree a domanda debole;
- la redistribuzione delle risorse "vett*km" risparmiate a seguito della razionalizzazione e reinvestite in potenziamenti di servizi sul territorio provinciale ed urbano a domanda elevata (insediamenti produttivi, nuove aree residenziali, plessi scolastici...);

- la revisione, l'ottimizzazione, l'estensione e la sperimentazione dei servizi a chiamata e di nuove soluzioni orientate ad incrementare l'attrattività del servizio;
- le riduzioni di percorrenze con riferimento alle sovrapposizioni di corse presenti nelle fasce giornaliere di morbida tra le linee extraurbane e suburbane;
- le razionalizzazioni dei servizi programmati in zone e in periodi dell'anno (sabato pomeriggio, vacanza scolastica, mercatali, a bassa domanda di mobilità e/o servizi) in cui si è riscontrata scarsa frequentazione;
- il potenziamento dell'offerta per le aree a maggiore domanda potenziale;
- l'utilizzo razionale dei mezzi in funzione della domanda sulle diverse linee al fine di un maggior contenimento dei costi;
- la ricerca del miglioramento della velocità commerciale, subordinatamente all'adozione da parte delle Amministrazioni locali di coerenti politiche di mobilità urbana ed extraurbana;
- la rimodulazione delle frequenze nei servizi urbani;
- le politiche di marketing tariffario con particolare riguardo alle fasce deboli, alla fidelizzazione dell'utenza e soprattutto all'integrazione modale;
- gli adeguamenti tariffari programmati in base agli indirizzi regionali;
- il rafforzamento delle azioni di contenimento dell'evasione tariffaria;

Preso atto che i principali risultati raggiunti con tali azioni nel periodo 2010-2012, comprensivi anche degli interventi derivanti dagli impegni assunti con il citato Patto per il Tpl, nel **settore autofiloviario** hanno riguardato complessivamente:

- una riduzione dei servizi autofiloviari del 3% e, in caso di aggregazioni dei gestori, di un ulteriore 2%;
- un incremento dei ricavi da traffico (comprensivi dei ricavi tariffari, delle sanzioni amministrative e della pubblicità) del 13,05% derivante anche dall'attuazione delle manovre tariffarie dei diversi territori provinciali in coerenza con gli indirizzi regionali;
- una flessione dei viaggiatori del 2,33%;
- una flessione degli addetti di circa l'1,6% a seguito delle prime aggregazioni aziendali da parte degli operatori del settore;

Dato atto di quanto sopra, i risultati del **settore autofiloviario** degli indicatori di efficientamento per gli anni 2011 e 2012, sulla base di quanto richiesto dal DPCM sono di seguito sintetizzati:

	Viaggiatori		Var % Viagg '12/'11	Ricavi/Costi		Var % R/C '12/'11	Livelli Occupazionali		Var % LO '12/'11
	2011	2012		2011	2012		2011	2012	
PIACENZA	13.195.133	13.124.869	-0,5%	28,2%	31,6%	12,2%	353	346	-1,9%
PARMA	35.903.470	33.819.326	-5,8%	35,7%	36,4%	1,8%	615	599	-2,6%
REGGIO EMILIA	15.786.490	15.296.764	-3,1%	28,8%	26,8%	-6,9%	277	262	-5,4%
MODENA	13.605.362	13.560.108	-0,3%	33,4%	33,1%	-0,7%	600	596	-0,7%
BOLOGNA	109.935.618	111.121.609	1,1%	39,8%	39,6%	-0,3%	2060	1982	-3,8%
FERRARA	12.043.093	12.676.401	5,3%	27,3%	28,9%	5,9%	397	393	-1,0%
RAVENNA	13.392.729	13.318.760	-0,6%	28,5%	27,2%	-4,7%	268	268	0
FORLI'- CESENA	18.668.263	18.639.655	-0,2%	26,7%	27,9%	4,4%	420	420	0
RIMINI	21.029.000	20.439.000	-2,8%	37,4%	36,8%	-1,7%	448	435	-2,9%
TOTALE AUTOFILOVIARIO	253.559.158	251.996.492	-0,6%	34,8%	35,0%	0,5%	5.438	5.302	-2,5%

Rilevato che per il **settore ferroviario**, la cui programmazione è di diretta attribuzione regionale, i risultati raggiunti nel triennio 2010-2012, di cui ai dati di dettaglio della tabella sotto riprodotta, sono così sintetizzabili:

- un incremento complessivo dei servizi del 2,4%, derivante dalla rimodulazione dei servizi realizzati in modalità ferroviaria (-2,6% treni*km) e di quelli offerti in modalità autobus-sostitutiva (+270% bus*km);
- un incremento dei ricavi da traffico (comprensivi dei ricavi tariffari, delle sanzioni amministrative e pubblicità) del 9,8%, derivante anche dall'attuazione delle manovre tariffarie;
- un miglioramento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi ("R/C"), questi ultimi stimati sulla base della sommatoria dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura (ex DPCM 11 marzo 2013), pari allo 0,036 (3,6%);
- un incremento del numero di passeggeri trasportati ("NP") del 2,6%;
- una diminuzione degli addetti, ossia del livello occupazionale ("LO"), di 130 unità/uomo, corrispondenti a una riduzione del -8,4%.

Indicatore	Ripr.	2010	2011	2012
Treni*km e Bus*km	-	19.054.123	19.206.186	19.509.624
• di cui Treni*km	-	18.705.550	18.237.702	18.219.940
• di cui Bus*km sostitutivi	-	348.573	968.484	1.289.684
Ricavi da traffico	R	96.133.098	100.840.466	105.527.801
Ricavi/Costi	R/C	51,7%	53,3%	55,3%
Passeggeri	NP	40.417.212	40.947.783	41.468.759
Addetti	LO	1.557	1.512	1.427

Considerato che:

- gli efficientamenti avviati a seguito delle disposizioni normative nazionali (DL 78/2010) e del citato Patto per il Tpl hanno prodotto i primi effetti valutabili a partire dall'anno 2011;
- i risultati raggiunti nel periodo 2011-2012 relativamente ai settori ferroviario ed autofiloviario sono sintetizzati nella tabella seguente:

Indicatore		2011	2012
Ricavi da Traffico:	R		
- sett.ferroviario		100.840.466	105.527.801
- sett.autofiloviario		125.098.409	127.226.287
Totale		225.938.875	232.754.088
Ricavi/Costi di esercizio	R/C		
- sett.ferroviario		53,3%	55,3%
- sett.autofiloviario		34,8%	35,0%
Regionale		41,2%	42,0%
Passeggeri	NP		
- sett.ferroviario		40.947.783	41.468.759
- sett.autofiloviario		253.559.158	251.996.492
Totale		294.506.941	293.465.251
Addetti	LO		
- sett.ferroviario		1.512	1.427
- sett.autofiloviario		5.438	5.302
Totale		6.950	6.729

Dato atto che tali risultati evidenziano per il complesso dei servizi di **TPL regionali (gomma e ferro)**:

- un incremento dei ricavi da traffico (comprensivi dei ricavi tariffari, delle sanzioni amministrative e pubblicità) del 3,02%, derivante anche dall'attuazione delle manovre tariffarie;
- un miglioramento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi ("R/C"), questi ultimi stimati sulla base della sommatoria dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa

all'infrastruttura (ex DPCM 11 marzo 2013), di circa 0,8 punti percentuali (da 41,2% a 42,0%), corrispondente a un incremento dell'1,90%.

- una flessione del numero di passeggeri trasportati ("NP") dello 0,35%;
- una diminuzione degli addetti, ossia del livello occupazionale ("LO"), di 221 unità/uomo, corrispondenti a una diminuzione del 3,18%;

Preso atto degli incontri effettuati con le Organizzazioni sindacali regionali in data 7 e 8 ottobre 2013, di presentazione dei Piani di riprogrammazione dei nove bacini provinciali e del Piano di riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali;

Visti i commi 2bis e 2ter dell'art. 13 della LR 30/1998 e s.m.i. che disciplinano la competenza, in merito alle funzioni di programmazione e progettazione dei servizi di TPL offerti al pubblico e oggetto degli affidamenti, in capo a:

- per i servizi autofiloviari: Enti locali e loro Agenzie locali per la mobilità;
- per i servizi ferroviari regionali: diretta attribuzione della Regione;

Ritenuto pertanto di procedere con la presente deliberazione:

- all'approvazione del Piano di Riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali, **Allegato 1** parte integrante del presente provvedimento;
- alla presa d'atto dei Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di Tpl, così come approvati dai competenti Enti locali e dalle Agenzie locali per la mobilità dei nove bacini provinciali della Regione, **Allegato 2** parte integrante della presente deliberazione;
- alla presa d'atto del documento "Sintesi tecnica dei Piani di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e regionale", di raccolta dei dati dei settori autofiloviario e ferroviario, redatto sulla base dello schema di "Documento di Riprogrammazione approvato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome il 17 aprile 2013", predisposto per una rappresentazione completa della realtà emiliano-romagnola, **Allegato 3** parte integrante della presente deliberazione;

Richiamate infine le proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali";
- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente" e s.m.;
- n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e s.m.;
- n. 1222 del 4 agosto 2011 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.8.2011)";
- n. 2060 del 20 dicembre 2010 concernente "Rinnovo incarichi ai Direttori Generali della Giunta regionale in scadenza al 31/12/2010";

Visto il Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 101 del 10/05/2010 avente oggetto: "Nomina dei componenti della Giunta regionale e specificazione delle relative competenze" e n. 130 del 3/06/2010 di modifica ed integrazione dello stesso;

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore a "Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti";

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

per le motivazioni espresse in premessa
che qui si intendono integralmente richiamate:

1. di approvare il Piano di Riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali, **Allegato 1** parte integrante del presente provvedimento;

2. di prendere atto dei Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di Tpl, così come approvati dai competenti Enti locali e dalle Agenzie locali per la mobilità dei nove bacini provinciali della Regione, **Allegato 2** parte integrante della presente deliberazione;
3. di precisare che il Piano di Riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali unitamente ai singoli Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di Tpl dei singoli bacini, costituiscono il Piano di Riprogrammazione regionale del TPL, sinteticamente rappresentato dal documento "Sintesi tecnica dei Piani di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e regionale", di raccolta dei dati dei settori autofiloviario e ferroviario, redatto sulla base dello schema di "Documento di Riprogrammazione approvato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome il 17 aprile 2013", predisposto per una rappresentazione completa della realtà emiliano-romagnola, **Allegato 3** parte integrante della presente deliberazione;
4. di dare atto che copia della presente deliberazione, a norma dell'art.3 del DPCM 11 marzo 2013, sarà trasmessa entro il termine di legge, al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e all'Osservatorio per le politiche del TPL;
5. di pubblicare la presente deliberazione nel Bollettino telematico della Regione Emilia-Romagna.

Allegato 1

“Piano di Riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali”

Nel 2013 è proseguito l'efficientamento del sistema, già avviato negli anni precedenti (come evidenziato nel successivo **Allegato 3**):

- incrementando i servizi dove la domanda è più forte, attraverso lo spostamento di percorrenze da relazioni a domanda ferroviaria debole,
- razionalizzando i collegamenti che hanno dimostrato maggiore fragilità, sopprimendo alcune corse o sostituendole con servizi su gomma,
- riprogettando l'offerta in alcune relazioni,
- rafforzando ed estendendo gli schemi cadenzati coordinandoli con i servizi su gomma, soprattutto sulle dorsali di confluenza, ove questi ultimi hanno, in parte, sostituito quelli ferroviari quando la domanda lo giustificava.

La Regione Emilia-Romagna, per la presenza di numerose direttrici di traffico ferroviario, anche di rilevanza nazionale, e di importanti poli scolastici e universitari oltreché di insediamenti produttivi, diffusi sul territorio, vanta da tempo un elevato valore medio di carico dei propri treni regionali.

La quantità di servizi offerti a domanda debole rappresenta quindi una percentuale non rilevante, soprattutto presente su alcune relazioni del trasporto della rete di diretta competenza regionale.

Di contro, su relazioni più forti ed in alcune specifiche fasce temporali, l'offerta non risponde alla crescente richiesta di capacità di carico.

Tenendo conto di alcune rigidità che il sistema ferroviario presenta, riguardo al c.d. “giro” del materiale rotabile, la riprogrammazione è stata soprattutto caratterizzata dalla progressiva sostituzione di servizi su ferro con servizi su gomma e dallo spostamento di percorrenze ferroviarie verso le aree a maggiore domanda.

La riprogrammazione dei servizi ferroviari, per ora delineata puntualmente per gli anni 2013 e 2014, si è sviluppata in tre fasi, tutte prefigurate e definite nel corso del corrente anno:

- la prima, ha avuto attuazione nel periodo estivo, tenendo conto delle peculiarità che ha tale periodo per una Regione a forte valenza turistica con forti incrementi di domanda verso la costa: diversi servizi ferroviari, soprattutto su tratte regionali a minore domanda, sono stati ridotti e in parte autosostituiti (mantenendo quelli offerti nelle fasce “di punta”) o riposizionati su relazioni con domanda in crescita;
- la seconda, iniziata sostanzialmente con l'avvio dell'orario scolastico: ha tenuto in considerazione il favorevole riscontro avuto riguardo ad alcuni nuovi servizi

attivati nel periodo estivo, che sono stati quindi mantenuti e stabilizzanti in orario, ed ha introdotto alcuni rafforzamenti d'offerta lungo la dorsale centrale, estendendo ed ampliandone il cadenzamento;

- la terza, non ancora avviata poiché riferita al "cambio orario" di dicembre (e pertanto proiettata al **2014**), orientata verso ulteriori razionalizzazioni: riduzioni di percorrenze ferroviarie e parziali riposizionamenti su altre dorsali a domanda forte; sostituzione in alcune relazioni dell'offerta ferroviaria con quella su "gomma" ove le condizioni locali della domanda e l'assetto complessivo dei servizi lo consentivano.

Nel **2015** verranno progressivamente perseguiti gli stessi obiettivi, valutando altresì criticamente, l'esito delle scelte effettuate negli anni precedenti in merito ai tagli e al riposizionamento di percorrenze, a fronte del gradimento riscosso dagli utenti. Uno dei principali elementi guida sarà quindi costituito dalla verifica dei risultati attesi rispetto alle azioni di razionalizzazioni introdotte.

Gli scenari di ulteriore evoluzione, in prospettiva dell'offerta ferroviaria in Emilia-Romagna, ancora oggetto di specifici approfondimenti, avrà una sostanziale svolta nella seconda metà del 2016 con l'avvio di una riorganizzata offerta di servizi, che si intendono aggiudicare con una nuova gara ad evidenza pubblica, confermando l'intero bacino regionale come lotto unico di affidamento.

Il relativo bando di gara è stato presentato, per la pubblicazione, nel Supplemento della Gazzetta Ufficiale dell'UE l'1/10/2013. Sulla stessa GUCE era stato pubblicato in data 24/07/2012 il bando di "preinformazione".

Gli "indirizzi e vincoli" che caratterizzano l'offerta complessiva e la sua distribuzione sulle diverse relazioni in rapporto alla domanda stimata negli ambiti territoriali interessati, sono stati rappresentati dalla Giunta regionale nella propria deliberazione n°1317 del 16 settembre 2013.

La specifica di gara dovrà allinearsi ed ottemperare a tali indirizzi e vincoli, che prevedendo segnatamente:

- il radicale rinnovo del materiale rotabile, reso possibile dalla durata dell'affidamento stesso, allineato a quello consentito dal Regolamento (CE) n.1370/07, e la massima elasticità nel suo impiego, affiancando gli investimenti portati avanti in questi anni dalla Regione riguardo al rinnovo del proprio parco rotabile ferroviario;
- servizi regolari e cadenzati secondo uno schema prefigurato all'avvio;
- l'obbligo di aderire al sistema tariffario integrato della Regione;
- la possibilità di utilizzare le aree logistiche di proprietà regionale, come supporto per l'operatore.

La stessa scelta di anticipare l'affidamento dei servizi mediante gara, rispetto a quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria, costituisce di per sé elemento di razionalizzazione ed efficientamento del sistema, offrendo alla Regione oggettivi margini di libertà e la reale possibilità di superare le rigidità

attuali imposte dall'affidamento diretto, anche in merito al conseguimento di risparmi nell'entità delle compensazioni finanziarie.

In coerenza con il disegno complessivo tracciato è in corso di perfezionamento il nuovo Accordo Quadro con RFI previsto dall'art. 23 del D.Lgs. 188/03, attuativo delle Direttive comunitarie in materia ferroviaria, per rappresentare le "capacità di infrastruttura" occorrente, in funzione della domanda prevista in prospettiva.

<p>Riprogrammazione servizi nel 2013 Rappresentazione puntuale</p>

La riprogrammazione dei servizi persegue progressivamente gli obiettivi che la Regione si è data nel proprio Piano Regionale Integrato dei Trasporti/PRIT 2011-2020 (*allo stato attuale degli atti della Giunta regionale, come propria proposta all'Assemblea Legislativa*) che si richiamano sinteticamente, per la parte che attiene i servizi ferroviari:

1. incremento dell'offerta, collocandola prioritariamente dove la domanda è più accentuata, con potenziamenti nelle fasce di punta, garantendone la frequenza e la regolarità secondo un disegno "cadenzato", per meglio rispondere alla domanda presente e a quella, ulteriore, effettivamente acquisibile,
2. integrazione tra i diversi livelli d'offerta ferroviari RV e R (compresi, tra questi, quelli di tipo metropolitano) e tra i servizi ferroviari e quelli su gomma,
3. ottimizzazione delle coincidenze ai nodi e miglioramento della loro accessibilità,
4. miglioramento ed incremento in particolare dell'accessibilità dell'area geografica "Romagna" per integrarla maggiormente con il sistema regionale che gravita su Bologna, valorizzando in particolare i servizi offerti al turismo.

I servizi aggiuntivi, scaturiti dal riposizionamento di percorrenze ferroviarie, sono stati quindi collocati all'interno della maglia di offerta regionale e costituiscono un avvicinamento progressivo allo schema di riferimento dei servizi che la Regione si è data.

Le azioni sono state soprattutto rivolte:

1 nel periodo estivo:

- alla riduzione dei seguenti servizi a "domanda debole":

Linea	Servizi	Periodo di intervento
Modena-Carpi	n. 14 coppie (treni dal 5531 al 5558)	sabato dal 15/06 - 14/09
Bologna-S.Pietro in C	n. 2 coppie (6334, 6335, 6434, 6551)	sabato dal 15/06 - 14/09
Bologna-S. Benedetto	treno 6540	sabato dal 15/06 - 14/09

Parma-Fornovo	n. 1 coppia (21514, 21515)	sabato e festivi dal 15/06 - 14/09
Rimini-Pesaro	treno 7007	sabato e festivi dal 15/06 - 14/09
Pesaro-Ravenna	treno 12000	sabato e festivi dal 15/06 - 14/09
Modena-Sassuolo	n. 4 coppie treni e n. 3 coppie bus	dal 08/06 al 08/09
Brescia-Pesaro		dal 09/06 al 08/09
Cremona-Pesaro		dal 09/06 al 08/09
Parma-Suzzara	n. 4 coppie	dal 09/06 al 08/09
Ferrara-Codigoro	n. 4 coppie	dal 09/06 al 08/09
Suzzara-Ferrara	n. 4 coppie estive	dal 09/06 al 08/09
Bologna-Crevalcore	n. 1 coppia	dal 28/07
Bologna-Poggio Rusco	Bus 6424	dal 28/07

- allo spostamento di percorrenze sulle seguenti relazioni:

Linea	Servizi	Periodo di intervento
Bologna-Ravenna	n.1 coppia serale lavorativi (33904, 33905)	dal 10/06 al 14/09
Parma-Rimini	n.1 coppia sabato e festivi	dal 29/6 al 25/8
Bologna-Rimini	n.1 coppia lavorativi escluso sabato	dal 01/07 al 30/08
Bologna-Rimini	n. 1 coppia serale giornaliero	dal 01/07 al 31/08
Ferrara-Rimini	aumento periodicità estiva (1775, 1832)	dal 10/06 al 14/09
Ferrara-Codigoro	n.1 autobus aggiuntivo (90109);	dal 10/06 al 14/09
Suzzara-Ferrara	n.6 coppie di autobus festivi	dal 09/06 al 25/08

2 Nei restanti mesi del 2013:

- al ripristino delle riduzioni di servizi con la cessazione di alcuni parziali incrementi estivi;
- al mantenimento dei seguenti servizi aggiuntivi estivi, in relazione al positivo gradimento avuto da parte degli utenti:

Linea	Servizi	
Bologna-Ravenna	n. 1 coppia serale giorni lavorativi (treni 33904, 33905)	
Bologna-Rimini	n. 1 coppia giorni lavorativi escluso il sabato	
Bologna-Poggio Rusco	n.1 coppia nei giorni lavorativi	dal 26/08/2013

- all'inserimento di nuovi servizi riposizionando le percorrenze tolte su alcune relazioni a bassa frequentazione:

Linea	Servizi	
Bologna-Milano	n.1 coppia serale	dal 2/9
Suzzara-Ferrara	nuovi treni festivi	dal 9/9

In merito al potenziamento dei collegamenti Bologna-Milano, nella fascia pomeridiana verso Milano e soprattutto al ritorno verso Bologna nella tarda

serata, l'obiettivo è stato quello di ampliare l'esistente cadenzamento biorario su Milano per offrire, soprattutto al ritorno dal capoluogo lombardo, un treno nella tarda serata, oggi mancante.

Relativamente agli incrementi festivi sulla relazione Suzzara-Ferrara, i servizi sono stati attuati riposizionando alcune corse soppresse. In particolare: dal 26 agosto, soppressione di alcune relazioni "dedicate" servite da bus e ripristino di 3 coppie di treni festivi al posto di bus estivi.

Riguardo alla Ferrara-Codigoro: mantenimento della corsa su bus di prima mattina da Codigoro a Ferrara, in sostituzione di quella ferroviaria, ripristinata nel periodo estivo.

Riprogrammazione servizi nel 2014 (dal 15 dicembre 2013)

Rappresentazione puntuale delle ulteriori variazioni

• **Riduzione servizi:**

Linea	Servizi	Intervento
Piacenza-Torino (TI)	4 coppie di treni (2061, 2062, 2063, 2065, 2066, 2067, 2076, 2078)	Limitazione del servizio alla sola tratta Piacenza Voghera: treni soppressi tra Voghera e Torino.
Parma-Fornovo (TI)	6 coppie di treni (6719, 21500, 21501, 21503, 21504, 21505, 21506, 21508, 21514, 21515, 21516, 21517) e dei bus presenti in orario ferroviario	Soppressione del servizio. Ridisegno del R21510 rimanente, unificando la traccia con R6758 Borgo Val di Taro - Fornovo.
Parma-Fornovo (TPER)	1 coppia di treni (6783, 21502), 2 coppie di bus (FN501, FN508, FN509, FN514)	Soppressione dell'intero servizio.
Fornovo-Fidenza (TPER)	1 coppia di treni (6784, 6785), 6 coppie di bus (FN502, FN503, FN504, FN505, FN506, FN507, FN510, FN511, FN512, FN513, FN514, FN515)	Soppressione dell'intero servizio.
Ipotesi rimodulazione TPER su linee regionali	(*)	(*)

(*) Sono in fase di studio alcune rimodulazioni su linee regionali (svolte da TPER), da definire compiutamente entro il prossimo mese di ottobre:

- Suzzara-Ferrara: ipotesi di cadenzamento e servizio festivo con bus; "rottura" di alcuni servizi a Poggio Rusco tenendo conto della distribuzione della domanda che gravita sui due bacini che hanno, nella stazione di Poggio Rusco, un naturale spartiacque;
- Modena-Sassuolo: ipotesi di cadenzamento orario con rinforzi bus nelle ore di punta;

- Bologna-Vignola: riduzione di periodicità dei servizi Bologna-Bazzano e viceversa del periodo estivo, con sostituzione con bus della prima coppia;
- Ferrara-Codigoro, servizi bus al posto di alcune relazioni ferroviarie a scarsa domanda, a servizio dell'ospedale di Cona;

• **Spostamento di percorrenze** sulle seguenti relazioni a domanda "forte":

Linea	Servizi	Intervento
Bologna-Ravenna (TI)	3 nuove coppie	Inserimento di nuovi treni RV con periodicità "lavorativo" e fermate a Imola e Lugo, percorrenza richiesta a RFI circa 59'. Il nuovo treno delle 12.52 comporta la modifica del treno TPER 6413, alle 12,58.
Bologna-Ravenna (TI)	1 nuova coppia prolungando verso Bologna treni esistenti (6477, 6478)	Inserimento 1 coppia in prolungamento verso Bologna di servizi ora circolanti tra Castelbolognese e Ravenna, secondo lo schema del cadenzamento orario vigente. Contestuale lieve posticipo del R6565 Bologna - Rimini, con sottrazione di fermate tra Bologna e Imola.
Bologna-Ravenna (TI)	R11561 e R11560	Modifica periodicità da "Soppresso sabato e festivi" a "lavorativo" per uniformità del modello di offerta.
Bologna - Ferrara (TI)	Causa rimodulazione servizi Veneto (in particolare soppressione alcuni RV dal loro CdS)	Anticipo del R11527 su traccia del RV2223 (soppresso) con modifica della periodicità in permanente (da confermare dopo studio RFI). Anticipo del R6590 di 6' in partenza, per sopperire alla soppressione del RV2246. Trasformazione (stesso orario) del 11487 da Rovigo-Bologna a Ferrara-Bologna
Bologna - Ferrara (TPER)		Aumento di capienza del treno 6407 (se occorrente)

Elementi qualificanti del potenziamento dell'offerta nel **2014**, scaturenti dal riposizionamento di percorrenze sono:

- 1 l'incremento dell'offerta e la rilevante velocizzazione di alcuni servizi sulla relazione Bologna-Ravenna, per dare risposta ad una domanda, anche di tipo turistico, che da diverso tempo preme in questa direzione;
- 2 la sostituzione con bus di corse ferroviarie sulle relazioni Parma-Fornovo (treni "corti") e Fornovo-Fidenza con specifico riferimento ai collegamenti ove, dai riscontri effettuati, è confermata una scarsa presenza di passeggeri; i servizi su gomma saranno programmati dalla locale Agenzia della mobilità e affidati all'azienda di TPL che opera in tale ambito, concordando e coordinando i servizi di adduzione alla ferrovia.

Tutti i servizi saranno monitorati per verificarne la rispondenza alle aspettative che hanno generato le modifiche poste in atto.

Saranno apportare correzioni, anche in termini di variazioni di periodicità, per mantenere i corrispettivi contrattuali rapportati ai limiti imposti dal bilancio regionale per l'intero settore.

Si riportano di seguito i prospetti della **riprogrammazione complessiva 2013-2014** con la indicazione delle percorrenze (in più o in meno) riferita alle varie relazioni ed ai mezzi impiegati (treni o bus).

N° prog.	IF	Categoria	Treno	Origine	Ora Partenza	Ora Arrivo	Destinazione	KM (Relazione assegnata)	GG. Non effettuat.	Tot. Km	Periodicità 2013	FRQ Lug. 2012
1	Tper	RC	6295	Ferrara	11:44	12:47	Codigoro	53,00	-54	-2.862,000	Circola lavorativi dal 10/12/2012 al 08/06/2013 , dal 09/09/2013	23
2		RB	6327	Ferrara	14:15	15:18	Codigoro	53,00	-77	-4.081,000	Circola lavorativi dal 10/12/2012 al 08/06/2013 , dal 09/09/2013	17
3		RC	6377	Ferrara	19:24	20:28	Codigoro	53,00	-77	-4.081,000	Circola lavorativi dal 10/12/2012 al 08/06/2013 , dal 09/09/2013	13
4		RC	6372	Codigoro	05:54	07:04	Ferrara	53,00	-172	-9.116,000		25
5		RB	6376	Codigoro	06:34	07:45	Ferrara	53,00	77	4.081,000	Circola lavorativi	-
6		RC	6388	Codigoro	09:33	10:36	Ferrara	53,00	77	4.081,000	Circola lavorativi dal 10/12/2012	-
7		RC	6392	Codigoro	12:59	14:08	Ferrara	53,00	-54	-2.862,000	Circola Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013 , dal 09/09/2013	14
8		RB	6588	Codigoro	15:37	16:44	Ferrara	53,00	-77	-4.081,000	Circola Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013 , dal 09/09/2014	10
9		RC	11584	Codigoro	20:45	21:47	Ferrara	53,00	-77	-4.081,000	Circola Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013 , dal 09/09/2015	3
										-23.002,000		

1	Tper	BUS	90109	Ferrara	10:15	11:27	Codigoro	58,30	77	4.489,100	No sab. e fest. dal 15/06/2013 al 14/09/2013	-
2			B 6372	Codigoro	05:50	07:08	Ferrara	58,30	172	10.027,600	No sab. e fest. dal 15/06/2013 al 14/09/2013	-
										14.516,700		

Totale - 8.485,300

N° prog.	IF	Categoria	Treno	Origine	Ora Partenza	Ora Arrivo	Destinazione	KM (Relazione assegnata)	GG. Non effettuaz.	Tot. Km	Periodicità 2013	FRQ Lug. 2012
1	Tper	RC	103	Modena	06:00	06:29	Sassuolo	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
2		RC	25103	Modena	07:30	08:05	Sassuolo	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
3		RC	25139	Modena	12:05	12:35	Sassuolo	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
4		RC	25141	Modena	13:05	13:35	Sassuolo	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
5		RC	25106	Sassuolo	08:09	08:45	Modena	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
6		RC	25114	Sassuolo	12:14	12:50	Modena	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
7		RC	25132	Sassuolo	06:44	07:15	Modena	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
8		RC	25142	Sassuolo	13:49	14:20	Modena	19,30	-45	-868,635	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
										-6.949,080		

1	Tper	BUS	90600	Sassuolo	09:50	10:32	Modena	23,80	45	1.071,000	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
2			90606	Sassuolo	19:50	20:32	Modena	23,80	45	1.071,000	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
3			B 25106	Sassuolo	08:13	08:55	Modena	23,80	45	1.071,000	Lavorativi No Sab. dal 10/6 al 26/7 dal 26/8 al 6/9	-
4			90608	Sassuolo	21:20	21:51	Modena PM	19,60	45	882,000	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/13	-
5			90601	Modena	09:00	09:42	Sassuolo	23,80	45	1.071,000	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/14	-
6			90607	Modena	19:05	19:47	Sassuolo	23,80	45	1.071,000	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/15	-
7			90609	Modena	20:35	21:17	Sassuolo	23,80	45	1.071,000	Circ. Lav. No Sab. dal 10/12/12 al 7/6/13, dal 9/9/13 al 13/12/16	-
8			B 25103	Modena	07:30	08:12	Sassuolo	23,80	45	1.071,000	Lavorativi No Sab. dal 10/6 al 26/7 dal 26/8 al 6/9	-
										8.379,000		

Totale 1.429,920

N° prog.	IF	Categoria	Treno	Origine	Ora Partenza	Ora Arrivo	Destinazione	KM (Relazione assegnata)	GG. Non effettuat.	Tot. Km	Periodicità 2013	FRQ Lug. 2012
1	Tper	RC	11162	Parma	08:50	09:53	Suzzara	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2013	21
2		RC	11166	Parma	13:50	14:53	Suzzara	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2014	33
3		RC	11170	Parma	16:50	17:53	Suzzara	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2015	42
4		RC	11188	Parma	19:50	20:53	Suzzara	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2016	28
5		RC	11165	Suzzara	12:16	13:18	Parma	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2017	43
6		RC	11169	Suzzara	15:16	16:18	Parma	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2018	31
7		RC	11173	Suzzara	08:16	09:18	Parma	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2019	43
8		RC	11191	Suzzara	18:16	19:18	Parma	43,85	-77	-3.376,450	Lav. dal 10/12/2012 al 08/06/2013, dal 09/09/2013 al 14/12/2020	36
										-27.011,600		
1	Tper	BUS	B 11188	Parma	19:50	21:05	Suzzara	50,50	54	2.727,000	lavorativi dal 10/6 al 27/7 dal 26/8 al 7/9	-
										2.727,000		
Totale										-24.284,600		

N° prog.	IF	Categoria	Treno	Origine	Ora Partenza	Ora Arrivo	Destinazione	KM (Relazione assegnata)	GG. Non effettuaz.	Tot. Km	Periodicità 2013	FRQ Lug. 2012
1	Tper	RB	1766	Pesaro	15:36	22:10	Cremona	82,00	-78	-6.396,000	cancellato	Ved.Tper Nazionale
2		RA	1767	Brescia	05:45	11:41	Pesaro	48,00	-29	-1.392,000	cancellato	
3		RB	1768	Pesaro	17:09	22:53	Brescia	48,00	-29	-1.392,000	cancellato	
		RB	1777	Cremona	05:05	11:27	Pesaro	82,00	-78	-6.396,000	cancellato	
4		RC	1775	Suzzara	06:20	10:27	Rimini	82,00	65	5.330,000	Circola lavorativi	1
6		RC	1832	Rimini	16:32	20:20	Suzzara	82,00	65	5.330,000	Circola lavorativi	1
7		RC	2725	Suzzara	07:05	08:44	Ferrara	82,00	6	492,000	lavorativi fino 8/6 dal 26/8	1
8		RC	2727	Suzzara	13:32	14:31	Sermide	49,00	12	588,000	lavorativi fino 8/6 dal 26/8	1
9		RB	2728	Ferrara	14:00	15:42	Suzzara	82,00	12	984,000	lavorativi fino 8/6 dal 26/8	1
10		RC	4006	Sermide	06:35	07:41	Suzzara	49,00	12	588,000	lavorativi fino 8/6 dal 26/8	1
11		RC	4010	Ferrara	07:30	08:18	Poggio Rusco	48,00	12	576,000	lavorativi fino 8/6 dal 26/8	1
12		RC	4011	Sermide	09:22	09:54	Ferrara	33,00	-21	-693,000	festivo fino al 2/6	1
13		RB	4013	Suzzara	09:37	11:05	Ferrara	82,00	-26	-2.132,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6 al 27/7, dal 26/8	12
14		RC	4015	Sermide	12:20	12:52	Ferrara	33,00	-56	-1.848,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6 al 27/7, dal 26/8	6
15		RC	4018	Ferrara	13:03	14:40	Suzzara	82,00	-33	-2.706,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6	33
16		RC	4019	Suzzara	14:00	15:45	Ferrara	82,00	-33	-2.706,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6	33
17		RC	4020	Ferrara	14:32	15:09	Sermide	33,00	-65	-2.145,000	lavorativi fino 8/6 dal 26/8	15
18		RC	4023	Sermide	16:42	17:15	Ferrara	33,00	-69	-2.277,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 26/8	4
19		RC	4024	Ferrara	17:32	19:10	Suzzara	82,00	-21	-1.722,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 26/8	1
20		RC	4025	Ferrara	17:56	19:40	Suzzara	82,00	-33	-2.706,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6	18
21		RC	4027	Suzzara	19:48	20:43	Sermide	49,00	-33	-1.617,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6	7
22		RC	4030	Ferrara	20:32	21:07	Sermide	33,00	-33	-1.089,000	giornaliero fino all'8/6 lavorativi dal 10/6	3
23		RC	4036	Sermide	12:05	13:05	Suzzara	49,00	-5	-245,000	cancellato	1
24		RC	4036	Ferrara	11:32	13:05	Suzzara	82,00	-29	-2.378,000	festivo fino al 2/6	17
25		RC	4038	Sermide	08:31	09:25	Suzzara	49,00	-29	-1.421,000	festivo fino al 2/6	1
26		RC	4052	Ferrara	15:58	16:36	Sermide	33,00	-34	-1.122,000	festivo fino al 2/6	7
27		RB	4054	Ferrara	17:56	19:40	Suzzara	82,00	-13	-1.066,000	lavorativi dal 10/06 al 24/08	25
28		RC	6294	Ferrara	16:32	19:28	Sermide	33,00	-21	-693,000	festivo fino al 2/6	1
29		RC	SZ1	Ferrara	da definire		Suzzara	82,00	21	1.722,000	festivi dall'1/9	-
30		RC	SZ2	Ferrara	da definire		Suzzara	82,00	21	1.722,000	festivi dall'1/9	-
31		RC	SZ3	Ferrara	da definire		Suzzara	82,00	21	1.722,000	festivi dall'1/9	-
32		RC	SZ4	Ferrara	da definire		Suzzara	82,00	21	1.722,000	festivi dall'1/9	-
33		RC	SZ5	Ferrara	da definire		Suzzara	82,00	21	1.722,000	festivi dall'1/9	-
34		RC	SZ6	Ferrara	da definire		Suzzara	82,00	21	1.722,000	festivi dall'1/9	-
										-19.922,000		
1	Tper	BUS	90221	Suzzara	08:00	10:03	Ferrara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
2			90223	Suzzara	10:15	12:18	Ferrara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
3			90225	Suzzara	12:40	14:43	Ferrara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
4			90227	Suzzara	15:00	17:03	Ferrara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-

5		90229	Suzzara	17:30	19:33	Ferrara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
6		90231	Suzzara	20:00	22:03	Ferrara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
7		90220	Ferrara	08:00	10:03	Suzzara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
8		90222	Ferrara	10:15	12:18	Suzzara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
9		90224	Ferrara	12:40	14:43	Suzzara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
10		90226	Ferrara	15:00	17:03	Suzzara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
11		90228	Ferrara	17:30	19:33	Suzzara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
12		90230	Ferrara	20:00	22:03	Suzzara	111,11	13	1.444,430	Circola Festivi dal 09/6 al 25/8	-
13		90208	Sermide	4:10	5:20	Suzzara	66,30	-34	-2.254,200	lavorativi periodici escluso sabato fino al 6/9	-
14		90213	Suzzara	21:50	23:00	Sermide	66,30	-30	-1.989,000	lavorativi periodici escluso sabato fino al 6/9	-
									13.089,960		

Totale -6.832,040

N° prog.	IF	Categoria	Treno	Origine	Ora Partenza	Ora Arrivo	Destinazione	KM (Relazione assegnata)	GG. Non effettuat.	Tot. Km	Periodicità 2013
1	Tper	RB	1766	Pesaro	15:49	21:50	Cremona	236,996	-78	-18.485,688	cancellato
2		RA	1767	Brescia	5:45	11:41	Pesaro	276,021	-29	-8.004,609	cancellato
2		RA	1768	Pesaro	17:09	22:53	Brescia	276,021	-29	-8.004,609	cancellato
3		RC	1775	Suzzara	8:17	10:27	Rimini	122,460	65	7.959,900	lavorativi
4		RB	1777	Cremona	5:10	11:27	Pesaro	236,996	-78	-18.485,688	cancellato
5		RC	1832	Rimini	16:32	18:49	Suzzara	122,460	65	7.959,900	lavorativi
6		RC	6294	Rimini	16:32	18:49	Sermide	122,460	13	1.591,980	festivi
7		RC	6535	Ferrara	10:04	12:16	Rimini	122,460	0	0,00	festivi fino al 2/6 - dal 8/9
8		RC	33917	Ferrara	9:39	11:55	Rimini	123,460	14	1.728,440	festivi fino al 9/6 al 1/9
9		RC	6400	Bologna C.le	22:10	23:08	Poggio Rusco	59,430	-28	-1.664,040	giornaliero fino al 8/6, lavorativi fino al 27/7 - dal 26/8
10		RB	11429	Poggio Rusco	10:15	11:20	Bologna C.le	59,430	19	1.129,170	lavorativi escluso sabato
11		RC	11549	Poggio Rusco	11:55	12:50	Bologna C.le	59,430	4	237,720	lavorativi
12	RB	11617	Ferrara	8:16	9:21	Ravenna	72,620	13	944,060	festivi	
Totale										-33.093,464	

1	Tper	RB	33921	Bologna C.le	17.14	18:35	Rimini	111,042	128	14.213,376	lavorativi escluso sabato dal 1/7
2		RB	33922	Rimini	19.25	20:48	Bologna C.le	111,042	128	14.213,376	lavorativi escluso sabato dal 1/7
2		RB	33919	Bologna C.le	9.48	11:15	Rimini	111,042	10	1.110,420	festivi dal 29/6 al 25/8
3		RB	33920	Rimini	18.30	20:00	Bologna C.le	111,042	10	1.110,420	festivi dal 29/6 al 25/8
4		RB	33923	Bologna C.le	21.16	22:42	Rimini	111,042	62	6.884,604	giornaliero dal 1/7 al 31/8
5		RB	33924	Rimini	22.53	0:18	Bologna C.le	111,042	62	6.884,604	giornaliero dal 1/7 al 31/8
6		RB	33960	Bologna C.le	17:04	19:45	Milano C,le	218,485	114	24.907,290	giornaliero dal 9/9
7		RB	33961	Milano C,le	22:15	0:30	Bologna C.le	218,485	114	24.907,290	giornaliero dal 9/9
8		RB	33906	Bologna C.le	23:21	0:13	Poggio Rusco	59,430	107	6.359,010	lavorativi dal 26/8
9		RB	33907	Poggio Rusco	7:05	8:12	Bologna C.le	59,430	107	6.359,010	lavorativi dal 26/8
10				Imola	da definire		S.Pietro in C,	57,889	0	0,000	lavorativi escluso sabato
11				S.Pietro in C,	da definire		Imola	57,889	0	0,000	lavorativi escluso sabato
12			Imola	da definire		S.Pietro in C,	57,889	0	0,000	lavorativi escluso sabato	
12			S.Pietro in C,	da definire		Imola	57,889	0	0,000	lavorativi escluso sabato	
Totale										106.949,400	

Totale 73.855,936

N° prog.	Categoria	Origine	Destinazione	Km (Relazione assegnata)	GG. effettuat.	Tot. Km
1	RVB	Bologna	Ravenna	82,930	305	25.293,650
2	RVB	Bologna	Ravenna	82,930	305	25.293,650
3	RVB	Bologna	Ravenna	82,930	305	25.293,650
4	RVB	Ravenna	Bologna	82,930	305	25.293,650
5	RVB	Ravenna	Bologna	82,930	305	25.293,650
6	RVB	Ravenna	Bologna	82,930	305	25.293,650
7	RB	Bologna	Ravenna	82,930	52	4.312,360
8	RVB	Ravenna	Bologna	82,930	52	4.312,360
						160.386,620
1	RC	Bologna	Ravenna	41,090	305	12.532,450
2	RC	Ravenna	Bologna	41,090	305	12.532,450
						25.064,900
1	RVA	Voghera	Torino P.N.	-128,100	365	-46.756,500
2	RVA	Torino P.N.	Voghera	-128,100	365	-46.756,500
3	RVA	Voghera	Torino P.N.	-128,100	365	-46.756,500
4	RVB	Torino P.N.	Alessandria	-90,080	365	-32.879,200
5	RA	Alessandria	Voghera	-38,030	365	-13.880,950
6	RVB	Voghera	Torino P.N.	-128,100	365	-46.756,500
7	RVA	Torino P.N.	Voghera	-128,100	365	-46.756,500
8	RVA	Voghera	Torino P.N.	-128,100	365	-46.756,500
9	RVA	Torino P.N.	Voghera	-128,100	365	-46.756,500
						-374.055,650
N° prog.	Categoria	Origine	Destinazione	Km (Relazione assegnata)	GG. effettuat.	Tot. Km
1	RC	Parma	Fornovo	-23,020	283	-6.514,660
2	RC	Fornovo	Parma	-23,020	283	-6.514,660
3	RC	Parma	Fornovo	-23,020	305	-7.021,100
4	RC	Fornovo	Parma	-23,020	305	-7.021,100
5	RC	Parma	Fornovo	-23,020	282	-6.491,640
6	RC	Fornovo	Parma	-23,020	282	-6.491,640
7	RC	Parma	Fornovo	-23,020	190	-4.373,800
8	RC	Fornovo	Parma	-23,020	190	-4.373,800
9	RC	Parma	Fornovo	-23,020	282	-6.491,640
10	RC	Fornovo	Parma	-23,020	282	-6.491,640
11	RC	Parma	Fornovo	-23,020	305	-7.021,100
12	RC	Fornovo	Parma	-23,020	305	-7.021,100
						-75.827,880
Totale						-264.432,010

N° prog.	Categoria	Origine	Destinazione	Km (Relazione assegnata)	GG. effettuat.	Tot. Km
1	RB	Ferrara	Bologna	46,780	251	11741,780
2	RB	Bologna	Ferrara	46,780	251	11741,780
						23.483,560

1	RC	Guastalla	Parma	-31,770	279	-8.863,830
2	RC	Parma	Fornovo	-23,019	279	-6.422,301
3	RC	Fornovo	Fidenza	-24,711	279	-6.894,369
4	RC	Fidenza	Fornovo	-24,711	279	-6.894,369
5	RC	Fornovo	Parma	-23,020	279	-6.422,580
						-35.497,449

1	BUS	Parma	Fornovo	-23,000	279	-6.417,000
2	BUS	Fornovo	Fidenza	-34,000	279	-9.486,000
3	BUS	Fidenza	Fornovo	-34,000	279	-9.486,000
4	BUS	Fornovo	Fidenza	-34,000	279	-9.486,000
5	BUS	Fidenza	Fornovo	-34,000	279	-9.486,000
6	BUS	Fornovo	Fidenza	-34,000	279	-9.486,000
7	BUS	Fidenza	Fornovo	-34,000	279	-9.486,000
8	BUS	Fornovo	Parma	-23,000	279	-6.417,000
9	BUS	Parma	Fornovo	-23,000	279	-6.417,000
10	BUS	Fornovo	Fidenza	-34,000	279	-9.486,000
11	BUS	Fidenza	Fornovo	-34,000	279	-9.486,000
12	BUS	Fornovo	Fidenza	-34,000	279	-9.486,000
13	BUS	Fidenza	Fornovo	-34,000	279	-9.486,000
14	BUS	Fornovo	Parma	-23,000	279	-6.417,000
15	BUS	Fidenza	Fornovo	-34,000	279	-9.486,000
16	BUS	Fornovo	Fidenza	-34,000	279	-9.486,000
						-139.500,000

Totale -151.513,889

Percorrenza
e
in meno

Totale TI+TPER

-415.945,899

QUADRO RIEPILOGATIVO PERCORRENZE 2013

Vettore - Rete	Tot. km
TI Nazionale	12.766,806
Tper Nazionale	73.855,936
Tper Regionale	-38.172,020
Tot. Treno+Bus	48.450,722

Nota: quadro riassuntivo generale Servizio Ferroviario TI + TPER (Treno + Bus).

Tper Regionale	
Relazione	Tot. km
Ferrara - Codigoro	-8.485,300
Modena - Sassuolo	1.429,920
Parma - Suzzara	-24.284,600
Ferrara - Suzzara	-6.832,040
Tot. Treno+Bus	-38.172,020

Nota: quadro riassuntivo Servizio Regionale TPER (Treno + Bus) dettagliato per linea.

Tper Regionale Treno		Tper Regionale Bus
Relazione	Tot. km	Tot. km
Ferrara - Codigoro	-23.002,000	14.516,700
Modena - Sassuolo	-6.949,080	8.379,000
Parma - Suzzara	-27.011,600	2.727,000
Ferrara - Suzzara	-19.922,000	13.089,960
Totale	-76.884,680	38.712,660

Nota: quadro riassuntivo Servizio Regionale TPER disaggregato per tipologia (Treno e Bus)

QUADRO RIEPILOGATIVO PERCORRENZE 2014 (dal 15 dicembre 2013)

	Treno	Bus
Vettore	Tot. km	Tot. km
TI	-264.432,010	-
Tper	-12.013,889	-139.500,000
Totale	-276.445,899	-139.500,000

Nota: quadro riassuntivo Servizio TI + TPER disaggregato per tipologia (Treno e Bus).

Tot. Treno+Bus	-415.945,899
-----------------------	---------------------

Nota: quadro riassuntivo Servizio TI + TPER (Treno + Bus)

Legenda	
Tagli (-)	
Incrementi (+)	

Note 1) lavorativi
(media feriale
lun.-ven.);
FRQ: 2) frecce estive
(media
settimanale).

Allegato 2

<p style="text-align: center;">Piani di riprogrammazione dei servizi autofiloviari di TPL dei bacini provinciali</p>

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Piacenza**



Prot. 2013/U/pr/243

www.tempiagenzia.it
Agenzia per la mobilità di Piacenza e provincia

**CRITERI DI ATTUAZIONE
PER IL BACINO PROVINCIALE DI PIACENZA
DEGLI INDIRIZZI REGIONALI CIRCA IL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE
DEI SERVIZI DI TPL AUTOFILOVIARIO**

L. 228/2012 ART. 1 COMMA 301 - DGR 912/2013



Prot. 2013/U/pr/243

0	PREMESSA	4
1	EVOLUZIONE DEL SISTEMA REGIONALE DEL TPL DAL 2010 AL 2012	7
1.1	DESCRIZIONE DEL PERCORSO DI RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI AVVIATO DAL 2010	7
1.1.1	AREA ECONOMICO/TARIFFARIA	7
1.1.1.1	TARIFFE SERVIZI EXTRAURBANI	8
1.1.1.2	TARIFFE SERVIZI URBANI	8
1.1.2	AREA DELL'OFFERTA DI SERVIZIO	11
1.1.2.1	SERVIZI EXTRAURBANI	11
1.1.2.2	SERVIZI URBANI	14
1.2	I DATI DI SINTESI	15
2	ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE	17
2.1	DOMANDA E OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO	17
2.1.1	LA RETE DI MOBILITÀ DEL TERRITORIO	17
2.1.2	DOMANDA DEI SERVIZI DI TPL	18
2.1.3	OFFERTA DEI SERVIZI DI TPL	21
2.1.4	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (STRADA)	25
2.2	CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE	25
2.3	IL FABBISOGNO DI MOBILITÀ DEL BACINO: UN'ANALISI GENERALE	26
2.4	PUNTI DI FORZA E PUNTI DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA TERRITORIALE E DEI TRASPORTI	27
3	STRATEGIA DI RIPROGRAMMAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO	28
3.1	LA POLITICA PER LA MOBILITÀ	28
4	MISURAZIONE DELL'EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI (CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE)	30
4.1	INDICATORE 1: RAPPORTO RICAVI/COSTI (RC)	30
4.1.1	ANNO 2011	30
4.1.2	ANNO 2012	30
4.2	INDICATORE 2: NUMERO DEI PASSEGGERI (NP)	31
4.3	INDICATORE 3: LIVELLI OCCUPAZIONALI (LO)	32
4.4	DATI DI SINTESI	32
5	PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE	33
5.1	INTERVENTI ANNO 2014	34
5.1.1	MANOVRA TARIFFARIA	34
5.1.2	MARKETING	34
5.1.3	RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI – SERVIZIO DI TPL URBANO	34
5.1.3.1	PIANO PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO	34
5.1.3.2	LA NUOVA RETE	36
5.1.3.3	IL CALENDARIO	39
5.1.4	RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI – SERVIZIO DI TPL EXTRAURBANO	40
5.1.4.1	LA NUOVA RETE DEL SERVIZIO A PRENOTAZIONE CHI...AMA IL BUS	40
5.1.4.2	LA NUOVA RETE	41
5.1.4.3	LE FERMATE TPL	41



Prot. 2013/U/pr/243

5.2	INTERVENTI BIENNIO 2014/2015	42
5.2.1	RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI – SERVIZIO DI TPL URBANO	42
5.2.2	RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI – SERVIZIO DI TPL EXTRAURBANO	43
5.2.2.1	I SERVIZI DI CONFINE	43
5.2.3	IL NUOVO TERMINAL EXTRAURBANO	44
5.2.4	L'INTERSCAMBIO TPL URBANO – TPL EXTRAURBANO	45
5.2.5	L'INTERSCAMBIO FERRO – GOMMA	45
5.2.6	ASSE FERRO – GOMMA: PIACENZA - CREMONA	45
5.3	LA RIPROGRAMMAZIONE IN SINTESI	46
5.4	LA RIPROGRAMMAZIONE – GLI EFFETTI	47
6	LE INNOVAZIONI NECESSARIE E I RELATIVI FABBISOGNI	48
6.1.1	IL SISTEMA AVM	48
6.1.2	IL PROGETTO DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA REGIONALE STIMER – MI MUOVO	49
6.1.3	IL SISTEMA CONTAPASSEGGERI	50
6.1.4	LA PIATTAFORMA MTRAM	51
7	IL CRONOPROGRAMMA	52



Prot. 2013/U/pr/243

0 PREMESSA

Il presente documento è stato redatto con riferimento al seguente quadro normativo:

- **Art. 16-bis del Decreto-Legge n. 95/2012** (ora legge 228/12, art. 1 comma 301): secondo il quale i criteri di cui al comma 3 del medesimo articolo sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare il trasporto pubblico locale, anche ferroviario, 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;
- **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013** (pubblicato sulla G.U. n° 148 del 26/06/2013): "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario" contenente gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL in riferimento all'art. 1 comma 301 della legge 228/12. Il DPCM 11 marzo 2013 prevede che:
 - o il soddisfacimento dell'obiettivo di cui ai punti a) e c) è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" (coefficiente di affollamento: rapporto tra passeggeri*km e posti*km.) calcolato su base regionale; nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero di passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio;
 - o 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, 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;
 - o 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 attraverso 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;
 - o il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il Trasporto Pubblico Locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli obiettivi si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.

La quota del 10% delle risorse stanziate sul Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario è attribuita a ciascuna Regione al raggiungimento integrale degli obiettivi sopraelencati.

Nel caso in cui gli obiettivi sono raggiunti parzialmente, alle Regioni è assegnata parte della quota del 10% con le percentuali di seguito riportate:

- o 30% per un offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in



Prot. 2013/U/pr/243

eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

- o 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- o 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati.

Per l'anno 2013 l'art. 3 del DPCM dispone che gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante:

- o l'adozione, da parte delle Regioni, entro quattro mesi dall'emanazione del DPCM, del Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale";
- o la trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL, entro 130 giorni dalla data di emanazione del DPCM, di copia dei provvedimenti adottati e dei dati istruttori da cui risulta eseguita la riprogrammazione;
- o la rimodulazione e sostituzione, entro 180 giorni dalla adozione del Piano, dei servizi diseconomici in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dell'infrastruttura, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi.

- **Delibera di Giunta Regionale n. 912 del 02 luglio 2013:** La Regione Emilia Romagna individua nelle Agenzie per la mobilità e nei Enti Locali di riferimento per il TPL, i soggetti responsabili delle attività di predisposizione e approvazione del "Piano di riprogrammazione di cui al DPCM" fornendo le indicazioni e gli indirizzi da considerare nella predisposizione del suddetto documento.

In particolare La Regione chiede che il piano di riprogrammazione dei servizi auto filoviari venga predisposto nel rispetto delle normative e delle seguenti disposizioni operative:

- o rispecchiare la domanda di mobilità del bacino con particolare attenzione alle esigenze di coesione sociale;
- o 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 ed 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;
- o 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;
- o confermare la ferrovia di interesse regionale quale rete fondamentale del trasporto pubblico extraurbano, nonché, dove possibile urbano, mentre al trasporto su gomma, in particolare al di fuori dei 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;
- o 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 performance;



www.tempiagenzia.it
Agenzia per la mobilità di Piacenza e provincia

Prot. 2013/U/pr/243

- 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.

La Delibera Regionale dispone inoltre che le Agenzie locali per la mobilità debbano inviare al competente servizio regionale in triplice copia, entro il 30 settembre 2013

- i provvedimenti di approvazione del Piano, condivisi e adottati dagli Enti Locali competenti in ciascun bacini;
- i dati istruttori a supporto della riprogrammazione dei servizi di TPL;
- una relazione di accompagnamento che sintetizzi gli interventi con la specificazione gli interventi di rimodulazione effettuati sui servizi con la specificazione della stima sugli effetti derivanti in termini economici, gestionali e tecnici in coerenza con quanto indicato nel documento allegato al provvedimento (Allegato 1).

Le indicazioni normative rappresentano uno schema di riferimento entro il quale dovranno essere valutate e definite le azioni del piano di riorganizzazione di bacino, in linea con quanto già pianificato ed attuato a partire dal 2011 in applicazione del Patto per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Regionale ed in coerenza con gli indirizzi delle politiche della mobilità degli Enti Locali responsabili dei servizi di TPL del bacino di Piacenza.



Prot. 2013/U/pr/243

1 EVOLUZIONE DEL SISTEMA REGIONALE DEL TPL DAL 2010 AL 2012

Il percorso di razionalizzazione dell'offerta e di adeguamento delle tariffe per il servizio di TPL su gomma condotto nel triennio 2010-2012 nel bacino di Piacenza, trova la sua origine nei seguenti documenti di programmazione regionale:

- **Accordi di Programma per i servizi Autofiloviari 2007-2010** che, in modo particolare stabilisce i tempi, i criteri e le modalità per l'adeguamento alla tariffa obiettivo 2010 e per la riorganizzazione dei servizi attraverso l'impegno e la corresponsabilità dei soggetti firmatari (Agenzie ed Enti Locali - Comune capoluogo e Provincia).
- **Patto per il Trasporto Pubblico Locale in Emilia - Romagna per il triennio 2011-2013** sottoscritto da tutti i soggetti coinvolti a diverso titolo nella complessa tematica dei servizi di Trasporto Pubblico regionale e locale con l'obiettivo di individuare delle possibili misure atte a consentire il mantenimento complessivo dell'equilibrio strutturale ed economico del sistema del TPL a fronte delle importanti riduzioni di trasferimento delle risorse statali previste dalla Legge 122/2010.
- **Delibera di Giunta Regionale n. 2055 del 20 dicembre 2010** attuativa del "Patto del TPL 2011-2013" e contenente gli indirizzi e le disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale.
- **Delibera di Giunta Regionale n. 126 del 31 gennaio 2011** che definisce per il triennio 2010-2013 l'ammontare dei servizi minimi di TPL per i bacini della Regione, definendo pertanto i livelli di riferimento per l'applicazione delle misure attuative previste nel "Patto del TPL 2011-2013"

Le azioni intraprese nel triennio 2010-2012 a livello di bacino sono state chiaramente valutate anche alla luce dei nuovi scenari normativi con l'obiettivo di considerare le diverse esigenze di razionalizzazione del servizio, revisione delle tariffe e contenimento dei costi, cercando di mantenere, nello stesso tempo, una decisa tensione verso il miglioramento/mantenimento della qualità del servizio.

Sempre nello stesso triennio, sul territorio regionale ed in modo particolare nel bacino provinciale di Piacenza, occorre osservare come si siano concretizzati, parallelamente al mutamento degli scenari economici e normativi nazionali e regionali, i seguenti importanti mutamenti nel sistema di TPL di bacino:

- percorso di industrializzazione del settore attraverso la costituzione di un nuovo soggetto Gestore dei servizi di TPL su gomma "SETA Spa" (attivo dal 1 gennaio 2012) nato da un processo di fusione per incorporazione del gestore "Tempi Spa" e delle corrispondenti società di servizi di Modena e Reggio Emilia.
- modifica del contratto di servizio per il passaggio dal regime contrattuale di Gross-Cost a quello di Net-Cost con il conseguente trasferimento della titolarità degli introiti dall'Agenzia al gestore Tempi Spa.

1.1 Descrizione del percorso di razionalizzazione dei servizi avviato dal 2010

Gli interventi previsti e conseguentemente adottati nel bacino di Piacenza dal 2010 ad oggi sono suddivisibili in due macro-aree tematiche, quella economico/tariffaria e quella inerente l'offerta di servizio.

Di seguito tali aree vengono affrontate separatamente con l'indicazione degli eventi più significativi ad esse riconducibili:

1.1.1 Area Economico/Tariffaria

Nel corso del triennio 2010-2012 l'Agenzia e gli Enti Locali del bacino di Piacenza hanno proseguito nelle attività di sviluppo ed implementazione del sistema tariffario "Mi Muovo" attraverso l'approvazione



Prot. 2013/U/pr/243

e l'introduzione della zonizzazione di bacino, l'applicazione delle nuove tariffe ed il completamento delle attività di acquisto ed installazione delle nuove tecnologie.

In modo particolare, nell'anno 2011 sono stati adottati da Comune di Piacenza e Provincia di Piacenza i provvedimenti relativi all'applicazione della manovra tariffaria prevista dalla DGR n. 637/2008, dal Patto per il TPL e dalla DGR n. 2055/2011.

1.1.1.1 Tariffe servizi Extraurbani

Le tariffe relative ai servizi extraurbani, approvate dalla Provincia di Piacenza con Delibera di Giunta n. 39 del 25 febbraio 2011, sono state introdotte a partire dal 14 aprile 2011.

L'atto di approvazione ha nel contempo consentito di razionalizzare le tipologie di titoli di viaggio disponibili con l'obiettivo di semplificare l'accessibilità tariffaria al servizio, di ridurre i costi di gestione dei titoli di viaggio e di consentire la piena applicazione dei nuovi titoli sovra-zonali quali ad esempio l'abbonamento studenti 12 mesi.

Nello specifico si evidenziano le seguenti variazioni:

- eliminazione del titolo "andata e ritorno" e dell'"abbonamento settimanale" a favore dell'unico titolo "carnet multiplo 9 corse" allo scopo di semplificare la gamma dei titoli disponibili;
- eliminazione del "biglietto bianco" estivo in quanto titolo pressoché inutilizzato;
- eliminazione dell'"abbonamento annuale studenti 10 mesi" a favore dell'"abbonamento annuale studenti 12 mesi" al fine di poter applicare i titoli di viaggio previsti dalle delibere di giunta regionali e nel contempo di promuovere, a fronte di un contenuto incremento di costo, l'utilizzo del servizio di TPL anche al di fuori del periodo strettamente scolastico;
- Eliminazione del titolo "abbonamento mensile integrato Piacenza-Cremona" causa conclusione degli accordi inter-aziendali tra i due differenti gestori del servizio ferroviario e su gomma.

L'applicazione delle nuove tariffe obiettivo 2011 come previsto dalla DGR 2055/2011 allegato A, è stata effettuata contestualmente all'introduzione del nuovo sistema tariffario zonale di bacino che, di fatto ha sancito il passaggio dalla tariffa chilometrica a quella zonale.

1.1.1.2 Tariffe servizi Urbani

Le tariffe relative ai servizi urbani, approvate dal Comune di Piacenza con Delibera di Giunta n. 40 del 25 febbraio 2011, sono state introdotte a partire dal 14 aprile 2011 nel rispetto di quanto previsto dalla normativa sopra indicata.

L'atto di approvazione ha consentito, anche per l'ambito urbano, di razionalizzare le tipologie di titoli di viaggio disponibili con l'obiettivo di semplificare l'accessibilità tariffaria al servizio e di ridurre i costi di gestione.

Nello specifico si evidenziano le seguenti variazioni:

- eliminazione dell'"abbonamento settimanale" e del "carnet multiplo 8 corse" a favore dell'unico titolo "carnet multiplo 9 corse" allo scopo di semplificare la gamma dei titoli disponibili e di rendere il più possibile omogenea la gamma dei titoli urbani e di quelli extraurbani;
- eliminazione dell'"abbonamento annuale lavoratori 10 mesi" a favore dell'"abbonamento annuale 12 mesi";
- eliminazione dei titoli di viaggio "impersonali" in quanto pressoché inutilizzati.

L'Amministrazione comunale, esercitando la facoltà prevista solo per gli ambiti urbani, ha stabilito inoltre di mantenere alcune tipologie di titoli di viaggio fuori standard denominati "titoli aziendali".

Il Comune di Piacenza e la Provincia di Piacenza hanno inoltre confermato per l'intero triennio il proprio impegno a mantenere le contribuzioni a sostegno del sistema del TPL di bacino, così come previsto dal Patto per il TPL 2010-2013.



www.tempiagenzia.it

Agenzia per la mobilità di Piacenza e provincia

Prot. 2013/U/pr/243

Tabella: Manovra Tariffaria 2011 area Extraurbana

ZONE	tariffa attuale a fascia km	nuove tariffe 2011 a zone
CORSA SEMPLICE E.U.		
1 zona	€ 1,00	€ 1,20
2 zone	€ 1,70	€ 2,00
3 zone	€ 2,40	€ 2,80
4 zone	€ 3,10	€ 3,60
5 zone	€ 3,70	€ 4,40
6 zone	€ 4,20	€ 5,00
7 zone	€ 4,70	€ 5,60
8 zone	€ 5,10	€ 6,20
9 zone	€ 5,50	€ 6,80
SUPPLEMENTO A BORDO		
1 zona	€ 1,50	€ 1,50
2 zone	€ 2,50	€ 2,50
3 zone	€ 3,50	€ 3,50
4 zone	€ 4,50	€ 4,50
5 zone	€ 5,50	€ 5,50
PRONTOBUS		
1 zona	€ 1,50	€ 1,80
2 zone	€ 2,40	€ 2,80
3 zone	€ 3,30	€ 3,90
MULTIPLIO 9 CORSE E.U.		
1 zona	NON PREVISTO	€ 9,50
2 zone		€ 16,00
3 zone		€ 22,50
4 zone		€ 29,00
5 zone		€ 35,00
6 zone		€ 40,00
7 zone		€ 45,00
8 zone		€ 49,50
9 zone		€ 54,50
MENSILE ORDINARIO E.U.		
1 zona	€ 26,00	€ 27,00
2 zone	€ 33,00	€ 36,00
3 zone	€ 40,50	€ 46,00
4 zone	€ 44,00	€ 52,00
5 zone	€ 48,50	€ 56,00
6 zone	€ 50,50	€ 60,00
7 zone	€ 53,00	€ 65,00
8 zone	€ 56,50	€ 69,00
9 zone	€ 58,50	€ 73,00

ZONE	tariffa attuale a fascia km	nuove tariffe 2011 a zone
10 MESI E.U. - vs. 12 mesi studenti		
1 zona	€ 197,00	€ 225,00
2 zone	€ 248,00	€ 290,00
3 zone	€ 302,00	€ 363,00
4 zone	€ 332,00	€ 409,00
5 zone	€ 363,00	€ 451,00
6 zone	€ 381,00	€ 488,00
7 zone	€ 402,00	€ 524,00
8 zone	€ 425,00	€ 561,00
9 zone	€ 441,00	€ 598,00
10 MESI E.U. sc. 10% 2° figlio - vs. 12 mesi studenti		
1 zona	€ 177,30	€ 202,00
2 zone	€ 223,20	€ 261,00
3 zone	€ 271,80	€ 327,00
4 zone	€ 298,80	€ 368,00
5 zone	€ 326,70	€ 406,00
6 zone	€ 342,90	€ 439,00
7 zone	€ 361,80	€ 472,00
8 zone	€ 382,50	€ 505,00
9 zone	€ 396,90	€ 538,00
10 MESI E.U. sc. 20% 3° figlio - vs. 12 mesi studenti		
1 zona	€ 157,60	€ 180,00
2 zone	€ 198,40	€ 232,00
3 zone	€ 241,60	€ 290,00
4 zone	€ 265,60	€ 327,00
5 zone	€ 290,40	€ 361,00
6 zone	€ 304,80	€ 390,00
7 zone	€ 321,60	€ 419,00
8 zone	€ 340,00	€ 449,00
9 zone	€ 352,80	€ 478,00
12 MESI E.U. ordinari		
1 zona	€ 238,00	€ 245,00
2 zone	€ 295,00	€ 315,00
3 zone	€ 362,00	€ 395,00
4 zone	€ 400,00	€ 445,00
5 zone	€ 435,00	€ 490,00
6 zone	€ 457,00	€ 530,00
7 zone	€ 483,00	€ 570,00
8 zone	€ 510,00	€ 610,00
9 zone	€ 531,00	€ 650,00

Nota: nella tabella sopra riportata per tariffa attuale si intende quella applicata al servizio di TPL fino al 13 aprile 2011, cioè antecedentemente all'avvio della manovra tariffaria descritta.



Prot. 2013/U/pr/243

Tabella: Manovra Tariffaria 2011 zona Urbana

ZONE	tariffa 2010	nuove tariffe 2011 ZONA URBANA
CORSE SEMPLICI		
corsa semplice - 60'	€ 1,00	€ 1,20
multiplo 8 corse - 60'	€ 7,00	non prevista
multiplo 9 corse	non prevista	€ 10,00
supplemento a bordo - 60'	€ 1,50	€ 1,50
SETTIMANALE URBANO - vs. 9 corse		
settimanale urbano	€ 9,20	non prevista
settimanale integrato FS	€ 6,50	non prevista
MENSILI URBANO		
mensile personale studenti	€ 24,00	€ 27,00
mensile personale ordinario	€ 26,00	€ 30,00
mensile personale cumulativo	€ 16,00	€ 20,00
mensile personale integrato	€ 16,00	€ 20,00
mensile impersonale	€ 32,50	non prevista
ANNUALI 10 MESI		
annuale 10 mesi studenti	€ 180,00	€ 200,00
annuale 10 mesi studenti - sconto 10% 2° figlio	€ 162,00	€ 180,00
annuale 10 mesi studenti - sconto 20% 3° figlio	€ 144,00	€ 160,00
annuale 10 mesi studenti - sconto 50% 4° figlio	€ 90,00	€ 100,00
annuale 10 mesi studenti - gratuito dal 5° figlio + genitori	€ -	€ -
annuale 10 mesi lavoratori > vs. 12 mesi	€ 198,00	€ 260,00
10 mesi cumulativo q.ta urb.	€ 146,00	€ 138,00
10 mesi "Free-bus" q.ta urb. Ord.	€ 65,00	€ 65,00
10 mesi "Free-bus" q.ta urb. 2°figlio	€ 58,50	€ 58,50
10 mesi "Free-bus" q.ta urb. 3°figlio	€ 52,00	€ 52,00
ANNUALI 12 MESI		
12 mesi ordinario	€ 238,00	€ 260,00
12 mesi cumulativo	€ 176,00	€ 150,00
12 mesi "MI MUOVO" studenti (<= 26 anni)	€ 138,00	€ 138,00
12 mesi "MI MUOVO" lavoratori	€ 150,00	€ 150,00



Prot. 2013/U/pr/243

1.1.2 Area dell'Offerta di Servizio

Nel corso del triennio di riferimento 2010-2012 Tempi Agenzia ha condotto le attività di pianificazione e programmazione dei servizi di TPL con l'obiettivo, a seguito della sottoscrizione del Patto per il TPL 2010-2013, di avviare una progressiva e puntuale attività di revisione e razionalizzazione dell'offerta di servizio anche attraverso:

- l'estensione dei servizi non convenzionali erogati nelle aree a domanda debole;
- la redistribuzione delle risorse "vett*km" sul territorio provinciale ed urbano;
- l'utilizzo dei margini di flessibilità di cui al punto C) del patto per il TPL 2010-2013 che indica: *"Le agenzie Locali per la mobilità si impegnano, quale strumento operativo degli Enti Locali, a razionalizzare e ottimizzare i servizi e a perseguire, ove possibile, i più efficaci ed efficienti livelli di integrazione modale e tariffaria. In tale ambito le Agenzie stesse potranno procedere ed autorizzare riduzioni di percentuali dei servizi minimi del bacino non oltre il 3%. Tale riduzione non determinerà pertanto una corrispondente riduzione dei contributi previsti. Limitatamente al caso di fusioni o aggregazioni dei gestori, la riduzione dei servizi potrà essere incrementata di un ulteriore 2%. In ogni caso si dovrà tenere conto del livello minimo di accessibilità al territorio, e a tal fine si potrà far ricorso a forme alternative e flessibili di mobilità"*.

Nell'anno 2010, in applicazione degli accordi di programma 2007-2010, si è registrato un incremento dei servizi minimi (51.000 vett*km circa) non corrisposto da un effettivo incremento dei servizi, in quanto la quota aggiuntiva di vett*km oggetto dell'aumento contributivo regionale, sono state impiegate per assorbire servizi già erogati nella forma di servizi aggiuntivi sollevandogli Enti Locali dai relativi oneri di copertura.

Nell'anno 2011, con riferimento al valore annuale dei servizi minimi urbani ed extraurbani della provincia di Piacenza definito dalla DGR n. 126 del 31 gennaio 2011 e pari a 8.363.660 vett*km, sono stati effettuati tutti le riduzioni possibili previste dal patto per il TPL 2011-2013 pari complessivamente al 3% del budget sopra indicato.

Nell'anno 2012, per effetto dell'avvenuto percorso di aggregazione dei Gestori del Servizio, si è attuato anche il secondo pacchetto di riduzioni corrispondente ad un ulteriore 2% dei servizi minimi di bacino mantenendosi complessivamente entro il margine del 5%.

La strumento della razionalizzazione dei servizi minimi ha consentito di intervenire alleggerendo il programma di esercizio in relazione sia alla quantità di collegamenti offerti che alle validità ad essi correlate.

Gli interventi apportati alla rete del TPL hanno permesso di superare le principali criticità legate a scelte storiche non più attuali e di ridimensionare/trasformare i servizi in alcune aree del territorio provinciale rendendoli maggiormente aderenti al quadro della domanda reale e potenziale.

Inoltre, seppur in una "stagione" particolarmente critica per il sistema del trasporto pubblico determinata dalla consistente riduzione delle risorse disponibili e dalla generale incertezza del quadro normativo, oltre ai tagli si è riusciti a anche programmare delle azioni di pianificazione per restituire agli utenti delle risposte concrete sperimentando nuove soluzioni orientate ad incrementare l'attrattività del servizio.

Di seguito si descrivono i principali interventi attuati nel triennio 2010-2012:

1.1.2.1 Servizi Extraurbani

I principali cambiamenti sono stati introdotti in due fasi, la prima a luglio 2011 e la seconda a settembre 2012.



Prot. 2013/U/pr/243

Prima fase: la Giunta della Provincia di Piacenza con delibera di Giunta n. 115 del 27 maggio 2011 ha conferito mandato a Tempi Agenzia di procedere, inizialmente in via sperimentale, a razionalizzare ed ottimizzare i servizi di trasporto pubblico extraurbano, autorizzando riduzioni di percorrenze dei servizi minimi di bacino non oltre il 3%.

Le presenti modifiche hanno avuto inizio con l'avvio della stagione estiva 2011.

- a) Soppressione delle corse/linee mercatali consistente nella eliminazione di complessive 24.000 vett*km per il 2011 (50.000 vett*km circa su base annua).

Tabella: Intervento soppressione corse/linee mercatali 2011

Linea	Corse Mercatali Stagione invernale	Corse Mercatali Stagione estiva
8/03 CSG-Pianello	Corse 206, 207, 205, 208	Corse 206, 207, 205, 208
8/15 Vicobarone-Pc	Corse 705, 707, 710, 712	Corse 705, 707, 708, 710
8/30 S.Michele-Pc	Corse 4217, 4219, 4216, 4218	Corse 4217, 4219, 4216, 4218
8/43 Borla-Piacenza	Corse 4404, 4406, 4408, 4401, 4403, 4405	Corse 4404, 4406, 4408, 4401, 4403, 4405
8/48 Croce-Borgonovo (s)	Corse 901, 903, 904, 906	Tutta la linea
8/60 Morfasso-Pc	Corse 4501, 4504	Corse 4501, 4504
8/69 Lugagnano-Bacedasco-Pc	Corse 4604, 4606, 4601, 4603	Corse 4604, 4606, 4601, 4603
8/73 Caminata-Tassara-Pianello	Tutta la linea	Tutta la linea
8/85 Pianello-Seguzzone	Tutta la linea	Tutta la linea
8/91 Pianello-Genepreto	Tutta la linea	Corse 7205, 7207, 7206, 7208
8/100 Borla-Fiorenzuola	Corse 4701, 4704	Corse 4701, 4704
8/103 Pianello-Gualdora	Tutta la linea	Tutta la linea
8/371 Bettola-Piccoli di Cadenzano	Corse 3601, 3603, 3611, 3604, 3612, 3606	Corse 3601, 3603, 3611, 3604, 3612, 3606
8/406 Pianazzo-Casali-Pc	Corse 4808, 4810, 4816, 4813, 4805, 4803	Corse 4808, 4810, 4804, 4813, 4805, 4803
8/503 Pigazzano-Rivergaro	Tutta la linea	Tutta la linea
Com2 Travo-Pigazzano	Tutta la linea	Tutta la linea
8/513 Groppovisdomo.Pc	Corse mercatali Sariano – Gropparello Gropparello - Carpaneto	Corse mercatali Sariano – Gropparello Gropparello - Carpaneto

- b) Revisione ed ottimizzazione del servizio a chiamata "Pronto Bus" avviato da più di un ventennio e mai più rivisto nonostante l'oggettivo mutamento di alcuni fattori (popolazione) che ne hanno determinato fin dal principio il dimensionamento anche in termini di risorse disponibili. Quanto effettuato non è assolutamente ascrivibile ad un ridimensionamento del progetto quanto piuttosto ad un aggiornamento delle regole (modalità di prenotazione delle corse, potenziamento coincidenze con le linee di fondovalle, eliminazione delle sovrapposizioni con le corse) e dei parametri di riferimento.

Recupero di complessive 25.000 vett*km su base annua.

- c) Estensione del servizio a prenotazione Chi...Ama il Bus nell'area montana est di Bobbio (frazioni Bobbio-Passo Penice).

A seguito della sperimentazione dei collegamenti, finanziata dal Comune di Bobbio da settembre 2008 ad agosto 2011, Tempi Agenzia ha predisposto un servizio di Trasporto più flessibile incrementando l'offerta di servizio complessiva, eliminando le corse senza utenza e garantendo la copertura di aree non servite dal TPL. Il servizio prevede un incremento delle coincidenze con la linea Bobbio – Piacenza e il collegamento con il Passo Penice nelle vacanze scolastiche e nel periodo estivo.

Investimento di complessive 25.000 vett*km su base annua.



Prot. 2013/U/pr/243

Seconda fase: la Giunta della Provincia di Piacenza con delibera di Giunta n. 168 del 02 agosto 2012 ha conferito mandato a Tempi Agenzia di procedere, inizialmente in via sperimentale, a razionalizzare ed ottimizzare i servizi di trasporto pubblico extraurbano, autorizzando riduzioni di percorrenze dei servizi minimi di bacino non oltre il 2%.

Le presenti modifiche hanno avuto inizio con l'avvio della stagione invernale 2012/2013.

- a) Razionalizzazione dei servizi Extraurbano/Suburbano per ottenere, oltre ad un risparmio di percorrenze, la possibilità di reinvestire, dove necessario, nel potenziamento dei servizi esistenti;

Le riduzioni sono state individuate con riferimento alle sovrapposizioni di corse presenti nelle fasce orarie giornaliere di morbida tra le linee extraurbane e suburbane.

Al piano complessivo sono stati aggiunti alcune revisioni puntuali a corse offerte in eccesso rispetto alla domanda rilevata e a quella potenzialmente interessata al servizio

Recupero di complessive 115.000 vett*km su base annua.

Tabella: Intervento razionalizzazione corse/linee 2012

cod. Linea	cod. Corsa	percorso	orario part.	orario arr.	validità	vett*km/g	vett*km/a
	bis	S.Nicolò - Piacenza	7.02	7.25	SC	13,22	2.762,98
41	4131	Piacenza - Carpaneto	19.10	20.00	F5i	30,53	5.678,58
41	4131	San Giorgio - Carpaneto	19.20	19.45	F5e	15,85	1.061,95
43	4302	Vernasca - Piacenza	5.45	6.55	F6i	44,60	9.945,80
43	4302	Vernasca - Fiorenzuola	5.45	6.20	F6e	21,36	1.708,80
46	4608	Lugagnano - Bacedasco - Fiorenzuola	15.50	16.40	SC5	23,96	4.193,00
46	4609	Fiorenzuola - Bacedasco - Lugagnano	18.15	19.05	F5i	23,96	4.456,56
46	4609	Fiorenzuola - Bacedasco - Lugagnano	18.15	19.05	F6e	23,96	1.916,80
1	104	Pianello - Cantone - Piacenza	16.00	17.00	F5i	38,12	7.090,32
1	105	Piacenza - Cantone - Pianello	18.40	19.40	F5i	38,12	7.090,32
6	618	Agazzano - Piacenza	16.00	16.45	SC5	26,66	4.665,50
4	405	Piacenza - Tavernago - Agazzano	17.40	18.35	F5	31,10	7.868,30
6	613	Agazzano - San Gabriele	18.35	18.50	F5	6,31	1.596,43
58	5807	Villanova - Cortemaggiore - Fiorenzuola	16.50	17.25	F5	19,52	3.630,72
58	5808	Fiorenzuola - Cortemaggiore - Villanova	17.30	18.00	F5	19,52	3.630,72
26/34	3406	Carmiano - Piacenza	6.15	7.00	F5	27,80	7.033,40
26/34	3406	Ponte - Piacenza	6.20	7.00	sab sc	25,25	858,60
26/34	bis 3415	Piacenza - Ponte	12.50	14.15	SC	25,25	5.277,25
26/34	2613	Piacenza - S.Bonico - Ponte - Bettola	10.40	11.40	F6	38,18	11.568,54
26/34	3430	Bettola - Ponte - Altoè b. - Piacenza	13.30	14.30	F5i	38,40	7.142,40
26/34	3430	Ponte - Altoè b. - Piacenza	13.45	14.30	f5e	26,49	1.774,83
26/34	bis 3427	Piacenza - Ponte - Carmiano	17.35	18.40	F5i	27,80	5.170,80
26/34	3428	Bettola - Ponte - Piacenza	12.20	13.20	F5i	37,16	6.911,76
26/34	3428	Bettola - Carmiano - Ponte	12.00	12.15	Sabi	12,41	459,17



Prot. 2013/U/pr/243

Tabella: Intervento potenziamenti corse/linee 2012

cod. Linea	cod. Corsa	percorso	orario part.	orario arr.	validità	vett*km/g	vett*km/a
15		Piacenza - Besurica - Gossolengo			Fest		3.526,98
51/11		anello ospedale			F6		8.181,00
57		Potenziamento Caorso - Monticelli			F5	140,22	35.475,66

- b) Una parte delle risorse recuperate è stata reimpiegata nella forma di potenziamento di corse/linee a servizio dell'area periurbana del capoluogo fino ai primi comuni di cintura; area a forte domanda di pendolarismo sulla città di Piacenza.

Di seguito si indicano in modo dettagliato le azioni di potenziamento programmate.

- o Linea 15: prolungamento festivo della linea verso il comune di Gossolengo;
- o Linea 57: potenziamento dei collegamenti sulla tratta Monticelli D'Ongina – Caorso – Piacenza attribuendo alla linea una cadenza oraria per tutto l'arco della giornata.

Un'altra parte delle risorse è stata invece reimpiegata per migliorare il collegamento tra le linee extraurbane di due importanti direttrici provinciali (val d'Arda e val Tidone) ed il polo ospedaliero di Piacenza.

Investimento di complessive 48.000 vett*km su base annua.

1.1.2.2 Servizi Urbani

I principali cambiamenti sono stati introdotti nella primavera del 2011.

Prima fase: La Giunta del Comune di Piacenza, con delibera di Giunta n. 40 del 25 febbraio 2011 ha conferito a Tempi Agenzia il mandato di procedere, inizialmente in via sperimentale, a razionalizzare ed ottimizzare i servizi di trasporto pubblico urbano, autorizzando riduzioni di percorrenze dei servizi minimi di bacino non oltre il 3%.

Di seguito si elencano le principali misure di contrazione e di razionalizzazione del servizio introdotte a partire dal 1 marzo 2011.

- a) Modifica del Calendario del servizio con:
- o istituzione della validità "vacanze scolastiche" sostitutiva delle vecchie validità "vacanze scolastiche invernali" e "vacanze scolastiche estive";
 - o istituzione della validità "estivo ridotto" comprensiva di n. 5 settimane dei mesi luglio e agosto nelle quali si è programmata una ulteriore riduzione dei servizi rispetto a quanto previsto nel periodo "vacanze scolastiche" in ragione della effettiva domanda rilevata sul territorio;
- b) Modifica del Calendario del servizio con:
- o soppressione dei potenziamenti previsti per le festività pre-natalizie, per le giornate del calendario calcistico nazionale e per le giornate di commemorazione dei defunti con corrispondente riduzione delle percorrenze erogate;
 - o soppressione della "prima corsa" delle ore 5.30/5.45 delle linee urbane ove prevista, in ragione della effettiva domanda rilevata attraverso verifiche puntuali sul servizio;
 - o riduzione del servizio festivo con la soppressione della linea urbana 16.

Le modifiche sopra elencate hanno determinato un recupero complessivo di 320.000 vett*km su base annua.



Prot. 2013/U/pr/243

Seconda fase: La Giunta del Comune di Piacenza, nel mese di luglio 2011, ha conferito a Tempi Agenzia il mandato di procedere, inizialmente in via sperimentale, a razionalizzare ed ottimizzare i servizi di trasporto pubblico urbano attraverso la modifica/revisione della rete.

Di seguito si elencano le principali misure di contrazione di razionalizzazione del servizio introdotte a partire dalla stagione invernale 2011/2012.

- spostamento del percorso della linea urbana n.6 da via Castello a vicolo Valverde garantendo il collegamento diretto con l'Ospedale;
- spostamento del percorso della linea urbana n.3 in via Montebello eliminando il passaggio su via XXIV maggio;
- cambiamento di percorso della linea urbana n.17 con l'introduzione del tratto "viale Il Piacentino – viale Abbadia" escludendo la prima parte di via Roma.
Copertura della prima parte di Via Roma attraverso la deviazione della linea urbana n.4;
- ripristino della prima corsa della linea urbana n.16 a servizio della Stazione Fs.
- eliminazione della penultima corsa della linea urbana n.15 in parziale sovrapposizione con il servizio della linea sub-urbana per Gossolengo.
- eliminazione del passaggio in via Chero per la linea urbana n.18 ripristinando la bi-direzionalità del servizio su via Farnesiana.
- Ripristino della linea urbana n.16 festiva in sostituzione della linea urbana n.17 festiva garantendo in tal modo il passaggio su Piazza Cavalli.

Gli interventi sopra indicati sono stati programmati innanzitutto per calibrare le azioni attuate con la prima fase ed in secondo luogo per adeguare il servizio alle esigenze degli utenti rilevate attraverso delle campagne di interviste sui mezzi.

Le ultime modifiche introdotte hanno comportato un parziale reinvestimento delle risorse recuperate nella prima fase.

1.2 I dati di sintesi

Nelle tabelle si riportano i principali dati relativi al triennio preso in esame con riferimento alle risorse, ai servizi erogati, alle tariffe e ai passeggeri trasportati.

L'anno 2009 è considerato come anno base di riferimento.

Tabella: Razionalizzazione dei servizi

L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA TPL DAL 2010 AL 2012				
Razionalizzazione dei servizi				
	2009	2010	2011	2012
Servizi Extraurbani - prima fase [Vett*km] (tagli e reinvestimenti su base annua)			-50.000	
Servizi Extraurbani - seconda fase [Vett*km] (tagli e reinvestimenti su base annua)				-115.000 48.000
Servizi Urbani - incremento dei servizi minimi [Vett*km] (su base annua)		51.000		
Servizi Urbani - prima fase [Vett*km] (tagli e reinvestimenti su base annua)			-320.000	
Servizi Urbani - seconda fase [Vett*km] (tagli e reinvestimenti su base annua)				



Prot. 2013/U/pr/243

Tabella: Dati di sintesi

L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA TPL DAL 2010 AL 2012										
Dati di Sintesi										
	2009	2010	2011	2012	2010/2009	2011/2010	2012/2011	2012/2010	2012/2009	2012/ 2012 RER
Servizi minimi regionali [Vett*km]	8.312.283	8.363.660	8.363.660	8.363.660	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	
Percorrenze totali [Vett*km]	8.323.949	8.457.850	8.176.044	7.954.299	1,6%	-3,3%	-2,7%	-6,0%	-4,4%	-4,9%
Viaggiatori totali	12.894.658	12.370.967	13.195.133	13.124.869	-4,1%	6,7%	-0,5%	6,1%	1,8%	
Ricavi Tarifari	5.485.782	5.252.593	5.884.932	6.483.363	-4,3%	12,0%	10,2%	23,4%	18,2%	
Ricavi da Traffico	5.718.453	5.507.562	6.176.658	6.705.477	-3,7%	12,1%	8,6%	21,8%	17,3%	
Viaggiatori/km	1,55	1,46	1,61	1,65	-5,6%	10,3%	2,2%	12,8%	6,5%	
Ricavi/km	0,69	0,65	0,76	0,84	-5,2%	16,0%	11,6%	29,5%	22,7%	

Nella tabella sono indicati i dati di sintesi della produzione dei servizi e dei principali indici di redditività. Le azioni di razionalizzazione dei servizi effettuati nel triennio 2010-2012 sono da considerarsi in linea con quanto indicato nel DPCM, infatti gli effetti generati anche in termini di redditività (viaggiatori*km e ricavi*km) dimostrano come le indicazioni di efficientamento e razionalizzazione del servizio richieste per il prossimo triennio 2013-2015 siano da leggersi con continuità rispetto a quanto già compiuto.

Prot. 2013/U/pr/243

2 ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE

2.1 Domanda e offerta attuale di trasporto

2.1.1 La rete di mobilità del territorio

Nella provincia di Piacenza, la rete viaria è così ripartita in termini di sviluppo chilometrico:

- autostrade km 87+600
- strade statali km 106+757
- strade provinciali ed in gestione come ex statali rispettivamente km 857+662 e 244+700
- L'estensione della rete viaria ordinaria, escluse le autostrade, è perciò di complessivi 1209 km.

La rete Ferroviaria

Dal punto di vista delle infrastrutture ferroviarie, il nodo di Piacenza costituisce punto di intersezione tra diverse direttrici: la linea Milano-Bologna, la Piacenza-Cremona e la Piacenza-Alessandria.

La linea **Milano-Bologna** è parte del collegamento nazionale ferroviario nord-sud, con diramazione nel nodo di Bologna, che sdoppia in direzione sud verso Firenze - Roma e verso la linea adriatica (via Rimini). Questa direttrice costituisce una delle principali linee di forza infrastrutturale, in quanto collega Milano (che rappresenta la centralità prima del sistema ferroviario padano) e (Bologna vero nodo di collegamento tra lo spazio padano e l'Italia peninsulare e la portualità tirrenica).

La linea **Piacenza-Alessandria** attraversa trasversalmente parte del Piemonte, della Lombardia meridionale e dell'Emilia Romagna, collegando i due capoluoghi di provincia con una lunghezza pari a circa 97 km. Essa si snoda parallelamente alla strada statale n. 10, toccando le stazioni di Tortona, Voghera (dove è possibile scambiare con la Milano-Genova) e Broni ed è oggi impiegata soprattutto per i collegamenti di lunga percorrenza per Torino, consentendo di by-passare il nodo di Milano.

La linea **Piacenza-Cremona** si snoda per circa 31 km nell'area centrale della pianura padana, a ridosso della fascia fluviale del Po e mette in comunicazione il capoluogo piacentino con Cremona.

In aggiunta alle linee sopraindicate, vi è la tratta **Cremona-Fidenza** che, pur non innestata nel nodo ferroviario di Piacenza, ne attraversa il territorio provinciale. La linea costituisce una direttrice di interesse nazionale della rete, in quanto permette di collegare direttamente le polarità orientali della Lombardia (Bergamo, Brescia e Cremona) con Roma, innestandosi a Fidenza nella linea Milano-Bologna. Il tracciato attraversa l'area di pianura a sud del fiume Po e serve i comuni di Villanova sull'Arda e Castelvetro, con un traffico quasi esclusivamente di tipo locale.

La rete ferroviaria



Prot. 2013/U/pr/243

2.1.2 Domanda dei servizi di TPL

Dall'anno 2006 ad oggi, nel periodo di validità del Contratto di Servizio di bacino, Tempi Agenzia ha condotto con sistematicità indagini e campagne di verifica finalizzate a ricostruire e monitorare con il maggior grado di precisione possibile lo stato della domanda dei passeggeri trasportati, in attesa di compiere i necessari investimenti per la dotazione delle nuove tecnologie in grado di automatizzare tali processi.

Le indagini di rilevamento dei flussi dei passeggeri, di calcolo delle matrici O/D, di ricostruzione delle caratteristiche dell'utente del servizio hanno consentito di raccogliere dati utili a conoscere con precisione le caratteristiche e le aspettative della domanda di trasporto.

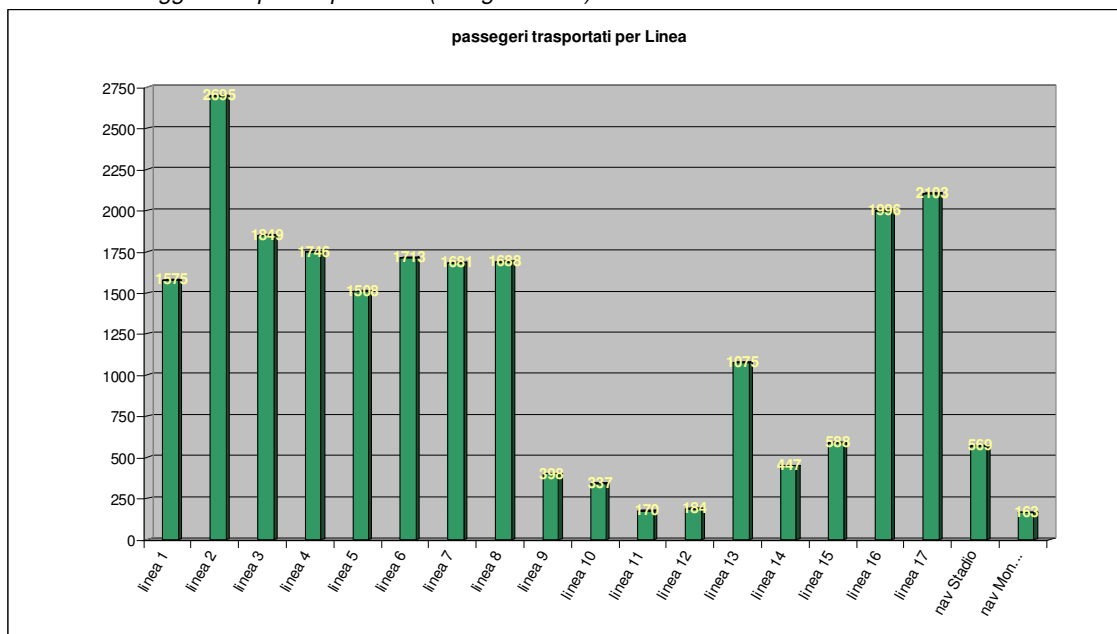
Di seguito si riportano i principali dati desunti dalle ultime indagini effettuate suddivise per ambito urbano ed extraurbano.

Servizio di Trasporto Pubblico Urbano – TRT 2009

Il diagramma seguente contiene per ogni linea il numero totale di passeggeri che hanno compiuto nella giornata di indagine un tratto di almeno una fermata a bordo dell'autobus.

Complessivamente, nel giorno feriale medio invernale, sono stati rilevati 22.485 passeggeri.

Grafico: *Passeggeri trasportati per linea (dati giornalieri)*

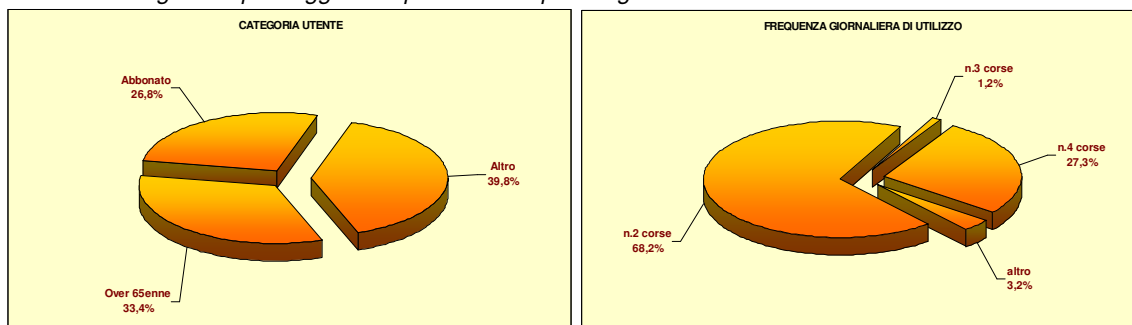


Particolarmente rilevante è la percentuale dei passeggeri over 65enni residenti nel Comune di Piacenza per i quali è prevista la gratuità del servizio di trasporto pubblico.

Il campione dei passeggeri trasportati intervistati a bordo degli autobus corrisponde al 74,6% dei passeggeri totali registrati, si può quindi stimare il valore assoluto degli utenti over 65enni in circa 7500 passeggeri/giorno.

Prot. 2013/U/pr/243

Grafico: Categorie di passeggeri trasportati e Frequenza giornaliera di utilizzo del bus



Tale dato risulta particolarmente interessante per completare il quadro conoscitivo della domanda del trasporto pubblico in relazione alle abitudini di viaggio e l'effettivo utilizzo delle agevolazioni economiche previste dai titoli di abbonamento.

Di seguito si riportano i dati principali relativi alla campagna di interviste effettuate nell'area attigua alla Stazione Ferroviaria di Piacenza in prossimità delle corsie di accesso al sistema di Trasporto Pubblico Urbano. Il campione complessivo degli utenti intervistati è di 230 unità, corrispondente a circa il 71% del totale dei passeggeri che nel giorno medio feriale invernale hanno come destinazione dello spostamento la stazione ferroviaria di Piacenza e che si servono del servizio di trasporto pubblico per raggiungere la destinazione finale. Le indagini sono state effettuate nelle fasce orarie 7.00 – 9.00 e 16.00 – 19.00 del giorno feriale medio invernale.

Grafico: Origine dello spostamento

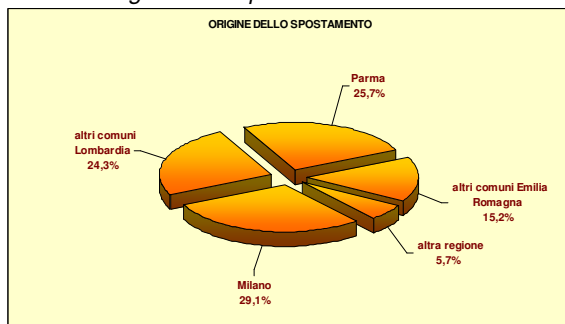
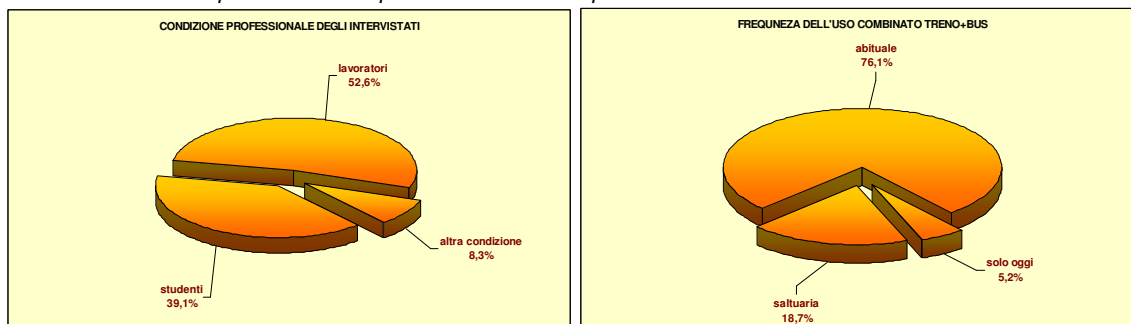


Grafico: Intervistati per condizione professionale e Frequenza uso totale



Prot. 2013/U/pr/243

Servizio di Trasporto Pubblico ExtraUrbano – REDAS 2013

Complessivamente, nel giorno feriale medio invernale, sono stati rilevati 18.592 passeggeri. I rilievi sono stati svolti a cavallo fra la seconda metà del mese di aprile e la prima metà del mese di maggio 2013, escludendo i giorni festivi e i sabati, per un totale di 17 giornate feriali di indagine. Le indagini sono state condotte tra le ore 5.00 e le ore 21.00, attraverso il conteggio dei passeggeri saliti e discesi ad ogni fermata e le interviste ad un campione di passeggeri presenti a bordo degli autobus. Sono state realizzate anche le matrici O/D comune di salita/comune di discesa.

Grafico: Ripartizione degli utenti intervistati per frequenza dello spostamento

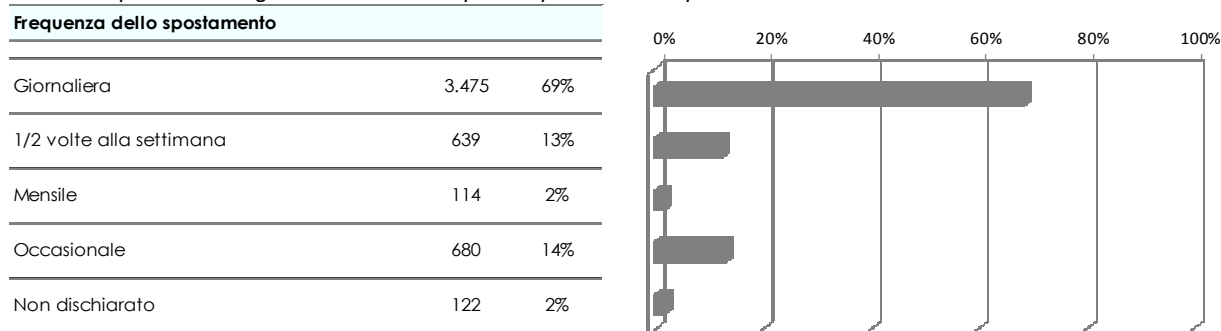


Grafico: Ripartizione degli utenti intervistati per motivo dello spostamento

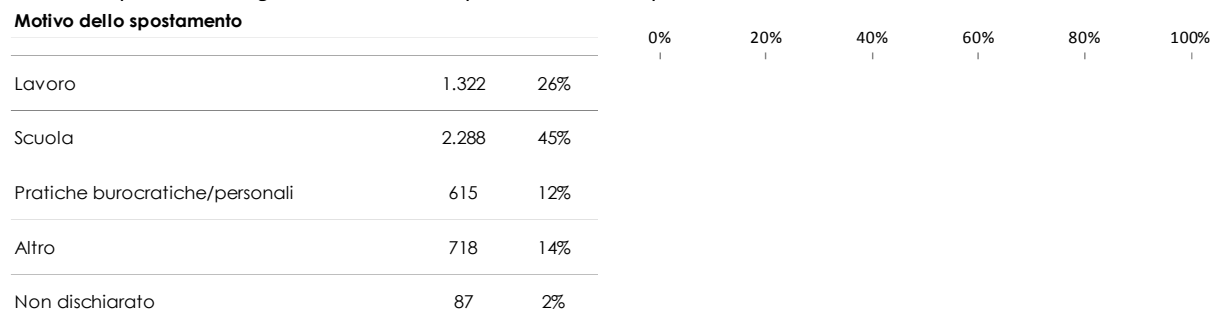
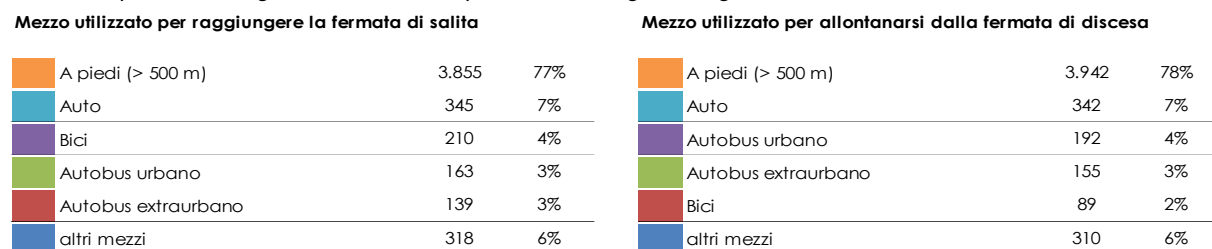
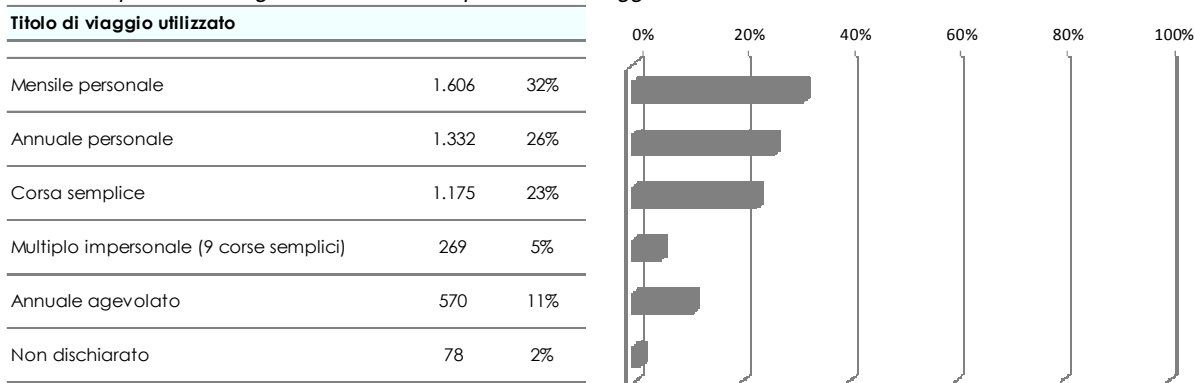


Grafico: Ripartizione degli utenti intervistati per mezzo di ingresso/egresso alle fermate



Prot. 2013/U/pr/243

Grafico: Ripartizione degli utenti intervistati per titolo di viaggio utilizzato



2.1.3 Offerta dei servizi di TPL

Il servizio di trasporto pubblico locale su gomma del bacino di Piacenza è strutturato secondo una rete ed un programma di esercizio che prevedono le seguenti tipologie di linea:

- Linee di TPL urbano – città di Piacenza
- Linee di TPL Extraurbano
- Linee di TPL Suburbano
- Servizio di TPL a prenotazione (Chi...Ama il Bus) nelle aree a domanda debole.

Servizio di Trasporto Pubblico ExtraUrbano

Il territorio extraurbano è configurabile come suddiviso in 5 bacini corrispondenti alle principali direttrici di collegamento con il comune capoluogo attorno alle quali si sviluppano i 48 comuni della provincia.

I bacini, dal punto di vista del TPL sono tra loro indipendenti ovvero non esiste un'offerta di servizio intervalliva a meno di alcune situazioni relative soprattutto ai bacini della val d'Arda e della val d'Ongina.

Di seguito si riportano le immagini della rete dei servizi di TPL extraurbani e urbani di Piacenza.

Dati principali:

- 1) **Estensione rete extraurbana complessiva: 994 km**
- 2) **Numero di linee: 53 extraurbane e 7 suburbane**

Le linee suburbane hanno un raggio d'azione compreso all'interno dei 25 km dalla città.

Le linee suburbane non hanno un comportamento uniforme nell'ambito urbano del comune capoluogo. Alcune effettuano servizio di carico scarico alle fermate altre effettuano un servizio dedicato ai soli spostamenti con O/D nel territorio provinciale.

Gli studi e le analisi compiute in questi anni sul tema della mobilità e del TPL nel bacino provinciale di Piacenza hanno consentito di definire un modello di organizzazione dei servizi costruito considerando: il territorio, le sue caratteristiche, l'evoluzione degli insediamenti, la rete dei collegamenti, le esigenze di mobilità, etc..

Tale modello sintetizza l'offerta di servizio di TPL in grado di rispondere alle esigenze minime di mobilità del territorio (servizi minimi).

Prot. 2013/U/pr/243

Immagine: i bacini del TPL del territorio provinciale di Piacenza

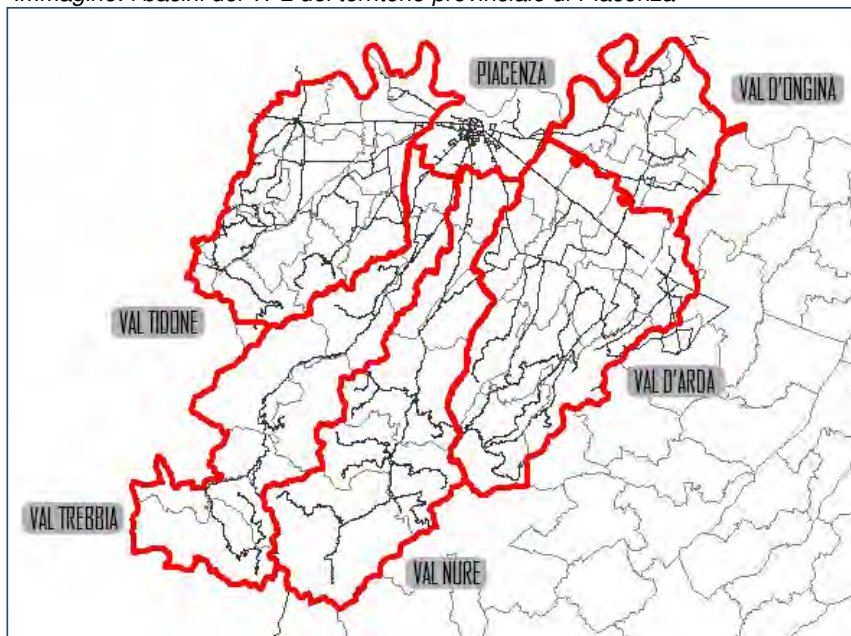
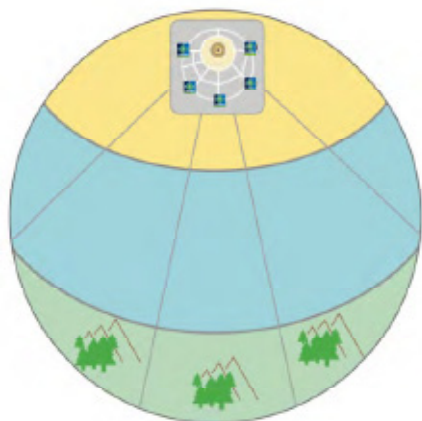


Immagine: il modello di mobilità del TPL



Il territorio è pensato come suddiviso per bacino/vallata e zonizzato in tre macro anelli concentrici rispetto alla città capoluogo di Provincia che contraddistinguono rispettivamente:

Le **aree montane** (colore verde)
 aree a domanda debole;

Le **aree extraurbane** (colore blu)
 aree caratterizzate da una distanza dal capoluogo di provincia superiore ai 25 km;

Le **aree suburbane** (colore giallo)
 più vicine alla città di Piacenza e relative ai comuni "di cintura".

L'area **urbana** (colore grigio)

Prot. 2013/U/pr/243

Immagine: il modello di mobilità del TPL – il singolo bacino



Il modello applicato ad ognuno dei bacini che formano il territorio provinciale prevede in linea di massima la seguente gerarchizzazione dei servizi in relazione alla zona di appartenenza:

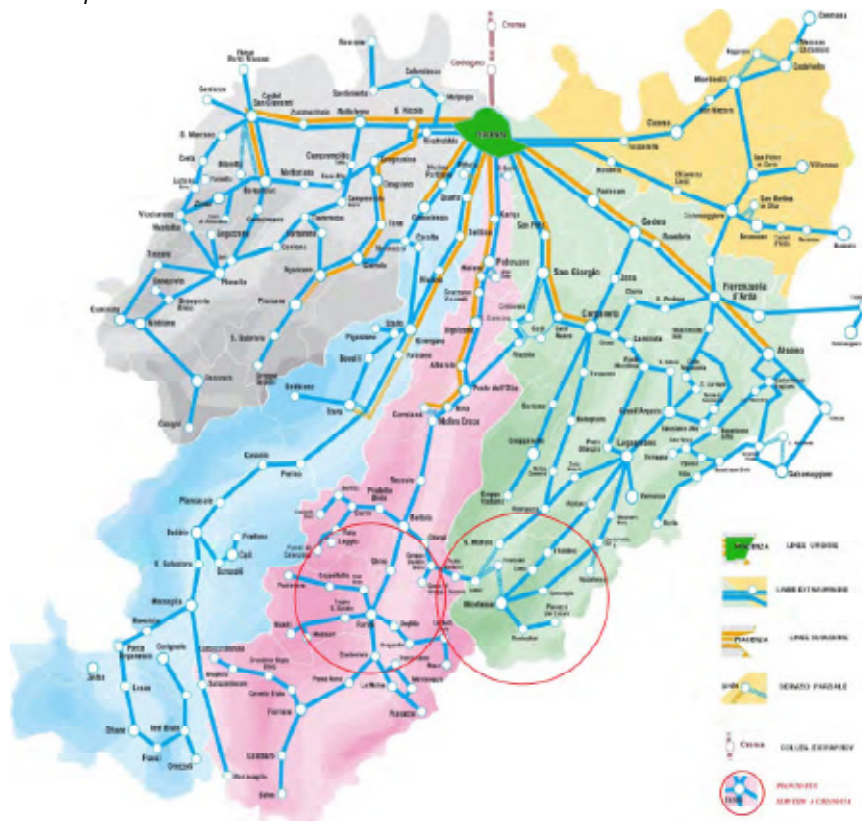
Area montana: servizi flessibili (es. a prenotazione, chiamata) strutturati al fine di garantire gli spostamenti minimi nel territorio e i collegamenti con le linee extraurbane nelle fasce orarie di punta.

Area extraurbana: collegamenti diretti vs Piacenza nelle fasce orarie di punta (lavoratori e studenti) attraverso la linea extraurbana e introduzione dell'interscambio con la linea suburbana nelle altre fasce orarie.

Area suburbana: collegamenti diretti vs Piacenza in tutta la giornata attraverso la linea suburbana ed extraurbana, ampliamento del nastro di servizio e potenziamento dell'accessibilità nell'ambito urbano.

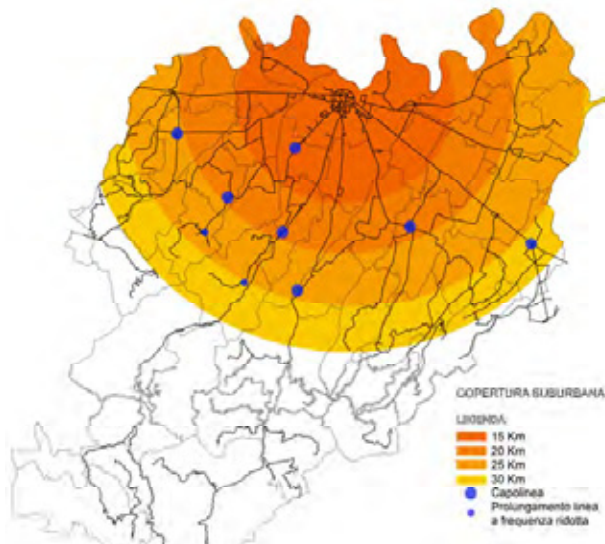
Area urbana: rete di TPL urbana, nodo intermodale di interscambio gomma EU – gomma U, ferro - gomma, e ferro – bici - gomma.

Immagine: Rete di Trasporto Pubblico Extraurbano



Prot. 2013/U/pr/243

Immagine: Rete di Trasporto Pubblico Suburbano



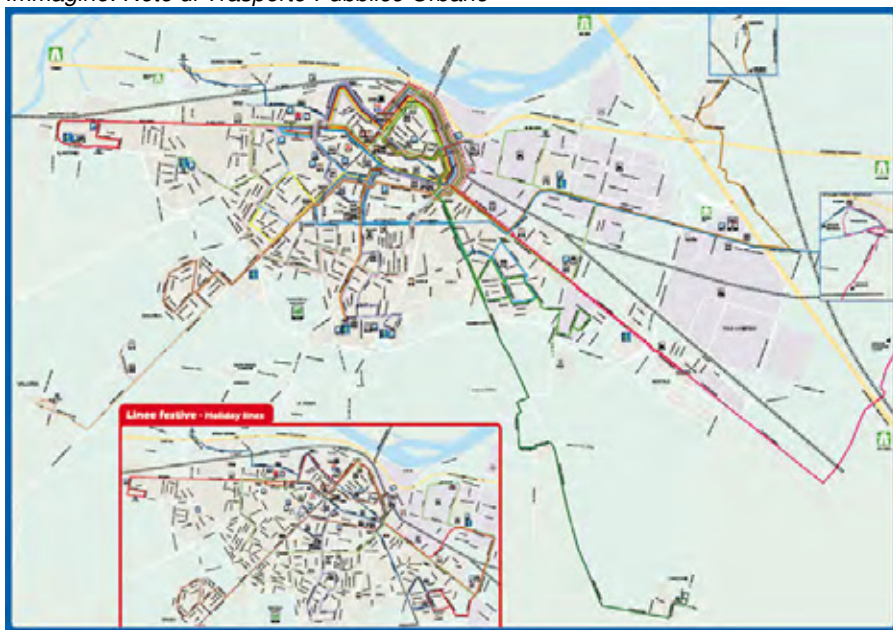
Servizio di Trasporto Pubblico Urbano

Il comune capoluogo rappresenta il principale nodo intermodale per gli spostamenti di bacino e interbacino e oltre ad ospitare il terminal dell'intero servizio extraurbano è servito anche da una rete urbana come indicato nell'immagine seguente.

Dati principali:

- 1) **Estensione rete extraurbana: 94 km**
- 2) **Numero di linee: 18**

Immagine: Rete di Trasporto Pubblico Urbano



Prot. 2013/U/pr/243

2.1.4 Trasporto pubblico locale (strada)

Tabella: Dati di sintesi 2011

DOMANDA E OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO							
Dati di Sintesi							
	anno	urbano	extraurbano	suburbano	flessibile	totale	Fonte
OFFERTA							
Servizi minimi regionali [Vett*km]	2011					8.363.660	Determinazione 126/2011 RER
Percorrenze effettive servizi minimi [Vett*km]	2011	2.716.799	3.899.704	1.391.338	168.203	8.176.044	Certificazioni Servizi 2011
Percorrenze effettive servizi aggiuntivi [Vett*km]	2011	45.969	31.091			77.060	Certificazioni Servizi 2011
Addetti (Gestore+ Subaffidatari + Agenzia) [n]	2011					355,7	Certificazioni Servizi 2011
DOMANDA							
Viaggiatori totali	2011	7.594.997	5.600.135			13.195.132	Certificazione dei titoli venduti con applicazione dei coeff. RER
Spostamenti stimati [pass/giorno]	EU 2013 U 2009	22.500	18.000			40.500	indagine EU REDAS 2013 Indagine U TRT 2009

Tabella: Dati di sintesi 2012

DOMANDA E OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO - 2012							
Dati di Sintesi							
	anno	urbano	extraurbano	suburbano	flessibile	totale	Fonte
OFFERTA							
Servizi minimi regionali [Vett*km]	2012					8.363.660	Determinazione 126/2011 RER
Percorrenze effettive servizi minimi [Vett*km]	2012	2.653.527	3.737.835	1.381.512	181.425	7.954.299	Certificazioni Servizi 2012
Percorrenze effettive servizi aggiuntivi [Vett*km]	2012	36.548	672			37.220	Certificazioni Servizi 2012
Addetti (Gestore+ Subaffidatari + Agenzia) [n]	2012					291,9	Certificazioni Servizi 2012
DOMANDA							
Viaggiatori totali	2012	7.062.297	6.062.572			13.124.869	Certificazione dei titoli venduti con applicazione dei coeff. RER

2.2 Contratti di Servizio in essere

Tabella: Dati di sintesi

IL CONTRATTO DI SERVIZIO IN ESSERE	
Dati di Sintesi	
Azienda fornitrice	SETA Spa
Stazione Appaltante	Tempi Agenzia Srl
Tipologia di Affidamento	Gara
Data inizio Contratto	01 gennaio 2006
Durata Contratto	72 mesi
Modifica Contratto con passaggio da Gross-Cost a Net-Cost	14 aprile 2011
Proroga Contratto	36 mesi
Termine Contratto	31 dicembre 2014
Valore Annuale Contratto in Euro (Iva esclusa)	17.773.808*
Bus/km	8.369.981,53

* Il **valore Annuale contratto in euro indicato** rappresenta il corrispettivo annuale del contratto di servizio Gross-Cost.

Come già anticipato a decorrere dal 14 aprile 2011 il Contratto di servizio è stato modificato da Gross-Cost a Net-Cost ed il relativo valore annuale è diventato di euro 14.601.000 Iva esclusa.



Prot. 2013/U/pr/243

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

Il quadro nazionale denota un fabbisogno di mobilità fortemente condizionato dal quadro evolutivo degli ultimi anni. La crisi economica ed il conseguente abbassamento dei livelli di consumo e di reddito delle famiglie si stanno pesantemente riflettendo sulla domanda di trasporto e di mobilità dei cittadini. Meno lavoro, meno opportunità di consumo hanno determinato una flessione negativa degli spostamenti; sono soprattutto gli spostamenti per altro motivo ad aver subito un deciso calo.

Il ridimensionamento dei flussi riguarda tutte le modalità di trasporto, non si tratta di un mero fenomeno di cambio modale; il TPL ha risentito e risente tutt'ora in modo importante di questo fenomeno e, a parte i centri urbani delle aree metropolitane dove addirittura il TPL ha guadagnato qualche punto percentuale sugli altri modi, nel resto del territorio e soprattutto nelle città medio-piccole la perdita di passeggeri trasportati è un fenomeno evidente.

In tali aree i modi bici e piedi rappresentano una valida alternativa di spostamento.

Il territorio piacentino, anche in base alle verifiche e alle ultime campagne di indagine commissionate alla società REDAS ENGINEERING (maggio 2013) rispecchia in linea di massima quanto emerge dal quadro nazionale:

- nell'area urbana si registra una lieve e progressiva riduzione del numero di passeggeri trasportati anche se il dato reale è influenzato dalla presenza dei passeggeri over-65 anni per i quali prosegue la politica introdotta dal comune capoluogo per assicurare la gratuità del servizio.
- nell'area extraurbana la dinamica del bacino provinciale di Piacenza mantiene pressoché invariato, rispetto alle indagini del 2008, il volume complessivo dei passeggeri trasportati giorno.

Nonostante lo scenario generale di certo non incoraggiante, si può osservare come il fabbisogno di mobilità sia fortemente mutato negli ultimi anni per effetto di fenomeni in parte generalizzati ed in parte specifici del territorio piacentino:

- Diversificazione delle destinazioni degli spostamenti sistematici
 - o Ambito lavorativo/produttivo
 - o Ambito universitario: oltre a Milano si aggiungono Parma e Bologna
 - o Ambito scolastico: è notevolmente cresciuta la capacità attrattiva di alcuni poli scolastici collocati al di fuori del territorio provinciale: Cremona, Fidenza e Salsomaggiore
- Diversificazione degli orari degli spostamenti sistematici ed erratici
 - o Ambito lavorativo/produttivo: sviluppo del lavoro flessibile impostato su orari non convenzionali
 - o Ambito scolastico: autonomia organizzativa scolastica
 - o Ambito commerciale/di consumo: ampliamento delle fasce orarie di servizio
- Distribuzione delle residenze delle residenze:
 - o Progressivo abbandono delle aree di montagna sia delle residenze che degli insediamenti artigianali/produttivi
 - o Sviluppo delle residenze nelle aree periferiche del comune capoluogo
 - o Concentrazione delle residenze nelle aree di pianura – comuni di cintura
- I tempi della città e della vita quotidiana
- La dinamica demografica della popolazione (fenomeno dell'immigrazione)



Prot. 2013/U/pr/243

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

Punti di debolezza

- Conformazione orografica del territorio: la copertura dell'intera provincia, ricompresa la parte montana, comporta l'impiego di un numero elevato di vett*km per fornire un servizio minimo.
- Densità della popolazione: l'estensione della rete combinata con la ridotta densità di popolazione nella maggior parte del territorio, somma al notevole sforzo in termini di percorrenze un corrispondente ritorno economico decisamente al di sotto dei parametri obiettivo.
- Accessibilità alla città di Piacenza: la conformazione della rete viabilistica e le politiche della sosta urbana e della ZTL fanno sì che, ad oggi, l'utilizzo dell'auto privata consenta in tempi e costi sostenibili, il raggiungimento dei principali punti di interesse;
- Posizione geografica della città di Piacenza: il comune capoluogo risulta posto completamente a nord del territorio provinciale, ciò determina un notevole dispendio di risorse per collegare i comuni della provincia all'area urbana e ai relativi punti di interesse (stazione FS, ASL, centro).
- Interventi infrastrutturali a favore del TPL: parziale completamento degli investimenti di adeguamento delle infrastrutture stradali e degli impianti per favorire l'incremento della velocità commerciale e quindi la competitività del sistema del TPL.
- Servizio di TPL urbano: la ridotta dimensione dell'area urbana di Piacenza e del numero dei residenti (100.000 circa) non pone il sistema del TPL urbano nella condizione di intercettare quote di domanda largamente superiori a quelle già esistenti. I modi piedi e bici rappresentano una quota rilevante degli spostamenti urbani.
- Qualità del servizio: Il parco mezzi attualmente disponibile per il servizio di TPL è stato accompagnato negli anni da un piano di investimenti che, allo stato attuale, è da ritenersi ancora insufficiente per garantire il mantenimento/miglioramento dell'età media del parco mezzi e, di conseguenza degli standard di qualità e di confort dei servizi erogati.
- Risorse economiche: il quadro attuale delle risorse economiche programmate per il finanziamento del servizio di TPL rappresenta indubbiamente un limite alle possibilità di investimento.

Punti di forza

- Integrazione dei servizi: la graduale riprogrammazione dei servizi sta consentendo di lavorare meglio e con maggiore efficacia nella direzione dell'integrazione, anche se diversi gradi di libertà risultano ancora oggi impediti dall'attuale strutturazione del contratto di servizio vigente. In prospettiva l'integrazione tra la rete di tpl urbana, quella extraurbana ed il servizio ferroviario dovrà diventare un tema nodale della pianificazione del servizio di TPL.
- Aree a domanda debole: l'attuale organizzazione gestionale del contratto (sub-affidamenti) rappresenta un importante elemento di sostenibilità all'implementazione di servizi flessibili alternativi che, nelle aree a domanda debole, possano garantire un livello di servizio minimo ed economicamente sostenibile.
- Nuove tecnologie: l'implementazione delle nuove tecnologie (AVM, infomobilità, conta passeggeri, etc..) consentirà di possedere un quadro conoscitivo dinamico e puntuale del servizio e di pianificare/programmare le modifiche in modo più efficiente.
- Integrazione tariffaria: l'implementazione del nuovo sistema tariffario regionale Mi Muovo rappresenta una importante opportunità di qualificazione del servizio e di miglioramento del livello di accessibilità allo stesso.

Prot. 2013/U/pr/243

3 STRATEGIA DI RIPROGRAMMAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Gli Enti Locali di bacino e l'Agenzia per la Mobilità (Tempi Agenzia), responsabili dell'esercizio delle attività di programmazione, controllo ed affidamento del servizio di TPL nel bacino provinciale di Piacenza, hanno strutturato la riorganizzazione dei servizi, con particolare riferimento all'ultimo triennio individuando delle strategie d'azione per affrontare nella contingenza ma anche nell'ottica di medio periodo, le misure di revisione/riduzione delle risorse dedicate al sistema del trasporto pubblico locale.

Le principali strategie sono riconducibili alle seguenti tematiche:

- 1- Razionalizzazione/Ottimizzazione dell'offerta di servizio.
- 2- Investimento nelle tecnologie di gestione, controllo e pianificazione del servizio e di informazione all'utenza.
- 3- Realizzazione di interventi infrastrutturali per favorire l'efficienza del servizio e la qualificazione della rete del TPL (messa in sicurezza delle fermate).
- 4- Aumento del numero di passeggeri anche attraverso politiche di marketing (contratto gross-cost).
- 5- Potenziamento e riorganizzazione delle attività di verifica (contratto gross-cost).
- 6- Programmazione ed attuazione dei piani tariffari.
- 7- Integrazione dei servizi

3.1 La politica per la mobilità

Di seguito si indicano i principali atti degli Enti Locali del bacino provinciale di Piacenza inerenti il tema del TPL con particolare riferimento ai temi dell'efficientamento e della riprogrammazione del biennio 2011-2012

Ente Locale	Provvedimento
Comune di Piacenza	Delibera di Giunta n. 40 del 25 febbraio 2011 Manovra tariffaria TPL urbano (vedi cap. 1 par. 1.1.1.2)
	Delibera di Giunta n. 40 del 25 febbraio 2011 Razionalizzare ed Ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico urbano: prima fase (vedi cap. 1 par. 1.1.2.2)
	Delibera di Giunta luglio 2011 Razionalizzare ed Ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico urbano: seconda fase (vedi cap. 1 par. 1.1.2.2)
	Delibera di Giunta n. 266 del 15 dicembre 2011 Integrazione tariffaria atta a garantire la gratuità del servizio TPL urbano per i cittadini over 65enni residenti nel comune di Piacenza
	Atti 2010-2013 L'Ente ha aderito al progetto regionale G.I.M. cofinanziando l'acquisizione e l'implementazione delle tecnologie AVM e di infomobilità nel bacino.
	Delibera di Giunta n. 256 del 04 dicembre 2012 Trasferimento Contributi a Favore del Trasporto Pubblico Locale
	Delibera di Giunta dicembre 2011 Trasferimento Contributi a Favore del Trasporto Pubblico Locale
	Determinazione n. 2127 del 05 dicembre 2011 Trasferimento Contributi Mobility Manager



Prot. 2013/U/pr/243

Ente Locale	Provvedimento
Comune di Piacenza	<p align="center">Atti 2010-2012</p> <p>L'Ente ha aderito al progetto ministeriale "ECO BUS" cofinanziando l'acquisto di autobus elettrici per la flotta urbana del TPL.</p>
	<p align="center">Delibera di Giunta n. 273 del 18 dicembre 2012</p> <p>Integrazione tariffaria atta a garantire la gratuità del servizio TPL urbano per i cittadini over 65enni residenti nel comune di Piacenza</p>
	<p align="center">Determinazione n. 259 del 05 marzo 2011</p> <p>Potenziamento servizio Navetta interscambio auto-bus – anno 2011</p>
	<p align="center">Determinazione n. 2376 del 23 dicembre 2011</p> <p>Potenziamento servizio Navetta interscambio auto-bus – anno 2012</p>
Provincia di Piacenza	<p align="center">Delibera di Giunta n. 39 del 25 febbraio 2011</p> <p>Manovra tariffaria TPL extraurbano (vedi cap. 1 par. 1.1.1.1)</p>
	<p align="center">Delibera di Giunta n. 115 del 27 maggio 2011</p> <p>Razionalizzare ed Ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico urbano: prima fase (vedi cap. 1 par. 1.1.2.1)</p>
	<p align="center">Delibera di Giunta n. 168 del 02 agosto 2012</p> <p>Razionalizzare ed Ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico urbano: seconda fase (vedi cap. 1 par. 1.1.2.1)</p>
	<p align="center">Determinazione n. 1537 del 26 luglio 2011</p> <p>Trasferimento Contributi a Favore del Trasporto Pubblico Locale</p>
	<p align="center">Determinazione n. 1638 del 05 agosto 2011</p> <p>Trasferimento Contributi a Favore del Trasporto Pubblico Locale</p>
	<p align="center">Delibera di Giunta n. 253 del 07 dicembre 2012</p> <p>Trasferimento Contributi a Favore del Trasporto Pubblico Locale</p>
	<p align="center">Determinazione n. 2603 del 10 dicembre 2012</p> <p>Trasferimento Contributi Promozione del TPL</p>
	<p align="center">Atti 2010-2013</p> <p>L'Ente ha aderito al progetto regionale G.I.M. cofinanziando l'acquisizione e l'implementazione delle tecnologie AVM e di infomobilità nel bacino.</p> <p align="center">Atti 2011-2013</p> <p>Integrazione tariffaria atta a ridurre l'impatto dell'incremento del costo degli abbonamenti al TPL extraurbano/urbano sulle famiglie degli studenti</p>



Prot. 2013/U/pr/243

4 MISURAZIONE DELL'EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI (CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE)

4.1 Indicatore 1: Rapporto Ricavi/Costi (RC)

4.1.1 Anno 2011

$$R = \text{Ricavi} = P + S + A$$

Dove

P = Proventi da Biglietti e Abbonamenti

S = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie)

$$(P_{2011} + S_{2011}) = 5.884.932 \text{ euro}$$

A = Altri Introiti

$$A_{2011} = 291.726 \text{ euro (ricavi da sanzioni TPL + pubblicità)}$$

$$R_{2011} = (P_{2011} + S_{2011}) + A_{2011} = 6.176.658 \text{ euro}$$

C = Corrispettivo da Contratto di Servizio

$$C_{2011} = 16.026.220 \text{ euro (corrispettivo + premio previsti dal contratto di servizio)}$$

I = Costi di Infrastruttura

$$I_{2011} = 286.000 \text{ euro (canone annuale di affitto biglietterie, uffici e depositi TPL in uso al gestore)}$$

Quindi

$$RC_{2011} = \frac{R_{2011}}{(R_{2011} + C_{2011}) - I_{2011}} = 0,282$$

Come già indicato nell'anno 2011 il contratto di servizio del bacino di provinciale di Piacenza è stato trasformato da Gross-Cost a Net-Cost; a decorrere dal 14 aprile 2011 la titolarità degli introiti è stata trasferita dalla stazione appaltante al gestore del servizio.

Pertanto, per il primo trimestre dell'anno 2011, il calcolo del parametro RC prevede che il fattore corrispettivo C₂₀₁₁ ricomprenda una parte del valore dei ricavi R₂₀₁₁.

4.1.2 Anno 2012

$$R = \text{Ricavi} = P + S + A$$

Dove

P = Proventi da Biglietti e Abbonamenti

S = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie)

$$(P_{2012} + S_{2012}) = 6.483.363 \text{ euro}$$

A = Altri Introiti

$$A_{2012} = 222.114 \text{ euro (ricavi da sanzioni TPL + pubblicità)}$$

$$R_{2012} = (P_{2012} + S_{2012}) + A_{2012} = 6.705.477 \text{ euro}$$



Prot. 2013/U/pr/243

C = Corrispettivo da Contratto di Servizio

$C_{2012} = 14.770.178$ euro (corrispettivo + premio previsti dal contratto di servizio)

I = Costi di Infrastruttura

$I_{2012} = 273.500$ euro (canone annuale di affitto biglietterie, uffici e depositi TPL in uso al gestore)

Quindi

$$RC_{2012} = \frac{R_{2012}}{(R_{2012} + C_{2012}) - I_{2012}} = 0,316$$

4.2 Indicatore 2: Numero dei passeggeri (NP)

SERVIZIO EXTRAURBANO	titoli venduti 2011	titoli venduti 2012	coefficiente	passeggeri 2011	passeggeri 2012
corsa semplice andata e ritorno (titolo sospeso nel 2011)	782.245	1.066.829	1,4	1.095.143	1.493.561
csa semplice - prontobus	30.382	-	2,80	85.070	-
multiplo 9 corse	5.450	16.366	1	5.450	-
abb.to settimanale (titolo sospeso nel 2011)	7.698	-	12,6	96.995	206.212
abb.to mensile	2.494	-	12	29.928	-
abb.to annuale 12 mesi	22.895	21.976	50	1.144.750	1.098.800
	5.238	5.440	600	3.142.800	3.264.000
<i>totale Servizio E.U.</i>				5.600.135	6.062.572

SERVIZIO URBANO	titoli venduti 2011	titoli venduti 2012	coefficiente	passeggeri 2011	passeggeri 2012
corsa semplice	686.103	376.316	1,4	960.544	526.842
multiplo 8 corse (titolo sospeso nel 2011)	20.814	-	11,2	233.117	-
multiplo 9 corse	25.663	44.717	12,6	323.354	563.434
giornaliero urbano	28.490	28.183	4	113.960	112.732
settimanale urbano (titolo sospeso nel 2011)	1.795	9	12	21.540	108
abb.to mensile integrato	3.764	3.162	80	301.120	252.960
abb.to mensile personale ordinario	8.008	7.387	100	800.800	738.700
abb.to mensile studenti	4.122	4.461	120	494.640	535.320
abb.to mensile impersonale (titolo sospeso nel 2011)	21	-	120	2.520	-
abb.to mensile cumulativo	1.857	1.794	80	148.560	143.520
abb.to annuale 10 mesi studenti	865	946	500	432.500	473.000
abb.to annuale 10 mesi cum qta urbana free-bus	684	688	600	410.400	412.800
abb.to annuale 12 mesi	367	376	900	330.300	338.400
abbto annuale agevolato urbano	437	392	1.100	480.700	431.200
abbto annuale Over 65enni	2.291	2.291	1.100	2.520.252	2.520.100
voucher scolaresche	434	291		20.690	13.180
<i>totale Servizio Urbano</i>				7.594.997	7.062.297



Prot. 2013/U/pr/243

NP₂₀₁₁ = 13.195.133 pass./anno

NP₂₀₁₂ = 13.124.869 pass./anno

Il numero complessivo degli abbonamenti urbani indicati alla voce "abb.to annuale Over 65enni" si riferisce alla possibilità concessa a tutti i cittadini residenti nel comune di Piacenza di viaggiare gratuitamente sul servizio di TPL urbano. Il numero complessivo dei titoli venduti è stimato sulla base della quota di integrazione tariffaria versata annualmente dal Comune di Piacenza.

Per gli altri titoli di viaggio sono stati utilizzati, in linea di massima, i coefficienti indicati dalla Regione negli Accordi di Programma rivisti e adattati in alcune situazioni alle peculiarità del territorio.

4.3 Indicatore 3: Livelli Occupazionali (LO)

Addetti 2011		
Numero addetti 2011	Totale Addetti TPL	di cui Autisti TPL
SETA S.p.A.	296	222
Subaffidatari	57	50
N° Addetti totali	353	272

LO₂₀₁₁ = 353 addetti

(fonte Gestore - rapporto consuntivo regionale 2011)

Addetti 2012		
Numero addetti 2011	Totale Addetti TPL	di cui Autisti TPL
SETA S.p.A.	289,22	203
Subaffidatari	57	50
N° Addetti totali	346,22	253

LO₂₀₁₂ = 346,22 addetti

(fonte Gestore - rapporto consuntivo regionale 2012)

4.4 Dati di sintesi

Efficientamento e Razionalizzazione dei servizi parametri di riferimento		
parametri	2011	2012
Rapporto Ricavi Costi (RC)	0,282	0,316
Numero dei Passeggeri (NP)	13.195.133	13.124.869
Livelli Occupazionali (LO)	353	346,22



Prot. 2013/U/pr/243

5 PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE

Il piano di riprogrammazione, redatto secondo le indicazioni definite nelle normative di riferimento e di seguito illustrato, si riferisce al triennio 2013-2015 e prevede la graduale applicazione delle misure individuate e condivise con gli Enti Locali del bacino in continuità con quanto già attuato nel triennio precedente nel rispetto dei concetti di "Servizi Minimi" e "Diritto alla Mobilità".

Le strategie di intervento sono state definite con esplicito riferimento ai parametri di cui al cap. 4 allo scopo di individuare delle azioni in grado di orientare l'assetto del sistema del trasporto pubblico nella direzione di un concreto miglioramento del servizio e di un corrispondente raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione.

Gli interventi previsti per il triennio 2013-2015 risultano, per l'annualità 2015, non coperti dal contratto di servizio di bacino, attualmente in regime di proroga e con scadenza prevista al 31 dicembre 2014. Questo non consente di definire allo stato attuale le misure previste per il 2015 con lo stesso grado di precisione utilizzato nella prima fase di attuazione del piano.

Il piano è stato inoltre redatto considerando come elementi invarianti: le risorse economiche disponibili per il contratto di servizio e l'offerta del servizio ferroviario regionale.

In modo dinamico verranno recepite eventuali aggiornamenti normativi/regolatori del sistema del TPL regionale/locale attraverso, se opportuno, una rimodulazione degli interventi previsti.

Di seguito si elencano i criteri che hanno costituito l'ossatura di riferimento per la redazione del piano di riprogrammazione e che si ritiene possano consentire di incidere in modo significativo sugli indicatori di efficientamento:

- Riduzione delle sovrapposizioni
 - o tra i servizi gomma urbano ed extraurbano
 - o tra i servizi gomma e ferro (Piacenza - Cremona, asse via Emilia Est)
- Riduzione dei servizi in aree da una domanda debole
 - o zone periferiche della città
 - o aree di montagna
- Integrazione dei servizi
 - o TPL extraurbano – TPL urbano
 - o Treno – TPL urbano/extraurbano
 - o Auto – TPL urbano
 - o TPL urbano – Bici
 - o Servizi di Confine
- Conversione, nelle aree a domanda debole, dei servizi convenzionali a servizi flessibili
- Estensione del servizio su nuove aree residenziali/produttive
- Potenziamento e/o rimodulazione del servizio su aree/direttrici a domanda elevata
 - o Insediamenti produttivi
 - o Nuove aree residenziali
- Politiche di marketing tariffario
- Adeguamento delle tariffe

Come già anticipato, è importante che sia gli Enti Locali che il Gestore si facciano parte attiva per consentire, ognuno in relazione alle proprie competenze, il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento previsti e l'individuazione di ulteriori azioni che possano favorire l'efficientamento complessivo del sistema.

Nella tabella seguente si riportano in modo riassuntivo gli interventi di razionalizzazione previsti nel triennio 2013-2015 allo scopo di dimensionare in termini di vett*km il peso del piano di riprogrammazione.



Prot. 2013/U/pr/243

5.1 Interventi ANNO 2014

L'attuazione del piano di riorganizzazione è programmata a partire da gennaio 2014 in quanto la complessità ed il volume degli interventi previsti richiedono dei tempi di ricostruzione del programma di esercizio non compatibili con l'avvio del servizio invernale 2013/2014 (16 settembre 2013).

Si è stabilito pertanto di prorogare l'avvio della fase attuativa al fine di superare i vincoli tecnici e soprattutto di affiancare gli interventi con un piano di comunicazione strutturato (incontri, ristampa dei libretti orari, aggiornamento siti internet etc..) ed eventualmente con delle politiche di marketing adeguate.

Tali aspetti si ritiene non siano assolutamente secondari ma al contrario fondamentali per massimizzare l'efficacia degli interventi.

Di seguito si descrivono i principali interventi

5.1.1 Manovra Tariffaria

La Provincia di Piacenza definirà, entro il 31 dicembre 2013, le azioni da intraprendere in merito alla manovra tariffaria per adeguare le tariffe applicate sui titoli di viaggio TPL del bacino provinciale di Piacenza a quanto stabilito con DGR 2055/2010 che, oltre a definire le regole di viaggio del nuovo sistema di bigliettazione elettronica regionale, individua le "tariffe obiettivo 2011-2013" da applicare per la piena attuazione dell'integrazione tariffaria "Mi Muovo".

Nell'ambito urbano non sono ad oggi previsti adeguamenti delle tariffe.

5.1.2 Marketing

Il piano di riprogrammazione prevede il coinvolgimento come parte attiva del Gestore dei servizi che, in ragione del contratto Net-Cost, detiene la titolarità degli introiti.

L'obiettivo è quello di sensibilizzare il Gestore affinché le azioni di revisione dell'offerta di servizio possano essere accompagnate da specifiche campagne di promozione e di comunicazione e da mirati interventi di marketing tariffario per massimizzare l'efficacia degli interventi orientati all'intercettazione di nuova domanda.

Ci si aspetta nello specifico di poter proporre delle agevolazioni temporanee sul costo dei titoli di viaggio, con particolare riferimento agli abbonamenti, per incentivare i potenziali nuovi utenti all'utilizzo del TPL e alla fidelizzazione al servizio.

5.1.3 Riorganizzazione dei servizi – Servizio di TPL Urbano

Si descrivono di seguito le principali azioni di riprogrammazione inerenti il servizio di TPL urbano del comune capoluogo di Piacenza.

5.1.3.1 Piano parcheggi di interscambio

Il progetto "Car Bus ... lasci l'auto e ci guadagni" è stato ideato e sviluppato nel 2009 con il duplice intento di migliorare la mobilità delle persone provenienti dal territorio provinciale e dirette nella città di Piacenza promuovendo l'utilizzo del trasporto pubblico locale, incentivando l'interscambio tra auto e bus.

Si prevede una revisione ed un rilancio del progetto a seguito della fase sperimentale e in funzione degli sviluppi infrastrutturali della rete viaria nel comune di Piacenza (apertura del nuovo cavalcavia ferrovia nord della città).

Prot. 2013/U/pr/243

Il servizio permette, una volta raggiunto il parcheggio di interscambio di riferimento, di lasciare gratuitamente la propria auto e di completare lo spostamento con l'autobus di linea, avvalendosi di tariffe fortemente agevolate.

Si prevede l'installazione, in corrispondenza dei quattro parcheggi di interscambio ubicati alle porte della città in corrispondenza delle principali direttrici di accesso di emittitrici automatiche dei biglietti per agevolare l'accessibilità al servizio.

Di seguito si riporta la mappa concettuale del servizio.

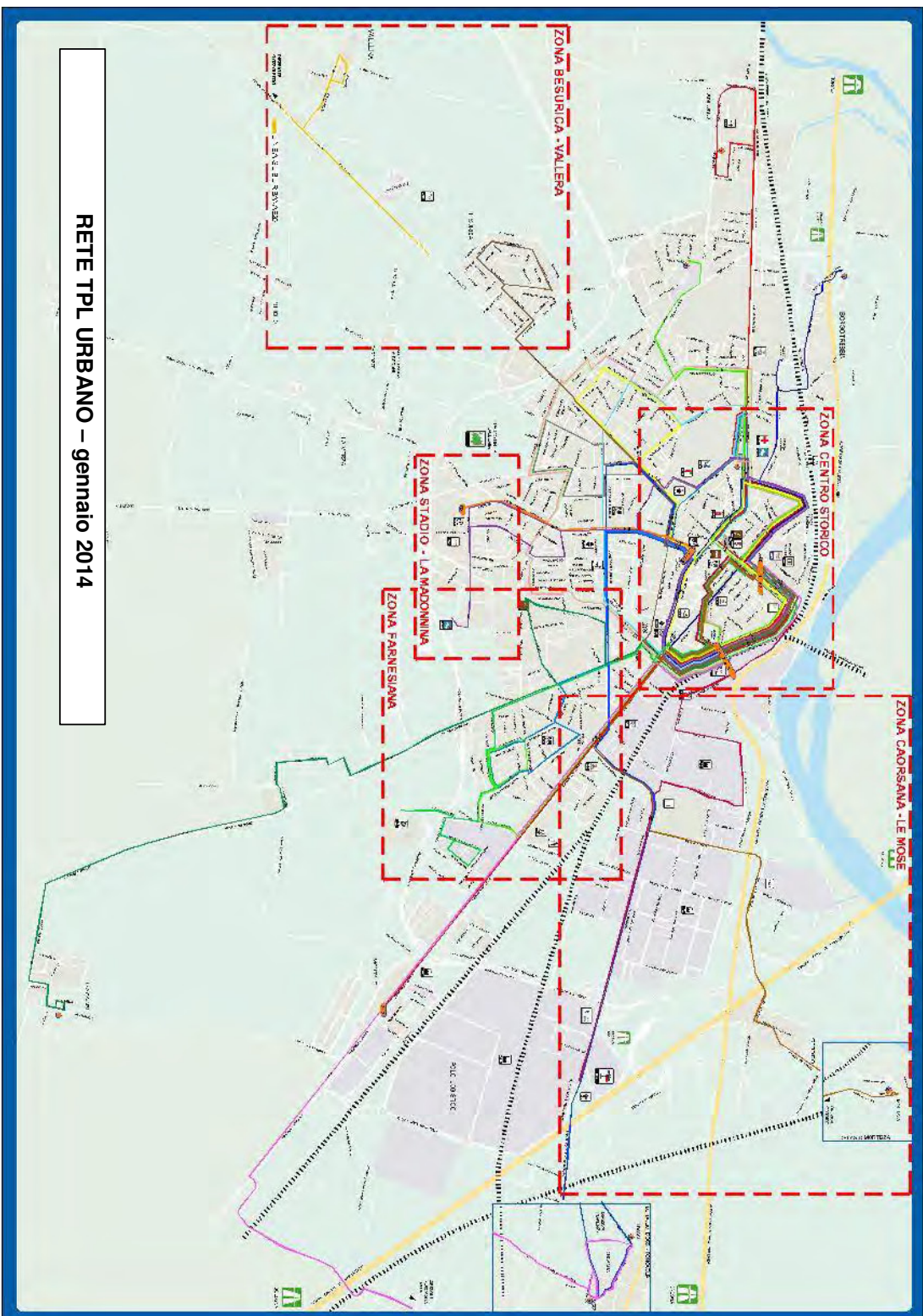
Immagine: sistema dei parcheggi di interscambio



Il rilancio del progetto, così come dimostrato nelle fasi sperimentali è un'opportunità di intercettare nuova domanda conferendo una maggiore sostenibilità al collegamento provincia- città attraverso l'integrazione del servizio auto privata – TPL.

Prot. 2013/U/pr/243

5.1.3.2 La nuova rete



Prot. 2013/U/pr/243

Il piano di riorganizzazione del servizio di TPL in ambito urbano è stato strutturato con riferimento a specifiche aree di intervento in corrispondenza della quali si sono pianificati i principali cambiamenti:

ZONA FARNESIANA



Linea urbana 3: soppressione della linea nel quartiere residenziale “Capitolo” e nella zona artigianale/industriale di Strada Caorsana e introduzione del nuovo tratto via Delle Novate – via degli Spinoni - via Divisione Partigiana – via Radini Tedeschi – via Vittime di Strà – via Rio Farnese.

Linea urbana 18: modifica del percorso con soppressione del tratto del tratto via Caduti sul Lavoro - via Marinai d'Italia a favore della bidirezionalità del servizio sul tratto Strada Farnesiana – via Pastore.

Linea urbana 11: deviazione del percorso in ambito urbano su via Beati – corso Europa – via Conciliazione

Punti di forza per il conseguimento degli obiettivi individuati dalla normativa

- Adeguamento dell’offerta di servizio alle esigenze della domanda
 - o collegamento Farnesiana – Via Colombo
 - o servizio quartiere Giarona
 - o servizio quartiere Baia del Re
- Miglioramento degli standard qualitativi del servizio : puntualità, tempi di viaggio, velocità commerciale
- Miglioramento del servizio cadenzato sull’asse via Colombo (università) – Centro città – Ospedale
- Ampliamento della copertura territoriale del servizio di TPL

ZONA STADIO – LA MADONNINA



Linea urbana 8: conferma del collegamento con l’Hospice introdotto sperimentalmente a giugno 2013 e modifica del percorso con soppressione del tratto del tratto via Pacchiotti – via Labò a favore della bidirezionalità del servizio.

Variazione del percorso nei giorni festivi con attestazione del servizio nel parcheggio di interscambio dello stadio.

Punti di forza per il conseguimento degli obiettivi individuati dalla normativa

- Adeguamento dell’offerta di servizio alle esigenze della domanda
 - o collegamento quartiere Madonnina – centro città
- Miglioramento degli standard qualitativi del servizio : puntualità, tempi di viaggio, velocità commerciale
- Ampliamento della copertura territoriale del servizio di TPL
- Potenziamento del servizio di interscambio Car-Bus anche nei giorni festivi

Prot. 2013/U/pr/243

ZONA CAORSANA – LE MOSE

Linea urbana 3: soppressione della linea nel quartiere Capitolo, nella zona artigianale/industriale di Strada Caorsana e su strada dell'Anselma.

Linea urbana 9: soppressione del percorso Gerbido - Strada Caorsana e introduzione della deviazione per Strada Borgoforte – via Portapuglia.

Linea urbana 19: nuova linea di collegamento tra la zona artigianale/industriale di Strada Caorsana, Piacenza Expò, Palabanca ed il centro città – stazione FS con transito per il quartiere Capitolo.

Punti di forza per il conseguimento degli obiettivi individuati dalla normativa

- Adeguamento dell'offerta di servizio alle esigenze della domanda
 - o collegamento Capitolo – centro Città
 - o servizio Palabanca, Piacenza Expò, area artigianale/industriale di strada Caorsana e polo Logistico
 - o servizio sull'area artigianale di via Portapuglia
 - o collegamento Iren Emilia – centro città – stazione FS
- Miglioramento degli standard qualitativi del servizio : puntualità, tempi di viaggio, velocità commerciale
- Utilizzo del nuovo asse stradale a scorrimento veloce Cavalcaferrovia nord
- Ampliamento della copertura territoriale del servizio di TPL
- Potenziamento e qualificazione del servizio di interscambio Car-Bus nel parcheggio del Cimitero
- **Attivazione di un servizio strutturato di linea sull'asse industriale fieristico della Caorsana – Le Mose sino ad oggi caratterizzato da un'offerta di servizio sottodimensionata rispetto al numero di complessivo di spostamenti giornalieri generati/attratti nell'area.**
- **Potenziamento del sistema di interscambio treno – bus**

ZONA BESURICA

Linea urbana 14: Soppressione della linea

Linea urbana 15 feriale: Rimodulazione del servizio con incremento della frequenza

Linea suburbana E20: deviazione del percorso nella fraz. Vallera e sospensione della deviazione nel quartiere Besurica

Prot. 2013/U/pr/243

Punti di forza per il conseguimento degli obiettivi individuati dalla normativa

- Adeguamento dell'offerta di servizio alle esigenze della domanda
 - o collegamento Besurica – centro città
- Miglioramento degli standard qualitativi del servizio : puntualità, tempi di viaggio, velocità commerciale
- Riorganizzazione del servizio con razionalizzazione delle risorse ed eliminazione delle sovrapposizioni

ZONA CENTRO STORICO

Linea urbana 19: nuova linea di collegamento tra la zona artigianale/industriale di Strada Caorsana, Piacenza Expò, Palabanca ed il centro città – stazione FS.

Punti di forza per il conseguimento degli obiettivi individuati dalla normativa

- Adeguamento dell'offerta di servizio alle esigenze della domanda
 - o collegamento area urbana – centro Città
 - o collegamento area urbana – Stazione FS
- Miglioramento degli standard qualitativi del servizio : puntualità, tempi di viaggio, velocità commerciale
- Potenziamento del collegamento centro città – stazione FS

5.1.3.3 Il Calendario

Oltre alle modifiche introdotte in termini di linee, percorsi e frequenze, sono stati programmati anche degli interventi che prevedono la modifica dell'attuale strutturazione del calendario delle macro-validità dei servizi con l'estensione del periodo "estivo ridotto" a tutta la stagione estiva (giu-sett). Il cambiamento è stato programmato in ragione della effettiva domanda presente.

Validità attuali	Validità 2014
Invernale scolastico (sett-giu)	Invernale scolastico (sett-giu)
Invernale non scolastico	Invernale non scolastico
Estivo (giu-sett)	Estivo (giu-sett) servizi dell'estivo ridotto
Estivo ridotto (lug-ago) Lieve riduzione dei servizi rispetto all'estivo	

Prot. 2013/U/pr/243

5.1.4 Riorganizzazione dei servizi – Servizio di TPL ExtraUrbano

Si descrivono di seguito le principali azioni di riprogrammazione dei servizi inerenti il servizio di TPL extraurbano del bacino provinciale di Piacenza.

5.1.4.1 La nuova rete del servizio a prenotazione Chi...Ama il Bus

Il servizio a prenotazione Chi...Ama il Bus, introdotto sperimentalmente nel 2009 rappresenta il modello di intervento individuato dal bacino di Piacenza per la revisione dei servizi nelle aree a domanda debole presenti sul territorio provinciale.

La riorganizzazione dei servizi nelle aree a domanda debole ha come principali obiettivi:

- **Offrire un servizio di Trasporto più flessibile, più idoneo** ed in grado di rispondere meglio alle esigenze della domanda;
- **Razionalizzare l'offerta** di servizio eliminando le corse senza utenza e attivando proficue sinergie con i territori comunali;
- **Garantire il diritto alla mobilità**

Il piano di riprogrammazione prevede un ulteriore passo verso l'estensione dei servizi flessibili in altre aree della provincia e alcuni interventi puntuali di modifica del servizio in aree dove già è presente.

Val Trebbia



Bobbio: revisione del servizio Chi...Ama il Bus nell'area di Bobbio – S.Maria – Passo Penice a un anno dall'avvio.

Coli: soppressione della linea E16 Coli – Bobbio e introduzione del servizio a prenotazione (anno intero) con una andata e un ritorno nella mattina;

Val Nure



Ferriere: soppressione della linea E33 Castelcanafurone – Ferriere e introduzione del servizio a prenotazione (anno intero) con una andata e un ritorno nella mattina;

Bettola: trasformazione dell'intera Linea E29 Guselli - Bettola a prenotazione

Val d'Arda



Gropparello: revisione del servizio con soppressione della corsa a prenotazione in partenza alle ore 19.50 da Gropparello.

Prot. 2013/U/pr/243

5.1.4.2 La nuova rete

Con riferimento anche all'indagine della domanda effettuata sul servizio nel corso del 2013 si sono individuate delle corse/linee sulle quali si è ritenuto opportuno intervenire attraverso l'eliminazione/riduzione o Rimodulazione/potenziamento dell'offerta in ragione della domanda effettiva/potenziale e della redditività del servizio.

Ai servizi di seguito indicati per i quali è già stata effettuata la riprogrammazione di dettaglio sono in fase di valutazione ulteriori interventi su altre linee condotte secondo i medesimi criteri.

Servizi soppressi/ridotti:

- Linea E3 (Pianello-Caminata): Revisione del servizio feriale
- Linea E5 (Boscone Cusani-Piacenza): Revisione del servizio feriale
- Linea E6 (S. Gabriele-Piacenza): Revisione del servizio feriale
- Linea E7 (Vicobarone-Piacenza): Revisione del servizio feriale
- Linea E11 festiva (Piacenza-Pianello): Rimodulazione del servizio festivo
- Linea E18 (Bobbiano-Piacenza): Revisione del servizio feriale e soppressione del servizio sulla tratta Bobbiano-Travo
- Linea E26 (Bettola-Ferriere): Revisione del servizio feriale
- Linea E35 (Bettola-Ferriere): Revisione del servizio feriale
- Linea E48 (Pianazzo dei Casali-Piacenza): riduzione/soppressione del servizio sulla tratta Pianazzo dei Casali-Morfasso
- Linea E75 (Pianello-C.S.Giovanni): soppressione del servizio festivo
- Linea E76 (C.S.Giovanni-P.P.Morone): soppressione del servizio festivo

Servizi rimodulati/potenziati:

- Linea E17 (Piacenza – Bobbio): potenziamento del servizio nella fascia di punta serale sulla tratta Rivergaro – Piacenza
- Linea E20 (Gossolengo – Piacenza): potenziamento del servizio ed introduzione della deviazione sulla fraz. Vallera
- Linea E56 (Piacenza – Busseto): rimodulazione del servizio con potenziamento del collegamento Cortemaggiore – Piacenza
- Linea E57 (Monticelli – Caorso – Piacenza): completamento del percorso di potenziamento del collegamento Monticelli – Piacenza
- Linee suburbane/extraurbane: potenziamento dei servizi nelle tratte suburbane

5.1.4.3 Le fermate TPL



Attività di messa in sicurezza delle fermate

Il processo di messa in sicurezza degli impianti di fermata in ambito extraurbano, a seguito della conclusione delle attività di analisi delle schede valutazione dello stato di ogni singola fermata realizzate attraverso una indagine condotta sull'intera rete dei punti di accessibilità al sistema TPL prevede i seguenti ulteriori interventi:

- 1) Analisi del livello di copertura dei punti di accessibilità al sistema TPL e programmazione delle attività di aggiornamento della rete (numero e posizione delle fermate)
- 2) Potenziamento del parco pensiline e riqualificazione del parco paline/pensiline esistente
- 3) Avvio del programma pluriennale degli interventi di messa in sicurezza delle fermate



Prot. 2013/U/pr/243

5.2 Interventi BIENNIO 2014/2015

In questo capitolo si riportano gli interventi progettuali previsti per il biennio 2014/2015.

L'indicazione sommaria del periodo di attuazione delle misure è legata ad una serie di fattori che, ad oggi, non consentono di adottare un maggior livello di dettaglio.

La gara del TPL: il 2014 rappresenta l'ultimo anno di validità del contratto di servizio vigente.

La possibilità di redigere un nuovo capitolato prevede da un lato dei più ampi margini di azione che potrebbero favorire la programmazione e l'attuazione di misure oggi non compatibili con l'attuale scenario contrattuale, ma dall'altro vi sono ancora troppi elementi da definire per delineare un quadro chiaro della situazione.

Le risorse economiche: alcuni importanti interventi infrastrutturali quale ad esempio la realizzazione del nuovo terminal del servizio TPL extraurbano risultano fortemente condizionati dal quadro generale delle risorse soggetto a continui mutamenti e sempre più incerto.

Le strategie Ferroviarie: l'attuale incertezza degli scenari strategici del servizio ferroviario regionale in relazione ad alcuni servizi del bacino provinciale di Piacenza non consentono ad oggi di pianificare delle soluzioni progettuali che permettano di raggiungere un adeguato livello di integrazione e di qualità dei servizi (es. asse di collegamento interregionale Piacenza – Cremona).

Di seguito si indicano i principali interventi che verranno introdotti nel biennio 2014 – 2015 con l'obiettivo di rispettare gli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento del servizio indicati.

5.2.1 Riorganizzazione dei servizi – Servizio di TPL Urbano

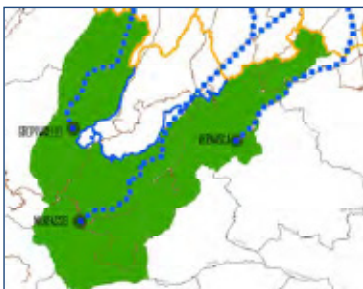
- Estensione della fascia oraria giornaliera del servizio con mantenimento di un servizio minimo di TPL anche nella fascia serale (obiettivo ore 23.00)
 - Stato attuale: termine servizio ore 21.00
 - Obiettivo: incremento della domanda e dei ricavi
- Regolamentazione del comportamento delle linee suburbane in ambito urbano.
 - Stato attuale: le linee non effettuano servizio urbano
 - Obiettivo: miglioramento del livello di servizio e riduzione delle sovrapposizioni
- Razionalizzazione del servizio sulle linee a domanda debole - frazionali
 - Stato attuale: offerta di servizio superiore alla domanda presente
 - Obiettivo: razionalizzazione dei servizi e integrazione con i servizi extraurbani/suburbani
- Revisione della rete e dell'offerta di servizio festiva
 - Stato attuale: offerta di servizio non adeguata alla domanda
 - Obiettivo: incremento della domanda e dei ricavi
- Potenziamento delle linee ad alta frequentazione
 - Stato attuale: offerta di servizio non adeguata alla domanda
 - Obiettivo: incremento della domanda e dei ricavi
- Redistribuzione delle linee urbane nel centro storico su più assi
 - Stato attuale: offerta di servizio concentrata su un solo asse
 - Obiettivo: miglioramento del livello di servizio e riduzione delle sovrapposizioni

Prot. 2013/U/pr/243

5.2.2 Riorganizzazione dei servizi – Servizio di TPL ExtraUrbano

- Revisione del servizio estivo al fine di individuare eventuali margini di razionalizzazione a favore del servizio invernale caratterizzato dalla necessità di potenziamento dei servizi;
- Revisione del servizio negli orari scolastici in seguito ai nuovi orientamenti assunti dagli istituti scolastici di scuola secondaria superiore nell'ambito della autonomia organizzativa con particolare riferimento all'adozione della settimana corta con chiusura nelle giornate di sabato.
Riorganizzazione dei servizi in relazione ai nuovi orari di termine delle lezioni e ai possibili rientri pomeridiani necessari agli istituti tecnici per completare l'orario settimanale su cinque giorni.
- Estensione dei servizi di tipologia flessibile nelle aree a domanda debole;

Val d'Arda



Val Tidone



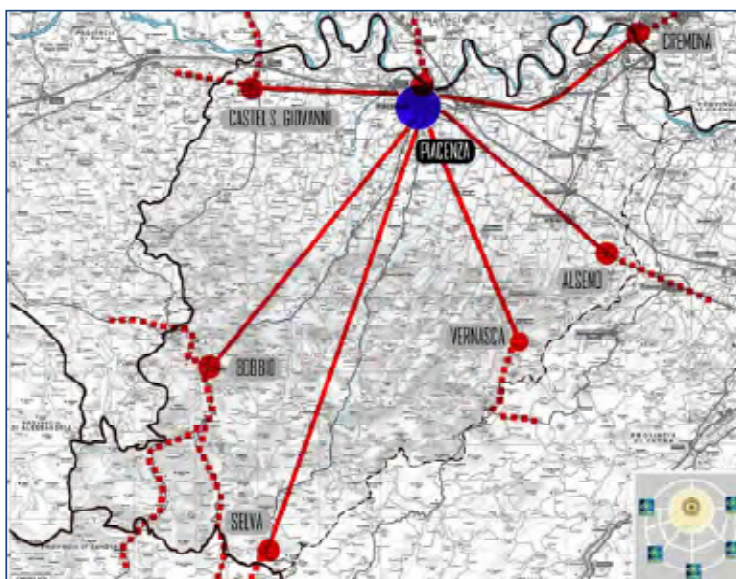
- Estensione della fascia oraria giornaliera del servizio (termine del servizio attuale ore 19.45, nuovo termine del servizio ore 20.15 circa - intervento previsto per tutte le vallate). L'intervento dell'offerta di servizio è una condizione necessaria per rendere sostenibile l'utilizzo combinato di bus extraurbano e treno, soprattutto con riferimento al pendolarismo ferroviario su Milano.

5.2.2.1 I servizi di Confine

Immagine: nodi e servizi di confine

In diverse zone di confine vi è la possibilità/opportunità di legare il servizio di TPL di bacino con altri servizi di TPL su gomma dei bacini limitrofi. Questo consente di inserire la rete del trasporto pubblico extraurbano in un quadro di mobilità più ampio e completo favorendo la scelta del mezzo pubblico per le relazioni di interbacino.

Un precisa volontà del presente piano è quella di favorire tale relazioni attraverso una attenta attività di pianificazione del servizio al fine di rendere l'offerta di servizio proposta maggiormente compatibile e "dialogante" con gli altri servizi delle province limitrofe.



Prot. 2013/U/pr/243

5.2.3 Il nuovo terminal Extraurbano

Nell'anno 2014/2015 è previsto il trasferimento del terminal del servizio di trasporto pubblico extraurbano dalla attuale ubicazione (p.zza Cittadella) ad una nuova destinazione (stazione Ferroviaria).

Si ritiene tale intervento particolarmente strategico in relazione alla opportunità di collocare i terminal dei due servizi di TPL urbano ed extraurbano nello stesso punto della città.

Questo passaggio consentirà di concentrare nell'area della stazione ferroviaria anche altri servizi quali biglietterie, ufficio sanzioni, ufficio informazioni.

La stazione FS di Piacenza assumerà pertanto il ruolo di nodo cittadino della mobilità favorendo in modo ancora più efficace l'interscambio modale tra il TPL su gomma ed il treno ma anche con riferimento al progetto di bike sharing attualmente in fase di implementazione.

La ricollocazione del terminal extraurbano comporterà una variazione delle percorrenze ad oggi non ancora calcolabile con precisione in quanto sono attualmente al vaglio alcuni differenti scenari ma in linea di massima quantificabile in circa 80.000 vett*km su base annua. Tali percorrenze verranno comunque reinvestite per potenziare il collegamento tra il nuovo terminal e il centro città.

Immagine: nuovo terminal TPL extraurbano (autostazione)



Prot. 2013/U/pr/243

5.2.4 L'interscambio TPL Urbano – TPL Extraurbano

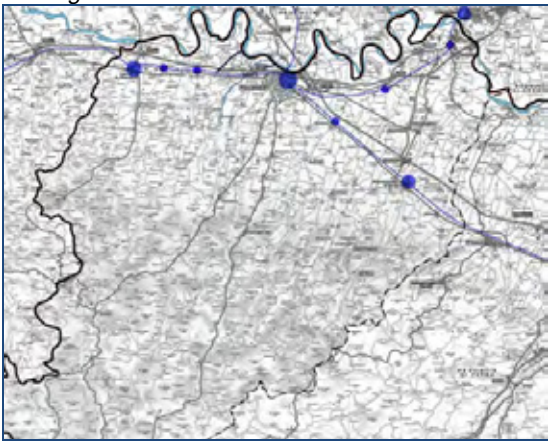
Il piano prevede lo studio e lo sviluppo di ulteriori spazi di “relazione” tra i due sistemi di TPL extraurbano ed urbano attraverso le seguenti azioni:

- Progettazione di interventi di carattere infrastrutturale nei luoghi fisici di interscambio
 - Nuovo Terminal EU
 - Nuovo Terminal polo scolastico Cheope
 - Altri nodi minori
- Pianificazione, con l'ausilio della tecnologia AVM, dei tempi di interscambio
- Potenziamento del servizio TPL urbano su alcune direttrici funzionali al servizio TPL Extraurbano e Suburbano

5.2.5 L'interscambio ferro – gomma

In relazione alla promozione dell'utilizzo dell'intermodalità TPL gomma – TPL ferro sono programmati nel 2014/2015 i seguenti interventi:

Immagine: rete ferroviaria di bacino



ORARI: attività di pianificazione, con l'ausilio della tecnologia AVM, orientata al dialogo tra i diversi modi di trasporto pubblico garantendo l'interscambio con la ferrovia negli orari di servizio per i quali si registra il maggior numero di utenti

CORSE: il posticipo del termine serale del servizio di trasporto pubblico su gomma ha come principale obiettivo quello di attrarre un maggior numero di utenti verso la scelta del modo di trasporto pubblico (gomma + ferro) incrementando l'affidabilità complessiva del sistema

5.2.6 Asse ferro – Gomma: Piacenza - Cremona

Sono stati analizzati e predisposti differenti scenari progettuali orientati alla qualificazione del servizio sull'asse interregionale Piacenza – Cremona.

- Scenario 1: trasferimento definitivo delle percorrenze/risorse assegnate ai bus sostitutivi dal ferro alla gomma di bacino
 - Obiettivo: piano di riprogrammazione della linea E57 con gestione delle percorrenze/risorse aggiuntive;
- Scenario 2: riattivazione delle corse ferroviarie
 - Obiettivo: piano di riprogrammazione della linea E57 con particolare riferimento all'integrazione tariffaria dei servizi
- Soluzione 3: prosecuzione dello scenario attuale
 - Obiettivo: integrazione tariffaria dei servizi

Ad oggi il servizio è strutturato attraverso la coesistenza di tre differenti modalità di spostamento: collegamento ferroviario, collegamento ferroviario effettuato da bus sostitutivi e collegamento TPL extraurbano di bacino.

L'orientamento che verrà assunto dal servizio ferroviario regionale sarà fondamentale per capire quale diverrà il vettore di riferimento e, di conseguenza, quale strategia potrà essere adottata per la riprogrammazione della linea extraurbana Piacenza – Cremona.

Prot. 2013/U/pr/243

5.3 La riprogrammazione in sintesi

Tabella: Riorganizzazione dei servizi anno 2014

RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TPL 2014 - BACINO PROVINCIALE DI PIACENZA					
Dati di Sintesi					
	TPL Urbano		TPL Extraurbano		saldo
Azioni	tagli	investimenti	tagli	investimenti	saldo
Riduzione servizi in eccesso rispetto alla domanda	124.000		84.000		208.000
Ottimizzazione dei servizi	75.000		2.000		77.000
Potenziamento dei servizi a domanda elevata		193.000		91.000	284.000
Incremento della copertura territoriale del servizio		18.000		5.000	23.000
Trasformazione in servizi Flessibili			18.000		18.000
Totale	199.000	211.000	104.000	96.000	4.000

Tabella: Riorganizzazione dei servizi triennio 2013 – 2015

RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TPL 2013-2015 - BACINO PROVINCIALE DI PIACENZA						
Dati di Sintesi						
	2013		2014		2015	
Azioni	tagli	investimenti	tagli	investimenti	tagli	investimenti
Servizio Urbano Piacenza	8.000	8.000	199.000	211.000	25.000	25.000
Servizio Extraurbano Piacenza			104.000	96.000	100.000	100.000
Totale	8.000	8.000	303.000	307.000	125.000	125.000

Il numero complessivo delle percorrenze (tagli e reinvestimenti) previste per il 2015 nell'ambito extraurbano non tengono conto, come già anticipato delle eventuali variazioni legate al tema "Asse ferro-gomma Piacenza- Cremona)

Il 2015 è un'annualità non coperta da Contratto di Servizio.

Prot. 2013/U/pr/243

5.4 La riprogrammazione – gli effetti

Tabella: Parametri di riferimento per il triennio 2013-2015

Efficientamento e Razionalizzazione dei servizi parametri di riferimento per il triennio 2013-2015						
parametri	fattori	2011	2012	2013	2014	2015
Rapporto Ricavi Costi (RC)	Ricavi Tariffari	5.884.932	6.483.363			
	Ricavi da Traffico	6.176.658	6.705.477			
	Corrispettivo	16.026.220	14.770.178	15.041.851		
	Costi di infrastruttura	286.000	273.500	273.500		
	RC	0,282	0,316	*	*	*
Numero dei Passeggeri (NP)	NP	13.195.133	13.124.869	*	*	*
Livelli Occupazionali (LO)	LO	352	346,22	*	*	*

Nell'annualità 2015 il servizio non è coperto da contratto di servizio

- Ricavi Tariffari: il valore dei ricavi tariffari dal 2014 subirà gli effetti degli adeguamenti tariffari che gli Enti Locali del bacino di Piacenza assumeranno in relazione al percorso di allineamento alla tariffa unica regionale come indicato al punto 5.1.1
- Ricavi da Traffico: La componente dei ricavi da traffico legata alle attività di verifica dei titoli di viaggio, pubblicità, etc.. non può essere stimata in quanto competenza diretta del Gestore.
- Corrispettivo: per le annualità 2014 e 2015 il valore del corrispettivo contrattuale è condizionato dalle risorse definite a livello regionale. Inoltre l'annualità 2015 non è coperta da contratto di servizio.
- Costi di infrastruttura: si stima che il valore permanga inalterato per le annualità 2013 e 2014 legate al vigente contratto di servizio.
- Parametro RC: Il valore del parametro RC dipende da diversi fattori di cui alcuni esterni alle competenze dirette dell'Agenzia e degli Enti Locali. Per quanto di competenza, le azioni individuate sono orientate al raggiungimento degli obiettivi previsti nel triennio.
- Passeggeri Trasportati (NP): Si stima un incremento del numero dei passeggeri trasportati nel triennio per effetto dell'attuazione delle azioni di riprogrammazione al fine di rispettare i livelli di miglioramento previsti. Occorre comunque tenere i presenti i molteplici fattori esterni che influenzano la domanda
- Livelli occupazionali (LO): la definizione dei livelli occupazionali è competenza del Gestore.

Il valore dei parametri di riferimento verrà costantemente monitorato per mezzo dell'acquisizione dei dati dalle seguenti fonti:

- tecnologie in fase di Implementazione (AVM, Contapasseggeri, MTRAM, STIMER);
- consuntivazione periodica dei servizi;
- indagini di verifica della qualità erogata e percepita del servizio;
- indagini programmate ad hoc su specifiche tematiche.

Prot. 2013/U/pr/243

6 LE INNOVAZIONI NECESSARIE E I RELATIVI FABBISOGNI

6.1 Innovazioni dei sistemi e fabbisogno per l'innovazione

6.1.1 il Sistema AVM

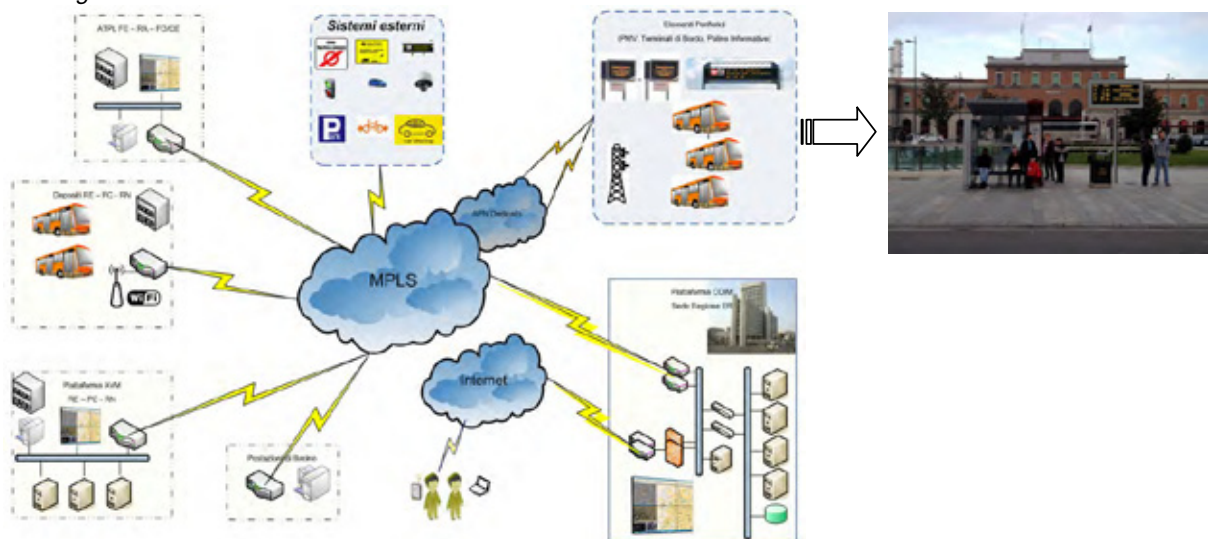
Nell'anno 2010 Tempi Agenzia, Comune e Provincia di Piacenza in collaborazione con i bacini di Ravenna, Rimini, Reggio Emilia, Ferrara, Forlì Cesena e con la Regione Emilia Romagna, la Regione Marche e la Provincia di Milano, hanno ottenuto il cofinanziamento dal Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione del progetto G.i.M. con l'obiettivo di promuovere un governo efficace ed efficiente della "mobilità diffusa" e il suo sviluppo sostenibile attraverso l'erogazione centralizzata di servizi multicanale di Infomobilità pubblico - privata.

Nell'anno 2011 i soggetti aderenti al progetto, hanno costituito un gruppo unico di acquisto e tramite una procedura ad evidenza pubblica hanno aggiudicato la fornitura della tecnologia e degli impianti all'ATI Telecom – Mizar.

Entro il 31 dicembre 2013 verranno completate le attività di installazione delle tecnologie sia sulla flotta che sugli impianti di terra (centrale AVM e impianti di fermata).

Con l'anno 2014, dopo una fase di test e sperimentazione, il sistema entrerà ufficialmente in funzione.

Immagine: Architettura Generale



Il progetto GiM rappresenta per il bacino provinciale di Piacenza e per l'intero territorio regionale, un fondamentale investimento in tecnologia ed innovazione. Il completo avvio del sistema su scala locale e regionale fornirà i seguenti servizi:

Trasporto privato

- 1) rilevamento dei flussi di traffico a livello urbano ed extraurbano;
- 2) supervisione, controllo del traffico ed interscambio dei dati traffico su scala regionale o città metropolitana;
- 3) gestione dei flussi di mezzi pesanti in generale e di merci
- 4) analisi previsionali sul traffico
- 5) supporto ad eventi critici (incidenti, meteo, cantieri, emergenze);

Prot. 2013/U/pr/243

Trasporto pubblico

- 1) gestione della flotta del trasporto pubblico
- 2) monitoraggio, controllo e consuntivazione del servizio (on-line, off-line)
- 3) miglioramento della accessibilità al servizio con particolare riferimento alle fasce deboli (ipovedenti)
- 4) diffusione delle informazioni verso l'utenza: dati relativi al traffico, Travel Planner in real time, informazioni sul territorio (Paline intelligenti e Pannelli a messaggio variabile);

L'attuazione del progetto consentirà ai soggetti responsabili del TPL nel bacino provinciale di Piacenza, di promuovere le proprie azioni di riorganizzazione dei servizi attraverso un sistema avanzato di acquisizione, monitoraggio e analisi dei dati relativi al servizio e alla domanda.

Tabella: Le forniture

PROGETTO G.i.M.					
Le Forniture					
Ente	Dispositivi AVM	Paline elettroniche info TPL	Pannelli a Messaggio Variabile info TPL	Centrale AVM	Centrale COIM Regionale
Provincia di Piacenza	145	15	3	48%	48%
Comune di Piacenza	95	35	5	52%	52%
Totale	240	50	8	100%	100%

Tabella: Il fabbisogno

PROGETTO G.i.M.			
Le Forniture			
Ente	G.i.M.	Ulteriori implementazioni	Totale
Provincia di Piacenza	551.869	158.131	710.000
Comune di Piacenza	597.859	112.141	710.000
Regione Emilia Romagna	574.864	135.136	710.000
Totale	1.724.592	405.408	2.130.000

Le cifre riportate in tabella si riferiscono a quanto stabilito negli Accordi di Programma.

Mentre le somme indicate nella colonna G.i.M. e relative al completamento del progetto sono già oggetto di provvedimenti di impegno di spesa, quelle riferite a possibili ulteriori implementazioni del progetto (servizio di informazioni sms, annunci vocali alle fermate , etc..) trovano attualmente copertura solo per la Regione.

6.1.2 Il progetto di integrazione tariffaria regionale STIMER – Mi MUOVO

Progetto di integrazione tariffaria regionale che, attraverso l'introduzione di titoli di viaggio intelligenti realizzati su supporti magnetici o su tessere contactless, ha l'obiettivo di qualificare il servizio di trasporto pubblico in termini di accessibilità, flessibilità e competitività.



Prot. 2013/U/pr/243

I vantaggi derivanti dall'adozione della tecnologia necessaria per il funzionamento del sistema tariffario integrato si sostanziano in:

- 1) semplificazione nell'accesso e nell'uso del trasporto pubblico per l'utenza;
- 2) conoscenza di dati di traffico necessari alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di TPL;
- 3) tariffazione più rappresentativa del servizio con interventi di tipo commerciale più flessibili ed efficaci;
- 4) incentivazione della domanda e fidelizzazione della clientela.

L'acquisizione dei dati di traffico legati alle singole validazioni dei titoli di viaggio utilizzati rappresenta uno degli obiettivi principali del progetto per conoscere meglio la domanda e programmare un'offerta di servizio sempre più vicina alle esigenze dell'utenza.

6.1.3 Il sistema Contapasseggeri

Nell'ultimo triennio nel bacino provinciale di Piacenza è stato avviato un percorso di implementazione delle tecnologie di bordo della flotta urbana attraverso l'installazione di sistemi conta passeggeri in grado di fornire indicatori di performance e dati sul servizio affidabili con particolare riferimento alle seguenti tematiche:

- diagrammi di carico delle corse/linee;
- monitoraggio dinamico della domanda;
- classificazione dei servizi in relazione alla domanda;
- stima dei benefici ambientali;

Tali informazioni rappresentano la base per definire e sviluppare la strategie ed i piani di ottimizzazione e sviluppo dell'offerta di servizio.

Il sistema, ad oggi installato sperimentalmente su un numero di 4 mezzi, corrispondenti a circa il 6% dell'intera flotta urbana, effettua in modo automatico l'acquisizione, la trasmissione e la archiviazione dei dati rilevati in un database predisposto per consentire attività di elaborazione per la realizzazione di report, valutazioni e stime.

L'investimento complessivo sostenuto è quantificabile in circa 25.000 euro suddiviso in 12.000 euro per le tecnologie di bordo e 10.000 euro per il software di gestione.

Il completamento del progetto dovrebbe prevedere l'estensione del sistema a circa il 20% (30 mezzi circa) della flotta per raggiungere, attraverso un programma di rotazione della vestizione dei mezzi, lo standard di dotazione necessario a monitorare l'intero servizio.

Il fabbisogno economico è pertanto quantificabile in circa 80.000 euro.

Occorre sottolineare come il sistema conta passeggeri contribuisca al raggiungimento graduale di un preciso e sistematico livello di conoscenza del servizio e della domanda che lo regola fornendo elementi utili ad una attività di progettazione sempre più orientata all'ottimizzazione e all'efficientamento dei servizi.

Inoltre, la presenza del sistema conta passeggeri, combinata alla tecnologia ACS di bigliettazione elettronica, consentirà di affrontare con un approccio sempre più scientifico la delicata problematica dell'evasione tariffaria fornendo, dall'incrocio dei dati, fondamentali informazioni circa il reale dimensionamento del fenomeno e le conseguenti misure di contenimento/soluzione da adottare.

Prot. 2013/U/pr/243

6.1.4 la piattaforma MTRAM

Il gestore e la stazione appaltante del servizio di TPL del bacino provinciale di Piacenza, si sono dotati nell'anno 2013 della piattaforma MTRAM per la gestione/programmazione del trasporto pubblico.

In MTRAM sono presenti numerosi moduli integrati che consentono la gestione completa dell'intero ciclo di vita del servizio TPL, dalla pianificazione della rete, alla programmazione ottimizzata degli orari e dei turni, dall'esercizio alla consuntivazione e analisi dei dati aziendali.

Nel database MTRAM vengono memorizzate tutte le informazioni di progetto: i dati cartografici, la rete fisica e quella topologica, gli orari, i turni e i dati del personale, la tipologia dei veicoli, gli ingombri e gli indici di carico e quanto altro richiesto per la pianificazione del servizio.

Gli editor comprendono tutti gli applicativi che consentono agli operatori di svolgere attività connesse con la creazione e la modifica dei dati cartografici e di rete, dei dati di servizio come gli orari, i turni macchina ed i turni guida, e l'assegnazione dei turni agli autisti.

Il sistema è infine completato da moduli dedicati alla storicizzazione ed analisi dei dati aziendali e alla organizzazione, gestione e distribuzione dei dati per pubblicazioni web, per realizzare la stampa degli orari alle fermate o alimentare in tempo reale flussi informativi per servizi tipo call center.

Immagine: la piattaforma MTRAM



L'ottimizzazione rappresenta il valore aggiunto della soluzione MTRAM che consente, interagendo con le altre tecnologie come ad esempio l'AVM, di agire in modo efficace sugli aspetti della programmazione e della gestione del servizio e quindi delle risorse disponibili.

Ad oggi il servizio è stato implementato attraverso l'acquisizione dei moduli "base".

Uno sfruttamento completo delle potenzialità del sistema prevede l'acquisto di altri moduli di pianificazione del servizio, gestione del contratto di servizio, etc.. per un importo complessivo che può essere stimato in circa 20.000 euro.



Prot. 2013/U/pr/243

7 IL CRONOPROGRAMMA

Cronoprogramma di attuazione del piano di riprogrammazione

Efficientamento e Razionalizzazione dei servizi CRONOPROGRAMMA	
Azioni 2014	avvio
Revisione del progetto Car-Bus (par. 5.1.3.1)	gen-14
Riorganizzazione della rete Urbana (par. 5.1.3.2)	gen-14
Modifica del calendario (par. 5.1.3.3)	gen-14
Revisione servizi Flessibili (par. 5.1.4.1)	gen-14
Riorganizzazione della rete ExtraUrbana (par. 5.1.4.2)	gen-14
Piano di revisione delle fermate EU (par. 5.1.4.3)	apr-14
Azioni 2014/2015	avvio
Riorganizzazione della rete Urbana (par. 5.2.1)	set-15
Riorganizzazione della rete ExtraUrbana (par. 5.2.2)	giu-14
Il nuovo Terminal Extraurbano (par. 5.2.3)	apr-14
Interscambio ferro - gomma (par. 5.2.5, 5.2.4)	gen-15
Asse ferro- gomma Piacenza- Cremona (par. 5.2.6)	gen-15

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Parma**



**CRITERI DI ATTUAZIONE PER IL BACINO DI PARMA
DEGLI INDIRIZZI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA CIRCA IL
PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TPL AUTOFILOVIARI
a norma dell'art.1 comma 301 della Legge 228/2012 (*Legge di Stabilità 2013*)**

Settembre 2013

**CRITERI DI ATTUAZIONE PER IL BACINO DI PARMA
DEGLI INDIRIZZI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA CIRCA IL
PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TPL AUTOFILOVIARI
a norma dell'art.1 comma 301 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013)**

Il presente documento descrive i criteri di attuazione per il bacino di Parma degli indirizzi della Regione Emilia-Romagna (D.G.RER n°912/2013) circa il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di TPL Autofiloviari previsto dall'art.1 comma 301 della Legge n°228/2012 (Legge di Stabilità 2013).

Il documento è redatto secondo lo schema previsto dall'Allegato 1 della richiamata D.G.RER n°912/2013.

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

1.1 Descrizione del percorso di razionalizzazione dei servizi avviato dal 2010 nel bacino di Parma

Con il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" e la correlata marcata contrazione nella contribuzione pubblica da parte regionale (cui si sono aggiunte analoghe ristrettezze da parte degli EE.LL. di bacino), sin dal termine del 2010 è stato avviato un piano di razionalizzazione dei servizi di TPL del bacino di Parma che:

- pur confermando i corrispettivi unitari contrattualmente previsti col Gestore dei servizi, ha comportato una riduzione dei corrispettivi totali annuali, pressoché proporzionalmente alla riduzione dell'offerta di servizio;
- ha ridotto progressivamente l'offerta pressoché proporzionalmente alla contrazione della contribuzione pubblica in relazione, principalmente, agli specifici livelli di domanda soddisfatta;
- ha comportato una ridefinizione al rialzo dei livelli tariffari, peraltro omogeneamente ad analogo intervento esteso all'intero territorio regionale.

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

2.1 Domanda e offerta di trasporto

Nel bacino di Parma è presente sia TPL di tipo urbano (nella Città capoluogo e nei centri di Fidenza, Salsomaggiore Terme e Borgo Val Di Taro) che di tipo extraurbano.

La rete extraurbana, estremamente ramificata e pressoché estesa all'intero territorio provinciale con modesti sconfinamenti in territorio cremonese, mantovano, piacentino e reggiano, è di tipo policentrico, orientata verso i numerosi principali poli generatori/attrattori di domanda di trasporto distribuiti sul territorio.

2.1.1 *Trasporto pubblico locale su strada attuale (2011)*

- Lunghezza rete viaria: circa 5.500 km
- Domanda:
 - Numero passeggeri: 28.936.299 (urb.) + 6.967.171 (ext.) = 35.903.470
(da "Carta della Mobilità 2012" di TEP S.p.A.)
- Offerta:
 - Vett*km prodotte
 - urbane autobus: 6.483.691
 - urbane filobus: 561.465
 - suburbane: 901.269
 - extraurbane: 5.007.594
 - Numero addetti del settore: 615

2.1.2 *Trasporto pubblico locale su strada attuale (2012)*

- Lunghezza rete viaria: circa 5.500 km
- Domanda:
 - Numero passeggeri: 27.096.180 (urb.) + 6.723.146 (ext.) = 33.819.326
(da "Carta della Mobilità 2013" di TEP S.p.A.)

- Offerta:
 - Vett*km prodotte
 - urbane autobus: 5.838.221
 - urbane filobus: 837.206
 - suburbane: 936.996
 - extraurbane: 4.907.850
 - Numero addetti del settore: 599

2.2 Contratti di Servizio in essere

Nel bacino di Parma è attivo un solo Contratto di Servizio per l'erogazione dei servizi di TPL, stipulato tra la "Società per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico S.p.A." (Agenzia ex art.19 L.RER 30/1998) ed il gestore unico "TEP S.p.A." di Parma.

Il Contratto è stato sottoscritto, a seguito di procedura concorsuale pubblica, con validità a far tempo dal 01/03/2005 e con scadenza, a seguito di proroghe successive anche conseguenti a procedure concorsuali pubbliche andate deserte, al 31/12/2013.

Il corrispettivo contrattuale è di €/anno 27.810.590,17 + IVA, a fronte di un'offerta di servizio per vett*km/anno 13.295.693,630 di servizi regolari e per km/anno 698.388,000 di servizi specializzati scolastici nel Comune di Parma.

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

La mobilità nel bacino di Parma può essere sinteticamente descritta come "progressivo rafforzamento di una fitta trama di rapporti reticolari tra i diversi comuni, che configura l'implementarsi di una struttura territoriale, sempre più coesa, che investe l'intero territorio provinciale, dal Po alla prima fascia collinare; una struttura che può assumere, in modo sempre più preciso, il carattere di «città

reticolare»". (da *“Evoluzione della mobilità per studio e lavoro in provincia di Parma”*, Provincia di Parma, 2006)

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

Il sistema territoriale dei trasporti pubblici nel bacino di Parma mostra quali particolari punti di forza, anche in termini qualitativi, la presenza in Città di una rete filoviaria attiva, senza soluzioni di continuità, sin dalla sua realizzazione (1953), nonché l'estensione di un'offerta di tipo urbano a quasi tutti i principali centri dell'hinterland nel raggio di circa venti chilometri dal capoluogo.

Di converso, in relazione all'estrema ramificazione viaria e dispersione degli insediamenti sul territorio, anche e soprattutto montano, l'offerta periferica è sostanzialmente limitata alle strette necessità di salvaguardia di una pur minima esigenza di collegamento con i centri territoriali.

L'offerta di infrastrutture e di servizi è dunque, complessivamente, sostanzialmente allineata all'effettiva domanda, pur in un contesto di offerta pubblica decrescente come conseguenza delle ridotte risorse pubbliche disponibili.

3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto

3.1 La politica per la mobilità

Come in molti altri ambiti similari, anche nel bacino provinciale di Parma è in atto una sensibilizzazione all'impiego del trasporto pubblico locale per le più diverse esigenze di spostamento individuale, con particolare riferimento a quelle sistematiche e ripetitive tipiche dei giorni feriali.

Alternativamente e complementariamente, comunicazione ed interventi infrastrutturali sul territorio sono orientati allo sviluppo ed

alla promozione di una mobilità sostenibile, con privilegio di quella ciclabile all'interno dei centri abitati.

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 nel bacino di Parma, indicati all'art.1 comma 301 della L.228/2012, sono:

1. Mantenimento del Rapporto Ricavi/Costi d'esercizio (RC)

- Ricavi/Costi d'esercizio (RC):
$$\frac{R}{R + C - I}$$

R = Proventi da Titoli di Viaggio + Integrazioni/Agevolazioni Tariffarie + Sanzioni Amministrative

C = Corrispettivo da Contratto di Servizio

I = Costo da infrastruttura = Canone di locazione depositi ed impianto filoviario

$$(RC [2011]) = \frac{14.805.532,59}{14.805.532,59 + 29.005.451,88 - 2.340.120,41} = 35,7\%$$

$$(RC [2012]) = \frac{14.938.370,01}{14.938.370,01 + 28.555.790,90 - 2.399.840,76} = 36,4\%$$

2. Incremento del Numero dei Passeggeri (NP)

- Numero Passeggeri
 - [2011]: 35.903.470
 - [2012]: 33.819.326

3. Mantenimento o Decremento controllato dei Livelli Occupazionali (LO)

- Livelli occupazionali
 - [2011]: 615 addetti
 - [2012]: 599 addetti

5. Piano di riprogrammazione 2013 – 2014 – 2015

Azioni sul servizio urbano di Parma:

- estensione delle limitazioni di accesso al Centro Storico cittadino per il traffico privato (nuove ZTL, nuove Aree Pedonali), quale forte incentivazione all'uso del TPL;
- estensione della rete di corsie riservate ai bus, con controllo elettronico degli abusi, ed interventi di semaforizzazione asservita al mezzo pubblico, a miglioramento diffuso della qualità dell'offerta;
- omogeneizzazione dell'offerta nella fascia d'inizio mattinata del servizio, con allineamento dell'orario d'inizio sulle diverse linee (circa -km/anno 15.000);
- riduzione dell'estensione periferica di alcune linee già a suo tempo prolungate, con contestuali equivalenti deviazioni/prolungamenti di percorso di altre linee, a servizio di aree di nuova edificazione (circa \pm km/anno 100.000);
- adeguamento (in riduzione) dell'offerta di servizio all'effettiva domanda di trasporto sull'asse nord-sud, con focalizzazione sul polo universitario di Via Langhirano (circa -km/anno 20.000);
- riduzione dell'offerta, in termini di frequenza dei passaggi, di linee a modesta frequentazione, con contestuale intensificazione della frequenza dei passaggi su linee a più elevata domanda (circa \pm km/anno 100.000);
- aumento della qualità dell'offerta in termini di velocità commerciale, a seguito di realizzazione di corsie riservate bus (+Km 2,550) e di interventi di semaforizzazione asservita al mezzo pubblico (tre impianti, due dei quali di nuova realizzazione);

- adeguamento (in estensione) dei percorsi delle undici diverse linee interessanti la Stazione ferroviaria, a seguito della completa ristrutturazione del comparto (circa +km/anno 50.000).

Azioni sul servizio extraurbano:

- manovra tariffaria (in aumento) in adeguamento alle specifiche previsioni regionali;
- adeguamento dell'offerta di servizio all'effettiva domanda di trasporto con finalità di frequentazione scolastica secondaria in diverse realtà provinciali, con restituzione alle competenze comunali dei servizi sostanzialmente ad esclusiva soddisfazione delle esigenze di trasporto per la scuola dell'obbligo (circa -km/anno 50.000);
- aggiornamento modale dell'offerta di alcuni servizi periferici a domanda soddisfatta debole in servizi innovativi a prenotazione ("TBus", circa -km_{eq}/anno 60.000);
- razionalizzazione di servizi a domanda soddisfatta debole in ambiti d'offerta non minima (circa -km/anno 15.000);
- razionalizzazione dei servizi ferroviari locali a più bassa frequentazione ed in parallelo ad irrinunciabile servizio su gomma, con particolare riferimento alla tratta Parma-Fornovo ed a quella Fornovo-Fidenza, a migliore integrazione dell'offerta ferro-gomma (-km_{ferr}/anno 170.000);
- intensificazione/estensione dell'offerta suburbana (rete urbana prolungata) ai centri dell'hinterland, con contestuale assorbimento, per sovrapposizione, di servizio extraurbano preesistente (+km/anno 260.000);
- adeguamento (in estensione) dei percorsi delle linee interessanti la Stazione ferroviaria di Parma, a seguito della completa ristrutturazione del comparto con realizzazione del nuovo hub_terminal/autostazione (circa +km/anno 35.000).

A sostanziale positivo riscontro degli obiettivi previsti dalla citata Legge di Stabilità 2013, il Piano qui sommariamente descritto prevede, già a far tempo dal 2013, un incremento del numero dei passeggeri trasportati (per miglioramento distributivo e qualitativo dell'offerta) e dei ricavi tariffari (dunque non esclusivamente in conseguenza della manovra tariffaria prevista per la fine del 2013), nella sostanziale invarianza dello specifico livello occupazionale.

A seguito di procedura concorsuale “a doppio oggetto” recentissimamente andata deserta si prevede comunque, a far tempo dal 2014 nella prospettiva di una proroga del Contratto di Servizio vigente nelle more di un nuovo affidamento, l’attuazione dei provvedimenti descritti previsti per tale anno e seguenti.

6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

6.1 Innovazione dei sistemi

L’aggiornamento modale dell’offerta di alcuni servizi periferici a domanda soddisfatta debole in servizi a prenotazione “TBus” (servizi a chiamata ad orario e percorso predefiniti) si configura, a tutti gli effetti, quale innovazione di settore: se non come primizia, poiché già sperimentato in singole circostanze, quantomeno per l’estensione dell’applicazione ad una dozzina di servizi marginali (praticamente tutti quelli in cui siano riconoscibili caratteri di saltuarietà d’uso e quindi favorevolmente applicabile la descritta innovazione).

6.2 Il fabbisogno per l’innovazione

Non è previsto alcun fabbisogno specifico, inquadrandosi l’aggiornamento modale “TBus” all’interno della già esistente e più complessa gestione di servizi a chiamata “ProntoBus” (servizi a chiamata a percorso ed orario variabili), attivi nel bacino di Parma sin dalla fine del 2001.

7. Cronoprogramma delle attività

Sin dal 2013:

Azioni sul servizio urbano di Parma:

- estensione della rete di corsie riservate ai bus (+Km 1,550, a vantaggio di nove diverse linee urbane, anche sovrapposte), con controllo elettronico degli abusi, ed interventi di semaforizzazione asservita al mezzo pubblico (tre impianti, due dei quali di nuova realizzazione), a miglioramento diffuso della qualità dell’offerta;

- omogeneizzazione dell'offerta nella fascia d'inizio mattinale del servizio, con allineamento dell'orario d'inizio sulle diverse linee (circa -km/anno 15.000);
- adeguamento (in riduzione) dell'offerta di servizio all'effettiva domanda di trasporto sull'asse nord-sud, con focalizzazione sul polo universitario di Via Langhirano (circa -km/anno 20.000);
- riduzione dell'offerta, in termini di frequenza dei passaggi, di linee a modesta frequentazione, con contestuale intensificazione della frequenza dei passaggi su linee a più elevata domanda (circa ±km/anno 35.000).

Azioni sul servizio extraurbano:

- adeguamento dell'offerta di servizio all'effettiva domanda di trasporto con finalità di frequentazione scolastica secondaria in diverse realtà provinciali (circa -km/anno 5.000);
- aggiornamento modale dell'offerta di alcuni servizi periferici a domanda soddisfatta debole in servizi innovativi a prenotazione ("TBus", circa -km_{eq}/anno 10.000).

A far tempo dal 2014:

Azioni sul servizio urbano di Parma:

- estensione delle limitazioni di accesso al Centro Storico cittadino per il traffico privato (nuove ZTL, nuove Aree Pedonali), quale incentivazione all'uso del TPL;
- ulteriore estensione della rete di corsie riservate ai bus (+Km 0,500), con controllo elettronico degli abusi, ed interventi di semaforizzazione asservita al mezzo pubblico (un impianto di nuova realizzazione), a miglioramento diffuso della qualità dell'offerta;
- riduzione dell'estensione periferica di alcune linee già a suo tempo prolungate, con contestuali equivalenti deviazioni/prolungamenti di percorso di altre linee, a servizio di aree di nuova edificazione (circa ±km/anno 70.000);
- adeguamento (in estensione) dei percorsi delle undici diverse linee interessanti la Stazione ferroviaria, a seguito della completa ristrutturazione del comparto (circa +km/anno 50.000);

Azioni sul servizio extraurbano:

- manovra tariffaria (in aumento) in adeguamento alle specifiche previsioni regionali;
- ulteriore aggiornamento modale dell'offerta di alcuni servizi periferici a domanda soddisfatta debole in servizi innovativi a prenotazione ("TBus", circa $-km_{eq}/anno$ 50.000);
- razionalizzazione di servizi a domanda soddisfatta debole in ambiti d'offerta non minima (circa $-km/anno$ 15.000);
- razionalizzazione dei servizi ferroviari a più bassa frequentazione ed in parallelo ad irrinunciabile servizio su gomma, con particolare riferimento alla tratta Parma-Fornovo ed a quella Fornovo-Fidenza, ad efficientamento dell'integrazione dell'offerta ferro-gomma ($-km_{ferr}/anno$ 170.000);
- intensificazione/estensione dell'offerta suburbana (rete urbana prolungata) ai centri dell'hinterland, con contestuale assorbimento, per sovrapposizione, di servizio extraurbano preesistente ($+km/anno$ 185.000);
- adeguamento (in estensione) dei percorsi delle linee interessanti la Stazione ferroviaria di Parma, a seguito della completa ristrutturazione del comparto con realizzazione del nuovo hub_terminal/autostazione (circa $+km/anno$ 35.000).

A far tempo dal 2015:**Azioni sul servizio urbano di Parma:**

- ulteriore estensione delle limitazioni di accesso al Centro Storico cittadino per il traffico privato (nuove ZTL, nuove Aree Pedonali), quale incentivazione all'uso del TPL;
- ulteriore estensione della rete di corsie riservate ai bus ($+Km$ 0,500), con controllo elettronico degli abusi, a miglioramento diffuso della qualità dell'offerta;
- prolungamenti di percorso di linee a servizio di aree di nuova edificazione (circa $+km/anno$ 15.000);

Azioni sul servizio extraurbano:

- razionalizzazione dell'offerta di servizio, con restituzione alle competenze comunali dei servizi a sostanziale soddisfazione delle esigenze di trasporto per la scuola dell'obbligo (circa -km/anno 50.000);
- ulteriore intensificazione dell'offerta suburbana (rete urbana prolungata ai centri dell'hinterland (+km/anno 75.000).

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Reggio Emilia**



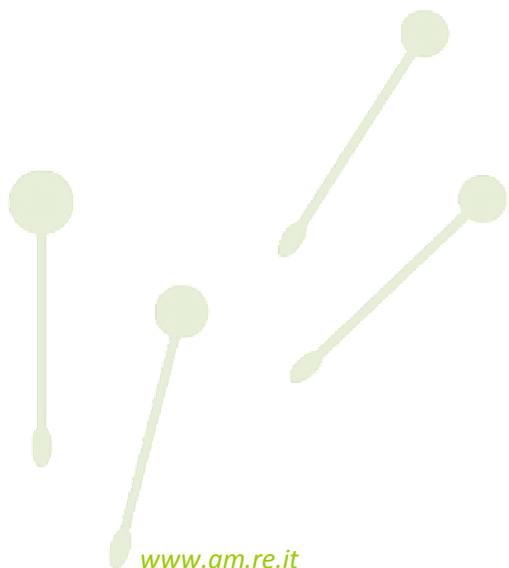
**CRITERI DI ATTUAZIONE PER IL BACINO PROVINCIALE DI REGGIO
EMILIA DEGLI INDIRIZZI REGIONALI CIRCA IL
PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TPL AUTOFILOVIARIO**

L. 228/2012 ART. 1 COMMA 301 - DGR 912/2013





Premessa.....	2
Il quadro di riferimento normativo nazionale.....	2
Il quadro di riferimento normativo regionale	3
1. Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012	5
1.1. Descrizione del percorso di razionalizzazione dei servizi avviato dal 2010.....	5
a) Area Tariffaria.....	5
b) Riorganizzazione del servizio.....	11
1.2. Dati di sintesi	24
2. Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione.....	26
2.1. Inquadramento di Bacino	26
2.2. Il fabbisogno di mobilità del bacino: un'analisi generale	26
2.3. Offerta attuale di trasporto.....	26
2.4. Contratti di servizio in essere	30
2.5. Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti.....	31
3. Strategia della Riprogrammazione.....	32
3.1. La politica per la mobilità.....	32
4. Misurazione delle azioni di efficientamento e razionalizzazione	35
4.1. Incremento o mantenimento del Rapporto Ricavi/Costi (RC).....	35
4.2. Incremento Numero dei Passeggeri (NP)	36
4.3. Mantenimento o Decremento controllato dei Livelli Occupazionali (LO)	37
5. Piano di Riprogrammazione.....	37
5.1. Scelte strategiche.....	37
6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni.....	40
6.1. Innovazione dei sistemi e il fabbisogno per l'innovazione	40
7. Cronoprogramma	43





Premessa

Il TPL (Trasporto Pubblico Locale) in Italia, dalla fine degli anni '90, ha subito una profonda fase di ristrutturazione che ha portato a una sostanziale modifica nelle modalità di erogazione e, soprattutto, di contribuzione pubblica.

Sono stati, infatti, introdotti elementi nuovi come i "Contratti di servizio" e nuove figure come le "Agenzie locali per la Mobilità" al fine di rendere il sistema governabile e sostenibile.

La separazione fra regolatore e regolato ha chiarito i ruoli ed ha facilitato il processo di responsabilizzazione, pur lasciando ancora qualche elemento di incertezza che, con gli ultimi provvedimenti normativi, è stato superato.

Dal 1° gennaio 2013 l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia ha assunto pienamente le proprie funzioni nelle forme previste dalla L.R. 10/2008 ed ha proceduto sulla strada precedentemente intrapresa della razionalizzazione di tutti i costi, dalla progettazione all'esecuzione del servizio di TPL.

Lo sforzo di razionalizzazione si è sviluppato dall'anno 2010 con l'intervento di compattamento delle due autostazioni preesistenti in una sola struttura ed è proseguito negli anni successivi con gli interventi più importanti che hanno visto la completa integrazione modale tra ferro e gomma lungo i tre tronconi di ferrovia locale (Reggio – Sassuolo, Reggio – Ciano e Reggio – Guastalla).

Il quadro di riferimento normativo nazionale

La legge 135/2012, di revisione della spesa pubblica, prevede la definizione di criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi, sulla base dei quali ripartire e trasferire alle Regioni le risorse destinate al settore del Trasporto Pubblico Locale, compreso il ferroviario, attraverso apposito DPCM, in particolare:

- 1) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- 2) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- 3) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- 4) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- 5) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Il DPCM 11 marzo 2013 prevede il soddisfacimento degli obiettivi attraverso:

- "l'incremento nel triennio del 2,5% del numero di passeggeri trasportati su base regionale";



- "l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente del rapporto ricavi/costi calcolato su base regionale di almeno lo 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35";
- "il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, mediante la riduzione degli stessi attuata attraverso il blocco del "turn over"";

La quota del 10% delle risorse stanziata sul Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario è attribuita a ciascuna Regione al raggiungimento integrale degli obiettivi sopraelencati.

Nel caso in cui gli obiettivi siano raggiunti parzialmente, alle regioni è assegnata solo parte della quota del 10%.

Il quadro di riferimento normativo regionale

Delibera di Giunta Regionale n. 912 del 02 luglio 2013:

La Regione Emilia Romagna individua nelle Agenzie per la mobilità e negli EE.LL. di riferimento per il TPL, i soggetti responsabili delle attività di predisposizione e approvazione del "Piano di riprogrammazione di cui al DPCM" fornendo le indicazioni e gli indirizzi da considerare nella predisposizione del suddetto documento.

In particolare la Regione chiede che il piano di riprogrammazione dei servizi auto filoviari venga predisposto nel rispetto delle normative e delle seguenti disposizioni operative:

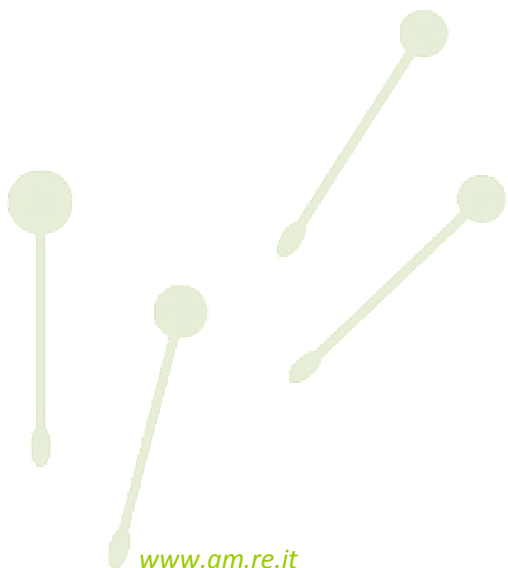
- rispecchiare la domanda di mobilità del bacino con particolare attenzione alle esigenze di coesione sociale;
- salvaguardare le esigenze minime della domanda/offerta intese come insieme di relazioni da servire con modalità sia di tipo tradizionale sia a gestione innovativa e flessibile, in coerenza con gli strumenti di pianificazione locale e di area vasta, per il superamento delle diseconomicità gestionali anche in relazione ai passeggeri trasportati ed 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 al di fuori dei 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 performance;
 - 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.

La Delibera Regionale dispone inoltre che le Agenzie locali per la mobilità debbano inviare al competente servizio regionale in triplice copia, entro il 30 settembre 2013

- i provvedimenti di approvazione del Piano, condivisi e adottati dagli Enti Locali competenti in ciascun bacino;
- i dati istruttori a supporto della riprogrammazione dei servizi di TPL;
- una relazione di accompagnamento che sintetizzi gli interventi con la specificazione degli interventi di rimodulazione effettuati sui servizi e della stima sugli effetti derivanti in termini economici, gestionali e tecnici in coerenza con quanto indicato nel documento allegato al provvedimento (Allegato 1).





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

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

Gli interventi previsti e conseguentemente adottati nel bacino di Reggio Emilia dal 2010 ad oggi sono suddivisibili in due macro-aree tematiche, quella tariffaria e quella inerente l'offerta di servizio.

Di seguito tali aree vengono affrontate separatamente con l'indicazione degli eventi più significativi ad esse riconducibili:

a) Area Tariffaria

Nel corso del triennio 2010-2012 l'Agenzia e gli Enti Locali del bacino di Reggio Emilia hanno proseguito nelle attività di sviluppo ed implementazione del sistema tariffario "Mi Muovo" attraverso l'approvazione e l'introduzione della zonizzazione di bacino, l'applicazione delle nuove tariffe ed il completamento delle attività di acquisto ed installazione delle nuove tecnologie.

In modo particolare, negli anni 2010-2011 sono stati adottati i criteri di rimodulazione tariffaria facendo riferimento agli atti :

- Deliberazione della Giunta della Regione Emilia Romagna nr. 637 del 5 maggio 2008 recante **"Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale Stimer per il periodo 2008/2010"**
- Deliberazione della Giunta della Regione Emilia Romagna nr. 634 del 05/05/2008 recante **"Intesa tra la Regione Emilia Romagna e gli Enti Locali sui servizi minimi 2007/2010 – art. 10, L.R. 30/1998"**
- Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna nr. 166 del 22 aprile 2008 recante **"Addendum all'anno 2010 dell'atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Delibera dell'Assemblea legislativa nr. 109/2007. Integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità".**

Principi generali:

- Adozione dei livelli tariffari previsti dalla delibera di Giunta Regionale nr. 637 del 5 maggio 2008.
- Mantenimento delle integrazioni tariffarie tra servizi extraurbani, ferroviari provinciali e servizi urbani.
- Applicazione della "Zona Tecnica", in pratica un supplemento di tariffa per l'utilizzo della rete urbana di Reggio Emilia, solo per relazioni con partenza Trenitalia o altro bacino diverso da Reggio Emilia e viceversa.



- Introduzione di tariffe leggermente più elevate per la zona tariffaria di Reggio Emilia, considerata la sua vastità e la forte concentrazione di servizi presenti.
- Mantenimento di alcuni titoli di viaggio particolari che, per ragioni economiche e sociali, sono ritenuti strategici per il bilancio e per il gradimento dei cittadini e per mantenere gli incrementi di prezzo accettabili.
- Sostituzione degli attuali titoli di viaggio cartacei con titoli di viaggio elettronici: magnetici e con microchip senza contatto
- Introduzione delle zone tariffarie

Preventivamente, al fine di poter introdurre le zone tariffarie, è stato attuato uno studio dell'impatto che la zonizzazione avrebbe prodotto sugli abbonati. Si sono simulati, per ciascun abbonato iscritto nella nostra "anagrafe abbonati", gli effetti che avrebbe prodotto l'introduzione di tariffe basate sul criterio zonale rispetto al criterio basato su scaglioni chilometrici.

In pratica si sono equiparati gli scaglioni tariffari alle zone interessate dai percorsi degli abbonati.

Al fine di creare un impatto zero sugli abbonati delle linee urbane 1 e 2, che interessano anche i Comuni limitrofi a Reggio Emilia, quali Albinea, S. Ilario e Rubiera, sono state introdotte le zone neutre, permettendo così la riduzione completa dell'impatto sugli abbonati.

Biglietti di corsa semplice:

- Adottate le tariffe proposte dalla delibera di Giunta Regionale nr. 637 del 5 maggio 2008; le motivazioni sono:
 - armonizzazione tariffaria con i bacini limitrofi
 - creazione di una progressione tariffaria omogenea in linea con i principi matematici e informatici condivisi dal "Comitato tecnico unitario della Regione Emilia Romagna". In pratica si è previsto un incremento di € 0,75 per ogni zona attraversata fino alla quinta e di € 0,55 per le zone attraversate oltre la quinta. La progressione tariffaria ha consentito agli strumenti informatici di gestire eventuali future tariffe a scalare.
- Mantenimento della integrazione tariffaria (compresa nel prezzo) tra servizi extraurbani, ferroviari provinciali e servizi urbani.
- Supporto: biglietto magnetico (più economico rispetto al contact-less) – con possibilità di caricare il contratto anche sulle tessere di abbonamento contact-less.

Biglietti pluricorse:

- Adozione di biglietti da 10 corse il cui prezzo è calcolato moltiplicando per 10 il biglietto di corsa semplice con l'applicazione di uno sconto del 20% e l'arrotondamento al decimale di Euro.
- Mantenimento della integrazione tariffaria (compresa nel prezzo) tra servizi extraurbani, ferroviari provinciali e servizi urbani.



- Introduzione di nuovi supporti: biglietto magnetico (più economico rispetto al contact-less) – con possibilità di caricare il contratto anche sulle tessere di abbonamento contact-less.

Abbonamenti mensili:

- Adozione dei livelli tariffari proposti dalla delibera della Regione Emilia Romagna.
- Mantenimento della integrazione tariffaria (compresa nel prezzo) tra servizi extraurbani, ferroviari provinciali e servizi urbani.
- Introduzione di nuovi supporti: biglietto magnetico (più economico rispetto al contact-less) – con possibilità di caricare il contratto anche sulle tessere di abbonamento contact-less.

Abbonamenti Annuali:

- Adozione dei livelli tariffari proposti dalla delibera della Regione Emilia Romagna.
- Introduzione dello sconto per i giovani fino a 26 anni. Al compimento del 27° anno si perde il diritto allo sconto;
- Mantenimento della integrazione tariffaria (compresa nel prezzo) tra servizi extraurbani, ferroviari provinciali e servizi urbani.
- Eliminazione degli abbonamenti Mesipiù, con validità 10 mesi,
- Eliminazione dello sconto Family, dedicato alle famiglie che richiedono almeno due abbonamenti con medesima validità, in quanto non in linea con le direttive regionali. Al fine di mitigare l'impatto della manovra è stato, in sua vece, riconosciuto lo sconto giovani fino a 26 anni anche agli adulti, appartenenti al medesimo gruppo familiare, che richiedono almeno 2 abbonamenti contemporaneamente. (Si fa riferimento alla famiglia anagrafica);
- Introduzione di nuovi supporti: tessera con microchip senza contatto (contact-less)

Titoli di viaggio particolari:

- Tra i titoli di viaggio particolari, dedicati a particolari target di utenza, sono state riproposte le seguenti tipologie:
 - Biglietto speciale per il servizio mercatale del Comune di Correggio
 - Biglietto pluricorse per agenti sociali (derivante da accordi sindacali di secondo livello)
 - Biglietto giornaliero per servizi di navetta, dedicato a chi lascia l'auto nei parcheggi di interscambio e raggiunge il centro di Reggio Emilia con il servizio Minibù.

Attuazione delle nuove tariffe e norme transitorie:

Dal 01/09/2010

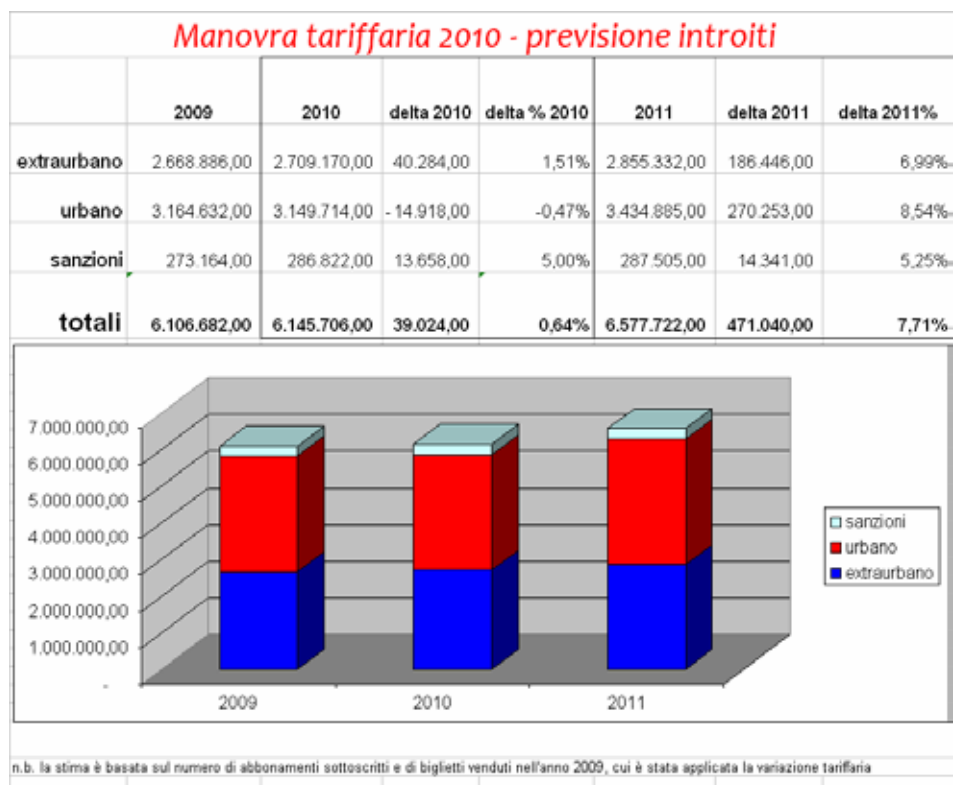
- Soppressi gli abbonamenti 10 Mesi e sostituiti con gli abbonamenti annuali.
- Fino al 31/12/2010 è stato mantenuto il criterio degli scaglioni chilometrici
- I titoli di viaggio saranno emessi su supporto cartaceo e non necessiteranno di obliterazione fino alla loro scadenza.



- Per i percorsi della fascia 51/70 km si sono applicate le tariffe previste per 6 zone, fino alla loro introduzione.
- Per i percorsi della fascia 71/90 km si sono applicate le tariffe previste per 8 zone, fino alla loro introduzione.
- Sostituiti gli abbonamenti REGGIO E DINTORNI annuali, con abbonamenti per URBANO DI REGGIO EMILIA fin dal 01/09/2010.

Dal 01/01/2011

- Introduzione delle zone tariffarie
- integrazione regionale delle tariffe dei vari bacini mediante tecnologia stimer
- Introduzione delle nuove tariffe per i biglietti di corsa semplice, i biglietti pluricorse e gli abbonamenti mensili.
- Introduzione di nuovi supporti : magnetico e contacless con microprocessore.
- Sostituzione delle vecchie ACT-CARD con le nuove tessere contact.-less MI MUOVO.





Dal 01/07/2011

- Raggiungimento delle tariffe obiettivo

Livelli tariffari attuati:

BIGLIETTI DI CORSA SEMPLICE

zone	fino 30/6	dal 1/7	delta	delta %	tar. Reg.
Reggio Emilia	1,10	1,20	0,10	9,09%	-
1	1,00	1,20	0,20	20,00%	1,20
2	1,75	2,00	0,25	14,29%	2,00
3	2,50	2,80	0,30	12,00%	2,80
4	3,25	3,60	0,35	10,77%	3,60
5	4,00	4,40	0,40	10,00%	4,40
6	4,55	5,00	0,45	9,89%	5,00
7	5,10	5,60	0,50	9,80%	5,60
8	5,65	6,20	0,55	9,73%	6,20
9	6,20	6,80	0,60	9,68%	6,80
10		7,40			7,40
zone successive +		0,60			

ABBONAMENTI MENSILI PERSONALI

zone	fino 30/6	dal 1/7	delta	delta %	tar. Reg.
Reggio Emilia	28,00	28,00	-	0,00%	-
1	26,00	27,00	1,00	3,85%	27,00
2	36,00	36,00	-	0,00%	36,00
3	46,00	46,00	-	0,00%	46,00
4	52,00	52,00	-	0,00%	52,00
5	56,00	56,00	-	0,00%	56,00
6	60,00	60,00	-	0,00%	60,00
7	65,00	65,00	-	0,00%	65,00
8	69,00	69,00	-	0,00%	69,00
9	73,00	73,00	-	0,00%	73,00
10		77,00			77,00
zona tecnica		20,00			
zone successive +		4,00			

**MULTICORSE (10 VIAGGI)**

zone	fino 30/6	dal 1/7	delta	delta %
Reggio Emilia	8,80	9,60	0,80	9,09%
1	8,00	9,60	1,60	20,00%
2	14,00	16,00	2,00	14,29%
3	20,00	22,40	2,40	12,00%
4	26,00	28,80	2,80	10,77%
5	32,00	35,20	3,20	10,00%
6	36,40	40,00	3,60	9,89%
7	40,80	44,80	4,00	9,80%
8	45,20	49,60	4,40	9,73%
9	49,60	54,40	4,80	9,68%
10		59,20		
zone successive +		4,80		

ANNUALI ORDINARI PERSONALI

zone	fino 30/6	dal 1/7	delta	delta %	tar. Reg.
Reggio Emilia	250,00	250,00	-	0,00%	-
1	240,00	245,00	5,00	2,08%	245,00
2	315,00	315,00	-	0,00%	315,00
3	395,00	395,00	-	0,00%	395,00
4	445,00	445,00	-	0,00%	445,00
5	490,00	490,00	-	0,00%	490,00
6	530,00	530,00	-	0,00%	530,00
7	570,00	570,00	-	0,00%	570,00
8	610,00	610,00	-	0,00%	610,00
9	650,00	650,00	-	0,00%	650,00
10		690,00			690,00
zona tecnica		150,00			
zone successive +		40,00			

**ANNUALI UNDER 26 PERSONALI**

zone	fino 30/6	dal 1/7	delta	delta %	tar. Reg.
Reggio Emilia	230,00	230,00	-	0,00%	-
1	221,00	225,00	4,00	1,81%	225,00
2	290,00	290,00	-	0,00%	290,00
3	363,00	363,00	-	0,00%	363,00
4	409,00	409,00	-	0,00%	409,00
5	451,00	451,00	-	0,00%	451,00
6	488,00	488,00	-	0,00%	488,00
7	524,00	524,00	-	0,00%	524,00
8	561,00	561,00	-	0,00%	561,00
9	598,00	598,00	-	0,00%	598,00
10		635,00			635,00
zona tecnica		138,00			
zone successive +		37,00			

b) Riorganizzazione del servizio

I provvedimenti di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino di Reggio Emilia sono stati adottati tenendo conto dei seguenti elementi:

- 1) valorizzazione del servizio ferroviario locale: mediante l'eliminazione delle corse extraurbane con orari e percorsi in concorrenza (parallele) con il servizio ferroviario;
- 2) valorizzazione del servizio ferroviario locale: riprogrammazione dei servizi extraurbani finalizzati all'interscambio BUS+TRENO nelle stazioni di SANT'ILARIO D'ENZA, BARCO e NOVELLARA;
- 3) mantenimento dei livelli di servizio di trasporto nelle ore di punta;
- 4) mantenimento dei livelli minimi di servizio di linea nei territori a domanda debole;
- 5) riprogrammazione del servizio urbano di Reggio Emilia a frequenza per tutte le linee.

Nonostante una contrazione del 10% in termini di km di esercizio erogati, nel triennio 2010-2012 è stato garantito un adeguato livello di servizio durante le ore di punta a tutela delle esigenze di mobilità dell'utenza scolastica e pendolare dell'intero bacino. Le principali criticità, ad oggi non risolte, emerse durante il triennio sono:

- 1) l'inadeguatezza dell'offerta di mobilità ferroviaria locale dovuta a limiti infrastrutturali della rete;
- 2) la mancanza di regole tariffarie regionali nel caso di spostamenti BUS+TRENO tra aziende diverse e in particolare con Trenitalia



Di seguito si descrivono i principali interventi

Anno 2010

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ESTIVO 2010 SETTORE AUTOLINEE INTERURBANE RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

MODIFICA CORSA 843 REGGIO EMILIA - MONTECCHIO

Rimodulazione del servizio per permettere il collegamento con l'ospedale Franchini di Montecchio.

MODIFICA PERCORSO CORSA 394 SASSUOLO - CAVOLA - QUARA

A causa della scarsa utenza è stato modificato il percorso della corsa feriale Sassuolo - Cavola - Quara.

MODIFICA PERCORSO CORSE 563 E 570 NOVELLARA – CARPI E RITORNO

Reintegrate le corse Novellara – Carpi durante il periodo estivo ridotto.

MODIFICA ORARIO CORSE 192/194 E 195 CIANO D'ENZA - VEDRIANO E RITORNO

Rimodulazione del servizio per permettere l'interscambio ferro-gomma.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO INVERNO 2010 - 2011 SETTORE AUTOLINEE INTERURBANE RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

Per ridurre il maggiore costo dei servizi dovuto allo spostamento delle linee dalla Caserma Zucchi al CIM (Centro Interscambio Mobilità) di piazzale Europa, sono stati sopresse le corse che non rientravano più nei servizi minimi di TPL (linee per le terme) e le corse con scarsa utenza.

LINEE PER MONTICELLI TERME

Eliminate dal servizio di TPL perché inserite fra le linee di G.T. specializzate, verranno autorizzate su richiesta di ditte di autotrasporto che ne faranno domanda e verranno esercite con tariffa remunerativa del costo.

LINEA REGGIO EMILIA – SCANDIANO – CASALGRANDE (SOSTITUTIVA)

A partire dal 21 settembre 1988, data di apertura dello scalo di Dinazzano, il settore gomma di ACT ha istituito 5 coppie di corse da Reggio Emilia a Scandiano di cui 2 proseguivano fino a Casalgrande per sostituire i treni passeggeri che sono stati soppressi a favore dei treni merci.

Non risulta che queste percorrenze siano mai state addebitate alla ferrovia, pertanto si è previsto la soppressione delle corse con un risparmio in termini di km e di costo d'esercizio.

SOPPRESSIONE CORSE COMMERCIALI E CON SCARSA UTENZA



Anno 2011

Nel corso dell'anno è stato realizzato un importante intervento di razionalizzazione del servizio di TPL applicando il principio del trasferimento di quote di servizio dalla gomma al ferro permettendo così l'eliminazione di gran parte delle sovrapposizioni fra il servizio autobus e il servizio ferroviario. Tale intervento è stato reso possibile dal tavolo di concertazione istituito con FER che ha permesso di pianificare al meglio gli interventi organizzativi riducendo le criticità dovute alle "rotture di carico" tipiche di queste forme trasportistiche integrate.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ESTIVO 2011 SETTORE AUTOLINEE INTERURBANE AUTOSTAZIONE DI PIAZZALE EUROPA

Dal 12 giugno 2011, capolinea di tutte le linee extraurbane presso il CIM (Centro Interscambio Mobilità) di piazzale Europa a seguito della chiusura dell'autostazione ospitata all'interno dell'ex Caserma Zucchi, vi sono attestate tutte le linee bus interurbane che fanno capolinea a Reggio Emilia e che servono il territorio provinciale.

Caratteristiche, Viabilità, Vantaggi della Nuova Autostazione di piazzale Europa:

Con un ampio piazzale di ben 12.500 mq, 36 stalli per la sosta dei bus e 4 stalli esterni adibiti a fermata, la nuova autostazione è caratterizzata al suo interno da una viabilità a forma di ellisse per meglio favorire l'accesso, l'uscita e le manovre dei mezzi.

Per il comfort dei passeggeri, è dotata di un edificio adibito a biglietteria-ufficio informazioni e sala di aspetto, provvisto di servizi igienici, mentre sul piazzale sono installate tre pensiline.

Un ampio parcheggio gratuito di 750 posti auto situato di fianco all'autostazione consente di attendere o accompagnare gli utenti alle linee, senza limitazioni alla sosta.

L'autostazione è collegata con il fabbricato della stazione FS e con piazzale Marconi (fermata delle linee di trasporto urbano) mediante due sottopassi pedonali, muniti di ascensori, di cui uno anche ciclabile.

Alla nuova autostazione si accede agevolmente dalla tangenziale di Reggio, utilizzando l'uscita all'altezza dell'aeroporto e percorrendo via dell'Aeronautica e via Vasco Agosti.

Pertanto tutte le corse delle linee Reggio Emilia – Cast. Monti – Cerreto Laghi, Reggio Emilia – Pecorile – Casina, Reggio Emilia – Vetto – Cast. Monti e Reggio Emilia – Cavriago – Montecchio effettueranno capolinea presso l'autostazione di piazzale Europa.

Di seguito il dettaglio degli interventi fatti sulle linee extraurbane:

LINEA: REGGIO EMILIA – CAVRIAGO – MONTECCHIO



Per questa linea si è pensato di prolungare il percorso, dopo avere effettuato la fermata urbana di viale Timavo (sostitutiva dell'autostazione Zucchi), attraverso viale Isonzo – via Makallè – viale Regina Margherita (fermata incrocio via Spani) – via del Chionso – via dell'Aeronautica (fermata) – via Agosti – piazzale Europa e viceversa.

Di conseguenza è stata effettuata una revisione del servizio per consentire una diminuzione delle percorrenze e relativi costi di esercizio.

GIORNI FERIALE

LINEA REGGIO E. – CAST.MONTI – CERRETO LAGHI

Soppressione di una coppia di corse Cast.Monti – Busana in quanto la corsa di andata era in doppia con la corsa diretta al Cerreto e quella di ritorno era, dopo una dettagliata indagine, priva di utenza.

LINEA REGGIO E. – VETTO – CAST. MONTI

Soppressione di 1 coppia di corse Reggio E. – Quattro Castella e di una corsa Quattro Castella – Reggio E..
LINEA CARPINETI – CASINA – REGNANO – REGGIO E.

Soppressione della coppia di corse al lunedì e venerdì S.Giovanni di Querciola – Albinea – Scandiano in quanto è stata riscontrato un esiguo numero di utenti.

LINEA REGGIO E. – SCANDIANO – SASSUOLO

Soppressione della corsa Reggio E. – Scandiano – Casalgrande in quanto con scarsa utenza e parallela alla linea ferroviaria.

LINEA REGGIO E. – SALVATERRA – SASSUOLO

Soppressione delle 3 corse commerciali sulla tratta Reggio E. – Gavasseto – Sabbione per scarsa utenza.
LINEA REGGIO E. – CORREGGIO – CARPI

Soppressione della corsa in partenza da Correggio per Reggio E. alle ore 14.00 per scarsa utenza.

Soppressione della corsa in partenza da Bagnolo Quartiere Soave per Reggio E. perché parallela alla corsa del treno della linea Guastalla – Reggio E.

LINEA REGGIO E. – BORETTO – VIADANA

Soppressione di 1 coppia di corse commerciali Reggio E. – Castelnovo Sotto per scarsa utenza.

LINEA REGGIO E. – RUBBIANINO

La coppia di corse della linea è stata soppressa in quanto il collegamento con S. Rigo – S.Bartolomeo e Rubbianino viene effettuato tramite la linea 4+.

LINEA REGGIO E. – CAVRIAGO – MONTECCHIO

In conseguenza dell'aumento della lunghezza della linea che ha comportato un aumento di percorrenza di 15 minuti (da 35' a 50') si è dovuto procedere ad una completa revisione del programma d'esercizio.



Per non aumentare il numero di autobus e autisti in servizio si è ridotto il numero di corse da 12 a 10 da Montecchio a Reggio E. e da 12 a 11 da Reggio E. a Montecchio.

Si sono mantenute allo stesso orario le corse in orario di punta mentre si è dilatata la frequenza negli altri periodi.

A seguito di tutte queste modifiche rimane invariato il numero di km effettuati ogni giorno rispetto al servizio estivo scorso.

GIORNI FESTIVI

Rimodulazione dei turni di servizio

Chiusura festiva del deposito di Castelnovo Monti

Lo spostamento del terminal dalla Caserma Zucchi al CIM di piazzale Europa ha permesso di ottenere diversi vantaggi:

- Intermodalità (parcheggio auto, linee ferroviarie, bike-sharing)
- Decongestione del traffico cittadino
- Minore inquinamento

ULTERIORE INTERVENTO DI RAZIONALIZZAZIONE CON INTERSCAMBIO GOMMA/FERRO

Per ridurre ulteriormente l'entità di servizio e consentire notevoli risparmi, senza dover penalizzare ulteriormente l'utenza, si è pensato di iniziare, anche se in modo parziale, l'integrazione gomma/ferro su 3 linee interurbane che hanno parti di percorso parallelo alle linee ferroviarie.

Le linee interurbane in oggetto sono la Castelnovo Monti – Vetto – Reggio E. che vede nella località di Ciano d'Enza il capolinea della linea ferroviaria per Reggio E., la Montecchio – Cavriago – Reggio E. che ha il tratto in comune con la ferrovia da Bivio Barco a Reggio E. e la linea Suzzara – Guastalla – Reggio E. che nel tratto da Suzzara a Guastalla è parallela con la ferrovia Suzzara – Parma.

LINEA CASTELNOVO MONTI – VETTO – REGGIO EMILIA

Sono state limitate le corse in partenza e in arrivo da Cast.Monti a Ciano d'Enza e messe in coincidenza con le corse della linea ferroviaria Ciano d'Enza – Bibbiano – Reggio E.

Ben 3 delle 4 coppie di corse sono già in coincidenza mentre la quarta, dopo aver effettuato rilevazioni, è stata soppressa in quanto l'utenza è molto scarsa.

LINEA MONTECCHIO – CAVRIAGO – REGGIO EMILIA

Linea in coincidenza con le corse della linea ferroviaria alla fermata di Bivio Barco.



Ovviamente vista la mancanza di corse ferroviarie nel periodo del mattino e del mezzogiorno si dovranno comunque effettuare 6 coppie di corse automobilistiche sull'intero percorso Reggio E. – Cavriago – Montecchio e ritorno.

LINEA SUZZARA – GUASTALLA – REGGIO EMILIA

La tratta automobilistica Suzzara – Guastalla è praticamente in doppia con quella ferroviaria gestita dalla FER.

L'unica differenza sta nel numero di fermate effettuate; noi effettuiamo 14 fermate mentre la FER solo 5 Guastalla – Tagliata – Luzzara – Codisotto e Suzzara.

E' anche vero che, a parte le corse scolastiche, in quasi tutte le fermate l'utenza, soprattutto nel periodo estivo, è molto scarsa.

Nell'orario estivo possiamo contare su 5 possibili coincidenze con il treno a Guastalla e 3 di queste vengono effettuate con un autobus sostitutivo che, previo accordo con FER, potrebbe effettuare, a richiesta, tutte le fermate.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO INVERNO 2011 – 2012 SETTORE AUTOLINEE INTERURBANE RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

Come per l'esercizio estivo 2011, anche per quello invernale 2011-2012 si è proceduto alla rimodulazione dei servizi, considerando: quanto rientrante nei servizi minimi di TPL, la scarsità di utenza e soprattutto una progressiva integrazione con le linee ferroviarie transanti nella nostra provincia.

SOPPRESSIONE LINEE MERCATALI

Nell'area montana sono state soppresse le corse commerciali che presentavano scarsità di utenza.

SOPPRESSIONE LINEE COMMERCIALI

Dopo rilevazioni statistiche sulle principali linee della pianura (Correggio – Carpi – Rolo, Boretto, Guastalla – Reggiolo) e collina (Montecavolo – Quattro Castella) sono state eliminate alcune corse commerciali, sia del mattino che del pomeriggio.

SOPPRESSIONE CORSE SERALI

Con lo stesso criterio di cui sopra sono state individuate, sulle stesse linee e sulla percorrenza Reggio Emilia – Castelnovo Monti, corse ad elevata frequenza che era possibile unificare senza arrecare eccessivi disagi all'utenza.

INTEGRAZIONE GOMMA - FERRO

Dopo l'esperimento nel periodo estivo è stata ulteriormente potenziata l'integrazione gomma-ferro di tutte le linee transanti dal bacino di Reggio Emilia.



Grazie all'incremento del numero di automotrici messe a disposizione per ogni linea dalla Società FER, con conseguente congruo aumento di posti per l'utenza, è stata possibile l'eliminazione delle linee interurbane parallele alla ferrovia.

FERROVIA REGGIO – BAGNOLO – GUASTALLA

Sulle linee interurbane da Reggio E. per Correggio – Carpi e Rolo è stato eliminato, negli orari in sovrapposizione con le corse ferroviarie, il transito dal centro di Bagnolo e sono state eliminate le corse bis per il Quartiere Soave.

FERROVIA REGGIO – SCANDIANO – SASSUOLO

Sulla linea RE – Scandiano – Sassuolo è stato ripristinato l'interscambio a Sassuolo con le corse provenienti da Roteglia e Castellarano e dirette a Reggio Emilia e viceversa.

E' stata mantenuta la coppia di corse dirette Roteglia – Castellarano – Scandiano e viceversa in quanto il polo scolastico Gobetti di Scandiano è distante dalla stazione FER di Scandiano.

Sono state soppresse 5 coppie di corse Scandiano – RE in parallelo con la ferrovia.

FERROVIA REGGIO – CAVRIAGO – CIANO D'ENZA

Dopo la sperimentazione effettuata durante il servizio estivo, è stato riproposto l'interscambio.

FERROVIA PARMA – SUZZARA

Per quanto riguarda la tratta Guastalla – Suzzara vengono soppresse tutte le corse ad eccezione di quelle scolastiche.

In accordo con FER le corse del mattino, sostituite con bus, saranno esercite direttamente da questa Società ed effettueranno tutte le fermate interurbane compresa quella delle scuole superiori.

LINEA CAMPEGINE – CAPRARA – PRATICELLO – REGGIO E.

INTEGRAZIONE GOMMA-TRENO A SANT'ILARIO

La linea Lentigione – Praticello – Campegine – Reggio E. viene attestata alla stazione FS di Sant'Ilario e messa in coincidenza con i treni diretti/provenienti dalla stazione FS di Reggio E.

A seguito di rilevazioni statistiche è stata soppresa la tratta da Lentigione a Cantone Noce.

Pertanto la linea parte da Campegine con instradamento Caprara – Nocetolo – Praticello – Taneto – Sant'Ilario e viceversa e gli orari sono stati predisposti per le coincidenze con i treni diretti/provenienti da Reggio E.



PROGRAMMA DI ESERCIZIO INVERNO 2011 – 2012
SETTORE AUTOLINEE URBANE
RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

- L.1 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza dall'attuale variabile 20' - 30' ad una costante a 30'
 - Trasformazione di alcune corse scolastiche in servizio bis
 - Transito dalla fermata del centro di Albinea negli orari di punta di tutte le corse, e negli orari di morbida alternate
 - Riprogrammazione dell'interscambio con la Linea 1+ per una maggior efficacia
 - Prolungamento a Codemondo
- L.1+ Descrizione intervento:
- Collegamento Casa Prati
- L.2 Descrizione intervento:
- Rimozione della corsa delle ore 07:01 in partenza da Rubiera effettuata con autobus Jumbo
 - Programmazione nuovo orario con frequenza di linea costanti (12' anziché 10')
 - Modifica di percorso: Transito dalla Stazione FS, da Viale Piave, dal Teatro Ariosto e da Viale Isonzo, per entrambi i sensi di marcia con la finalità di inserire fermate di grande affluenza (Reggio Emilia – Stazione FS e Teatro Ariosto) nel percorso della linea urbana.
- L.4 Descrizione intervento:
- Riprogrammazione del servizio attraverso l'istituzione delle tratte, Coviolo Chiesa - Via Curie [A/R] e Coviolo Chiesa - Via Lambrakis [A/R], ad una frequenza di 30'
 - Rimozione delle tratte Piazza Quarnaro - Via Curie e Piazza Quarnaro - Via Lambrakis
 - Mantenimento interscambio con la Linea 4+
 - Programmazione nuovo orario con frequenza di linea costanti
- L.5 Descrizione intervento:
- Programmazione nuovo orario con frequenza di linea costanti
 - Mantenimento interscambio con la Linea 5+
 - Nei giorni festivi rimodulazione della frequenza dall'attuale 30' a 40'
- L.8 Descrizione intervento:
- Programmazione nuovo orario con frequenza di linea costanti (60' anziché 30')
- L.9 Descrizione intervento:



- Nei giorni festivi rimodulazione della frequenza dall'attuale 30' a 40'

L.10 Descrizione intervento:

- Riprogrammazione dell'interscambio con la Linea 11 per una maggior efficacia

L.11 Descrizione intervento:

- Nuova linea

L.12 Descrizione intervento:

- Rimodulazione della frequenza dall'attuale variabile ad una costante a 60'

L.13 Descrizione intervento:

- Riprogrammazione del servizio attraverso l'istituzione della tratta Sesso - Tribunale [A/R]

Mini E Descrizione intervento:

- Rimozione della tratta Via Turri
- Nuovo capolinea c/o Parcheggio Funakoshi
- Rimodulazione della frequenza

Mini G Descrizione intervento:

- Rimodulazione della frequenza

Mini H Descrizione intervento:

- Rimodulazione della frequenza

Anno 2012

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ESTIVO 2012 SETTORE AUTOLINEE INTERURBANE INTERSCAMBIO GOMMA/FERRO

Per ridurre ulteriormente l'entità di servizio, senza diminuire il numero dei collegamenti e senza penalizzare i viaggiatori, si è predisposto l'interscambio con il treno a S. Ilario delle corse provenienti/dirette da Campegine – Praticello e Taneto, anche per e da Parma.

Sulla tratta Suzzara - Guastalla l'interscambio viene proposto su tutte le corse in programma dirette/provenienti da Reggio Emilia.



RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

Di seguito si elencano le variazioni, linea per linea, previste:

LINEE: REGGIO EMILIA - CAST.MONTI - CERRETO LAGHI

Il livello di servizio nelle ore di punta del mattino e della sera viene adeguato all'orario invernale con una diminuzione di 3 coppie di corse feriali.

Viene eliminato il transito della coppia di corse dalla località di Casaratta per scarsa utenza e diminuite le corse in transito sul tratto tra Cà del Merlo e Casina (ex SS63).

Per i giorni festivi viene riproposto il servizio in vigore nel periodo invernale (termine della linea a Collagna senza prolungamento al lago del Cerreto).

LINEA: CIVAGO - VILLA MINOZZO - CAST. MONTI

Eliminazione della coppia di corse festiva Reggio Emilia - Villa Minozzo - Civago e ritorno per scarsa utenza.

LINEA: LIGONCHIO - BUSANA - CASTELNOVO MONTI

Soppressione delle 2 coppie di corse festive Ligonchio - Busana per scarsa utenza.

LINEA REGGIO E. - VETTO - CAST. MONTI

Ripristinati i prolungamenti del mattino e della sera tra Ciano - S.Polo e Quattro Castella.

LINEA QUARA - TOANO - SASSUOLO

Adeguamento corse interurbane a Sassuolo ai nuovi orari ferroviari.

LINEA SCANDIANO - CASALGRANDE - RUBIERA

Soppressione della coppia di corse serali per mancanza fissa di utenza.

LINEA REGGIO E. - GUASTALLA - REGGIOLO

Soppressione delle corse sulla tratta Guastalla - Suzzara e adeguamento degli orari per coincidenze con treni FER a Guastalla.

Soppressione della coppia di corse festive per scarsa utenza.

LINEA REGGIO E. - CAVRIAGO - MONTECCHIO

Adeguamento corse ai nuovi orari ferroviari della linea Ciano d'Enza - San Polo - Reggio Emilia.

Soppressa una coppia di corse festive per scarsa utenza.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ESTIVO 2012

SETTORE AUTOLINEE URBANE

RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

L.2 Descrizione intervento:

- Rimodulazione della frequenza del servizio festivo



- L.3 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza del servizio dall'attuale 20'-40' a 40'
- L.4 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza nel periodo di servizio ridotto dall'attuale 30' a 40'
- Nei giorni festivi rimodulazione della frequenza dall'attuale 30' a 40'
- L.8 Descrizione intervento:
- Riprogrammazione del servizio attraverso l'istituzione della tratta Buco del Signore – Mancasale Via Danubio [A/R] e rimodulazione della frequenza dall'attuale 30' a 60'
- L.9 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza nel periodo di servizio ridotto dall'attuale 30' a 40'
- Nei giorni festivi rimodulazione della frequenza dall'attuale 30' a 40'
- L.11 Descrizione intervento:
- Riprogrammazione del servizio attraverso l'istituzione della tratta Gavassa Chiesa - Reggio Emilia Via Mascagni [A/R] e rimodulazione della frequenza dall'attuale 35' a 60'
- Transito di tutte le corse da Piazzale Europa in direzione Gavassa e interscambio a Villa Coughtet con la Linea 10
- L.13 Descrizione intervento:
- Riprogrammazione del servizio attraverso l'istituzione della tratta Sesso – Teatro Ariosto [A/R] ad una frequenza di 35'
- MINI G Descrizione intervento:
- Riprogrammazione del servizio attraverso l'istituzione della tratta Parcheggio Foro Boario - Parcheggio le Querce [A/R]
- L.1+ Descrizione intervento:
- Interruzione della linea nel periodo estivo
- L.4+ Descrizione intervento:
- Riprogrammazione attraverso l'istituzione di un servizio a chiamata, rispettando la coincidenza con linea 4
- L.5+ Descrizione intervento:
- Interruzione della linea nel periodo di servizio ridotto
-
- www.am.re.it



PROGRAMMA DI ESERCIZIO INVERNALE 2012-2013
SETTORE AUTOLINEE INTERURBANE
RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

Come per l'esercizio precedente 2011-2012, anche per quello invernale 2012-2013 si è proceduto alla rimodulazione dei servizi, considerando: quanto rientrante nei servizi minimi di TPL, la scarsità di utenza e soprattutto una progressiva integrazione con le linee ferroviarie transitanti nella nostra provincia. Si precisa che per alcune linee c'è un incremento del servizio con conseguente aumento dei km/g dovuto sia ad aggiunte di corse, per poter soddisfare la richiesta dell'utenza scolastica, che ad accorpamenti di linee.

SOPPRESSIONE LINEE MERCATALI

Nell'area montana sono state soppresse le corse commerciali che presentavano scarsità di utenza.

SOPPRESSIONE CORSE COMMERCIALI

Sulle principali linee della pianura (Correggio – Carpi – Rolo, Boretto, Guastalla – Reggiolo) e collina (Montecavolo – Quattro Castella) sono state eliminate alcune corse commerciali, sia del mattino che del pomeriggio, dopo aver effettuato rilevazioni statistiche per individuare quelle con minore utenza.

SOPPRESSIONE CORSE SERALI

Con lo stesso criterio di cui sopra sono state individuate, sulle stesse linee e sulla percorrenza Reggio Emilia – Castelnovo Monti, corse ad elevata frequenza che era possibile unificare senza arrecare eccessivi disagi all'utenza.

SOPPRESSIONE CORSE FESTIVE

Con criteri analoghi sono state eliminate alcune corse festive, sia delle linee della montagna che della pianura.

INTEGRAZIONE GOMMA - FERRO

Potenziata l'integrazione gomma-ferro di tutte le linee transitanti dal bacino di Reggio Emilia.

LINEA CAMPEGINE – CAPRARA – PRATICELLO – REGGIO E.

INTEGRAZIONE GOMMA-TRENO A SANT'ILARIO

La linea Campegine - Praticello – Reggio E. viene attestata alla stazione FS di Sant'Ilario e stata messa in coincidenza con i treni diretti/provenienti dalla stazione FS di Reggio E.

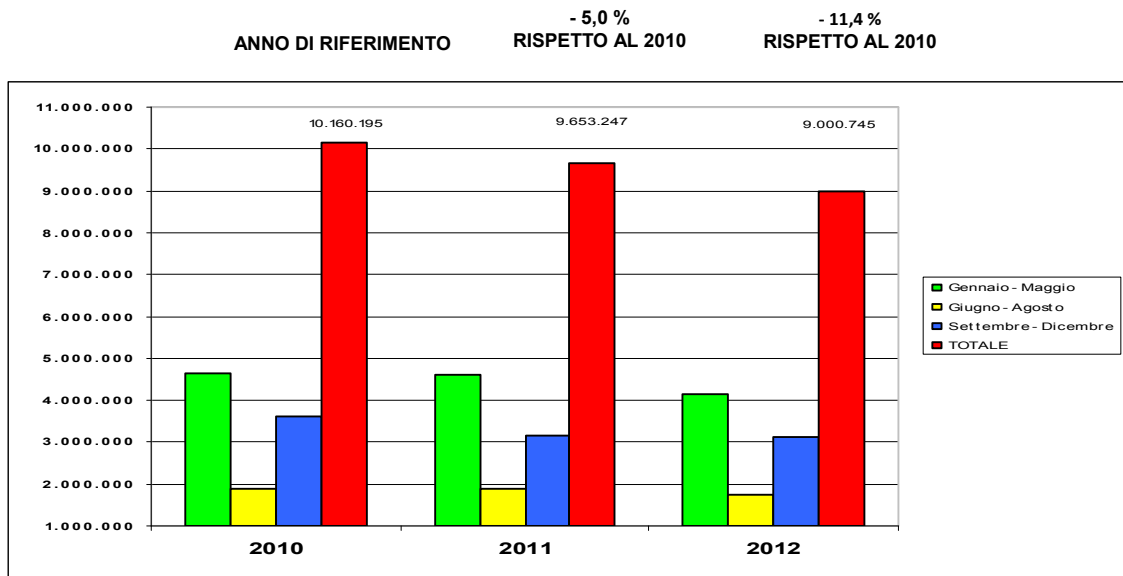


PROGRAMMA DI ESERCIZIO INVERNALE 2012-2013
SETTORE AUTOLINEE URBANE
RIMODULAZIONE DEI SERVIZI

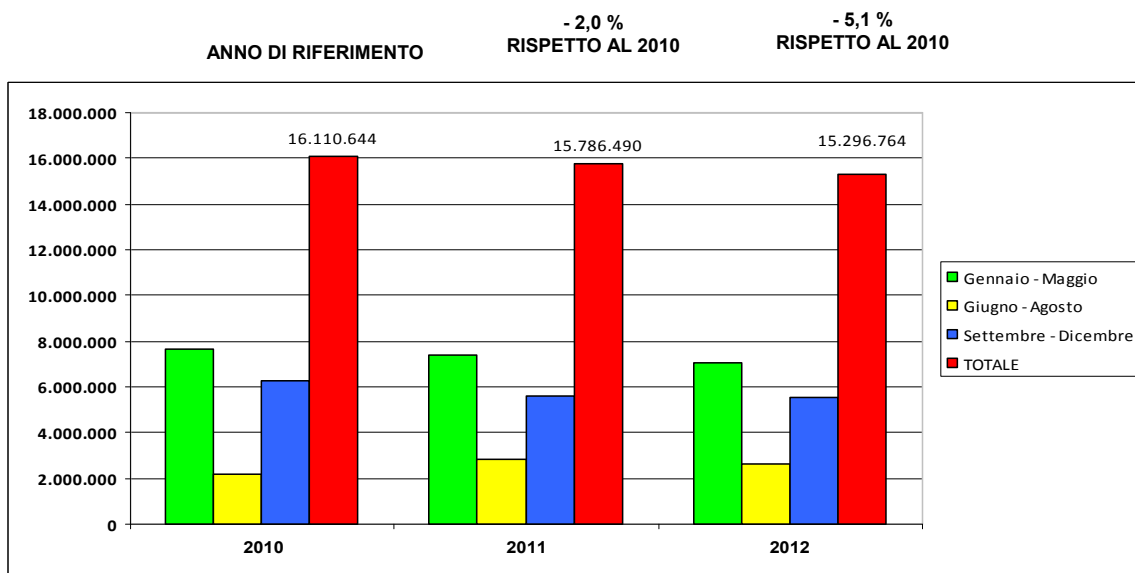
- L.1 Descrizione intervento:
- Rimozione transito dalla fermata del centro di Albinea per tutte le corse
 - Riprogrammazione servizio con interventi sulle corse di inizio e termine servizio[inserimento/rimozione corse, variazione tratta, ect.]
- L.3 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza dall'attuale 20' ad una a 20' al mattino e a 40' nel pomeriggio
- L.5 Descrizione intervento:
- Riprogrammazione del servizio festivo attraverso l'istituzione della tratta Rivalta Peep – Via del Chionso, con transito in via Adua
 - Riprogrammazione servizio con interventi sulle corse di inizio e termine servizio[inserimento/rimozione corse, variazione tratta, ect.]
- L.9 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza dall'attuale 20' ad una a 20' al mattino e pomeriggio a 30' al sabato pomeriggio e in vacanza scolastica
- L.10 Descrizione intervento:
- Rimozione servizio festivo. Sostituito in parte dal servizio festivo della 5
- L.13 Descrizione intervento:
- Rimodulazione della frequenza dall'attuale 20' ad una a 20' al mattino e pomeriggio, a 35' al sabato pomeriggio e in vacanza scolastica con l'istituzione della tratta Sesso – Teatro Ariosto
- L.1+ Descrizione intervento:
- Riprogrammazione servizio con sospensione corse al sabato pomeriggio e in vacanza scolastica
- L.4+ Descrizione intervento:
- Riprogrammazione servizio con sospensione corse al sabato pomeriggio e in vacanza scolastica
- L.5+ Descrizione intervento:
- Riprogrammazione servizio con sospensione corse al sabato pomeriggio e in vacanza scolastica



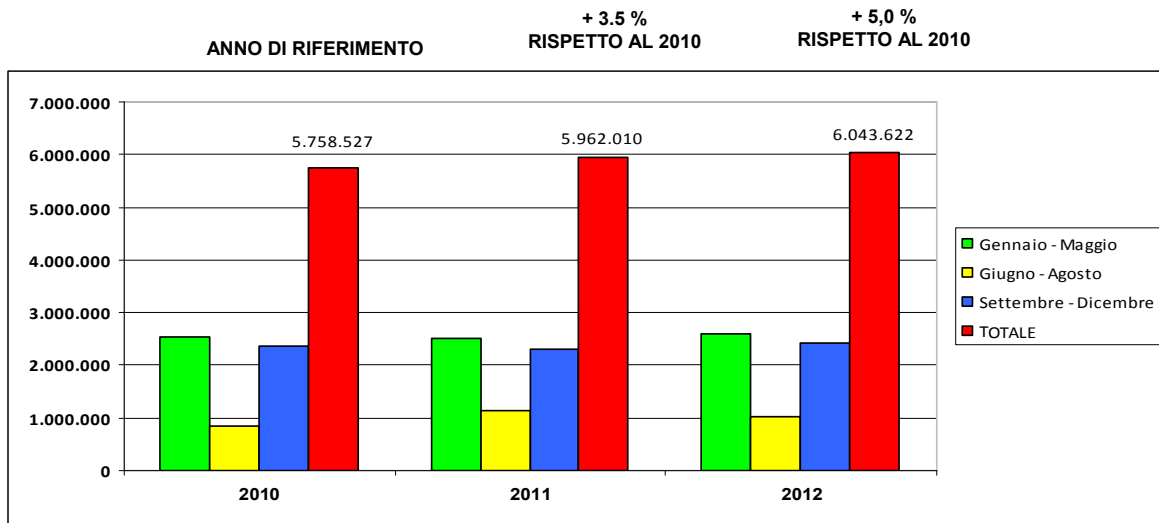
1.2. Dati di sintesi



Andamento dei km di esercizio TOTALI



Andamento dei passeggeri del servizio TPL



Andamento degli introiti del servizio TPL

Produzione servizi: riduzione del 11,4% rispetto al valore base 2010; si evidenzia una riduzione di oltre 1.000.000 vett/km.

Tabella

	2010	2011	2012	2010/2012
Vett*km	10.160.195	9.653.247	9.000.745	-11,4%
Viaggiatori	16.110.644	15.786.490	15.296.764	-5,1%
Corse	651.728	619.529	582.083	-10,7%
Ricavi	€ 5.758.527	€ 5.962.010	€ 6.043.622	5,0%
Viaggi./Corse	24,72	25,48	26,28	6,3%
Viaggiatori/km	1,59	1,64	1,70	7,2%
Ricavi/km	€ 0,57	€ 0,62	€ 0,67	18,5%
Ricavo/Corsa	€ 8,84	€ 9,62	€ 10,38	17,5%

La diminuzione in valore assoluto dei passeggeri va analizzata comparando anno per anno il "load factor" (fattore di riempimento) espresso nella fattispecie dal rapporto viaggiatori/corse oppure viaggiatori/km.



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

2.1. Inquadramento di Bacino

La provincia di Reggio Emilia ha una superficie territoriale di 2.292,89 chilometri quadrati e una popolazione di 525.893 abitanti.

Dal punto di vista sociale, culturale ed economico il territorio provinciale si compone di 45 comuni; i principali centri abitati, oltre al capoluogo Reggio Emilia (163.928) sono Correggio(25.131), Scandiano (25.079), Casalgrande (19.016), Guastalla (15.060).

2.2. Il fabbisogno di mobilità del bacino: un'analisi generale

La rete stradale in provincia di Reggio Emilia comprende 89 Km di autostrade, 117,077 Km di strade statali , 1.042 di strade provinciali e 4.814 Km di strade comunali.

L' offerta strutturale di mobilità si completa con 76 Km di rete ferroviaria e oltre 153 Km di piste ciclabili provinciali.

In provincia di Reggio Emilia, dati censimento 2001 (ultimi sistematici disponibili), si registrano oltre 259.000 spostamenti/gg. Circa un 60 % entro i confini comunali, un 25 % tra i diversi comuni della provincia e un 12% fuori provincia. Le modalità di spostamenti vedono una netta predominanza dell'uso dell'autoveicolo privato, nel dettaglio: automobile 69% trasporto pubblico 9,1% ciclabilità/pedoni 14,7% moto 3,3%.

Il tasso di motorizzazione risulta pari a 612 vetture ogni 1000 abitanti.

Negli anni vi è stata un'evoluzione del fabbisogno di mobilità, in quanto la popolazione della provincia di Reggio Emilia è passata dai 519.459 del 2008 agli attuali 525.893, dato censito al 31 dicembre 2012, registrando un aumento del 1% in cinque anni. Dato che, confrontato con i corrispondenti rilevamenti fatti sulla popolazione del comune capoluogo, che registra 165.503 residenti nel 2008 e 163.928 nel 2012, indica un significativo aumento della popolazione in area vasta e ridotta concentrazione residenziale nel capoluogo con conseguente aumento di domanda di mobilità (*Fonte: rilevazione Provinciale 01.01.2013*).

Ulteriore conseguenza dello sviluppo demografico è il costante aumento della popolazione in età scolare che rappresenta una vasta componente dell'utenza di trasporto pubblico nel bacino reggiano. (*Fonte Annuario della scuola Reggiana 2012/2013 – Provincia di Reggio Emilia*).

La domanda di trasporto pubblico ha, inoltre, una relazione diretta con l'andamento del tasso di disoccupazione che vede un'importante crescita negli ultimi anni. Tasso di disoccupazione provinciale : 4,8% (Dato Istat 2012).

2.3. Offerta attuale di trasporto

Il servizio di TPL del bacino provinciale di Reggio Emilia è articolato in servizi urbani, extraurbani, trasporto disabili e servizi a chiamata.



Rete di trasporto

	2010	2011	2012	2013
Rete urbana	156,3	161,65	165,05	165
Rete extraurbana	1.551	1.530	1.471	1.471

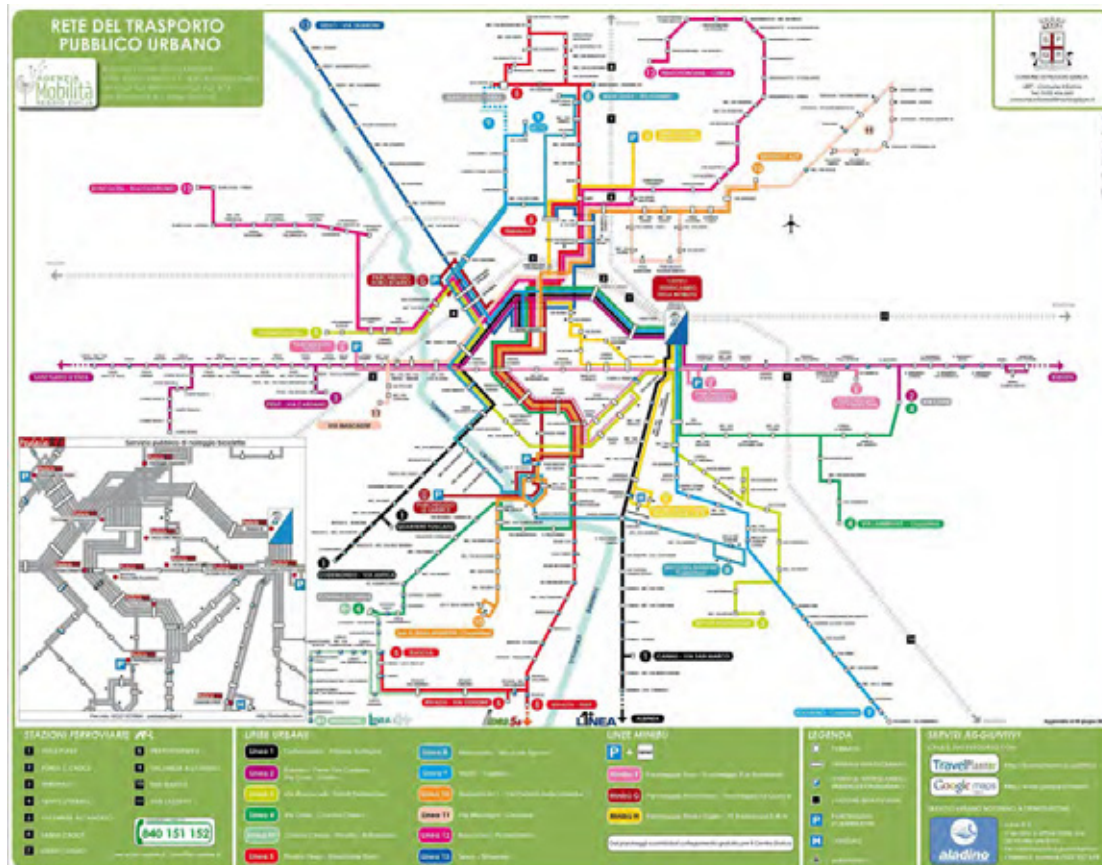
Nel 2011 produzione di Vett*km:

Servizio urbano	4.981.025,33
Servizio extraurbano	4.482.258,21
Trasporto disabili di linea (th)	64.608,00
Servizio notturno	104.439,84
Servizio extra trasporto disabili	23.191,00

Servizio urbano:

Il comune capoluogo rappresenta il principale nodo intermodale per gli spostamenti di bacino e interbacino e oltre ad ospitare il terminal dell'intero servizio extraurbano è servito anche da una rete urbana.

Il Servizio urbano è formato da 14 linee urbane, 3 linee minibus.



Rete del trasporto pubblico urbano



Servizio a chiamata:

– **Trasporto disabili di linea (TH)**

E' la tradizionale e più articolata versione del servizio che prevede che un mezzo attrezzato per il trasporto di carrozzine prelevi dal domicilio l'utente e lo accompagni sino al civico di destinazione, e viceversa. In casi specifici di particolare necessità al trasporto si aggiunge anche l'accompagnamento dell'utente all'interno dell'abitazione/struttura.

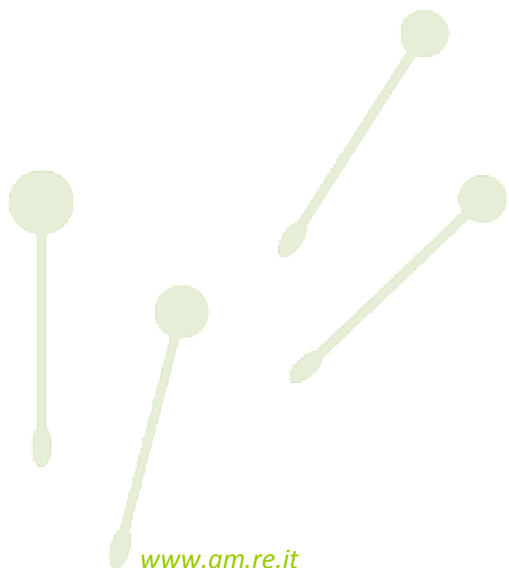
Al servizio si accede attraverso l'assistenza sociale e possono usufruirne tutti coloro che, dietro valutazione dell'UVH - Unità di Valutazione Handicap (per gli adulti) o dell' UVP - Unità di Valutazione Pediatrica (per i minorenni), ne abbiano effettiva necessità. Il numero settimanale dei servizi sarà definito dall'UVH e dall' UVP in accordo con le famiglie. Può essere utilizzato da adulti e minori che devono spostarsi per impegni di lavoro, svago, terapie, come da programma elaborato con l'unità di valutazione handicap.

– **Servizio notturno Aladino**

Aladino è il servizio di trasporto urbano notturno che offre la possibilità di pianificare e fissare viaggi ad orari e percorsi variabili a seconda delle necessità del singolo utente.

Il servizio è stato concepito in funzione di una crescente rivitalizzazione del centro storico e soddisfa le esigenze di chi si muove la sera: andare al cinema e tornare a casa dopo lo spettacolo, raggiungere gli amici in centro per una birra, attendersi per una visita di cortesia o recarsi a teatro senza prendere l'automobile.

L'utente può scegliere l'orario e la fermata più comodi e prenotare una corsa semplice oppure una corsa di andata/ritorno, per una o più persone.

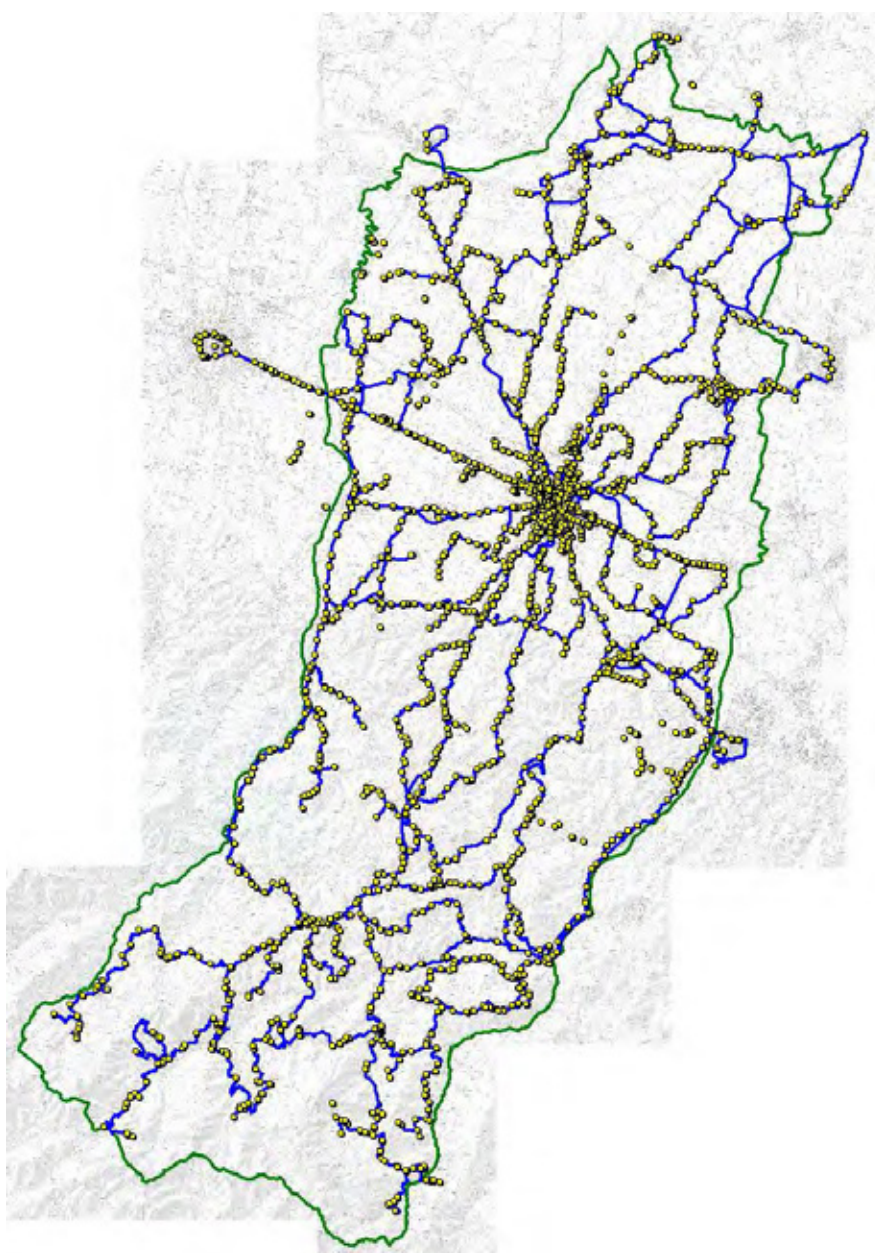




Servizio extraurbano:

Il Servizio extraurbano è formato da 33 linee extraurbane, 5 linee comunali e 4 linee scolastiche.

Tutte le linee extraurbane affluiscono al terminal posto nel centro città che funge da centro di interscambio della mobilità, permettendo l'interscambio tra i servizi extraurbani, urbani, ferroviari e di mobilità sostenibile (bikesharing)



Rete del trasporto pubblico nel territorio della Provincia di Reggio Emilia



2.4. Contratti di servizio in essere

Nel 2004 con gara ad evidenza pubblica – il Consorzio “Azienda Consorziale Trasporti - ACT” di Reggio Emilia, che aveva assunto dalla data del 31/12/2000 anche le funzioni di “Agenzia Locale per la mobilità ed il trasporto pubblico locale” ai sensi degli artt. 19 e 28 della Legge Regionale N. 30/98 e dell’art. 2 dello Statuto del Consorzio stesso, ha selezionato la Società “Consorzio TPL” di Reggio Emilia quale gestore del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino provinciale di Reggio Emilia.

In data 30/6/2004 è stato sottoscritto il contratto di servizio per lo svolgimento del TPL che, al suo art. 3, prevedeva una durata triennale - con decorrenza dall’1/7/2004 e scadenza al 30/06/2007 -, e disponeva la possibilità, al comma 2, di rinnovo per ulteriori tre anni alle condizioni economiche stabilite dal capitolato di gara all’art. 1.3 e 7.2. Il comma 4 dell’articolo sopra menzionato stabiliva altresì “alla scadenza dell’appalto l’Aggiudicatario è tenuto a garantire la prosecuzione del servizio fino al subentro del nuovo gestore, alle stesse condizioni valide per l’ultimo anno di affidamento, per un periodo massimo di 6 mesi. Trascorso tale termine l’Aggiudicatario sarà tenuto a proseguire il servizio per ulteriori 12 mesi, salvo l’aggiornamento dei corrispettivi all’indice ISTAT per le famiglie di operati ed impiegati riferito allo stesso mese dell’anno precedente”.

In base a tale articolo il Consorzio ACT, nel mese di aprile 2007, ha comunicato al Consorzio TPL l’intenzione di avvalersi della facoltà di rinnovo prevista dall’art. 3, comma 2, del Contratto di servizio. Nel mese di dicembre 2007 il Consorzio ACT concedeva un’ulteriore proroga fino al 31/3/2008 e nel mese di marzo 2008 il Consorzio TPL confermava la disponibilità al rinnovo, per un ulteriore triennio, del contratto di servizio. Le parti hanno sottoscritto l’atto di rinnovo al 30/6/2010.

Nel mese di giugno 2010 il Consorzio ACT si avvaleva della possibilità di prosecuzione del servizio, alle stesse condizioni valide per l’ultimo anno di affidamento, per un periodo massimo di sei mesi e quindi fino al 31/12/2010.

Nel mese di novembre 2010, in considerazione delle valutazioni e approfondimenti in atto per l’integrazione delle società di produzione nei bacini provinciali di Reggio Emilia e Modena, e ai sensi dell’ultimo comma dell’art. 3 del Contratto di Servizio, si prorogava la validità dello stesso al 31/12/2011.

In data 17 ottobre 2011 veniva sottoscritto l’atto mediante il quale si costituiva SETA SpA, risultante dalla fusione fra TEMPI di Piacenza e ATCM di Modena, nonché dal conferimento del ramo automobilistico di ACT Reggio Emilia e dell’Azienda Autolinee dell’Emilia SpA di Reggio Emilia, che diveniva operativa dal 1 gennaio 2012.

Con atto in data 20/6/2012 veniva sottoscritto un accordo tra il Consorzio ACT e Seta SpA, che formalizzava l’intenzione delle parti di allinearsi agli ultimi orientamenti normativi ed adeguare, pertanto, il sistema di gestione dei ricavi tariffari prevedendo il passaggio dal sistema Gross Cost a quello Net Cost, ossia il passaggio dei ricavi tariffari in capo al gestore e la contestuale assunzione dei costi del servizio.

Con delibera del Consiglio di Amministrazione di Seta Spa in data 28/11/2012 veniva deliberata la fusione per incorporazione del Consorzio TPL Reggio Emilia: ACT, pertanto, riconosceva che la Società Seta SpA, al termine di tale operazione risultava essere in possesso di tutti i requisiti di gara previsti nel capitolato di gara originario e in data 7/12/2012 veniva siglato il nuovo contratto di servizio con durata 1/1/2012 e scadenza 31/12/2014.



Con decorrenza 1/01/2013, è efficace la scissione parziale proporzionale del “Consorzio Azienda Consorziale Trasporti- A.C.T.” mediante creazione di una società beneficiaria denominata “Agenzia Locale per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale S.R.L.” con sede legale a Reggio Emilia, Viale Trento Trieste, 11 Cap 42124, codice fiscale e P.IVA 02558190357, operante ai sensi della L.R. N. 30/98 e s.m.i.

IL CONTRATTO DI SERVIZIO IN ESSERE	
Dati di Sintesi	
Azienda fornitrice	SETA Spa
Stazione Appaltante	Agenzia Mobilità srl
Tipologia di Affidamento	Gara
Data inizio Contratto	01.07.2004
Durata Contratto	Triennale con possibilità di rinnovo e proroga per aggregazione d'impres
Termine Contratto	31.12.2014
Valore Annuale Contratto in Euro (Iva esclusa)	18.909.900 €
Bus/km	9.000.000

2.5. Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti

Punti di forza

Integrazione dei servizi: la graduale riprogrammazione dei servizi sta consentendo di lavorare con più efficienza e maggiore efficacia nella direzione dell'integrazione. In prospettiva, l'integrazione tra la rete di tpi urbana, quella extraurbana ed il servizio ferroviario dovrà diventare un tema nodale della pianificazione del servizio di TPL.

Integrazione modale: Presenza sul territorio di una rete ferroviaria locale che consente un'integrazione modale per i collegamenti extraurbani e urbani.

In prossimità di alcuni punti notevoli della rete ferroviaria sono previsti nodi di interscambio che sono stati valorizzati nel corso degli interventi di riprogrammazione operati dal 2011 in poi.

Nuove tecnologie: l'implementazione delle nuove tecnologie (AVM, infomobilità, conta passeggeri, etc..) consentirà di possedere un quadro conoscitivo dinamico e puntuale del servizio e di pianificare/programmare le modifiche in modo più efficiente.

Integrazione tariffaria: l'implementazione del nuovo sistema tariffario regionale Mi Muovo rappresenta una importante opportunità di qualificazione del servizio e di miglioramento del livello di accessibilità allo stesso. Durante l'anno 2012 il sistema STIMER è divenuto completamente operativo e predisposto per la futura interoperabilità fra bacini e vettori diversi.

Nel bacino di Reggio Emilia è vigente la tariffa obiettivo regionale prevista per l'anno 2012.



Da segnalare, oltre all'adesione alla convenzione regionale "Mi Muovo", l'attivazione di convenzioni con Enti e Aziende [Cfr. DM 27/3/1998 del Ministro dell'Ambiente] per tariffe agevolate negli spostamenti casa-lavoro.

Punti di debolezza

Conformazione orografica del territorio: l'intera provincia comprende una parte montana e una parte di pianura che comporta l'impiego di veicoli differenziati per tipologia di servizio, difficilmente interscambiabili tra loro.

Distribuzione urbanistica non ottimale ai fini dell'efficacia trasportistica

Densità della popolazione, in particolare nel territorio montano la densità è a livelli minimi e pertanto l'efficienza trasportistica è parzialmente compromessa.

Difficoltà operative per la realizzazione della completa integrazione modale e tariffaria (STIMER) a causa del mancato accordo con Trenitalia. Questo comporta che, laddove l'integrazione risulta essere possibile ed efficace, le tariffe risultanti assumono livelli di assoluta improponibilità al pubblico.

3. Strategia della Riprogrammazione

3.1. La politica per la mobilità

Il Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL del bacino di Reggio Emilia, in linea con quanto previsto dal DPCM 11 marzo 2013 e dalla Delibera Giunta Regionale n° 912/2013 del 02/07/2013, prevede a partire dall'orario invernale 2013 e per i successivi anni 2014 e 2015, una riorganizzazione dei servizi con l'obiettivo di perseguire le seguenti azioni strategiche:

Integrazione modale ferro-gomma

Il progetto di trasferimento di quote di utenza da gomma a ferro nell'area dei comuni di Gattatico e Campegine passando per la Stazione di S. Ilario, contiene elementi di grande valore trasportistico ma, al tempo stesso, presenta criticità che lo rendono difficilmente sostenibile.

In primo luogo si evidenzia il fatto che le tariffe, nonostante l'avvio di STIMER, non sono integrate con Trenitalia e pertanto impongono ai viaggiatori un raddoppio del costo ufficiale calcolabile secondo STIMER.

In secondo luogo, l'unico treno utilizzabile da S. Ilario verso Parma è quello delle 6,54 (treno RV 2274) che arriva in stazione a Parma alle 7,03 (quindi con grande anticipo rispetto le esigenze tipiche dell'utenza scolastica).

Sarebbe utile che il treno RV 2902 in partenza da RE alle 7,06 e attualmente in arrivo a PR alle 7,23, fermasse anch'esso a S. Ilario. Infatti il treno successivo che oggi ferma a S. Ilario è quello delle 7,57 (treno R 11400) che non è utilizzabile da parte degli studenti.



Lato Reggio Emilia, accade la stessa cosa. Il treno RV 2271 in partenza da S. Ilario alle 6,53, arriva a RE alle 7,02, il treno successivo è il R 6485 delle 8,06 e arriva a Reggio alle 8,14, quindi non utilizzabile dagli studenti.

È quindi opportuno, anche in questo caso, che il treno R 6253 in partenza da Parma alle 7,19 con arrivo a RE alle 7,33, si fermi anch'esso a S. Ilario.

L'Agenzia attiverà pertanto, per cercare di raggiungere questo obiettivo.

Integrazione tariffaria:

Al fine di facilitare l'introduzione dell'integrazione tariffaria sul modello STIMER, sarà necessario adottare nel corso del 2014 almeno un sistema tariffario tale da garantire l'interoperabilità su tutto il territorio regionale. In sostanza si dovrà garantire un sistema tariffario omogeneo, allineato alla tariffa obiettivo prevista dalla delibera n. 2055/2010 del 20/10/2010.

Per consentire l'adozione della tariffa obiettivo contenendo l'impatto negativo sull'utenza dovuto alla situazione congiunturale del paese, si ipotizza l'introduzione della stessa solo per la corsa semplice extraurbana, lasciando immutati gli abbonamenti.

Di seguito si riporta la tabella regionale.

TARIFFE DI CORSA SEMPLICE REGIONALE PLURIZONALE (2° classe per i servizi ferroviari) ANNI 2011 e 2013

N. ZONE	TARIFFA CORSA SEMPLICE 2011	TARIFFA OBIETTIVO 2013
	a=€ 1,20 b=0,80 bmz=0,60 EURO	a=€ 1,30 b=0,80 bmz=0,60 EURO
1	1,20	1,30
2	2,00	2,10
3	2,80	2,90
4	3,60	3,70
5	4,40	4,50
6	5,00	5,10
7	5,60	5,70
8	6,20	6,30
9	6,80	6,90
10	7,40	7,50
Progressione per zone successive alla decima	0,60	0,60



Razionalizzazione/Ottimizzazione dell'offerta di servizio

Prosecuzione delle azioni di razionalizzazione dei servizi di TPL attraverso le riprogrammazioni, al fine di garantire un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico attraverso la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata.

Le razionalizzazioni dei servizi a scarsa utenza sono calibrate e mirate a non provocare disservizi e disagi all'utenza. Riguarderanno prevalentemente quelle corse programmate in zone e in periodi dell'anno (sabato pomeriggio, vacanza scolastica, servizio estivo ridotto) a bassa domanda di mobilità e/o servizi nei quali si è riscontrata scarsa frequentazione.

Incremento del numero dei viaggiatori e miglioramento del Load Factor

A differenza dell'azione relativa alla riprogrammazione dei servizi che riguarda scelte di esclusiva competenza di Agenzia e/o Enti Locali, l'obiettivo di aumentare il numero dei viaggiatori dipende da una molteplicità di fattori, come ad esempio la qualità del servizio erogato, un'efficace azione di contrasto ai passeggeri non paganti e le azioni di marketing finalizzate a promuovere il servizio, che vedono direttamente coinvolto il Gestore. Ciò premesso il Piano si pone comunque l'obiettivo di proseguire il trend positivo di incremento dei passeggeri.

Miglioramento del rapporto ricavi/costi

Prosecuzione delle azioni di efficientamento con l'obiettivo di migliorare il rapporto ricavi di esercizio/costi. In particolare per questo indicatore, il gestore ha un ruolo determinante per il positivo raggiungimento dell'obiettivo, attraverso politiche di governo aziendali tese al miglioramento delle performances economiche. Fra le azioni che il gestore dovrà mettere in campo per sostenere il livello di viaggiatori trasportati occorre prevedere la realizzazione di un "piano commerciale" in grado di declinare i limiti prestabiliti della tariffa obiettivo regionale in proposte tariffarie specifiche per tipologie particolari di utenza o per specifiche tipologie di servizi.

L'obiettivo è quello di intercettare l'utenza che normalmente usa altri mezzi di trasporto individuali proponendo formule d'abbonamento particolari, oppure proporre modalità di spostamento in orari di morbida con agevolazioni specifiche.

Aumento della qualità del servizio

Prosecuzioni di azioni di monitoraggio della qualità percepita dagli utenti del trasporto pubblico urbano ed extraurbano al fine di individuare le azioni per il miglioramento del servizio.

Tale monitoraggio si realizza ogni anno attraverso una rilevazione di customer satisfaction.

L'indagine si pone l'obiettivo di individuare, attraverso un questionario strutturato che rileva importanza e soddisfazione dei principali aspetti del servizio, quali sono le aree di maggior criticità dell'offerta nella percezione dell'utenza. Questo permette di pianificare azioni migliorative e mirate per garantire una qualità più elevata del servizio di trasporto pubblico.



4. Misurazione delle azioni di efficientamento e razionalizzazione

4.1. Incremento o mantenimento del Rapporto Ricavi/Costi (RC)

Anno 2011

$$R = \text{Ricavi} = P + S + A$$

Dove

P = Proventi da Biglietti e Abbonamenti

S = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie)

A = Altri Introiti

A_{2011} = (ricavi da sanzioni TPL + pubblicità)

$$R_{2011} = (P_{2011} + S_{2011}) + A_{2011} = \text{€ } 6.307.583,00$$

C = Corrispettivo da Contratto di Servizio

$$C_{2011} = \text{€ } 18.063.421,36 \text{ (corrispettivo + premio previsti dal contratto di servizio)}$$

I = Costi di Infrastruttura

$$I_{2011} = \text{€ } 2.502.742,69 \text{ (canone annuale di affitto biglietterie, uffici e depositi TPL in uso al gestore)}$$

Quindi

$$RC_{2011} = 0,29$$

Anno 2012

$$R = \text{Ricavi} = P + S + A$$

Dove

P = Proventi da Biglietti e Abbonamenti

S = Copertura dei Costi Sociali (Integrazioni Tariffarie e Agevolazioni Tariffarie)

A = Altri Introiti

A_{2012} = (ricavi da sanzioni TPL + pubblicità)

$$R_{2012} = (P_{2012} + S_{2012}) + A_{2012} = \text{€ } 6.445.838,00$$

C = Corrispettivo da Contratto di Servizio

$$C_{2012} = \text{€ } 18.014.872,00 \text{ (corrispettivo + premio previsti dal contratto di servizio)}$$

I = Costi di Infrastruttura

$$I_{2012} = \text{€ } 450.000,00 \text{ (canone annuale di affitto biglietterie, uffici e depositi TPL in uso al gestore)}$$

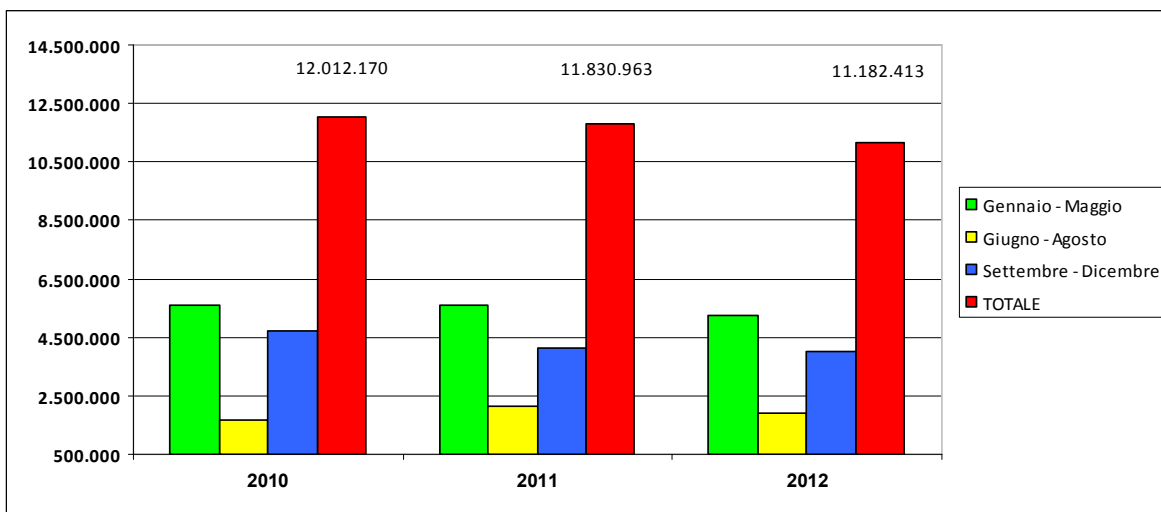
Quindi

$$RC_{2012} = 0,27$$

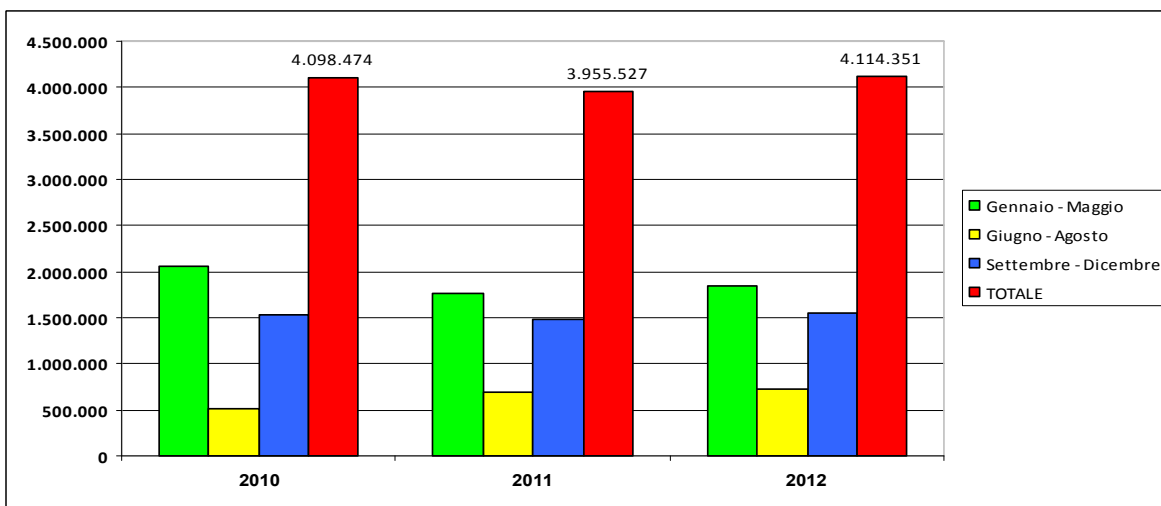


4.2. Incremento Numero dei Passeggeri (NP)

Il numero dei passeggeri non è aumentato in valore assoluto, ma una analisi più attenta e comparata al "load factor" consente di individuare come il servizio sia diventato più efficiente col passare degli anni. Segno questo del corretto approccio programmatico adottato.



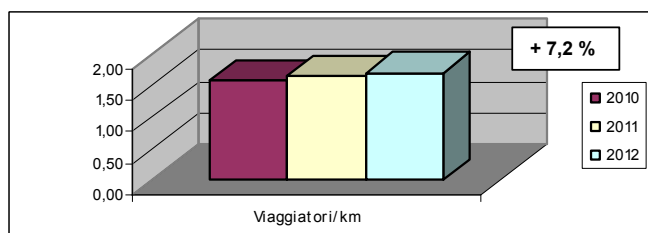
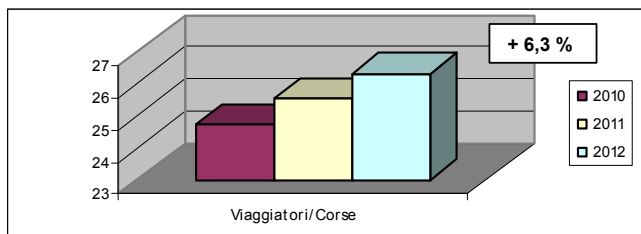
Andamento dei passeggeri del servizio URBANO



Andamento dei passeggeri del servizio EXTRAURBANO

NP₂₀₁₁ = 15.786.490

NP₂₀₁₂ = 15.926.764



"load factor" (fattore di riempimento)

4.3. Mantenimento o Decremento controllato dei Livelli Occupazionali (LO)

	2011	2012
Addetti TPL	277	262
Di cui Autisti TPL	258	198

5. Piano di Riprogrammazione

5.1. Scelte strategiche

Collegamento Stazione Mediopadana AV

La nuova stazione ferroviaria Mediopadana, che rappresenta l'unica fermata in linea dell'Alta Velocità nel tratto Milano - Bologna, sorge a circa 4 chilometri a nord del centro di Reggio Emilia.

Per garantire gli spostamenti dei passeggeri da e per la Stazione sono stati predisposti diversi servizi:

- Linea 5 che collega la stazione centrale FS (importante fermata d'interscambio) con la nuova stazione Mediopadana e le zone nord e sud della città.
- Trasporto Taxi
- Taxi/Navetta collettiva

Con questo intervento si garantisce il servizio a parità di percorrenza a tutti gli utenti del servizio ferroviario Alta Velocità ampliando pertanto il potenziale di viaggiatori sul TPL.

L'intervento è stato attivato in occasione del servizio estivo 2013 e perfezionato col servizio invernale 2013/14.



Nuova fermata di interscambio urbano

La principale novità del servizio urbano riguarda l'attivazione, nel mese di novembre, della nuova fermata di interscambio presso l'area della ex Caserma Zucchi; una nuova struttura progettata e realizzata dal Comune di Reggio Emilia che permetterà l'interscambio delle linee urbane con miglioramento degli standard di sicurezza rispetto alla situazione attuale di Viale Allegri.

L'intervento è teso a riorganizzare la mobilità urbana sfruttando le potenzialità di un'area in centro storico che consente un agevole accesso nel cuore della Città oltre a garantire un punto efficace e sicuro di interscambio fra più linee urbane.

Contestualmente questo intervento permette un risparmio chilometrico dovuto ad una ottimizzazione dei percorsi e la realizzazione di un tratto di corsia riservata fra Via Franchetti e Piazza Duca d'Aosta.



Rendering fermata d'interscambio urbana



Razionalizzazione servizi extraurbani nell'area di confine tra i bacini di Reggio Emilia e Modena

Bacino del Secchia nel tratto compreso tra Cerredolo/Lugo e Sassuolo.

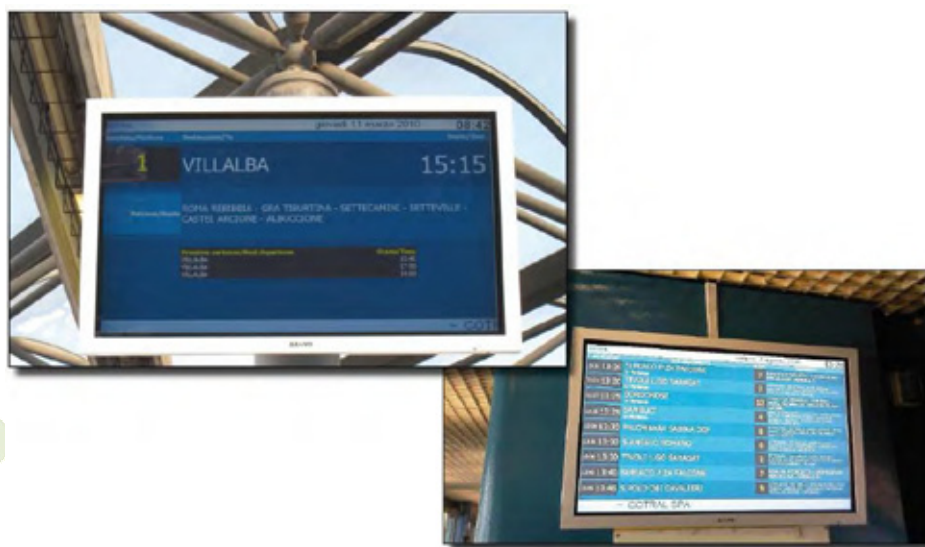
Attualmente alcuni servizi nelle aree perimetrali del bacino provinciale si trovano in sovrapposizione fisica e, talora, anche funzionale con quelli di altri bacini, che, a causa della conformazione della rete stradale e della struttura della domanda di trasporto, seguono gli stessi itinerari e, spesso, svolgono il medesimo servizio almeno per un tratto di linea. La zona dove questo avviene lungo la massima estensione territoriale è la valle del Secchia tra Sassuolo e Cerredolo; circa 25 km, in massima parte in Provincia di Reggio Emilia, dove due linee del bacino reggiano e due del bacino modenese svolgono un servizio simile: in massima parte orientato verso la pianura al mattino e nel verso opposto, per garantire i rientri di studenti e lavoratori, a metà giornata e nel tardo pomeriggio. L'opportunità di agire con una programmazione integrata porta ad assumere una nuova configurazione, impostata su una linea interbacinale nel tratto indicato, che svolga le funzioni attualmente affidate ai mezzi di tutte e quattro le linee, prevedendo l'istituzione di uno o due punti di interscambio a valle dei quali i mezzi non necessari in relazione alla quantità di viaggiatori presenti non proseguono, con forti risparmi di mezzi impiegati.

Comunicazione innovativa

Informare il cittadino in ogni punto, in ogni momento e con qualsiasi mezzo circa i servizi offerti e soprattutto sulle variazioni di mobilità è l'obiettivo comune dell'Agenzia per la Mobilità e degli enti locali.

Raggiungibile con la ricerca di un sistema in grado di gestire la comunicazione multimediale presso punti strategici d'interscambio al fine di informare gli utenti in tempo reale attraverso l'integrazione dei processi informatizzati.

Verranno, pertanto, installate presso la fermata urbana di interscambio Zucchi monitor LCD in grado di interfacciarsi con il sistema AVM e di fornire sia informazioni dinamiche che statiche (orari di servizio)



Esempio pannello comunicativo



Pianificazione e controllo con ausilio della tecnologia AVM

Pianificazione con ausilio della tecnologia AVM dei tempi di interscambio e monitoraggio del servizio erogato ancor più preciso e dettagliato al fine di poter migliorare tempestivamente la qualità del servizio.

I dati registrati a bordo bus verranno utilizzati dall'Agencia per la programmazione del servizio. Questi dati, raccolti quotidianamente e per lunghi periodi, permetteranno di determinare i tempi di percorrenza dei mezzi in funzione di vari aspetti come, ad esempio, il periodo dell'anno (periodo estivo, invernale, ecc.), la giornata (giorni festivi o feriali), l'orario nel corso della giornata (ore di punta, ore di morbida) ecc.

6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

6.1. Innovazione dei sistemi e il fabbisogno per l'innovazione

Infomobilità

Sistema all-in-one per gestire tutte le tecnologie di monitoraggio e visualizzazione dei dati di sosta e traffico e condividere le informazioni su piattaforma web con i vari attori della mobilità urbana.

Consentirà di avere una piattaforma multi-utente e unica per tutte le tecnologie, amministrare i dati provenienti dal campo in tempo reale ai fini di gestire e pianificare con efficienza gli interventi sul territorio, riducendo drasticamente i fenomeni di congestione del traffico.

Il sistema consente di:

- gestire le informazioni provenienti dai parcometri
- gestire le informazioni delle centraline traffico veicolare e conteggio veicoli dei parcheggi off-street
- gestire sistemi di guida al parcheggio su strada
- gestire pannelli a messaggio variabile
- diffondere informazioni su palmari, cellulari
- analizzare le informazioni storiche sulla sosta e il traffico cittadino

Queste tecnologie permettono, pertanto, di informare l'utenza sulla disponibilità di parcheggio e sulla viabilità in tempo reale. Tramite il monitoraggio del livello di saturazione delle aree di parcheggio, una rete di telecomunicazione ed un insieme di pannelli localizzati strategicamente sul territorio, sarà possibile indicare agli automobilisti in ingresso alla città la direzione verso i parcheggi con disponibilità di posti liberi. Attraverso pannelli a messaggio variabile, inoltre, si potrà fornire una tempestiva comunicazione su eventuali disservizi.



Progetto GiM

Il progetto GiM promuove un governo efficace ed efficiente della "mobilità diffusa" ed il suo sviluppo sostenibile attraverso l'erogazione centralizzata di servizi multicanale d'infomobilità pubblico-privata.

Il completo avvio del sistema su scala locale e regionale permetterà di raggiungere i seguenti obiettivi:

- rilevamento dei flussi di traffico a livello urbano ed extraurbano;
- supervisione, controllo del traffico ed interscambio dei dati traffico su scala regionale o città metropolitana;
- gestione delle flotte di trasporto pubblico;
- gestione dei flussi di mezzi pesanti in generale e di merci ;
- analisi previsionali sul traffico;
- supporto ad eventi critici (incidenti, meteo, cantieri, manifestazioni, emergenze);
- diffusione delle informazioni verso l'utenza: dati relativi al traffico, Travel Planner in real time, informazioni sul territorio (Paline intelligenti e Pannelli a messaggio variabile).

Il fabbisogno	
ENTE	G.i.M.
Provincia di Reggio Emilia	319.257,50
Comune di Reggio Emilia	319.257,50
Regione Emilia Romagna	638.515
Ministero degli Affari Regionali	284.494
Totale	1.561.524,00

Fornitura				
	DISPOSITIVI AVM (comprensivo sistema centrale)	PALINE ELETTRONICHE INFO TPL	PANNELLI MESSAGGIO VARIABILE TRAFFICO "A BANDIERA"	PANNELLI MESSAGGIO VARIABILE TRAFFICO "LATO STRADA"
REGGIO EMILIA	278	45	3	8

Ad oggi le installazioni sono completate circa per l'80 %.



Pannelli informativi Progetto G.i.M.

Bigliettazione elettronica

Sistema di bigliettazione elettronica regionale Stimer. Permette di monitorare in modo puntuale il numero di passeggeri che utilizzano i servizi di trasporto pubblico locale con un elevato livello di dettaglio delle singole validazioni (tipologia di servizio, linea, percorso, corsa, fermata, data, ora, ecc.) effettuate dall'utenza ad ogni accesso ai bus. I dati relativi alle validazioni sono analizzati nel dettaglio con appositi strumenti di reportistica che permettono valutazioni molto accurate sia in ottica di una costante riprogrammazione dei servizi sia per valutare i risultati delle modifiche apportate ai servizi stessi. Nel corso del biennio 2013 - 2014 è prevista l'installazione di terminali conducenti per la vendita a bordo integrata sull'intera flotta.



7. Cronoprogramma

2010 - 2012

		Progetto C.I.M. - Gestione infrastruttura della mobilità			2010		2011		2012	
		Servizio Inveniente 2009/2010	Servizio Estivo 2010	Servizio Inveniente 2010/2011	Servizio Estivo 2011	Servizio Inveniente 2011/2012	Servizio Estivo 2012	Servizio Inveniente 2012/2013		
A	Km di esercizio	4.651.470	1.988.007	3.618.628	-0,10%	-4,52%	-4,82%	-1,42%	-5,07%	
B	Passeggeri	7.980.037	2.181.234	6.248.353	+ 3,95%	-3,68%	-3,78%	+ 2,97%	-4,23%	
C	Tariffa	2.548.912	856.415	2.352.200	+ 4,86%	-0,74%	+ 0,90%	+ 2,85%	+ 1,20%	
D	C/A	0,548	0,453	0,650	+ 34,05%	+ 12,43%	+ 14,34%	+ 29,01%	+ 20,00%	
E	B/A	1,651	1,155	1,727	+ 29,87%	+ 2,78%	+ 3,17%	+ 32,04%	+ 3,82%	
		ANNO DI RIFERIMENTO 2010		2011		2012				
		Servizio Inveniente 2009/2010	Servizio Estivo 2010	Servizio Inveniente 2010/2011	Servizio Estivo 2011	Servizio Inveniente 2011/2012	Servizio Estivo 2012	Servizio Inveniente 2012/2013		

12.06.2011
Capitale di tutte le linee estruzione presso il CIM

15.08.2011
Interventi integrati
Lomina - Reno

01.07.2011
3ª Messura tariffaria

15.03.2011
Riprognozione del servizio (Pubbli ed Consumo)

01.07.2012
Installazione nodi-SCAN sull'intera flotta

01.07.2012
Installazione emettitori DUCATI sulla flotta urbana

01.07.2012
Progetto C.I.M.E.R attivazione del servizio di ricerca via web

01.01.2012
Necessità di SETA SGI

17.09.2012
Riprognozione del servizio Urbano ed Extraurbano


01.09.2010
1ª Messura tariffaria
Accantonamento Annuale

13.12.2010
Pubbli P.I.
presupposto pubblico regionale e locale 2011-2013

01.01.2011
2ª Messura tariffaria
1209 ore municipalizzate



2013 – 2015

 <p> Agenzia Locale per lo Sviluppo Via E. Mattei 5/3 - 42124 Reggio Emilia tel. 0522/451457 - fax 0522/452366 sito internet: www.am.re.it </p>	Progetto GUM - Gestione informata della mobilità	Pianificazione e controllo con ausilio della tecnologia /PM	Servizio Invernale 2012/2013 Servizio Estivo 2013 Servizio Invernale 2013/2014 Servizio Estivo 2013	Servizio Invernale 2013/2014 Servizio Estivo 2014	Servizio Invernale 2014/2015 Servizio Estivo 2014	Servizio Invernale 2014/2015 Servizio Estivo 2015 Servizio Invernale 2015/2015	2013 2014 2015
	Progetto Damer: Terminali connessi per la vendita e servizio integrato sull'intera ferrovia						

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Modena**



***"Piano di Riprogrammazione dei
Servizi di TPL - Autofiloviari"
del
Bacino provinciale di Modena***

ai sensi della Delibera di Giunta Regionale N°912 del 2 luglio 2013

Settembre 2013



INDICE

PREMESSE

1. Il quadro di riferimento normativo nazionale;
2. Gli indirizzi normativi regionali;

EVOLUZIONE DEL SISTEMA DEL TPL DAL 2010 AL 2012

1. L'Accordo di Programma 2007/2010;
2. Il Patto per il trasporto pubblico regionale e locale 2011/2013;
3. Il Piano di Revisione dei servizi TPL di Modena 2010/2012;
4. I risultati raggiunti nel triennio 2010-2012;

ANALISI DEI FABBISOGNI DI MOBILITA'

1. Inquadramento territoriale del bacino;
2. Dati di mobilità di bacino;
3. Evoluzione fabbisogni di mobilità: analisi generale, effetti della crisi economica e degli eventi sismici;
4. Struttura del sistema e della rete dei servizi ferroviari;
5. Struttura del sistema e della rete dei servizi TPL;
6. Contratto di Servizio in vigore;

STRATEGIE DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI TPL DAL 2013 AL 2015

1. Il Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL auto filoviari di Modena 2013/2015;
2. Le azioni strategiche;
3. Le riprogrammazioni del 2013;
4. Le scelte per il biennio 2014-2015;

MISURAZIONE DELLE AZIONI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE

1. Gli indicatori di sintesi;
2. Il cruscotto della mobilità di bacino;
3. I Rapporti Consuntivi Annuali;
4. Le attività di Customer Satisfaction;



LE INNOVAZIONI TECNOLOGICHE E DI SISTEMA

1. I servizi innovativi;
2. Ulteriori innovazioni e relativi fabbisogni;

CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'

1. La manutenzione in continuo del PEB - Programma di Esercizio Base;
2. Il calendario di attivazione delle riprogrammazioni dei servizi;



PREMESSE

1. **Il quadro di riferimento normativo nazionale.**

La legge 135/2012, di revisione della spesa pubblica, prevede la definizione di criteri e modalità incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi, sulla base dei quali ripartire e trasferire alle Regioni le risorse destinate al settore del Trasporto Pubblico Locale, compreso il settore ferroviario, attraverso l'emanazione di apposito DPCM., 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.

Il DPCM 11 marzo 2013 è stato pubblicato sulla G.U. n° 148 del 26/06/2013 e prevede che:

- ✚ il soddisfacimento dell'obiettivo di cui ai punti a) e c) è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" (*coefficiente di affollamento: rapporto tra passeggeri*km. e posti*km.*) calcolato su base regionale; nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero di passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio; in particolare il bacino di Modena, che possiede da anni un sistema di conteggio dei passeggeri (Stimer) calcolerà l'obiettivo sulla base dell'incremento reale dei passeggeri e del numero di viaggiatori effettivamente trasportati su ogni corsa ;
- ✚ 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, 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;



- ✚ 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 attraverso 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;
- ✚ il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il Trasporto Pubblico Locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli obiettivi si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.

La quota del 10% delle risorse stanziata sul Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario è attribuita a ciascuna Regione al raggiungimento integrale degli obiettivi sopraelencati.

Nel caso in cui gli obiettivi sono raggiunti parzialmente, alle Regioni è assegnata parte della quota del 10% con le percentuali di seguito riportate:

- a) 30% per un offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- b) 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati.

Per l'anno 2013 l'art. 3 del DPCM dispone che gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante:

- ❖ l'adozione, da parte delle Regioni, entro quattro mesi dall'emanazione del DPCM, del "*Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*";
- ❖ la trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL, entro 130 giorni dalla data di emanazione del DPCM, di copia dei provvedimenti adottati e dei dati istruttori da cui risulta eseguita la riprogrammazione;
- ❖ la rimodulazione e sostituzione, entro 180 giorni dalla adozione del Piano, dei servizi diseconomici in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e



costi del servizio al netto dell'infrastruttura, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi.

2. Gli indirizzi normativi regionali.

La Regione Emilia Romagna, con Delibera Giunta Regionale n° 912/2013 del 02/07/2013, ha approvato gli indirizzi per la predisposizione dei *Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL auto filoviari regionali*.

La Regione, con DGR 912/2013:

- attribuisce agli Enti Locali e alle Agenzie per la Mobilità, sulla base delle funzioni loro conferite a norma della L.R. 30/98 e s.m.i., il compito di predisporre il *Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL auto filoviari*;
- da' atto del percorso di razionalizzazione nei diversi bacini provinciali intrapreso con l'attuazione del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2011-2013, con il quale sono state applicate riduzione dei servizi dal 3% al 5% nei diversi bacini, sulla base delle diverse condizioni richieste con DGR 802/2011;
- stabilisce che, al fine di dare seguito agli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi di TPL, a completamento delle azioni 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 auto filoviari pari al 5% al lordo di quanto già indicato con la citata DGR 80/2011, tenuto conto di uno scostamento annuale in riduzione che non superi l'ulteriore 0,5% del monte complessivo deliberato;
- approva gli indirizzi agli Enti Locali e alle loro Agenzie per la Mobilità per la predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL auto filoviari.

Il Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL auto filoviari di ciascun bacino dovrà:

- ✚ rispecchiare la domanda di mobilità del bacino di riferimento con particolare attenzione alle esigenze della coesione sociale;
- ✚ salvaguardare le esigenze minime della domanda/offerta, 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;
 - ✚ 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;
 - ✚ 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, 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, relativamente al raggiungimento della tariffa obiettivo "Mi Muovo".

Le Agenzie locali per la Mobilità dovranno inviare alla Regione, entro il 30 settembre 2013:

- i provvedimenti di approvazione del Piano, condivisi e adottati, dagli Enti Locali competenti in ciascun bacino;
- i dati istruttori a supporto della riprogrammazione dei servizi di TPL;
- una relazione di accompagnamento che sintetizza gli interventi di rimodulazione effettuati sui servizi con la specificazione della stima sugli effetti derivanti in termini economici, gestionali e tecnici.

I Piani di riprogrammazione dei servizi auto filoviari di bacino dovranno essere attuati a decorrere dall'orario invernale 2013.



La Regione con propri successivi provvedimenti approverà il "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto ferroviario regionale" e "il Piano regionale di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico auto filoviari" con presa d'atto delle riprogrammazioni dei servizi effettuate nei diversi bacini.

Dal 2014, nel caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1 del DPCM, la regione procederà all'applicazione delle penalità evidenziate all'art. 3 del DPCM medesimo sulla base:

- della ripartizione modale dei servizi (ferro e gomma);
- della rimodulazione proporzionale delle risorse in quota parte sui bacini inadempienti e prevedendo al contempo una compartecipazione alla penalità da parte dei restanti bacini.



EVOLUZIONE DEL SISTEMA DEL TPL DAL 2010 AL 2012

1. L'Accordo di Programma 2007/2010.

L'Accordo di Programma 2007/2010 è stato caratterizzato da incrementi della produzione chilometrica dei servizi minimi di trasporto pubblico locale e dei contributi regionali erogati, sia a livello regionale che a livello provinciale di Modena.

Nel quadriennio 2007-2010 i servizi minimi auto filoviari programmati sull'intero territorio regionale sono passati da 107,2 milioni di vetture*km. nel 2007 a 112,6 milioni di vetture*km. nel 2010, con un incremento del 4,96%. I relativi contributi regionali erogati sono aumentati da 199,6 milioni di euro nel 2007 a 228 milioni di euro circa nel 2010, con un incremento del 14,2%.

Nel bacino di Modena, nel medesimo periodo, i servizi minimi sono aumentati da 12,43 milioni di vetture*km., programmate nel 2007 dall'Accordo di Programma, a 13,217 milioni di vetture*km. (di cui 12,59 milioni di vetture*km. finanziate dal FRT), consuntivate nel Rapporto Consuntivo Annuale 2010, con un incremento del 6,33%. I contributi regionali erogati al bacino provinciale di Modena sono aumentati da 21,7 milioni di euro nel 2007 a 24,7 milioni di euro nel 2010 con un incremento del 13,8%, suddivisi in 23,6 milioni di euro Contributi per i servizi minimi e 1,1 Contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico (L.R. 1/2002).

L'Accordo di Programma 2007/2010 impegnava gli Enti Locali a mettere a disposizione risorse per i servizi minimi e servizi aggiuntivi in misura tale che l'intervento di ciascuno sia almeno pari alla media degli interventi complessivi dell'ultimo triennio.

Gli Enti Locali modenesi nel quadriennio 2007/2010 hanno aumentato le risorse destinate al TPL da 0,10 €/vettura*km. a 0,20 €/vettura*km.:

Anno 2007 0,11 €/vettura*km.

Anno 2008 0,14 €/vettura*km.

Anno 2009 0,17 €/vettura*km.

Anno 2010 0,20 €/vettura*km.



contribuendo ad incrementare la produzione di servizi di TPL del bacino, al netto di una quota pari a circa il 30% del contributo complessivo destinata ad Agenzia per il funzionamento di funzioni trasferite dagli Enti Locali soci.

L' Accordo di Programma 2007/2010 infine prevedeva la realizzazione di un Piano di riorganizzazione ed integrazione del servizio auto filoviario di bacino (Art.6 c.3) da presentarsi entro il 30 giugno 2009, con l'obiettivo di introdurre azioni di razionalizzazione, eliminazione delle sovrapposizioni - in particolare con la modalità ferroviaria - che consentissero di diminuire e/o recuperare vett/km.

A tale proposito Agenzia ha presentato il Piano di revisione dei servizi di trasporto pubblico extraurbano nella Provincia di Modena, redatto nel 2006 ed approvato dagli Enti Locali modenesi e contenuto nel Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) provinciale, che prevedeva in particolare la rimodulazione dei servizi automobilistici di bacino assumendo il sistema ferroviario come asse portante del sistema di trasporto pubblico.

2. Il Patto per il trasporto pubblico regionale e locale 2011/2013.

La Legge 122/2010 ha imposto alle Regioni italiane pesanti tagli alle risorse trasferite, per gli anni 2011, 2012 e successivi, mettendo a rischio direttamente i servizi ai cittadini e l'intero sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

La Regione Emilia Romagna, di fronte a tale emergenza, ha attivato un tavolo istituzionale di lavoro per il TPL che ha coinvolto tutti gli attori del sistema del trasporto pubblico regionale e locale al fine di pervenire alla formulazione di una soluzione concordata per mantenere l'equilibrio economico del sistema e dare un'efficace risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini. Attraverso la definizione di risorse finanziarie regionali disponibili nel triennio 2011-2013 è stato compensato quasi totalmente il taglio governativo, al fine di contenere la riduzione del servizio offerto all'utenza.

E' stato quindi sottoscritto il Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia Romagna per il triennio 2011-2013 che prevede:

- ❖ l'impegno della Regione a mettere a disposizione risorse certe per i servizi minimi auto filoviari e per il servizio ferroviario regionale, comprensive dei livelli di inflazione programmata prevista in ragione del 4,5% nel triennio;



- ❖ l'impegno degli Enti Locali a confermare, per quanto possibile, per il triennio 2011-2013 le contribuzioni medie destinate al TPL nel periodo precedente 2007-2010; ad adeguare le tariffe ai "valori obiettivo" fissati da delibera regionale; a predisporre i piani di bacino e i piani urbani del traffico, anche al fine del controllo della sosta e degli accessi alle ZTL della creazione di parcheggi di interscambio, della protezione delle corsie riservate al TPL per elevarne la velocità commerciale;
- ❖ l'impegno delle Agenzie per la Mobilità a razionalizzare e ottimizzare i servizi, in linea con quanto già previsto dall'Accordo di Programma 2007/2010, con possibilità di autorizzare riduzioni di percorrenze dei servizi minimi del bacino del 3%. Tale riduzione non determina una corrispondente diminuzione dei contributi previsti. Limitatamente al caso di fusioni o aggregazioni dei Gestori, la riduzione dei servizi potrà essere incrementata di un ulteriore 2%.
- ❖ l'impegno dei Gestori del TPL di ricercare ogni possibile percorso di maggiore efficienza, così come indicato in tema di governance nell'Atto di Indirizzo in tema di aggregazioni e processi di industrializzazione, di completare l'avvio delle tecnologie di tariffazione elettronica e di infomobilità entro il 2012, di intensificare i controlli ai fini del contenimento dell'evasione tariffaria.



3. Il Piano di revisione dei servizi di TPL di Modena 2010/2012.

A seguito dell'apertura di 2 nuovi poli ospedalieri provinciali e la crescita degli spostamenti scolastici causata da un aumento della popolazione studentesca, è stato predisposto a partire dal 2009 - anno in cui si è proceduto alla vendita di una quota azionaria della società di Gestione ad un soggetto privato attraverso una procedura di gara - un aggiornamento del Piano di Revisione dei servizi di TPL del bacino di Modena di cui al comma 1 ed una riprogrammazione dei servizi urbani. Tale revisione prevedeva un espansione dei servizi programmati nel bacino modenese, finanziati anche attraverso l'aumento, a carico degli Enti Locali modenese, delle risorse destinate al TPL da 0,10 €/vettura*km. a 0,20 €/vettura*km:

Evoluzione PEB servizi TPL Bacino di Modena 2009-2011				
	2008	2009	2010	2011
evoluzione PEB servizi convenzionali				
manutenzione ordinaria servizi TPL		40.000	25.000	0
Progetto revisione urbano Modena 2a fase		40.000	100.000	0
Progetto linea urbana Vignola		0	0	40.000
Progetto 4a linea urbana Carpi		0	30.000	40.000
Progetto revisione extra direttrice Mirandola - Modena		0	0	30.000
Progetto revisione extra direttrice Castelfranco - Nonantola - Spilamberto		0	20.000	20.000
Progetto revisione extra direttrice Vignola - Modena		0	15.000	50.000
Totale vett/km		80.000	190.000	180.000
evoluzione PEB servizi non convenzionali				
Progetto potenziamento prontobus Modena + 2 quadranti		30.000	70.000	0
Progetto potenziamento Prontobus Pavullo + 1 bus		0	0	20.000
Totale vett/km		30.000	70.000	20.000
Totale incremento km/anno		110.000	260.000	200.000
Totale vett/km PEB	12.933.195	13.043.195	13.303.195	13.503.195
evoluzione ore servizio servizi non convenzionali				
Progetto Prontobus Maranello/Formigine		1.852	0	0
Progetto potenziamento Prontobus Modena + 2 quadranti		2.700	5.400	0
Progetto potenziamento Prontobus Pavullo + 1 bus		0	0	2.000
Totale incremento ore servizio/anno	0	4.552	5.400	2.000
Totale ore servizio non convenzionali	14.964	19.516	24.916	26.916

Successivamente tale piano e' stato fortemente condizionato dal Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia Romagna per il triennio 2011-2013 proposto dalla Regione e sottoscritto dagli attori pubblici e privati che giocano un ruolo nel Trasporto Pubblico Locale regionale, che ha imposto, a partire dal 2011, una decisa azione di razionalizzazione/contrazione sia dei servizi di TPL (nel 2010 avevano raggiunto la loro massima espansione) che delle politiche finanziarie pubbliche e tariffarie per tutta la regione.



anno 2010

Il consuntivo chilometrico dei servizi effettuati nell'anno 2010 risulta essere pari a 13.217.623 vett/km, (di cui 12,59 milioni di vetture*km. finanziate dal FRT) ed evidenzia un aumento di 311.094 vett/km (+2,41%) rispetto a 12.906.529 vett/km consuntivate nel 2009.

Il dettaglio del servizio effettuato nel 2009 e 2010 è evidenziato nelle tabelle seguenti:

Vett./km effettuate 2009-2010				
Servizi	2009	2010	Differenza	%
Urbano Modena	5.024.947	5.103.159	78.212	1,6%
Urbano Carpi	438.034	469.908	31.874	7,3%
Urbano Sassuolo	318.964	324.725	5.761	1,8%
Urbano Pavullo	10.444	10.518	74	0,7%
Totale Urbano	5.792.389	5.908.311	115.922	2,0%
Totale Extraurbano	6.507.339	6.678.075	170.736	2,6%
Totale Non Convenzionali	606.801	631.237	24.436	4,0%
Totale Generale	12.906.529	13.217.623	311.094	2,4%

Ad un aumento dei servizi (così come ad una più efficace azione di contrasto ai passeggeri non paganti da parte del gestore) ha corrisposto un aumento dei viaggiatori, oltre 800.000, invertendo la tendenza negativa che si era verificata nel 2009.

Dati viaggiatori 2009-2010				
	2009	2010	Differenza	%
Urbano Modena	7.470.754	7.890.964	420.210	5,6%
Urbano Carpi	155.173	210.114	54.940	35,4%
Urbano Sassuolo	115.073	133.513	18.440	16,0%
Urbano Pavullo	6.849	9.611	2.762	40,3%
Extraurbano	4.558.438	4.871.376	312.937	6,9%
Prontobus	72.536	79.342	6.806	9,4%
TOTALE	12.378.824	13.194.920	816.096	6,6%

Il 2009 aveva registrato un calo generalizzato di viaggiatori in tutto il paese, a causa dei mutati comportamenti legati alla crisi (rapporto ISFORT). A ciò si erano aggiunti disservizi locali, legati anche a riorganizzazioni avvenute sia nel TPL urbano che in alcuni servizi extraurbani. L'assestamento ed il miglioramento dei servizi avvenuti nel 2010, le azioni del progetto bus-qualità attuate dal gestore, il completamento di alcune linee (linea gialla a Carpi, estensione linea 12 a Modena, ecc.) sono premiate da un aumento consistente dell'utenza, generalizzato su tutto il territorio.



Il 2010 è stato un anno impegnativo dal punto di vista della programmazione del servizio, che ha continuato a crescere attestandosi a complessivi 13,217 milioni di vett/km, soprattutto per le modifiche degli orari scolastici legate all'introduzione della cd. "riforma" Gelmini. Oltre agli interventi di regolarizzazione ed adeguamento effettuati su diversi servizi urbani (in sintesi modifica degli orari di alcune linee dell'urbano di Modena la 2, la 9 e la 13, nonché il prolungamento della linea 12 fino alla zona Nord; il raddoppio della linea gialla dell'urbano di Carpi e il potenziamento dell'urbano di Sassuolo con l'aggiunta di diverse fermate etc.) è stato necessario ridefinire quasi completamente i servizi di trasporto extraurbani, la cui domanda è aumentata sia per la frammentazione degli orari di uscita dei ragazzi dalle scuole, che per l'incremento della popolazione studentesca; lavoro complesso e puntuale, che ha permesso di ridefinire e potenziare i servizi nell'intero bacino con la stessa quantità di risorse dell'anno precedente.

Nel 2010 è continuata l'estensione del servizio a chiamata Prontobus, con una maggiore articolazione della rete, delle fermate, accompagnata da un aumento dell'utenza.

I Comuni nei quali nel 2010 è stato svolto il servizio Prontobus sono: Campogalliano, Carpi, Castelfranco Emilia, Fiorano Modenese, Formigine, Maranello, Mirandola, Modena, Nonantola, Pavullo, San Cesario sul Panaro e Serramazzoni.

anno 2011

La sottoscrizione del Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia Romagna per il triennio 2011-2013 ha comportato per il bacino modenese la riduzione delle risorse pubbliche disponibili (-4,6%), ma garantite dal bilancio della Regione Emilia-Romagna nonostante i tagli effettuati dal governo. Il Patto ha anche prodotto gli indirizzi per gli adeguamenti tariffari.

Pertanto, a differenza degli anni precedenti, caratterizzati da un costante segno positivo, sia per quanto riguarda il valore della produzione che la quantità dei servizi offerti, nel 2011 si registra un decremento del valore della produzione (- 4,92 %).

Ciò trova riscontro anche nel volume dei servizi programmati/effettuati, come risulta nella tabella che segue:



Vett./km programmate/effettuate					
Anno	Vett./km programmate	Variazione sull'anno precedente	Vett./km effettuate	Variazione sull'anno precedente	Variazione vett/km programmate/effettuate
2008	12.931.098		12.882.565		-48.533
2009	12.976.592	0,4%	12.906.529	0,2%	-70.063
2010	13.226.602	1,9%	13.217.623	2,4%	-8.979
2011	13.000.000	-1,7%	12.967.237	-1,9%	-32.763

La tabella necessita di alcune precisazioni.

I servizi finanziati nell'anno 2011 risultano essere pari a 12.967.237 vett/km, molto vicine all'obiettivo di 13 milioni di vett/km fissato insieme agli EE.LL. soci modenesi. Da questo punto di vista va evidenziata la capacità di cogliere con precisione l'obiettivo, con interventi che spesso vedono differito l'effetto del risultato. La differenza tra programmato (13.000.000) ed effettuato (12.967.237) è davvero minima (soli 32.700 km). In realtà si partiva da un consolidato 2011 che, per naturale trascinamento, avrebbe portato un esercizio di vett/km 13.361.417, quindi la reale manovra ha determinato la riduzione di 394.180 vett/km.

Occorre inoltre ricordare che i servizi minimi riconosciuti dalla Regione sono pari a 12.590.000; ancora una volta si è riusciti - grazie al contributo degli EE.LL. ed ad una buona programmazione - a finanziare più servizi di quanto da anni la Regione ci riconosce.

Le vett/km effettuate hanno avuto, a seguito degli interventi di riorganizzazione, questo risultato finale:

Vett./km effettuate 2010-2011				
Servizio	2010	2011	Differenza	%
Urbano Modena	5.103.159	4.891.810	-211.349	-4,1%
Urbano Carpi	469.908	462.116	-7.792	-1,7%
Urbano Sassuolo	324.725	310.300	-14.425	-4,4%
Urbano Pavullo	10.518	9.906	-612	-5,8%
Totale Urbano	5.908.310	5.674.132	-234.178	-4,0%
Totale Extraurbano	6.678.075	6.661.576	-16.499	-0,2%
Totale Non Convenzionali	631.237	631.529	292	0,0%
Totale Generale	13.217.622	12.967.237	-250.385	-1,9%

Pur con una riduzione delle vett/km prodotte, anche nel 2011 (dopo il buon risultato del 2010 con un aumento di oltre 800.000 viaggiatori) è continuato l'aumento dei viaggiatori di oltre 400.000 unità, raggiungendo quota 13.600.000, migliorando inoltre l'efficienza del servizio che registra nel 2011 più di 16 viaggiatori medi per corsa.



Dati viaggiatori 2009-2011					
	2009	2010	2011	Differenza 2010/2011	%
Urbano Modena	7.481.123	7.914.867	8.104.760	189.893	2,4%
Urbano Carpi	155.173	210.154	237.035	26.881	12,8%
Urbano Sassuolo	115.073	133.572	146.481	12.909	9,7%
Urbano Pavullo	6.849	9.611	11.712	2.101	21,9%
Extraurbano	4.547.905	4.878.999	5.063.740	184.741	3,8%
Prontobus	72.535	79.342	72.935	-6.407	-8,1%
TOTALE	12.378.658	13.226.545	13.636.663	410.118	3,1%

Dati viaggiatori/corsa 2009-2011					
	2009	2010	2011	Differenza 2009/2011	%
Urbano Modena	14,81	16,31	17,46	2,65	17,9%
Urbano Carpi	2,81	3,65	4,42	1,61	57,3%
Urbano Sassuolo	3,45	3,93	4,51	1,06	30,7%
Urbano Pavullo	6,44	8,98	11,13	4,69	72,8%
Extraurbano	17,31	17,67	18,65	1,34	7,7%
TOTALE	14,35	15,51	16,59	2,24	15,6%

Per effetto della riorganizzazione dei servizi urbani ed extraurbani, del completamento di alcune linee, dell'aumento della popolazione scolastica e di efficaci azioni di contrasto ai passeggeri non paganti continuate da parte del gestore, negli ultimi due anni i passeggeri paganti sono aumentati di quasi 1 milione e 250.000.

Nel 2011 il Patto per la Mobilità ha imposto una razionalizzazione dei servizi e per il primo anno, da molti anni a questa parte, si è invertita la tendenza che ha visto i servizi di TPL crescere costantemente ogni anno fino al 2010. Si è passati dai 13.361.000 vett/km possibili per il 2011 ai 13 milioni reali a fine 2011. Con l'obiettivo di proseguire nella riorganizzazione fino ai 12.604.000 nel 2012, con una diminuzione di oltre 700.000 vett/km nei due anni ed attestandosi sostanzialmente alla quantità di servizi previsti dalla Regione Emilia-Romagna. Ciò nonostante la crescita del numero delle iscrizioni agli istituti scolastici superiori e le ulteriori modifiche ai servizi resi necessarie per l'assestamento del secondo anno della cd. "riforma" Gelmini. Le razionalizzazioni hanno riguardato prevalentemente i servizi programmati in zone e in periodi dell'anno (sabato pomeriggio, vacanza scolastica, mercatali) a bassa domanda di mobilità e/o servizi nei quali si è riscontrata scarsa frequentazione (3/5 viaggiatori in media per corsa).



In sintesi sono stati modificati i servizi extraurbani con una riduzione di circa 300.000 km, i servizi urbani per circa 350.000 km e i servizi Prontobus per circa 100.000 km.

Anche i servizi Prontobus nel 2011 hanno subito una contrazione dell'offerta. Si è proceduto infatti alla razionalizzazione del Prontobus di Modena rimodulandolo da 4 a 3 quadranti, alla revisione del servizio pronto bus di Maranello con la chiusura della fascia pomeridiana e l'estensione di quella mattutina.

Infine, d'intesa con i Comuni interessati, si è proceduto alla sospensione di quei servizi non più sostenibili economicamente: Formigine a partire dal febbraio 2011. Tale attività è peraltro proseguita anche nel 2012 con la sospensione da febbraio del Prontobus di Fiorano/Sassuolo.

La tabella seguente evidenzia i dati salienti:

Servizi Prontobus: km e viaggiatori		
Anno	Totale km effettuati	Totale viaggiatori
2005	251.804	32.802
2006	344.093	48.774
2007	404.052	59.428
2008	438.583	65.307
2009	462.737	72.446
2010	532.396	79.342
2011	483.088	72.935

anno 2012

Nel 2012, anno in cui si concretizza e diventa operativa la fusione delle aziende di Modena, Reggio Emilia e Piacenza in un'unica società di Gestione, Seta spa, sono proseguite le azioni di contenimento dei servizi avviate nel corso del 2011, attraverso la riorganizzazione di servizi a scarsissima utenza fino a 2/3 viaggiatori/corsa. Il valore della produzione dei servizi offerti, nel 2012 registra un decremento del valore della produzione (- 2,8 %) rispetto all'anno precedente e (- 4,7%) rispetto al 2010.



Vett./km PEB effettuate 2009-2012		
Anno	Vett./km effettuate	Variazione sull'anno precedente
2009	12.906.529	
2010	13.217.623	2,4%
2011	12.967.237	-1,9%
2012	12.604.317	-2,8%

Il dettaglio della produzione per servizio evidenzia che la riduzione chilometrica è sostanzialmente omogenea tra servizi urbani (- 2,4%) ed extraurbani (- 2,5%), la flessione maggiore si registra nei servizi non convenzionali (- 10,1%) il cui dato risente dell'effetto sisma e della chiusura dei servizi Prontobus di Fiorano/Sassuolo e Serramazzoni.

Vett./km effettuate per servizio 2011-2012				
Servizio	2011	2012	Differenza	%
Urbano Modena	4.891.810	4.785.714	-106.096	-2,2%
Urbano Carpi	462.116	441.670	-20.446	-4,4%
Urbano Sassuolo	310.300	306.283	-4.017	-1,3%
Urbano Pavullo	9.906	6.088	-3.818	-38,5%
Totale Urbano	5.674.132	5.539.755	-134.377	-2,4%
Totale Extraurbano	6.661.576	6.497.018	-164.558	-2,5%
Totale Non Convenzionali	631.529	567.544	-63.985	-10,1%
Totale Generale	12.967.237	12.604.317	-362.920	-2,8%

Dopo due anni di aumento reale di viaggiatori (2010 + 800.000; 2011 + 400.000) nel 2012, abbiamo una sostanziale conferma del livello raggiunto (- 0,4%), un dato da valutare non negativamente se si tiene conto di quanto il terremoto nell'area della pianura modenese ha certamente influito a partire da maggio in poi.

Dati viaggiatori PEB 2009-2012		
Anno	Viaggiatori	Variazione sull'anno precedente
2009	12.378.658	
2010	13.194.625	6,6%
2011	13.605.362	3,1%
2012	13.549.606	-0,4%



Pur con una confermata riduzione delle vett/km e con gli effetti del terremoto, il bacino modenese sembra riuscire a difendere l'aumento di 1.230.000 utenti degli ultimi due anni, anzi registra un lievissimo ulteriore aumento nel capoluogo. Le diminuzioni più rilevanti si registrano:

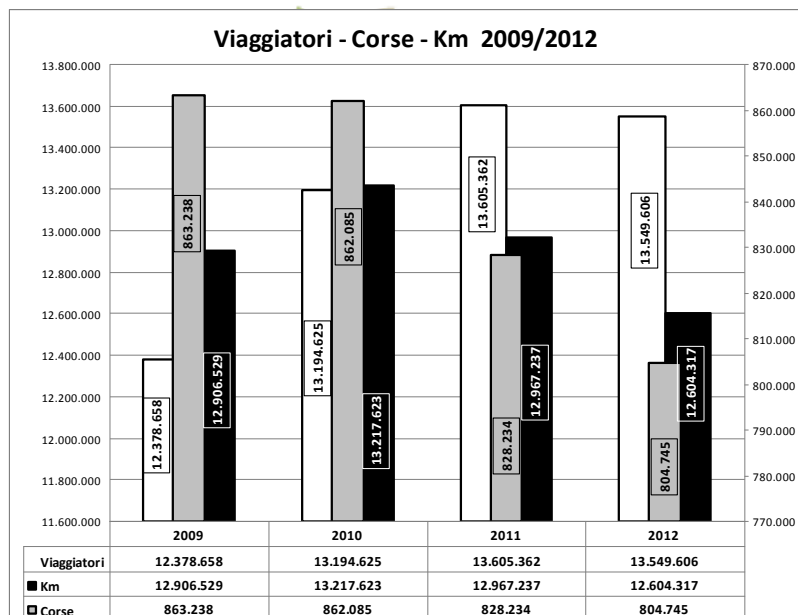
- 1) sul servizio extraurbano con una flessione del 1,6% le cui cause sono da ascrivere principalmente agli eventi sismici. Il mese di giugno, con la chiusura anticipata delle scuole (- 4 giorni scolastici) registra infatti un calo del 35% rispetto all'anno precedente;
- 2) sul servizio urbano di Carpi con una flessione di oltre il 14%. Qui le cause sono certamente da ricondursi agli eventi sismici che hanno causato la chiusura del centro storico fino a novembre, con la contestuale fuori-uscita dal centro del servizio urbano e il passaggio della frequenza da 30' a 40'.

Dati viaggiatori per servizio 2009-2012						
	2009	2010	2011	2012	Differenza 2011/2012	%
Urbano Modena	7.481.123	7.889.889	8.088.930	8.152.343	63.413	0,8%
Urbano Carpi	155.173	210.114	237.040	202.144	-34.896	-14,7%
Urbano Sassuolo	115.073	133.513	146.481	146.001	-480	-0,3%
Urbano Pavullo	6.849	9.611	11.712	11.282	-430	-3,7%
Extraurbano	4.547.905	4.872.161	5.041.844	4.960.634	-81.210	-1,6%
Prontobus	72.535	79.337	79.355	77.202	-2.153	-2,7%
TOTALE	12.378.658	13.194.625	13.605.362	13.549.606	-55.756	-0,4%

Interessante il miglioramento, lento ma costante, del rapporto viaggiatori/corsa, che raggiungono nel 2012 i circa 17 viaggiatori a corsa, con punte nel servizio urbano di Modena e nel servizio extraurbano.

Dati viaggiatori/corsa per servizio 2009-2012						
	2009	2010	2011	2012	Differenza 2009/2012	%
Urbano Modena	14,81	16,31	17,59	17,80	2,99	20,2%
Urbano Carpi	2,81	3,65	4,42	3,90	1,09	38,8%
Urbano Sassuolo	3,45	3,93	4,53	4,50	1,05	30,4%
Urbano Pavullo	6,44	8,98	11,14	12,30	5,86	91,0%
Extraurbano	17,31	17,67	18,56	18,70	1,39	8,0%
Prontobus*	2,23	2,07	2,33	2,55	0,32	14,5%
TOTALE	14,34	15,31	16,43	16,84	2,50	17,4%

Cercando di riassumere nel quadriennio 2009-2012 si ha, come evidenzia il grafico, il calo dei km erogati, il calo del numero di corse - entrambi dovuti principalmente alle riorganizzazioni dei servizi effettuate in questi ultimi 2 anni - ed un aumento di viaggiatori.



Va inoltre evidenziato – intrecciando i dati aMo con quelli ufficiali di bilancio ATCM/Seta fino al 2012 – che migliora il rapporto viaggiatori/corsa e viaggiatori/km così come aumenta il ricavo per km e quello per corsa.

4. I risultati raggiunti dal Piano di revisione dei servizi nel triennio 2010-2012.

I risultati raggiunti in sintesi:

	2009	2010	2011	2012	Diff 2012/2009
Vett/km	12.906.529	13.217.263	12.967.237	12.604.317	-2,40%
Viaggiatori	12.751.357	13.194.625	13.605.362	13.560.108	5,96%
Corse	867.238	862.085	828.234	804.745	-7,77%
Costo corsa semplice	€ 1,05	€ 1,05	€ 1,20	€ 1,20	12,50%
Ricavi da traffico	€ 11.107.894	€ 12.284.549	€ 12.692.238	12.119.290	8,35%
Viagg./Corsa	14,70	15,31	16,43	16,85	12,74%
Viagg./Km	0,99	1,00	1,05	1,08	8,17%
Ricavi/km	€ 0,86	€ 0,93	€ 0,98	€ 0,96	10,49%
Ricavo/Corsa	€ 12,81	€ 14,25	€ 15,32	€ 15,06	14,95%
Copertura Ricavi/Costi	32,09%	32,86%	33,87%	33,13%	3,14%
Livelli occupazionali	655	677	600	596	-9,90%
Vett/km*addetto	19.705	19.523	21.612	21.148	6,83%



Produzione servizi: riduzione del **2,40%** rispetto al valore base 2009 delle vetture*chilometro del PEB; il livello della produzione nel 2012 è sostanzialmente in linea (12.604.317) ai servizi minimi di cui all'Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e i servizi minimi auto filoviari (12.590.255), si evidenzia inoltre che la variazione rispetto al 2010, anno di massima espansione del servizio è del - 4,87%, con una riduzione di oltre 600.000 vett/km.

Viaggiatori trasportati: incremento del **5,96%** rispetto al valore base 2009 dei viaggiatori, utilizzando il metodo STIMER.

Efficacia del Servizio: incremento del **12,74%** rispetto al valore base 2009 del rapporto viaggiatori/corsa e incremento del **8,17%** sempre rispetto al valore base 2009, del rapporto viaggiatori/km.

Efficienza del Servizio: incremento del **3,14%** rispetto al valore base del 2009 del rapporto ricavi/costi di esercizio calcolato con la metodologia prevista dagli indirizzi regionali. Il valore dell'indicatore nel 2012 è pari al 33,13%.

Livelli occupazionali di bacino: riduzione del **9,90%** rispetto al valore base 2009 dei livelli occupazionali del bacino di Modena, governando il processo di revisione dei servizi senza conflitti sociali e licenziamenti.

Produttività del Servizio: incremento del **6,83%** rispetto al valore base del 2009 dei Km*addetto del bacino di Modena.

La qualità dei risultati raggiunti nel triennio 2010-2012 e la modalità di continua revisione dei servizi testimonia che gli obiettivi indicati dal DPCM 11 marzo 2013 sono da tempo perseguiti dalla realtà regionale e modenese. La applicazione degli obiettivi fissati dal decreto governativo e dalla delibera regionale altro non fanno che rafforzare le modalità e gli obiettivi di lavoro di Agenzia, che già aveva predisposto programmi di lavoro per il biennio 2013/2014 (anni coperti dal CdS) e assumendo il 2012 come anno base di riferimento.



ANALISI DEI FABBISOGNI DI MOBILITA'

1. Inquadramento territoriale del bacino.

La Provincia di Modena è una stretta fascia di territorio della Regione Emilia Romagna che si estende da nord a sud dalla pianura irrigua del fiume Po, al confine con la provincia di Mantova (Lombardia), fino ai crinali appenninici al confine con la Regione Toscana, compresi tra il Passo delle Radici e il Passo dell'Abetone (Provincia di Lucca) e da qui al complesso montuoso del Corno alle Scale (Provincia di Pistoia).

La Provincia di Modena ha una superficie territoriale di 2.688,65 chilometri quadrati e una popolazione al 2012 di 705.809 abitanti.

I principali centri abitati, oltre al capoluogo collocato sulla Via Emilia (185.694 abitanti), sono Carpi (69.943 abitanti), Sassuolo (41.313 abitanti), Formigine (34.145 abitanti), Castelfranco Emilia (32.174 abitanti), Vignola (25.132 abitanti) e Mirandola (24.681 abitanti). La città di Pavullo nel Frignano (17.435 abitanti) è l'unico centro della montagna che supera i 5.000 abitanti, e per questo motivo, oltre che per la sua privilegiata posizione che ne fa il principale punto di snodo degli itinerari, è il centro gravitazionale dell'area.

Per quanto riguarda l'organizzazione della mobilità, il territorio ha una dotazione di infrastrutture che sconta un deficit a livello di nervatura principale (solo Modena e Carpi sono raggiunte dall'autostrada, e oltre a queste solo Castelfranco Emilia è raggiunto dalla ferrovia nazionale) e che, di contro, presenta un'elevata dotazione di viabilità secondaria e locale, sviluppatasi nel tempo a supporto dell'espansione urbanistica.

2. Dati di mobilità di bacino.

La rete stradale in provincia di Modena comprende 51 Km di autostrade, 1.020 Km di strade statali provinciali e 7.400 Km di strade comunali.

L'offerta strutturale di mobilità si completa con 73 Km di rete ferroviaria e oltre 120 Km di piste ciclabili provinciali, a cui vanno sommate le reti ciclabili comunali (il Comune di Modena ha raggiunto la dotazione di 154 Km di piste ciclabili). La distribuzione dei flussi di traffico risulta fortemente polarizzata intorno al territorio del comune capoluogo, è altresì rilevante il



sistema di relazioni tra i distretti produttivi disseminati sul territorio provinciale e i punti di accesso autostradale.

In Provincia di Modena, dati censimento 2001 (ultimi sistematici disponibili), si registrano oltre 376.000 spostamenti/gg. per ragioni di studio e di lavoro: 225.000 dei quali costituiti da movimenti intracomunali, 100.000 da trasferimenti intercomunali, oltre 40.000 sono gli spostamenti da e per le altre province dell'Emilia Romagna e 15.000 relazioni con altre regioni italiane.

Le modalità di spostamenti vedono una netta predominanza dell'uso dell'autoveicolo privato, nel dettaglio:

automobile	70%
trasporto pubblico	9%
ciclabilità	9%
pedonalità	10%
moto	2%

Il tasso di motorizzazione risulta pari a 74,6 vetture ogni 100 abitanti maggiorenni, valore sensibilmente più alto dei tassi regionale e nazionale.

3. *Evoluzione fabbisogni di mobilità: analisi generale, effetti della crisi economica e degli eventi sismici.*

La popolazione della Provincia di Modena è passata dai 677.000 del 2008 agli attuali 705.000, dato censito al 31 dicembre 2012, registrando un aumento del 5% in cinque anni.

Dato che, confrontato con i corrispondenti rilevamenti fatti sulla popolazione del comune capoluogo che registra 181.000 residenti nel 2008 e 186.000 nel 2012, indica un significativo aumento della popolazione in area vasta e ridotta concentrazione residenziale nel capoluogo con conseguente aumento di domanda di mobilità.

Altro elemento significativo emerge dai dati di immigrazione che indicano come l'aumento di popolazione sia derivante da questo fenomeno con un abbassamento dell'età media della popolazione. Ulteriore conseguenza dello sviluppo demografico è il costante aumento della popolazione in età scolare che rappresenta una vasta componente dell'utenza di trasporto pubblico nel bacino modenese.



Altri due elementi caratterizzeranno l'evoluzione dei fabbisogni di mobilità nel bacino modenese, il perdurare della crisi economica che modifica in maniera dinamica i flussi di spostamenti casa- lavoro e, in particolare, l'evento sismico che ha colpito l'area nord della provincia di Modena nel maggio del 2012 trasformando radicalmente lo scenario socio economico del territorio.

4. Struttura del sistema e della rete dei servizi ferroviari.

Il trasporto pubblico su ferro è principalmente impostato su quattro linee cardinali che si intersecano a Modena, cui si aggiungono, in porzioni periferiche del bacino provinciale, altre linee gravitanti su Bologna o Reggio Emilia. Le linee che convergono su Modena sono la **dorsale emiliana (Milano-)Piacenza-Rimini**, di RFI, che serve le stazioni ferroviarie di **Modena e Castelfranco Emilia**, la **linea Modena – Verona**, sempre di RFI, che serve anche le stazioni di **Quattro Ville e Carpi**, oltre a quella di **Rolo** in provincia di Reggio Emilia che è a servizio anche di **Novi** e la **linea Modena Sassuolo**, di FER, che effettua servizio in **dieci stazioni della Provincia, fra cui quelle di Formigine e Sassuolo**. Altre stazioni esistono a **Mirandola, San Felice e Camposanto**, situate sulla **linea Bologna-Poggio Rusco** di RFI, e a **Vignola e Savignano sul Panaro** – una nel capoluogo comunale e una nella frazione **Mulino** – sulla **linea Bologna-Vignola** di FER; Sassuolo è poi raggiunta anche dalla linea, sempre di FER, proveniente da Reggio Emilia. Il servizio di trasporto pubblico su gomma integra e completa l'offerta.

Sulla dorsale Milano-Rimini, interessata anche da traffico nazionale a lunga percorrenza (cadenzamento orario con locali rinforzi), il traffico regionale è impostato su due servizi a cadenzamento orario tra loro intercalati circa alla mezz'ora: regionali veloci Piacenza-Rimini(-Ancona) e (Milano-)Parma-Bologna, con locali rinforzi nelle fasce di punta.

Sulla Modena-Verona è attualmente in esercizio, da giugno 2012, un servizio sperimentale con treni a cadenzamento orario Modena-Mantova (con un'interruzione di servizio di tre ore a metà mattina) intercalati circa alla mezz'ora da un altro servizio con cadenzamento orario tra Modena e Carpi.

La Modena-Sassuolo è esercitata con un cadenzamento orario di treni che effettuano tutte le fermate, intercalati alla mezz'ora, nelle fasce di punta, da un sistema di treni veloci che



servono solo le fermate principali. Da dicembre 2010 il servizio è stato impoverito dall'introduzione di alcune autocorse sostitutive, anche in fascia oraria di punta.

Sulle linee minori sono eserciti servizi non omogenei: sulla Bologna-Poggio Rusco esiste un servizio quasi cadenzato ogni 30 minuti, sulla Bologna-Vignola un cadenzamento orario (ma alcuni treni di rinforzo nelle fasce di punta, attualmente attestati a Bazzano, potrebbero nel prossimo futuro essere prolungati fino a Vignola) e sulla Reggio-Sassuolo un servizio ad orario con sole 15 coppie di treni al giorno, di cui sei autosostituite.

L'attuale assetto complessivo e l'organizzazione del servizio vengono assunti come strutturali – pur perdurando l'attesa di alcuni correttivi annunciati dalla Regione e finora non attuati – e pertanto si presume che l'attuale quantità di servizio non subisca variazioni nel triennio, e certamente non variazioni di segno negativo, che peraltro avrebbero l'effetto di produrre ricadute rilevanti sul servizio di TPL su gomma, che dovrebbe supplire l'offerta di servizio venuta a mancare.

5. *Struttura del sistema e della rete dei servizi TPL.*

Il servizio di TPL del bacino provinciale di Modena è articolato in servizi urbani, extraurbani e non convenzionali/a chiamata.

Il PEB (Programma di Esercizio Base) 2012 prevede una produzione di 12.590.000 vett/km suddivise in:

- 4.700.000 vett./km per Servizi urbani su gomma;
- 890.000 vett./km per Servizi urbani su filovia;
- 6.500.000 vett./km per Servizi extraurbani;
- 500.000 vett./km per Servizi non convenzionali/innovativi

Servizi urbani

Servizio urbano di Modena

Il servizio urbano di Modena consta di otto linee con orario feriale cadenzato a 10'/12' (tre di queste sono filoviarie), tre linee con orario feriale cadenzato a 20', tre linee con orario feriale cadenzato a 30' e quattro linee con alcune corse ad orario non cadenzato (a servizio di utenza in prevalenza lavorativa). Ogni linea collega tra di loro parti periferiche dell'abitato del capoluogo e/o del territorio comunale, interscambiando con le altre linee in uno o più dei



luoghi predisposti a tal fine: autostazione, stazione ferroviaria, piazzale Risorgimento, largo Garibaldi. Le tre linee filoviarie (la n. 6, la n. 7 e la n. 11) e la linea automobilistica n. 4 attraversano il centro storico, mentre le altre nove lo lambiscono percorrendo i viali di circonvallazione.

Il servizio si integra con un servizio a chiamata Prontobus Modena che copre una parte dei settori più periferici della città. Il servizio è in funzione dalle ore 6,00 alle ore 20,30 circa - effettua un orario ridotto nel periodo estivo di vacanza scolastica, dal 24 dicembre al 5 gennaio, nei giorni di vacanza scolastica pasquali e nelle giornate festive.

Servizio urbano di Carpi

Il servizio urbano di Carpi consta di quattro linee feriali con orario cadenzato a 30' che collegano tra loro parti periferiche dell'abitato, interscambiando nel punto di rendez-vous centrale, adiacente alla stazione ferroviaria.

Il servizio si integra con un servizio a chiamata Prontobus Carpi che copre i settori più periferici della città. Il servizio è in funzione dalle ore 6,15 alle ore 19,45 circa - effettua un orario ridotto nei periodi di vacanza scolastica.

Servizio urbano di Sassuolo

Il servizio urbano di Sassuolo consta di due linee feriali cadenzate a 30' e una terza linea ad orario, che collegano tra loro parti periferiche dell'abitato, interscambiando nel punto di rendez-vous centrale, adiacente alla stazione ferroviaria FER.

Il servizio è in funzione dalle ore 6,30 alle ore 19,30 circa - effettua un orario ridotto nei periodi di vacanza scolastica.

Servizio urbano di Pavullo

Il servizio urbano di Pavullo è costituito da una linea feriale circolare ad orario, che effettua tre corse nelle fasce di punta del mattino e di metà giornata, nelle restanti fasce orarie è attivo il servizio a chiamata Prontobus Pavullo che copre i settori più periferici della città.

Servizio extraurbano

Il servizio extraurbano, costituito da 51 linee, è articolato in due bacini (nord - pianura; sud - collina e montagna) impostati su alcune linee "portanti" aventi un'estremità a Modena e l'altra in uno dei centri principali del bacino e su una serie di linee secondarie con funzione di adduzione. Esempi di tali linee portanti sono la n. 400 Finale - Modena, la n. 420 Mirandola - Modena, la n. 760 Vignola-Castelfranco-Modena-Rubiera, la n. 731 Vignola - Spilamberto - Modena e la n. 800 Pavullo - Modena. La linea n. 760 nel tratto Castelfranco - Modena e la



linea n. 640 Sassuolo - Vignola nel tratto Sassuolo - Maranello, in considerazione della forte domanda di trasporto presente, hanno un orario di servizio cadenzato a 30 minuti; le restanti linee funzionano secondo un orario orientato a fornire il servizio principalmente nelle tre fasce di punta giornaliere in cui è presente utenza in prevalenza scolastica e/o lavorativa.

Il servizio effettua un orario ridotto nei periodi di vacanza scolastica.

Servizi non convenzionali

Servizio Taxibus notturno di Modena

Il servizio di taxi notturno di Modena è attivo giornalmente nella fascia serale/notturna dalle 20,30 alle 5,30, nel periodo di non attivazione dei servizi di linea urbani. Consente di raggiungere, con partenza da una delle quattro piazzole previste in corrispondenza di quattro punti rilevanti dell'abitato del capoluogo - tra cui stazione Fs, Policlinico, Nuovo Ospedale Baggiovara, Duomo - qualsiasi destinazione nell'ambito del territorio comunale. Possono usufruire del servizio Taxibus i possessori di abbonamenti personali o ricaricabili SETA che abbiano effettuato almeno un viaggio sulla rete SETA nei 30 giorni precedenti la data di utilizzo del taxibus.

Servizio Taxibus festivo di Modena

Il servizio taxi festivo collega, nei giorni festivi, alcune frazioni del Comune di Modena con il centro del capoluogo e viceversa. Tali frazioni sono servite nei giorni feriali con servizio di linea ordinario. E' svolto con autovetture taxi che seguono orari e percorsi prestabiliti indicati alle paline di fermata contrassegnate dall'apposito logo.

Servizi a chiamata Prontobus

I servizi a chiamata "Pronto Bus", attivi in sei comuni del territorio provinciale - Modena, Carpi, Maranello, Castelfranco, Mirandola e Pavullo e svolgono funzioni di supporto ai servizi di linea, connettendo aree a bassa domanda di trasporto ai centri capoluogo e alle fermate dei servizi di linea, lungo itinerari altrimenti non serviti dal trasporto pubblico.

Il servizio deve essere prenotato telefonicamente, e le fermate sono contrassegnate e dal logo del servizio e da un numero identificativo che deve essere comunicato all'atto della prenotazione. E' obbligatoria la prenotazione telefonica della corsa entro 30/60' l'orario di partenza, il viaggio viene programmato in aderenza alle esigenze dei clienti. Il servizio e' interamente flessibile e consente tutti i possibili spostamenti da e per i punti di raccolta della rete. Le prenotazioni possono avvenire dalle ore 8.00 alle ore 18.00 al numero apposito del Gestore solo nei giorni feriali, è possibile prenotare una corsa per il giorno stesso, per i giorni



successivi o per la settimana successiva, ogni corsa può essere prenotata da una o più persone. I servizi Prontobus si effettuano con bus di piccole dimensioni, anche attrezzati per la salita/discesa di disabili.

Servizio a chiamata Prontobus Modena

Il servizio ProntoBus di Modena è attivo nei giorni feriali nei quadranti nord e sud del territorio comunale, e connette alcuni settori periferici del territorio comunale ai più rilevanti punti di interscambio con il servizio urbano di linea. Il servizio si effettua con 2 bus.

Servizio a chiamata Prontobus Carpi

Il servizio ProntoBus di Carpi è attivo nei giorni feriali dal lunedì al venerdì al mattino nei quadranti nord e sud del territorio comunale, e connette alcuni settori periferici del territorio comunale, incluse le frazioni di Migliarina, Budrione, Fossoli, S. Marino, Cortile, S. Martino Secchia, Santa Croce, Gargallo, Cantone e la località di Panzano, frazione del comune di Campogalliano, al centro cittadino. Il servizio si effettua con 2 bus.

Servizio a chiamata Prontobus Castelfranco Emilia

Il servizio ProntoBus di Castelfranco Emilia è attivo nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, e connette alcuni settori periferici del territorio comunale, la città di Nonantola e la porzione meridionale del suo territorio comunale e la località di Sant'Anna, frazione del comune di San Cesario sul Panaro, al centro cittadino, oltre ad assicurare il collegamento tra Sant'Anna e San Cesario s/P.. Il servizio si effettua con 1 bus.

Servizio a chiamata Prontobus Maranello

Il servizio ProntoBus Maranello è attivo nei giorni feriali da lunedì a sabato e collega le località di Torre Oche, Fogliano, S. Venanzio, La Svolta, Gorzano, Torre Maina, Crociale, Pozza e Bell'Italia al centro cittadino. Il servizio si effettua con 1 bus.

Servizio a chiamata Prontobus Mirandola

Il servizio ProntoBus di Mirandola è attivo nei giorni feriali su due direttrici, in sostituzione di due linee extraurbane pre-esistenti; una collega il centro cittadino alla stazione ferroviaria, situata in località Cividale, e l'altro alle frazioni di Quarantoli, Gavello e San Martino Spino. Il servizio si effettua con 2 bus.

Servizio a chiamata Prontobus Pavullo

Il servizio ProntoBus di Pavullo nel Frignano è attivo nei giorni feriali, e connette alcuni settori periferici del territorio del comune e dei comuni di Lama Mocogno e Serramazzoni al centro cittadino. Il servizio si effettua con 2 bus.



6. Contratto di Servizio in vigore.

Nel 2004 con gara ad evidenza pubblica - Bando di gara pubblicato su GUCE S 221-198416 - l'Agenzia per la Mobilità di Modena ha selezionato ATCM quale gestore del servizio di trasporto pubblico locale del Bacino provinciale di Modena.

In data 21 gennaio 2005 ATCM ed aMo hanno perfezionato il Contratto di servizio che disciplina termini, modalità e condizioni per la gestione del servizio TPL del Bacino provinciale di Modena.

Come espressamente previsto nel Bando di gara (Punto II.3), all'art 4., secondo comma, del CdS, si disponeva che l'affidamento è *"rinnovabile - alla scadenza - di 3 anni alle condizioni indicate nel Contratto"*. Due sono le condizioni per il rinnovo:

- a. la disponibilità delle risorse regionali;
- b. il regolare adempimento agli obblighi assunti dal Gestore nel CdS;

le Parti nel corso del periodo di affidamento relativo agli anni 2006, 2007 e 2008, hanno concordato integrazioni al Contratto di Servizio, volte ad assicurare continuità, regolarità e qualità del servizio in ragione delle mutate esigenze della mobilità (c.d. **"CdS bis"**).

In data 15.12.2008 è stato sottoscritto fra Regione, Provincia di Modena, Comune di Modena, Comune di Carpi e aMo - ai sensi degli artt. 8 e 12 della Legge Regionale n. 30/98 - l'Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi auto filoviari per il quadriennio 2007-2010 (di seguito **"Accordo di programma"**). Nell'Accordo di programma si provvede, tra l'altro, ad assicurare la copertura del corrispettivo per i servizi minimi di TPL del Bacino provinciale di Modena per gli anni 2007-2010, a definire gli obiettivi di qualità del servizio esercito, nonché a determinare le risorse destinate agli investimenti.

Al fine di consentire il rinnovo triennale (2009-2011) del Contratto di servizio gli Enti Locali della Provincia di Modena - a mezzo della Convenzione ex art. 30 del D.lg. 267/2000 - hanno assicurato, in caso di mancata erogazione dei relativi contributi da parte della Regione Emilia-Romagna, la copertura finanziaria per l'anno 2011.

Nel corso del 2009 si è proceduto, attraverso una gara ad evidenza pubblica, alla vendita di una quota azionaria della società di Gestione ad un partner industriale privato. In data 15 giugno 2009 ATCM e aMo hanno perfezionato il rinnovo triennale del Contratto di Servizio 2009 - 2011.



Il secondo comma dell'art. 14 ter della L.R. n° 30/1998 stabilisce che, qualora due o più esercenti, risultati affidatari a seguito di procedure concorsuali, pervengano alla gestione integrata attraverso un'unica impresa di più bacini provinciali completi, hanno diritto alla proroga triennale dell'affidamento.

In data 1 gennaio 2012 è nata SETA S.p.A. per effetto dell'aggregazione di ATCM S.p.A. - Modena, di Tempi S.p.A. - Piacenza e del ramo di azienda di trasporto su gomma di ACT Azienda consortile di Reggio Emilia.

SETA S.p.A. (Società Emiliana Trasporti Auto filoviari) è subentrata nel Contratto di Servizio con aMo.

Per effetto di tale aggregazione ed a seguito di accordo tra le parti sottoscritto in data 27 giugno 2013, il Contratto di Servizio ha efficacia sino al 31 dicembre 2014.

Il Contratto di Servizio in vigore disciplina efficacemente tutte le fattispecie previste dalla normativa nazionale e regionale di settore e dagli accordi di programma regionali per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi auto filoviari.

In particolare, nel corso dell'affidamento, aMo può disporre variazioni del Programma di Esercizio Base (PEB) senza necessità di apportare modifiche al Contratto, sino all'aumento o alla diminuzione della percorrenza chilometrica del 10% delle vetture/chilometro del PEB.



STRATEGIE DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI TPL DAL 2013 AL 2015

1. *Il Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL auto-filoviari di Modena 2013/2015.*

Gli indirizzi per la redazione del Piano di Riprogrammazione dei servizi di TPL auto-filoviari 2013/2015 del bacino di Modena, redatto nel rispetto delle prescrizioni del DPCM 11 marzo 2013 e in coerenza con le linee-guida regionali di cui alla Delibera Giunta Regionale n° 912/2013, sono stati valutati e condivisi, dal Comitato Provinciale Permanente della Mobilità, nel quale sono rappresentati la Provincia di Modena, il Comune di Modena e tutti i Comuni Capi-Distretto della Provincia, in data 9 settembre 2013.

Gli indirizzi per la redazione del Piano sono stati inoltre condivisi e approvati dalla Giunta Provinciale e dalle Giunte Municipalì dei Comuni competenti.

Nel bacino provinciale di Modena gli Enti Locali, con lo Statuto di aMo e l'Accordo sull'Esercizio delle Funzioni, hanno affidato la programmazione operativa e la progettazione dei servizi di trasporto pubblico locale all'Agenzia per la Mobilità e il Piano di Riprogrammazione dei servizi di TPL si configura come attività di programmazione operativa dei servizi.

Pertanto il Piano, redatto sulla base degli indirizzi approvati dal Comitato Provinciale Permanente della Mobilità e dagli Enti Locali competenti, è stato proposto all'approvazione all'Assemblea dei Soci di aMo il 23 settembre 2013.

2. *Le azioni strategiche.*

Il Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL auto filoviari del bacino di Modena, in linea con quanto previsto dal DPCM 11 marzo 2013 e dalla Delibera Giunta Regionale n° 912/2013 del 02/07/2013, prevede a partire dall'orario invernale 2013 e per i successivi anni 2014 e 2015, una riorganizzazione dei servizi con l'obiettivo di perseguire le seguenti azioni strategiche:

a) Contenimento della produzione chilometrica del PEB

Prosecuzione delle azioni di razionalizzazione dei servizi di TPL attraverso le riprogrammazioni, con l'obiettivo di ridurre la produzione chilometrica di circa 1,65% nel triennio, al fine di garantire un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento



della domanda di trasporto pubblico attraverso la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata:

anno 2012 (base) - produzione chilometrica 12.604.000 vetture*chilometro

anno 2013 - produzione chilometrica prevista 12.503.000 vetture*chilometro

anno 2014 *- produzione chilometrica prevista 12.450.000 vetture*chilometro

anno 2015 *- produzione chilometrica complessiva 12.400.000 vetture*chilometro

* per il 2014 non sono ancora note le risorse disponibili

* Il 2015 e' un'annualità non coperta da Contratto di Servizio

La successiva tabella evidenzia il dettaglio e l'evoluzione delle vett/km relative alle riprogrammazioni del Bacino di Modena previste nel triennio 2013-2015, assumendo come anno base di riferimento il 2012:

Piano di Riprogrammazione Bacino di Modena					
	Anno base 2012 vett*km	2013 - 2015*			Differenza 2015/2012
		2013 vett*km	2014 vett*km	2015* vett*km	
Dettaglio servizi riprogrammati					
Urbano Modena		-55.000	-40.000		
Nuovo Terminal Maranello			40.000	10.000	
Taxibus e Prontobus Modena		-37.000	-17.000		
Prontobus Carpi			-10.000		
Prontobus Maranello			-5.000		
Servizi di confine Modena/Reggio°			-20.000	-30.000	
Servizi a scarsa utenza extraurbani		-10.000		-20.000	
Nuovo Terminal Mirandola				-10.000	
Totale vett.km PEB	12.604.317	12.502.332	12.450.000	12.400.000	-1,65%

* Il 2015 e' un'annualità non coperta da Contratto di Servizio

° Servizi integrati Bacini Modena e Reggio

La ulteriore tabella evidenzia il dettaglio e l'evoluzione delle vett/km relative alle riprogrammazioni del Bacino di Modena previste nel triennio 2012-2015, assumendo come anno base di riferimento il 2011:



Piano di Riprogrammazione Bacino di Modena						
	Anno base 2011 vett*km	2012 - 2015*				Differenza 2015/2011
		2012 vett*km	2013 vett*km	2014 vett*km	2015* vett*km	
Dettaglio servizi riprogrammati						
Urbano Modena		-125.000	-55.000	-40.000		
Urbano Carpi		-70.000				
Urbano Sassuolo		-18.000				
Nuovo Terminal Maranello				40.000	10.000	
Taxibus e Prontobus Modena			-37.000	-17.000		
Prontobus Carpi				-10.000		
Prontobus Maranello				-5.000		
Servizi di confine Modena/Reggio°				-20.000	-30.000	
Servizi a scarsa utenza extraurbani		-150.000	-10.000		-20.000	
Nuovo Terminal Mirandola					-10.000	
Totale vett.km PEB	12.967.237	12.604.317	12.502.332	12.450.000	12.400.000	-4,57%

* Il 2015 e' un'annualità non coperta da Contratto di Servizio

° Servizi integrati Bacini Modena e Reggio

b) Incremento del numero dei viaggiatori e miglioramento del Load Factor

A differenza dell'azione relativa alla riprogrammazione dei servizi che riguarda scelte di esclusiva competenza di Agenzia e/o Enti Locali, l'obiettivo di aumentare il numero dei viaggiatori dipende da una molteplicità di fattori, come ad esempio la qualità del servizio erogato, un'efficace azione di contrasto ai passeggeri non paganti e le azioni di marketing finalizzate a promuovere il servizio, che vedono direttamente coinvolto il Gestore. Ciò premesso il Piano si pone comunque l'obiettivo di proseguire il trend positivo di incremento dei passeggeri, che ha visto nel triennio scorso 2009/2012 una soddisfacente crescita di circa il 6% dei passeggeri complessivamente trasportati in controtendenza con tutti i dati nazionali che indicano una diminuzione (Dato Nazionale Isfort -1,5%) e del rapporto viaggiatori/corsa (load factor semplificato), calcolati con il metodo Stimer del bacino di Modena già cresciuto di oltre il 12% nel triennio scorso.

L'obiettivo è di conseguire il + 2,5% di viaggiatori calcolato al termine triennio, con verifica annuale dei risultati raggiunti:

anno 2012 (base) – viaggiatori 13.560.000

anno 2013 – viaggiatori obiettivo 13.700.000

anno 2014*- viaggiatori obiettivo 13.800.000

anno 2015* - viaggiatori obiettivo 13.908.000

* per il 2014 non sono ancora note le risorse disponibili

* Il 2015 e' un'annualità non coperta da Contratto di Servizio

Inoltre si punta a proseguire nell'azione di miglioramento del rapporto viaggiatori/corsa (load factor semplificato) per conseguire oltre il +3% di viaggiatori/corsa calcolato al termine triennio, passando dai 16,85 viagg./corsa del 2012 ai circa 17,45 del 2015.



I primi dati 2013

I primi dati riguardanti i viaggiatori trasportati relativi al primo semestre 2013, evidenziano la conferma, seppur in misura minore rispetto all'anno precedente, del trend di crescita dell'utenza del bacino modenese:

Piano di Riprogrammazione bacino di Modena

Confronto viaggiatori 2012/2013 primi 6 mesi

Urbano Modena	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	TOTALE	Incremento
totale 2012	690.557	826.719	893.466	720.791	762.179	488.321	4.382.033	
totale 2013	772.654	769.022	837.297	772.537	801.314	551.376	4.504.200	
	11,9%	-7,0%	-6,3%	7,2%	5,1%	12,9%	2,8%	122.167
Urbano Carpi	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	TOTALE	Incremento
totale 2012	23.258	26.205	29.161	21.933	21.697	4.675	126.929	
totale 2013	21.728	22.677	24.583	21.783	22.432	9.814	123.017	
	-6,6%	-13,5%	-15,7%	-0,7%	3,4%	109,9%	-3,1%	-3.912
Urbano Sassuolo	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	TOTALE	Incremento
totale 2012	12.650	12.269	16.508	12.473	15.353	7.761	77.014	
totale 2013	14.720	14.715	15.664	15.367	16.218	8.319	85.003	
	16,4%	19,9%	-5,1%	23,2%	5,6%	7,2%	10,4%	7.989
Urbano Pavullo	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	TOTALE	Incremento
totale 2012	1.214	1.117	1.524	994	1.351	161	6.361	
totale 2013	1.363	1.585	1.363	1.393	887	313	6.904	
	12,3%	41,9%	-10,6%	40,1%	-34,3%	94,4%	8,5%	543
Extraurbano	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	TOTALE	Incremento
totale 2012	473.230	481.020	617.191	455.448	523.517	155.624	2.706.030	
totale 2013	532.433	533.177	544.670	515.520	546.647	208.306	2.880.753	
	12,5%	10,8%	-11,8%	13,2%	4,4%	33,9%	6,5%	174.723
Totale Peb	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	TOTALE	Incremento
totale 2012	1.200.909	1.347.330	1.557.850	1.211.639	1.324.097	656.542	7.298.367	
totale 2013	1.342.898	1.341.176	1.423.577	1.326.600	1.387.498	778.128	7.599.877	
	11,8%	-0,5%	-8,6%	9,5%	4,8%	18,5%	4,1%	301.510

c) Miglioramento del rapporto ricavi/costi

Prosecuzione delle azioni di efficientemente con l'obiettivo di migliorare e tendere al raggiungimento del rapporto ricavi di esercizio/costi di esercizio del 35% al termine del triennio. In particolare per questo indicatore, eccezion fatta per le manovre tariffarie previste, il gestore ha un ruolo determinante per il positivo raggiungimento dell'obiettivo, attraverso politiche di governo aziendali tese al miglioramento delle performances economiche.

In sintesi si punta al miglioramento del rapporto ricavi/costi attraverso:

- Contenimento della produzione chilometrica ed incremento del numero di viaggiatori;
- Processi di governo del turn-over;
- Adeguamento del sistema tariffario: oltre ad un piccolo intervento nel 2013 relativo alla vendita a bordo del servizio extraurbano, si prevede di adeguare nel corso del 2014 le tariffe a quelle obiettivo contenute nella delibera della Regione Emilia-Romagna n. 2055/2010.



3. Le riprogrammazioni del 2013.

Revisione Servizio Urbano Modena

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Modena, a quattro anni dall'ultimo riassetto avvenuto nel corso del 2009, richiede interventi di revisione in adeguamento all'evoluzione dei processi urbani e di ricalibratura degli assetti di alcune linee in ragione dell'analisi dei dati di monitoraggio. Sono stati esaminati nel quadriennio i dati di produzione chilometrica, il numero degli utenti trasportati e l'andamento economico dei ricavi al km di ogni singola linea per valutarne l'efficacia e l'economicità.

La revisione riguarda globalmente 8 linee urbane e una semplificazione in due quadranti del servizio prontobus.

Gli obiettivi del progetto di revisione sono:

- ✚ adeguare l'assetto di alcune linee allo sviluppo urbanistico ed alle esigenze della città: linee 1, 4, 8 e 13;
- ✚ ristrutturare le linee a minor efficacia (basso rapporto viaggiatori/corsa e introiti/km.): linee 3, 12, 10B e 14 ;
- ✚ aumentare il grado di copertura territoriale dei servizi di trasporto, salvaguardandone la qualità generale e migliorando, in alcuni casi, la frequenza di riferimento;
- ✚ adeguare alcune frequenze del servizio alla effettiva domanda di mobilità, in particolare nei periodi di bassissima frequentazione;
- ✚ riorganizzare il servizio Prontobus in due quadranti Nord e Sud, rispetto agli attuali tre, per consentire di meglio impiegare le risorse disponibili salvaguardando complessivamente la domanda di trasporto;

In collaborazione con il settore statistica del Comune di Modena sono stati ricalibrati i dati di copertura territoriale dei servizi a rete di trasporto pubblico locale, con aggiornamento al 2013 dei dati di popolazione residente rispetto al 2009, per valutare l'attrattività della rete di progetto.

La rete revisionata, nel contesto di un trend di crescita demografica nel quadriennio 2009-2012 del 2,46% (+ 4.486 abitanti) incrementa da n° 148.490 a n° 154.613 (+ 6.123 abitanti intercettati) il numero di residenti intercettati, aumentando il grado di copertura territoriale dal 81,6% al 82,9%.



La revisione è stata avviata in forma sperimentale con l'inizio del periodo di vacanza scolastica 2013 e se ne prevede la stabilizzazione con l'entrata in vigore del servizio ordinario scolastico 2013/2014, comporta una riduzione della produzione chilometrica annua, considerando anche la riduzione dell'offerta di servizio relativa al servizio Taxibus notturno effettuata nel corso del 2013, stimata in circa 90.000 vett/km nel 2013 e ulteriori 40.000 vett/km nel 2014.

Servizi extraurbani nell'area interessata agli eventi sismici

Tra le numerose emergenze create dopo gli eventi sismici del maggio 2012 che hanno colpito i Comuni nell'Area Nord della provincia di Modena, alcune hanno riguardato direttamente l'organizzazione del servizio di trasporto pubblico del bacino modenese. L'inagibilità di numerosi edifici scolastici nell'area del cratere hanno richiesto adeguamenti e potenziamenti dei servizi di linea per garantire gli indispensabili collegamenti con le sedi scolastiche provvisorie degli Istituti superiori. Gli edifici delle scuole superiori di Mirandola e Finale Emilia sono stati dichiarati inagibili e nel primo mese di scuola le attività didattiche sono state distribuite su diverse sedi provvisorie con conseguente necessità di riorganizzare temporaneamente la rete extraurbana di trasporto pubblico locale e conseguente produzione di chilometri aggiuntivi, in attesa dell'allestimento delle strutture prefabbricate nel nuovo Polo Scolastico. Inoltre gli Istituti hanno organizzato stage formativi/professionali, presso Aziende/Enti/Società attraverso apposite convenzioni, che hanno comportato lo spostamento di circa 150 studenti/giorno da e verso Modena .

Sono stati utilizzati i servizi di linea esistenti opportunamente potenziati, con produzione di chilometri aggiuntivi. Complessivamente sono stati svolti 27.787 vett.km per un importo pari a euro 55.021. L'onere di queste iniziative ha trovato copertura da risorse messe a disposizione dal Commissario Straordinario per il Terremoto attraverso l'Agenzia Regionale di Protezione Civile Emilia Romagna.

Razionalizzazione servizi a scarsa utenza

Si è proseguito nel corso del 2013 con azioni mirate a ridurre i servizi a scarsissima utenza avviate gli scorsi anni. Le razionalizzazioni sono calibrate e mirate a non provocare disservizi e disagi all'utenza. Hanno riguardato prevalentemente quelle corse programmate in zone e in periodi dell'anno (sabato pomeriggio, vacanza scolastica, mercatali) a bassa domanda di mobilità e/o servizi nei quali si è riscontrata scarsa frequentazione (2/3 viaggiatori in media per corsa). Questa azione comporta una riduzione della produzione chilometrica annua, stimata in circa 10.000 vett/km nel 2013 e ulteriori 20.000 vett/km nel 2015



4. Le scelte per il biennio 2014-2015.

Riassetto servizio extraurbano nel centro di Maranello

L'apertura all'esercizio del nuovo Terminal Bus d'interscambio per le linee di trasporto pubblico sub-urbane ed extraurbane a Maranello, prevista per il primo semestre 2014, comporta la ristrutturazione generale dei percorsi di tutte le linee che attraversano l'area urbana di Maranello.

L'avvio del nuovo assetto dei percorsi e delle fermate, connesso al riposizionamento del Terminal, dovrà essere contestuale all'apertura del nuovo asse viario previsto dal PSC di Maranello, il completamento a nord della direttrice di Via Crociale tra Via per Vignola e la rotatoria in corrispondenza del Terminal.

Nel riassetto dei percorsi sono coinvolte le seguenti linee extraurbane:

- linea 640 Sassuolo – Spezzano - Maranello – Pozza – Vignola;
- linea 800 Modena – Formigine - Maranello – Serramazzoni – Pavullo (via Giardini);
- linea 800 Modena – Maranello (solo corse scolastiche da e per Istituto IPSIA Ferrari);
- linea 820 Modena – Montale - Pozza – Maranello – Gorzano - Pavullo (via Estense).

Il sistema dei nuovi percorsi delle linee è incardinato sul nuovo Terminal, e prevede l'utilizzo intensivo della nuova viabilità prevista dal Piano Strutturale Comunale (PSC), di prosecuzione della circonvallazione nord – est. Il nuovo asse stradale, di collegamento del Terminal con Via per Vignola, garantisce percorsi più efficienti e razionali alle linee bus. Al nuovo Terminal confluiranno tutte le linee di Tpl, sia in capolinea che in attraversamento, che qui effettueranno i diversi interscambi attraverso la riprogettazione dello schema orario.

La ristrutturazione generale dei percorsi delle linee di TPL nell'area urbana di Maranello, a seguito dell'apertura del nuovo Terminal bus, comporta un incremento della produzione chilometrica annua stimata in circa 40.000 vett/km nel 2014 e ulteriori 10.000 vett/km. nel 2015.

Razionalizzazione servizi extraurbani nell'area di confine tra i bacini di Modena e Reggio Emilia

Bacino del Secchia nel tratto compreso tra Cerredolo/Lugo e Sassuolo.

Attualmente alcuni servizi nelle aree perimetrali del bacino provinciale si trovano in sovrapposizione fisica e, talora, anche funzionale con quelli di altri bacini, che, a causa della



conformazione della rete stradale e della struttura della domanda di trasporto, seguono gli stessi itinerari e, spesso, svolgono il medesimo servizio almeno per un tratto di linea. La zona dove questo avviene lungo la massima estensione territoriale è la valle del Secchia tra Sassuolo e Cerredolo; circa 25 km, in massima parte in Provincia di Reggio Emilia, dove due linee del bacino modenese e due del bacino reggiano svolgono un servizio simile: in massima parte orientato verso la pianura al mattino e nel verso opposto, per garantire i rientri di studenti e lavoratori, a metà giornata e nel tardo pomeriggio. L'opportunità di agire con una programmazione integrata porta ad assumere una nuova configurazione, impostata su una linea interbacinale nel tratto indicato, che svolga le funzioni attualmente affidate ai mezzi di tutte e quattro le linee, prevedendo l'istituzione di uno o due punti di interscambio a valle dei quali i mezzi non necessari in relazione alla quantità di viaggiatori presenti non proseguono, con forti risparmi di mezzi impiegati. La razionalizzazione del servizio così impostata produrrà una riduzione della produzione chilometrica annuale stimata per il 2014 – anno nel quale si interverrà sui servizi di vacanza scolastica e festivi – in circa 20.000 vett.*km; almeno ulteriori 30.000 vett.*km circa saranno risparmiabili nel 2015 intervenendo sul servizio scolastico.

Un gruppo di lavoro operativo aMo/Seta/Agenzia Reggio E. redigerà un progetto esecutivo entro il 31 dicembre 2013.

Razionalizzazione servizi non convenzionali/innovativi

Razionalizzazione dei servizi taxibus notturno e Prontobus di Modena

Visti gli elevati costi del servizio, rapportati al numero di utilizzatori che è rimasto sostanzialmente stabile nel corso degli ultimi 5 anni, il servizio taxibus notturno è stato riorganizzato nel gennaio 2013 con la riduzione del numero dei punti di prelievo esistenti, ridotti da 11 a 4: Fs – C.so Duomo – Policlinico – Ospedale Baggiovara. La sperimentazione del servizio riorganizzato sarà oggetto di verifica fino a Dicembre 2013, entro tale data sarà valutato il mantenimento dell'intero servizio. Nel 2014 sarà inoltre valutato il mantenimento del terzo bus del servizio Prontobus, che attualmente ha funzione di supporto ai 2 quadranti esistenti a seguito della revisione del servizio avvenuta nel corso del 2102.



Razionalizzazione dei servizi Prontobus area di Carpi.

Il servizio riorganizzato nel 2009, registra un calo di utenza nel corso del 2013, in particolare in alcuni giorni della settimana. Si prevede l'unificazione del servizio in un unico quadrante, con il mantenimento di 2 bus nella sola giornata di giovedì, giorno di mercato, che nel primo semestre 2013 registra oltre 1000 utenti, con elevata frequentazione.

Razionalizzazione servizi Prontobus area di Maranello.

Il servizio riorganizzato nel 2011, registra un progressivo e consistente calo di utenza, in particolare in alcuni giorni della settimana. Si prevede la soppressione nei giorni di lunedì, giovedì e sabato.

Riassetto servizio extraurbano nel centro di Mirandola

Il Piano di ricostruzione del sistema della logistica a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino di Modena – area del cratere degli eventi sismici 2012, prevede la delocalizzazione del Terminal bus, con annesso deposito bus, di Mirandola.

La delocalizzazione del Terminal Bus è programmata dal Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Mirandola, la cui adozione è prevista entro la primavera 2014. L'apertura all'esercizio del nuovo Terminal Bus d'interscambio per le linee di trasporto pubblico extraurbane a Mirandola, prevista per il primo semestre 2015, comporta la ristrutturazione generale dei percorsi di tutte le linee che attraversano l'area urbana di Mirandola con una possibile diminuzione delle percorrenze chilometriche stimate in circa 10.000 vett*km annue.



MISURAZIONE DELLE AZIONI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE

1. *Gli indicatori di sintesi.*

Premessa:

Alcuni elementi di misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei servizi, contenuti nel Piano, non sono noti, alcuni sono di competenza prevalente del Gestore, altri derivano da una molteplicità di fattori e da una serie di concause.

Nella successiva tabella si elencano i principali indicatori di sintesi relativi al Piano di Riprogrammazione 2013-2015 del bacino di Modena, assumendo come anno base di riferimento il 2012; in particolare si evidenziano i tre parametri previsti dal DPCM, ovvero:

DPCM1 – Livelli Occupazionali;

DPCM2 – Numero viaggiatori;

DPCM3 – Ricavi/Costi di esercizio (al netto dei costi di infrastruttura)



Piano di Riprogrammazione Bacino di Modena					
Indicatori	Anno base 2012	2013 - 2015			Differenza 2015/2012
		2013	2014	2015	
Produzione					
Vett/km Peb	12.604.317	12.502.332	12.450.000	12.400.000	-1,65%
Numero corse Peb	804.735	802.000	800.000	798.000	-0,84%
DPCM 1 LO - Livelli occupazionali bacino (Totale addetti)	597	(*)	(*)	(*)	
Livelli occupazionali bacino (Totale autisti)	491	(*)	(*)	(*)	
Corrispettivi					
		preventivo	stima		
Corrispettivo erogato CDS*	€ 25.082.246	€ 25.237.368	€ 25.608.682	(*)	
corrispettivo/km unitario CdS	€ 1,98	€ 2,01	€ 2,04	(*)	
*compresi premi, penali e voci diverse					
Tariffe					
DPCM 2 NP - Viaggiatori	13.560.108	13.700.000	13.800.000	13.908.000	2,50%
Ricavi da traffico	€ 12.119.290	(*)	(*)	(*)	
costo corsa semplice	€ 1,20	€ 1,20	(*)	(*)	
Ricavi da traffico/km	€ 0,96	(*)	(*)	(*)	
Ricavi da traffico/viaggiatore	€ 0,89	(*)	(*)	(*)	
Ricavi					
Ricavi di esercizio*	€ 41.087.049	(*)	(*)	(*)	
Ricavi/km	€ 3,26	(*)	(*)	(*)	
*Gestione caratteristica					
Costi					
Costi di esercizio*	€ 42.182.119				
Costi/km	€ 3,35				
*Gestione caratteristica					
Efficienza					
DPCM 3 RC - Ricavi/Costi di esercizio (2)	33,13%				
(2) Al netto costi di infrastruttura					
Efficacia					
Viaggiatori/km	1,08	1,10	1,11	1,12	3,71%
Viaggiatori/corsa	16,85	17,08	17,25	17,43	3,32%
Produttività					
Km/addetto	21.113				
Km/autista	25.671				

(*) Il dato di Piano relativo ai corrispettivi degli anni 2014 e 2015 può essere solo stimato in quanto non ancora deliberato a livello regionale, inoltre il Contratto di Servizio scade il 31/12/2014.

Il dato di Piano relativo alle tariffe in vigore negli anni 2014 e 2015 assume il progressivo adeguamento alle tariffe/obiettivo regionali, successivamente alle deliberazioni degli Enti Locali competenti nel bacino di Modena. (vedi punto "c" di pagina 34).

Gli obiettivi di Piano relativi al miglioramento del rapporto ricavi/costi, esprimono fattori anche esterni ad aMo; il Piano, per quanto attiene le leve in capo ad aMo, prevede il mantenimento/consolidamento delle tendenze in atto al miglioramento di tali indicatori.

La definizione di livelli occupazionali appropriati è tipica competenza del Gestore.



Nella ulteriore tabella si elencano i medesimi indicatori di sintesi relativi al Piano di Riprogrammazione 2013-2015 del bacino di Modena, assumendo come anno base di riferimento il 2011:

Piano di Riprogrammazione Bacino di Modena						
Indicatori	Anno base	2012 - 2015				Differenza 2015/2011
	2011	2012	2013	2014	2015	
Produzione						
Vett/km Peb	12.967.237	12.604.317	12.502.332	12.450.000	12.400.000	-4,57%
Numero corse Peb	828.234	804.735	802.000	800.000	798.000	-3,79%
DPCM 1 LO - Livelli occupazionali bacino (Numero addetti)	600	597	(*)	(*)	(*)	
Livelli occupazionali bacino (Numero autisti)	490	491	(*)	(*)	(*)	
Corrispettivi						
			preventivo	stima		
Corrispettivo erogato CDS*	€ 25.386.329	€ 25.082.246	€ 25.237.368	€ 25.608.682	(*)	
corrispettivo/km unitario CdS	€ 1,95	€ 1,98	€ 2,01	€ 2,04	(*)	
*compresi premi, penali e voci diverse						
Tariffe						
DPCM 2 NP - Viaggiatori	13.636.663	13.560.108	13.700.000	13.800.000	13.908.000	1,95%
Ricavi da traffico	€ 12.692.238	€ 12.119.290	(*)	(*)	(*)	
costo corsa semplice	€ 1,20	€ 1,20	€ 1,20	(*)	(*)	
Ricavi da traffico/km	€ 0,98	€ 0,96	(*)	(*)	(*)	
Ricavi da traffico/viaggiatore	€ 0,93	€ 0,89	(*)	(*)	(*)	
Ricavi						
Ricavi di esercizio*	€ 42.361.942	€ 41.087.049	(*)	(*)	(*)	
Ricavi/km	€ 3,27	€ 3,26	(*)	(*)	(*)	
*Gestione caratteristica						
Costi						
Costi di esercizio*	€ 41.532.580	€ 42.182.119				
Costi/km	€ 3,20	€ 3,35				
*Gestione caratteristica						
Efficienza						
DPCM 3 RC - Ricavi/Costi di esercizio (2)	33,36%	33,13%	(*)	(*)	(*)	
(2) Al netto costi di infrastruttura						
Efficacia						
Viaggiatori/km	1,08	1,08	1,10	1,11	1,12	3,71%
Viaggiatori/corsa	16,46	16,85	17,08	17,25	17,43	5,53%
Produttività						
Km/addetto	21.612	21.113				
Km/autista	26.464	25.671				

(*) Il dato di Piano relativo ai corrispettivi degli anni 2014 e 2015 può essere solo stimato in quanto non ancora deliberato a livello regionale, inoltre il Contratto di Servizio scade il 31/12/2014.

Il dato di Piano relativo alle tariffe in vigore negli anni 2014 e 2015 assume il progressivo adeguamento alle tariffe/obiettivo regionali, successivamente alle deliberazioni degli Enti Locali competenti nel bacino di Modena. (vedi punto "c" di pagina 34).

Gli obiettivi di Piano relativi al miglioramento del rapporto ricavi/costi, esprimono fattori anche esterni ad aMo; il Piano, per quanto attiene le leve in capo ad aMo, prevede il mantenimento/consolidamento delle tendenze in atto al miglioramento di tali indicatori.

La definizione di livelli occupazionali appropriati è tipica competenza del Gestore.



2. *Il cruscotto della mobilità di bacino.*

Al fine di poter monitorare le performance del trasporto pubblico locale del bacino provinciale di Modena, l'Agenzia per la mobilità di Modena ha messo a punto uno strumento di analisi basato su strumenti di Business Intelligence Oracle denominato Cruscotto.

Il suddetto Cruscotto ha come finalità quello di monitorare i principali indicatori relativi allo svolgimento del servizio di TPL (vett./km previste, variazione del numero dei viaggiatori, viaggiatori per corsa, viaggiatori per km, ecc.) nonché indicatori di carattere economico sia globali (evoluzione della spesa per lo svolgimento dei servizi, costi della struttura dell'Agenzia, ecc.) che di dettaglio (introito da titoli di viaggio per corsa o per km, ecc.).

Il Cruscotto è uno strumento nato per monitorare l'andamento dei servizi TPL e si ritiene essere particolarmente adeguato per verificare gli effetti della riprogrammazione proposta nel presente documento.

3. *I Rapporti Consuntivi Annuali.*

I Rapporti Consuntivi Annuali previsti dagli Accordi di Programma, redatti puntualmente ogni anno da aMo, con riferimento al bacino provinciale di Modena e in coerenza con gli indirizzi e la modulistica regionali, costituiscono uno strumento "istituzionale" consolidato per misurare le azioni di efficientamento e razionalizzazione dei servizi di TPL, monitorando l'evoluzione storica di diversi indicatori tecnici ed economici.

Nelle due tabelle allegare sono evidenziati tali indicatori, che arricchiscono ed integrano quelli richieste specificatamente per la redazione del Piano di Riprogrammazione consentendo di monitorare nel tempo le azioni di riprogrammazione dei servizi previste:



Tabella 8

PRINCIPALI INDICATORI TECNICI	2012	2011	Var. '12/'11	Var. %
TOTALE KM OFFERTI (a consuntivo)	12.604.317	12.967.237	-362.921	-2,80%
- di cui per servizi urbani	6.107.299	6.305.657	-198.359	-3,15%
- di cui per servizi extraurbani	6.497.018	6.661.580	-164.562	-2,47%
di cui Km subconcessi	2.680.738	2.783.717	-102.979	-3,70%
- di cui urbani	755.755	998.976	-243.221	-24,35%
- di cui extraurbani	1.924.983	1.784.741	140.242	7,86%
ORE EFFETTIVE DI GUIDA	505.867	526.718	-20.851	-3,96%
- di cui per servizi urbani	309.004	322.719	-13.715	-4,25%
- di cui per servizi extraurbani	196.863	203.999	-7.136	-3,50%
PERSONALE Gestori Affidatari	502,00	509,20	-7	-1,41%
- di cui autisti	400,00	404,36	-4	-1,08%
PERSONALE Subaffidatari (*)	95,00	90,00	5	5,56%
- di cui autisti	91,00	86,00	5	5,81%
PERSONALE Totale di bacino	597,00	599,20	-2	-0,37%
- di cui autisti	491,00	490,36	1	0,13%
VIAGGI:			0	
a) Corsa semplice	4.098.311	4.149.659	-51.348	-1,24%
- di cui urbani	3.079.346	3.110.050	-30.704	-0,99%
- di cui extraurbani	969.623	994.618	-24.995	-2,51%
- di cui servizi a chiamata	49.342	44.991	4.351	9,67%
b) Abbonamenti	9.461.797	9.487.004	-25.207	-0,27%
- di cui urbani	5.377.139	5.389.938	-12.799	-0,24%
- di cui extraurbani	4.056.798	4.069.122	-12.324	-0,30%
- di cui servizi a chiamata	27.860	27.944	-84	-0,30%
TOTALE VIAGGI a+b	13.560.108	13.636.663	-76.555	-0,56%
- di cui urbani	8.456.485	8.499.988	-43.503	-0,51%
- di cui extraurbani	5.026.421	5.063.740	-37.319	-0,74%
- di cui servizi a chiamata	77.202	72.935	4.267	5,85%

Tabella 32

INDICI PER UNITA' DI SERVIZIO E % COPERTURA COSTI Gestore SETA per il Bacino provinciale di Modena Anni 2012 e 2011	2012		2011		Variazioni Totale Servizi '12/'11	Var. % '12/'11
	Totale Servizi TPL	Totale Servizi TPL	Totale Servizi TPL	Totale Servizi TPL		
Ricavi tariffari / Km.offerti (efficacia)	€	0,93	0,95	-0,0167	-1,77%	
Ricavi tariffari / ore di servizio	€	23,21	23,34	-0,1354	-0,58%	
Ricavi tariffari / viaggiatori	€	0,87	0,90	-0,0359	-3,98%	
Ricavi da traffico / Km.offerti (efficacia)	€	0,96	0,98	-0,0173	-1,76%	
Ricavi da traffico / ore di servizio	€	23,96	24,10	-0,1394	-0,58%	
Ricavi da traffico / viaggiatori	€	0,89	0,93	-0,0370	-3,98%	
Ricavi di esercizio gest.caratt. / Km.offerti (efficacia)	€	3,37	3,27	0,0990	3,03%	
Ricavi di esercizio gest.caratt. / ore di servizio	€	83,87	80,43	3,4388	4,28%	
Ricavi di esercizio gest.caratt. / viaggiatori	€	3,13	3,11	0,0222	0,71%	
Ricavi totali / Km.offerti (efficacia)	€	3,39	3,32	0,0749	2,26%	
Ricavi totali / ore di servizio	€	84,56	81,70	2,8531	3,49%	
Ricavi totali / viaggiatori	€	3,15	3,16	-0,0014	-0,04%	
Costi gestione caratteristica / km offerti (efficienza)	€	3,29	3,20	0,0891	2,78%	
Costi gestione caratteristica / ore di servizio	€	82,02	78,85	3,1729	4,02%	
Costi gestione caratteristica / viaggiatori	€	3,06	3,05	0,0143	0,47%	
Costi totali / km offerti	€	3,37	3,32	0,0513	1,55%	
Costi totali / ore di servizio	€	83,96	81,70	2,2659	2,77%	
Costi totali / viaggiatori	€	3,13	3,16	-0,0233	-0,74%	
Ricavi eserc. gest.caratt.(escl.Corrisp./Contrib.,Premi) / Costi eserc. gest	%	32,43%	33,23%	-0,7971%	-2,40%	
Ricavi eserc. gest.caratt. / Costi di esercizio gest. caratt.	%	102,24%	102,00%	0,2469%	0,24%	
Ricavi totali /Costi totali	%	100,71%	100,01%	0,6991%	0,70%	



4. L'attività di customer satisfaction.

aMo – Agenzia per la Mobilità di Modena – è impegnata già dal 2005 al monitoraggio della qualità percepita dagli utenti del trasporto pubblico urbano ed extraurbano di Modena al fine di individuare le azioni per il miglioramento del servizio.

Tale monitoraggio si realizza ogni anno attraverso una rilevazione di customer satisfaction, condotta in parte con interviste telefoniche ai possessori di abbonamenti, ed in parte con interviste dirette, svolte alle principali fermate degli autobus, e rivolte a coloro che viaggiano con biglietto di corsa semplice.

L'indagine si pone l'obiettivo di individuare, attraverso un questionario strutturato che rileva importanza e soddisfazione dei principali aspetti del servizio, quali sono le aree di maggior criticità dell'offerta nella percezione dell'utenza.

Questo permette di pianificare azioni migliorative e mirate per garantire una qualità più elevata del servizio di trasporto pubblico.

Nel questionario rivolto agli utenti del servizio, oltre ad alcune domande di carattere socio - anagrafico, vengono richiesti voti di soddisfazione e di importanza su un elenco di aspetti riguardanti il servizio stesso.

La necessità di misurare soddisfazione e importanza nasce dalla consapevolezza che, se richiedere a un utente una valutazione di importanza equivale a chiedergli di comunicare le sue aspettative e le sue priorità a livello teorico sul servizio ricevuto, la valutazione di soddisfazione fa invece riferimento alla sua esperienza diretta di utente e alla sua percezione del servizio stesso.

Poter affiancare questi due voti permette quindi di avere un quadro più ampio del giudizio dato e di trarre utili suggerimenti per migliorare o modificare il servizio stesso.

Riportiamo in tabella il trend delle valutazioni espresse dagli utenti nel corso degli ultimi anni:

anno	2008	2009	2010	2011	2012	2013
indice Customer	69,3	70,1	69,25	68,00	70,1	70,45



LE INNOVAZIONI TECNOLOGICHE E DI SISTEMA

1. I servizi innovativi.

Nel bacino provinciale di Modena sono attivi i seguenti strumenti tecnologici:

- bigliettazione elettronica: dal 1995 è attivo il sistema di bigliettazione elettronica regionale Stimer. Il sistema era inizialmente puramente magnetico ed è successivamente migrato alla tecnologia contactless a microchip per quanto riguarda le tessere di abbonamento.

Il suddetto sistema permette di monitorare in modo puntuale il numero di passeggeri che utilizzano i servizi di trasporto pubblico locale con un elevato livello di dettaglio delle singole validazioni (tipologia di servizio, linea, percorso, corsa, fermata, data, ora, ecc.) effettuate dall'utenza ad ogni accesso ai bus.

Oltre al Cruscotto di cui si è parlato in precedenza, i dati relativi alle validazioni sono analizzati nel dettaglio con appositi strumenti di reportistica che permettono valutazioni molto accurate sia in ottica di una costante riprogrammazione dei servizi sia per valutare i risultati delle modifiche apportate ai servizi stessi. Nel corso del 2013 è stato aggiornato da parte del

Gestore il sistema di validazione rendendolo totalmente compatibile ed integrato con il sistema di bigliettazione regionale "Mi Nuovo";

- monitoraggio della flotta: dal 2009 è attivo su tutti i mezzi del bacino provinciale di Modena un sistema AVM che permette un accurato monitoraggio di tutto il servizio.

Il sistema permette un controllo della qualità del servizio sia in tempo reale sia con elaborazioni ex post utilizzando dati di dettaglio registrati sui computer di bordo dei bus.

I dati in tempo reale sono utilizzati dal Gestore in un'apposita centrale operativa che permette il continuo monitoraggio del servizio su tutta la flotta; vengono tenute sotto controllo le anomalie del servizio quali eccessivi ritardi, anticipi, guasti, allarmi, ecc.

I dati registrati a bordo dei bus vengono utilizzati dall'Agenzia per la mobilità per l'analisi ex post di dettaglio dei servizi (anticipi o ritardi singoli o medi ecc.) e in generale per verificare lo scostamento tra il servizio effettuato e quello programmato (vedasi anche il successivo paragrafo sulla programmazione dei servizi);

- servizi di infomobilità: collegato al sistema di monitoraggio ci sono servizi di info-mobilità.



In circa 70 fermate principali della rete di trasporto pubblico del bacino modenese sono installati display elettronici che forniscono i tempi di arrivo dei bus alla fermata, aggiornati in tempo reale.

E' inoltre reso disponibile dal Gestore un sistema di informazione tramite sms che permette di avere informazioni in tempo reale sullo svolgimento del servizio a tutte le fermate della rete TPL;

- programmazione del servizio: come già detto i dati registrati a bordo bus, una volta scaricati dai mezzi sono utilizzati dall'Agenzia per la mobilità per l'analisi dell'andamento del servizio (anticipi, ritardi, ecc.). I medesimi dati sono inoltre utilizzati per la programmazione del servizio attraverso appositi strumenti software.

I dati provenienti dal sistema di monitoraggio rendono infatti disponibile un'enorme fonte di informazione relativamente ai tempi di percorrenza dei mezzi sulle strade tra le diverse fermate. Questi dati raccolti quotidianamente e per periodi molto lunghi permettono di determinare i tempi di percorrenza dei mezzi in funzione di vari aspetti come ad esempio il periodo dell'anno (periodo estivo, invernale, ecc.), la giornata (giorni festivi o feriali), l'orario nel corso della giornata (ore di punta, ore di morbida) ecc. Attualmente tutti gli orari dei servizi sono progettati e tenuti aggiornati utilizzando i tempi di percorrenza forniti dalla suddetta base dati.

2. Ulteriori innovazioni e relativi fabbisogni.

Nel corso degli ultimi anni sono stati fatti notevoli investimenti (descritti ai paragrafi precedenti) per innovazioni tecnologiche finalizzati tra l'altro alla progettazione e alla verifica delle riprogrammazioni del servizio che normalmente vengono effettuate.

Non sono quindi programmati ulteriori investimenti al riguardo nel breve e medio periodo in quanto si ritiene adeguata l'attuale infrastruttura tecnologica ai fini del monitoraggio delle riprogrammazioni oggetto del presente documento e la misura dei relativi indicatori.



CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'

1. La manutenzione in continuo del PEB - Programma di Esercizio Base.

Una delle principali attività dell'Agenzia per la mobilità di Modena, riguarda la manutenzione ordinaria dei servizi programmati nel bacino. Essa viene svolta con continuità, almeno 2 volte l'anno, indipendentemente da piani/progetti di revisione del servizio. Si effettua attraverso software dedicati, descritti nel punto riguardante l'innovazione tecnologica e consente di trasmettere al gestore su supporto informatico tutti i dati relativi alla programmazione in vigore definita da Agenzia e di ricevere dallo stesso i dati del servizio consuntivato. Tale attività è regolata dal Contratto di Servizio in vigore. La continua manutenzione dei servizi ricerca il positivo equilibrio tra obiettivi nazionali e piani regionali da un lato – e risorse disponibili e vincoli gestionali dall'altro. Un equilibrio positivamente conseguito nel triennio dal Patto per il trasporto pubblico regionale, ma reso ogni anno più difficile, anche perché senza alcuna certezza di risorse ogni riprogrammazione manifesta una oggettiva precarietà.

Sarà compito di Agenzia monitorare (ed eventualmente correggere o migliorare) annualmente i risultati, anche in coerenza con quanto verrà stabilito dalla Regione Emilia Romagna.

2. Il calendario di attivazione delle riprogrammazioni dei servizi.

<i>Servizi riprogrammati</i>	<i>avvio riprogrammazione</i>
Servizio urbano di Modena	orario estivo 2013
Servizi Pronto bus Modena	orario estivo 2013
Servizi afferenti il nuovo terminal Maranello	primavera 2014
Servizi taxi bus / Prontobus Modena	primavera 2014
Servizi Pronto bus Carpi e Maranello	orario estivo 2014
Servizi area Secchia – integrazione tra bacini di Modena e Reggio E.	orario estivo 2014
Servizi a scarsa utenza	orario estivo 2013 e invernale 2015
Servizi afferenti il nuovo terminal Mirandola	orario invernale 2015

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Bologna**

Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Comune di Imola, SRM Srl.

PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEL TPL AUTOFILOVIARIO DEL BACINO PROVINCIALE DI BOLOGNA.

(art. 16-bis DL 6 luglio 2012, n. 95; L. 228/12, art. 1, comma 301).

0. Premesse.

Il presente documento è stato elaborato in attuazione dell'art. 1, comma 301, della "Legge di stabilità 2013", L. 228 del 24 dicembre 2012 di conversione del DL 95/12 e nel rispetto della Delibera di Giunta Regionale Emilia-Romagna n. 912/13 del 2 luglio 2013, relativa agli "Indirizzi per la predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL autofiloviario regionali. L. 228/12, art. 1, comma 301".

Con la citata legge è stato istituito a decorrere dall'anno 2013 il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale", per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico, anche ferroviario e sono definiti gli obiettivi di efficientamento:

- 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.

Col Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla GU del 26 giugno 2013, sono stati definiti i criteri di ripartizione del fondo e i metodi di verifica degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL.

A livello regionale si è deciso di attribuire a ogni singolo bacino provinciale l'obiettivo di soddisfare i criteri indicati dal decreto, salvo successivamente verificare il raggiungimento degli stessi a livello complessivo regionale e multimodale.

In particolare, si riportano in modo sintetico gli obiettivi per il primo triennio di applicazione del decreto così come declinati per il bacino provinciale di Bologna, rimandando al testo completo del decreto e dell'atto regionale i dettagli:

- a) incremento del numero di passeggeri del 2,5% annuo nel triennio;
- b) mantenimento o incremento del rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e corrispettivi al netto della quota relativa all'infrastruttura (essendo attualmente tale rapporto superiore al 35%);
- c) mantenimento o incremento dei livelli occupazionali o riduzione attuata mediante il blocco del "turn-over" del figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio.

La Regione Emilia-Romagna predisporrà il documento finale richiesto dalla legge adottando il "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", recependo nello stesso i contributi di riprogrammazione dei singoli bacini.

Il presente documento è stato elaborato tenendo conto degli strumenti di pianificazione e programmazione predisposti dagli enti locali, in parte ancora in corso di elaborazione. Esso tiene inoltre conto della riprogrammazione regionale sul servizio ferroviario che, non prevedendo cambiamenti rilevanti sul bacino di Bologna (incontri col Servizio Ferrovie della

Regione Emilia-Romagna del 30 luglio e del 9 settembre 2013), non impatta sull'elaborazione del presente documento.

Il bacino provinciale di Bologna è composta da sessanta comuni con una popolazione di 1.003.915 abitanti (dato 2012) distribuiti su una superficie di circa 3.700 km². Il comune di Bologna, capoluogo di provincia, ha una popolazione di 385.329 abitanti (dato 2012) e offre un servizio di trasporto pubblico urbano che si estende anche parzialmente ai comuni limitrofi.

Il secondo comune della provincia, Imola, distante circa 30 chilometri da Bologna, ha una popolazione di 69.928 abitanti (dato 2012) e dispone anch'esso di un servizio urbano. Le zone di Bologna e di Imola, ai fini della tariffazione integrata regionale STIMER / Mi Muovo, sono entrambe definite "area tecnica".

I restanti comuni sono serviti da servizi extraurbani di competenza provinciale (salvo poche eccezioni relative a servizi urbani, di scarsa rilevanza quantitativa).

Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), di competenza della Regione che opera d'intesa con gli enti locali bolognesi (art. 21, comma 3, LR 30/98), ha la funzione, assegnatagli da ogni documento di programmazione e di pianificazione, di sistema portante di collegamento tra i comuni della provincia e di distribuzione all'interno del capoluogo.

Sul bacino provinciale opera l'Agenzia della Mobilità (SRM Srl), la cui istituzione e operatività sono previste dall'art. 19 della LR 30/98, con funzioni di attuazione delle decisioni degli enti sul TPL su gomma, di affidamento dei servizi e di gestione del contratto di servizio. Essa è anche proprietaria dei beni essenziali per l'erogazione del trasporto pubblico locale (depositi, linee filoviarie, paline intelligenti, ...). La suddetta Agenzia è legittimata dalla LR 30/98 a trattenere un quota percentuale dei contributi regionali per servizi minimi per l'espletamento delle funzioni relative al TPL e incassa dall'affidatario del servizio il canone d'affitto per la messa in disponibilità del ramo d'azienda relativo ai beni essenziali per il TPL.

1. Evoluzione del sistema regionale e di bacino del TPL fra il 2010 e il 2012.

Per far fronte alla riduzione del trasferimento dei fondi statali alle Regioni (DL 31 maggio 2012, n. 78) e alla conseguente riduzione del trasferimento agli enti locali è stato stipulato in data 13 dicembre 2010 il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011/13" (DGR 1898/10) in cui tutti i soggetti coinvolti (Regione, enti locali, Agenzie, società di gestione dei servizi, associazioni di categoria, sindacati e comitati consultivi degli utenti) hanno assunto specifici impegni in merito al sistema del TPL regionale e locale.

Nel corso del triennio i contributi regionali destinati all'acquisto di servizi di trasporto pubblico (servizi minimi, SSMM, servizi integrativi e sostitutivi, iniziative di incremento e qualificazione) si sono ridotti per il bacino di Bologna del 6,8% (tenendo conto del adeguamento inflativo) e quelli locali per servizi aggiuntivi (SSAA) si sono ridotti del 23%. La riduzione complessiva del contributo in termini assoluti è stata di circa 6,8 Meuro (7,7%, fra il valore di consuntivo 2012 e quello 2010).

Gli enti si sono impegnati ad accelerare il processo per l'attuazione della tariffazione integrata regionale e a rivedere la programmazione dei servizi.

I servizi minimi definiti dalla Regione sono rimasti invariati, pari a 36.569.692 km/anno per Bologna (stabilizzato in esito all'incremento del 2009), con la facoltà attribuita agli enti competenti di poterli ridurre in costanza di contributo fino a un massimo del 3% (5% in caso di fusione tra imprese affidatarie).

	2010	2011	2012	media 10/12
Contributi RER (SSMM) [euro]	81.929.059	77.525.272	78.688.151	79.380.827
Contributi EELL (SSAA) [euro]	4.460.282	3.079.948	3.493.431	3.677.887
Totale [euro]	86.389.341	80.605.220	82.181.582	83.058.714

Nel corso del 2010 è stata espletata la gara per l'affidamento del servizio di TPL del bacino di Bologna. Il bando prevedeva l'erogazione di 37,4 Mkm/anno per un corrispettivo di 86,739 Meuro/anno e un valore obiettivo di ricavi tariffari pari a 49,0 Meuro. La gara è stata aggiudicata il 21 dicembre 2010 alla società consortile TPB, composta dalle imprese che già operavano sul bacino (ATC 85%, Omnibus 10%, FER 5%).

In esito all'approvazione del Patto del dicembre 2010 è stato rivisto il contratto di servizio prima della sua sottoscrizione definitiva, con l'obiettivo di mantenerne l'equilibrio economico.

In particolare sono state concordate con l'operatore risultato aggiudicatario della gara una manovra tariffaria straordinaria (valutata circa 4 Meuro sul primo anno di attuazione), una contenuta riduzione dei servizi affidati pari al 2,17% dei servizi minimi (circa 800.000 km/anno) e una riduzione dei servizi aggiuntivi di circa 330.000 km/anno (contestualmente, infatti, molti enti locali per difficoltà di bilancio hanno ridotto la propria quota di contribuzione), con un effetto complessivo che portava le percorrenze affidate alla soglia programmata di 36.269.962 km/anno.

La SRM ha inoltre previsto modifiche al contratto relative a una riduzione della trattenuta sui contributi per servizi minimi (prevista per legge pari a un massimo dell'1%) al valore dello 0,45% e una riduzione del canone per l'affitto di ramo d'azienda (prevista nel bando pari a 500.000 euro/anno) a un importo di 400.000 euro su base annua.

I giorni scolastici, infine, sono stati ridotti da 209 a 205, definendo a livello provinciale il numero massimo di giorni in cui viene erogato il trasporto dedicato agli studenti indipendentemente dalle autonomie scolastiche, così anticipando i contenuti della DGR 353/12 "Determinazione del calendario per gli anni scolastici 2012/13 e seguenti" che definisce univocamente la data di inizio e di fine dell'anno scolastico.

	Bando (giugno 2010)	Contratto (marzo 2011)	Differenza [euro]
Contributi RER (SSMM) [euro]	81.669.394,30	76.525.271,85	-5.144.122,45
Contributi EELL (SSAA) [euro]	5.069.605,70	3.158.847,43	-1.910.758,27
Obiettivo ricavi da traffico [euro]	49.000.000,00	53.000.000,00	4.000.000,00
Soglia massima premi [euro]	1.000.000,00	1.000.000,00	0
Canone affitto ramo d'azienda [euro]	-500.000,00	-400.000,00	100.000,00
Saldo [euro]	136.239.000,00	133.284.119,28	-2.954.880,72
Percorrenze [km]	37.400.000	36.269.962	-1.130.038

L'erogazione del servizio da parte dell'affidatario è iniziata da marzo 2011; contestualmente si è dato corso alla manovra tariffaria mentre i tagli sono intervenuti a partire dal successivo servizio estivo. Gli effetti della manovra si sono consolidati nel 2012 e stabilizzati nel 2013.

Nel corso del 2011 le imprese locali hanno lavorato anche sulla fusione aziendale in esito della quale la società ATC ha scisso il ramo servizi mantenendo il solo ramo sosta e la società FER ha scisso il ramo TPL mantenendo il ramo infrastrutture ferroviarie. Le neonate società ATC Trasporti SpA e FER Trasporti Srl si sono poi fuse dando vita, nel febbraio del 2012, alla società TPER SpA, che opera sia su servizi autofiloviari che su servizi ferroviari.

La società affidataria TPB ha contestualmente cambiato la compagine sociale acquisendo come socio la società AGI SpA.

Dal 20 settembre 2011 la SRM SpA è diventata SRM Srl con amministratore unico in attuazione della LR n. 10 del 30 giugno 2008 e del successivo Patto per il TPL del 2010.

Per quanto riguarda l'attuazione del sistema di integrazione tariffaria regionale STIMER / Mi Muovo, nel corso del 2010 è stato introdotto il sistema di calcolo delle tariffe a zone e non più a scaglioni chilometrici, senza sensibili differenze tariffarie. L'introduzione di questo nuovo sistema è stata associata all'attrezzamento di tutti i mezzi di TPL operanti sul bacino bolognese e ferrarese con nuovi sistemi hardware e software di validazione dei biglietti a banda magnetica insieme all'adozione temporanea sui mezzi della doppia disponibilità di vecchie e nuove modalità di obliterazione.

Nel 2011 sono stati attivati gli abbonamenti integrati treno+bus "Mi Muovo mese" (abbonamento mensile integrato valido su una tratta ferroviaria e sul servizio urbano autofiloviario) e "Mi Muovo City più" (abbonamento annuale integrato che consente di utilizzare bus e treno per spostarsi nell'area urbana di Bologna, comprese alcune stazioni dei comuni dell'hinterland). È partito il sistema di ricarica degli abbonamenti annuali attraverso gli sportelli bancomat ulteriormente esteso nel 2012, anno in cui è stata attivata anche la ricarica di abbonamenti annuali tramite il sito web di TPER.

Con la DGR 908/12, considerato l'art. 25 del DL 1/12 "Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dei servizi pubblici" che attribuisce alla Regioni il compito di organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei di norma non inferiori a quello del territorio provinciale, la Regione ha individuato come ambito ottimale ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL su gomma e degli affidamenti dei servizi, l'Ambito Reno, comprendente le province di Bologna e di Ferrara. Con lo stesso atto si esclude la possibilità di affidamento di servizi in sub-ambiti e si invitano le Agenzie e gli enti locali a ricercare punti di raccordo e modalità operative coordinate.

Con la DGR 264/13, come misura volta alla razionalizzazione della spesa del settore, la Regione ha regolato la revisione della percentuale di trattenuta massima sui contributi per servizi minimi da parte dell'Agenzia di Bologna, portandola allo 0,8%. Poiché la trattenuta della SRM era già quantificata nel valore dello 0,45%, ben al di sotto della precedente e dell'attuale soglia, tale razionalizzazione si è dovuta tradurre in un'ulteriore riduzione dei servizi per un valore a corrispettivo di circa 160.000 euro/anno, corrispondente allo 0,20% dei contributi per i servizi minimi.

Per dar seguito a questa riduzione di corrispettivo, e come anticipazione della riprogrammazione in attesa dell'emanazione del DPCM e dei successivi indirizzi regionali, a partire dall'agosto 2013 è stata inoltre estesa da due a tre settimane del mese di agosto l'erogazione ridotta dei servizi di TPL, la quale ha comportato una riduzione dei servizi pari a circa 156.000 km/anno. Questo intervento ha portato la riduzione dei servizi minimi al valore di 2,45% rispetto all'ammontare di servizi individuati dalla Regione con la DGR 126/11.

Sul fronte dell'innovazione – in particolare della sperimentazione e dell'implementazione di nuove tecnologie a supporto della mobilità e del TPL – la SRM ha proseguito nella sua attività di ricerca e sviluppo correlata con i finanziamenti dell'Unione Europea, delegata in particolare dal Comune di Bologna, raggiungendo interessanti risultati specie sui servizi a chiamata, che nel periodo in esame hanno visto affiancarsi al consolidato ProntoBus l'esperienza del colBUS a Borgo Panigale.

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

2.1 Domanda e offerta attuale di trasporto.

La provincia di Bologna è interessata da circa 2,5 milioni di spostamenti giornalieri tenuto conto di tutte le modalità di trasporto e di tutti i motivi di spostamento.

Con riferimento agli spostamenti pendolari (per motivi di lavoro o studio), si contano circa 460.000 movimenti giornalieri, con uno sviluppo di circa 2,6 Mkm. Di questi, circa il 32% degli spostamenti e circa il 18% delle percorrenze sono effettuati all'interno del comune di Bologna (elaborazione SRM, Allegato AA).

La ripartizione modale per gli spostamenti pendolari vede una netta prevalenza dell'uso dell'auto sia in provincia che nel comune capoluogo, ma si registrano valori di tutto rispetto per l'uso del mezzo pubblico che, in uso combinato con altri mezzi (intermodalità), raggiunge quasi il 23% (bus urbano + bus extraurbano + treno) a livello provinciale, mantenendo un andamento oscillante di poco conto nel tempo.

Nel comune capoluogo lo stesso dato si attesta nel 2012 a un valore che raggiunge quasi il 33%. Gli spostamenti diretti al centro storico della città di Bologna, infine, sono caratterizzati da una percentuale di utilizzo del mezzo collettivo che raggiunge il 52%.

	2010	2011	2012	media 10/12
Auto (conducente) [%]	60,3	58,8	58,5	59,2
Bus urbano (Bologna) [%]	14,5	15,8	14,5	14,9
Bicicletta [%]	7,5	5,9	7,9	7,1
Bus sub/extraurbano [%]	7,0	7,5	6,4	7,0
A piedi [%]	5,4	6,9	6,3	6,2
Treno [%]	5,5	5,6	6,2	5,8
Moto/scooter [%]	6,0	4,6	4,6	5,1
Auto (passeggero) [%]	1,9	2,3	2,2	2,1
Totale (con intermodalità) [%]	110,7	109,6	109,4	109,9

Sul bacino vengono offerti in un giorno ferialo invernale circa 117.000 km di servizi di trasporto pubblico, di cui circa 58.000 su servizi urbani, equivalenti a circa 10 milioni di posti*km/giorno con un fattore di riempimento medio di bacino pari a circa il 13,2 % (al 15,4% in ambito urbano, Allegato AB).

Il servizio di trasporto pubblico su gomma soddisfa la domanda di trasporto movimentando circa 111 milioni di passeggeri l'anno, di cui circa 95 milioni nel comune di Bologna; in un giorno ferialo medio si registrano circa 390.000 spostamenti.

Come già anticipato, il servizio nel corso del triennio ha subito una riduzione del numero di percorrenze offerte. Si è ridotto del 4% (fra il consuntivo 2012 e il consuntivo 2010, di cui il 2,45 % attribuibile alla riduzione dei contributi per servizi minimi).

	2010	2011	2012	media 10/12
Percorrenze urbane [km/anno]	18.771.835	18.995.100	18.802.069	18.856.334
Percorrenze sub/extraurbane [km/anno]	18.631.184	17.311.906	17.134.163	17.692.417
Percorrenze complessive	37.403.018	36.307.006	35.936.232	36.548.752
SSMM (Accordo di programma)	36.569.692	36.569.692	36.569.692	
97% SSMM		35.472.601	35.472.601	
95% SSMM		34.741.207	34.741.207	

Il numero di viaggiatori è rimasto invece pressoché stabile nel triennio, riducendosi complessivamente dell'1,6% (fra il consuntivo 2012 e il consuntivo 2010).

	2010	2011	2012	media 10/12
Passeggeri servizi urbani	94.952.175	93.906.006	96.559.537	95.139.239
Passeggeri servizi sub/extraurbani	17.392.472	15.631.731	14.562.072	15.862.091
Passeggeri complessivi	112.344.647	109.537.737	111.121.609	111.001.331

Sono invece incrementate (grazie soprattutto alla manovra tariffaria del febbraio 2011) le entrate da tariffe, che hanno registrato un incremento dell'11% pari a un valore assoluto (al netto dell'incremento inflativo) di 5,2 Meuro.

	2010	2011	2012	media 10/12
Entrate da tariffe [euro]	47.597.457	53.261.356	54.258.623	51.705.812
Entrate da traffico [euro]	49.172.466	56.970.111	58.387.106	54.843.228

2.2 Contratti di servizio in essere.

Il contratto di servizio è stato sottoscritto il 4 marzo del 2011 con decorrenza dal 1 marzo 2011. Di seguito si riportano i dati principali al momento della sottoscrizione.

Impresa affidataria: TPB (costituita allora da ATC, FER e OMNIBUS; allo stato attuale da TPER, AGI e OMNIBUS).

Stazione appaltante: SRM (Agenzia della mobilità).

Tipologia di affidamento (diretto/gara): con gara (regime net-cost).

Data inizio del contratto: 1 marzo 2011.

Durata del contratto: 6+3 anni.

Valore del contratto in euro (2011): 79.684.119,28 euro + 1.000.000 euro (soglia massima premi).

Valore obiettivo dei ricavi da traffico in euro (2011): 53.000.000 euro.

Vett*km (2011): 36.269.962 km.

Il contratto prevede l'adeguamento al tasso di inflazione programmata per i contributi relativi ai servizi minimi e a un tasso composto da indici al consumo e alla produzione per i servizi aggiuntivi. Sono inoltre previste manovre tariffarie con cadenza biennale di adeguamento parziale o complessivo al tasso di inflazione consuntivo relativo ai prezzi al consumo per famiglie di operai e impiegati (ISTAT).

Il contratto prevede una flessibilità, articolata su ore di servizio al pubblico e sulle relative percorrenze, per tipologia di mezzo e per fascia oraria, che può comportare una variazione del corrispettivo non superiore al 10% rispetto all'importo totale di aggiudicazione riferito all'intera durata del contratto in un singolo anno e al 20% nell'intero arco di durata del contratto.

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

A seguito di uno studio condotto nel 2007 dalla SRM si è verificata la quasi perfetta corrispondenza della distribuzione dei servizi di trasporto pubblico su gomma e il fabbisogno di mobilità pendolare sull'intero territorio provinciale. Il fabbisogno di mobilità pendolare è stato misurato tenendo conto della popolazione insediata, delle caratteristiche morfologiche della rete stradale e del territorio, della domanda di mobilità complessiva motorizzata, nonché dell'intermodalità; esso è stato confrontato con la distribuzione dei servizi di TPL sul territorio. Minore corrispondenza è stata invece riscontrata per gli spostamenti non pendolari

(rilevati come ripartizione modale ogni anni insieme con la soddisfazione riferita al servizio di TPL), valutati in base alle dinamiche territoriali di relazione sul territorio e alle abitudini di mobilità consolidate (Allegato AA).

Nell'ambito del Piano della Mobilità Provinciale è stata infine valutata la corrispondenza tra la distribuzione temporale dei servizi (nella giornata e nell'anno) e la domanda, verificando una corrispondenza adeguata tra offerta di servizi e utilizzo degli stessi. Nel corso degli anni si è proceduto pertanto a effettuare adeguamenti puntuali del servizio, per venire incontro alle esigenze specifiche che di volta in volta si sono manifestate, che possono essere quantitativamente descritte in poco più di un intervento di adeguamento/riprogettazione del servizio alla settimana) senza dar luogo a revisioni strutturali della rete.

Anche per attuare la riprogrammazione dei servizi nel 2011, con l'attuazione del Patto, si è proceduto con interventi puntuali su linee a bassa frequentazione o che potessero assorbire i maggiori carichi dovuti alla riduzione del servizio.

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

Il bacino bolognese beneficia della presenza una rete ferroviaria (sulla quale è erogato il servizio ferroviario metropolitano – SFM) fortemente capillare sul territorio (8 bracci e 82 stazioni, di cui 16 sul territorio comunale del capoluogo). Questa importante presenza infrastrutturale costituirà la struttura portante del trasporto pubblico nel bacino bolognese quando il servizio sarà a pieno regime, così come da diversi anni descritto, programmato e pianificato in accordo fra tutti i soggetti interessati e in ogni documento inerente la mobilità e i trasporti, anche sovraordinato.

La piena valorizzazione del SFM costituisce certamente il maggiore punto di forza a livello territoriale. Di questo tengono conto tutti i documenti di pianificazione del Comune, della Provincia e di tutti i comuni interessati, assumendo esso anche un ruolo di elemento ordinatore del territorio.

Allo stesso tempo, la lentezza che si riscontra nella piena messa in opera del sistema, sia dal punto di vista infrastrutturale che soprattutto di erogazione e organizzazione a regime dei servizi, comporta incertezze e difficoltà nell'attuazione delle conseguenti modifiche dei servizi di TPL su gomma, cui potrebbe essere assegnata una funzione di adduzione e distribuzione in misura maggiore di quanto non sia oggi e sarà ancora nel breve periodo.

La progressiva integrazione del sistema di trasporto su gomma e su ferro, sia dei servizi che delle tariffe, è sicuramente l'elemento cardine su cui gli enti stanno continuando a far leva, anche insieme con la Regione Emilia-Romagna, per migliorare il sistema di mobilità locale.

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

3.1 La politica per la mobilità.

Le scelte strategiche sul tema della mobilità in ambito metropolitano, in particolare sul fronte infrastrutturale, sono state recentemente recepite e formalizzate con la sottoscrizione del Piano Strategico Metropolitano (PSM).

Nel 2012 si sono concretizzati gli sforzi fatti a fine 2011, dal Comune di Bologna, dalla Provincia di Bologna e dalla Regione Emilia-Romagna, per ottenere la ridestituzione dei fondi previsti per il progetto Metrotramvia, da utilizzare per lo sviluppo di un nuovo sistema integrato di mobilità pubblica gomma/ferro per la città di Bologna, con il quale si intende anche pervenire a un maggior grado di integrazione tra il servizio ferroviario metropolitano e la rete filoviaria, portante del TPL urbano.

Il progetto preliminare è stato infatti trasmesso a fine maggio del 2012 e approvato dal CIPE a fine ottobre del 2012 (Delib. CIPE del 26 ottobre 2012, in GU del 26 marzo 2013); esso prevede di impiegare le risorse finanziarie per costruire le stazioni ferroviarie ancora mancanti, per acquistare nuovo materiale rotabile ferroviario dedicato al SFM bolognese, per

realizzare il progetto di riconoscibilità su 5 delle 8 direttrici SFM, nonché per completare il potenziamento e la qualificazione della rete filoviaria esistente.

Il progetto prevede:

- che sia completato il sistema delle fermate del SFM interne al comune di Bologna, con la realizzazione delle fermate di Prati di Caprara, Zanardi, Borgo Panigale Scala, San Vitale/Rimesse e con l'adeguamento delle fermate esistenti di San Ruffillo e della Fiera, nonché delle loro connessioni plurimodali con il tessuto urbano, attraverso la realizzazione di una serie di opere per migliorarne l'accessibilità;
- l'eliminazione delle interferenze tra la viabilità urbana e la rete ferroviaria lungo la direttrice della linea SFM 2 Vignola-Bologna-Portomaggiore, con l'interramento della linea Bologna-Portomaggiore nel tratto urbano di Bologna, l'eliminazione di cinque passaggi a livello e la realizzazione al grezzo della nuova fermata Sant'Orsola;
- che sia incrementata la flotta di moderni convogli ferroviari dedicati al servizio SFM di Bologna, con l'acquisto di sette nuovi treni;
- che sia riorganizzata e potenziata la rete di trasporto pubblico urbano mediante lo sviluppo del sistema filoviario esistente, che integrato con il SFM costituirà la maglia portante del trasporto pubblico urbano bolognese;
- la riqualificazione del sedime stradale e la protezione delle corsie preferenziali per incrementare la velocità commerciale del TPL su gomma.
- la fornitura di 55 filobus a due casse, tre assi e impianti a supercapacitori per il recupero dell'energia di frenatura;
- l'attuazione del progetto di valorizzazione delle stazioni SFM coordinato con lo sviluppo della riconoscibilità e dell'immagine unitaria del SFM. L'obiettivo è quello di realizzare le stazioni come nuovi spazi urbani polifunzionali, contribuendo con la loro valorizzazione ad accrescere le potenzialità d'uso del treno (la stazione di Bologna Zanolini potrebbe rappresentare il primo caso di studio).

Il soggetto aggiudicatore dell'intervento e destinatario dei contributi statali è la TPER, in esito a un accordo sottoscritto fra i soggetti già richiamati, soci della TPER medesima.

Il progetto di riutilizzo dei fondi ex-Metrotramvia, insieme col riavvio e il completamento dei lavori della rete di TPGV (Trasporto Pubblico a Via Guidata, ex "Civis") Bologna-San Lazzaro di Savena, quest'ultimo parte essenziale per il completamento della rete filoviaria, rappresentano il sistema portante del trasporto pubblico urbano (Allegato F). Infatti, per risolvere le problematiche sorte fra la stazione appaltante (l'ATC, oggi la TPER) e l'appaltatore, che avevano portato alla risoluzione in danno del contratto, nel novembre 2012, le società hanno sottoscritto un atto aggiuntivo che consentirà, dopo l'approvazione della terza variante del progetto TPGV da parte del Ministero, il riavvio e il completamento dei lavori della linea di TPGV Bologna-San Lazzaro di Savena.

Il collegamento rapido lungo la direttrice storica della via Emilia Levante, dal centro e dalla stazione di Bologna a San Lazzaro di Savena, e dal centro alla stazione centrale sarà garantito dai nuovi mezzi filoviari Crealis Neo, più moderni, performanti e affidabili rispetto al precedente Civis. Verranno inoltre completati tutti i lavori stradali previsti e realizzati gli impianti filoviari e le sottostazioni elettriche.

Il progetto nel suo complesso, integrato con il collegamento fra la stazione centrale e l'aeroporto (People-Mover), mira ad assicurare una mobilità più sostenibile ed efficace, con riduzione della mobilità motorizzata privata. Ciò contribuirà anche al benessere economico e sociale del territorio urbano e metropolitano su cui si sviluppa, e al miglioramento ambientale attraverso il maggior utilizzo del trasporto pubblico.

Il comune di Bologna è oggi interessato dalla piena attuazione degli interventi previsti dal vigente PGU, approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale il 25 giugno 2007, con lo scopo di riorganizzare complessivamente la mobilità urbana incidendo non solo nel breve, ma anche nel medio periodo. Nella strategia complessiva delineata dal PGU, assumono un ruolo prioritario le azioni volte all'incremento del trasporto pubblico e della ciclopeditività per favorire la diversione modale a favore del trasporto pubblico e delle altre modalità a minore impatto. Per quanto riguarda i provvedimenti legati nello specifico al TPL, gli interventi realizzati finora e tuttora in corso seguono tre principali linee d'azione:

- migliorare la qualità in termini di livello e regolarità del servizio;
- aumentare la quantità di servizio pubblico offerto;
- ottimizzare il servizio per orari e zone "deboli".

In questo contesto va vista la riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico attualmente in corso, legata anche alle nuove aree ciclopeditive e a traffico limitato realizzate recentemente in particolare nel centro storico, volta a garantire un servizio complessivamente integrato con le forme di mobilità meno impattanti, garantendo al contempo la maggiore e più sostenibile accessibilità possibile al territorio.

L'intera rete del trasporto pubblico locale sarà a breve interessata da un considerevole complesso di interventi legati alla ridestinazione dei fondi statali ex-Metrotramvia per lo sviluppo del servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese.

In ambito provinciale, con il PMP (approvato il 31 marzo 2009 con delibera di Consiglio provinciale n. 29) che si configura come una variante al PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Allegato G) in tema di mobilità, si delinea l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e i necessari strumenti operativi, che, garantendo l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini, salvaguardino la qualità ambientale, lo sviluppo economico e la coesione sociale. La sua attuazione si sta concretizzando mediante Piani di bacino, strumenti operativi e puntuali che il PMP prevede e regola.

In particolare, a seconda delle esigenze e delle criticità/opportunità individuate, vengono definite le tematiche e le corrispondenti aree territoriali su cui sviluppare i Piani di bacini:

- sull'area bazzanese è stato approvato nel 2009, e a oggi quasi totalmente attuato, un Accordo di programma sottoscritto con la Regione Emilia-Romagna e coi comuni interessati, che riguarda il progetto di riorganizzazione dei servizi integrati ferro-gomma che ha coinvolto dieci comuni e i gestori dei servizi su ferro e su gomma, regolando la riorganizzazione dei servizi per circa 2,6 Mkm/anno complessivi;
- nel 2009 è stato sottoscritto l'Accordo di programma per la qualificazione del trasporto pubblico sulla direttrice San Donato coinvolgendo quattro comuni con l'obiettivo di velocizzare il trasporto pubblico e migliorarne la sicurezza e l'accessibilità; è stato riorganizzato il servizio per circa 2,5 Mkm/anno complessivi;
- nello stesso anno si è avviato un procedimento del tutto analogo per la direttrice San Vitale, successivamente sospeso per mancanza di fondi regionali;
- nel 2010 è stato approvato un Accordo di collaborazione sul territorio del Nuovo Circondario Imolese (coinvolgendo nove comuni e tutti gli istituti scolastici interessati) per ottimizzare i servizi di trasporto principalmente rivolti agli studenti. Tale accordo verrà rinnovato nel corso del 2013 per la durata di un ulteriore triennio;
- per il 2014 è prevista l'elaborazione di altri Piani di bacino che riguardano le direttrici integrate ferro/gomma Bologna-Imola e la direttrice Ferrara-Bologna (esso terrà conto anche delle opportunità di coordinamento e integrazione dei servizi che potranno scaturire dall'implementazione dell'ambito ottimale "Reno" individuato dalla Regione). In tali piani sarà sviluppato sia il tema della riorganizzazione dei servizi in

ottica intermodale sia quello della qualificazione complessiva della direttrice di traffico.

Nel comune di Imola è stato riprogettato l'intero servizio urbano nel corso del 2012, in esito all'approvazione di uno specifico PGTU, interessando un bacino complessivo che misura circa 550.000 chilometri/anno (sono state riorganizzate le linee urbane e assorbiti i tagli ai contributi regionali di cui al Patto).

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, della L. 228/12, sono i seguenti e sono da prendere a riferimento per una proiezione da effettuarsi per il triennio fino al 2015 compreso:

- a) incremento o mantenimento del rapporto ricavi/costi (RC);
- b) incremento del numero dei passeggeri (NP);
- c) mantenimento o decremento controllato dei livelli occupazionali (LO).

Le grandezze che verranno utilizzate per misurare i tre suddetti indicatori sono riprese dai rapporti consuntivi già condivisi dalla SRM con la Regione Emilia-Romagna e gli enti locali interessati, nel rispetto del vigente Accordo di programma (Allegato AE).

a) Ricavi/costi d'esercizio (RC).

Per l'indicatore RC vale la formula $RC = R / ((R + C) - I)$ descritta dal DPCM e dalla DGR richiamati, dove R = ricavi ; C = corrispettivi; I = costi di infrastruttura.

Per determinare e misurare le tre variabili della formula sono stati utilizzati i seguenti valori:

- R = proventi da biglietti e abbonamenti + copertura dei costi sociali (integrazioni tariffarie e agevolazioni tariffarie, inclusa L. 160/89) + pubblicità + sanzioni viaggiatori. "R" rappresenta i ricavi da traffico al netto dell'IVA.
- C = corrispettivi per servizi minimi + corrispettivi per servizi aggiuntivi + premi da contratto di servizio + contributi CCNL + LR 1/02. "C" rappresenta il corrispettivo per il contratto di servizio vigente espresso al netto dell'IVA.
- I = canone di affitto di ramo d'azienda + ammortamento dei beni. "I" rappresenta il costo sostenuto dall'operatore per la gestione delle infrastrutture. Il costo delle infrastrutture è estremamente articolato e differenziato per ciascuna modalità di trasporto e per territorio, dipendendo in gran parte sull'organizzazione della proprietà e della messa in disponibilità del patrimonio essenziale per l'esercizio del servizio di TPL (ai sensi della LR 30/98). Nel caso del bacino bolognese è stato considerato il costo sostenuto per il canone di affitto del ramo d'azienda insieme col costo per l'ammortamento dei beni, rimasto a carico all'operatore e oggetto di conguaglio nei confronti della SRM alla scadenza del contratto.

	2010	2011	2012	media 10/12
Ricavi da titoli	47.597.457	53.261.356	55.595.847	52.151.553
Ricavi da integrazioni tariffarie ...	410.643	368.187	316.280	365.037
Altri ricavi da traffico	1.164.366	3.340.568	2.474.979	2.209.876
R - Ricavi [euro]	49.172.466	56.970.111	58.387.106	54.843.228

	2010	2011	2012	media 10/12
SSMM + premi	81.929.059	77.525.272	79.688.151	79.714.161
SSAA	4.460.282	3.079.948	3.493.431	3.677.887
Servizi sostitutivi di ferrovia	500.000	-	-	166.667
LR 1/02 (1)	270.000	134.000	202.970	202.323
Contributi CCNL (2)	9.701.413	9.701.413	9.701.413	9.701.413
C – Corrispettivi [euro]	96.860.754	90.440.633	93.085.965	93.462.451

(1) Contributi LR 1/02 – È riportata la sola componente liquidata all'operatore.

(2) Contributi CCNL – È riportato il valore 2012, poiché – da stime e determinazioni regionali – riferito al bacino bolognese. Negli anni precedenti le risorse erano gestite dalla SRM per conto della Regione con riferimento a un perimetro non coincidente con quello di affidamento.

	2010	2011	2012	media 10/12
Canone affitto ramo d'azienda	400.000	400.084	413.058	404.381
Ammortamento	3.095.945	3.690.902	3.786.165	3.524.337
I – Infrastruttura [euro] (3)	3.495.945	4.090.986	4.199.223	3.928.718

(3) Infrastruttura – Si intende il complesso dei beni essenziali, ai sensi dell'art. 13, comma 9, e art. 19, comma 5bis, della LR 30/98.

	2010	2011	2012	media 10/12
RC – Ricavi/costi [%]	34,5	39,8	39,6	38,0

b) Numero passeggeri (NP).

Per l'indicatore NP il metodo di calcolo definitivo sarà definito dalla Regione con successivo provvedimento, sulla base di eventuali ulteriori integrazioni e approfondimenti. Si fornisce il dato fino a oggi calcolato e rendicontato, basato sulla vendita dei titoli di viaggio, dei coefficienti di conversione forniti negli Accordi di programma e dei successivi accordi con la Regione.

	2010	2011	2012	media 10/12
NP – Numero di passeggeri	112.344.647	109.935.618	111.121.609	111.133.958

c) Livelli occupazionali (LO).

Per l'indicatore LO il valore è il numero degli addetti al TPL nel bacino riferibili al contratto di servizio vigente.

	2010	2011	2012	media 10/12
Personale conducente	1.329	1.527	1.477	1.444
Personale non conducente	489	533	505	509
LO – Livelli occupazionali (4)	1.818	2.060	1.982	1.953

(4) Livelli occupazionali – Il dato 2010 non è correttamente riportato poiché parte del servizio era sub-affidato e il dato non era rendicontato correttamente. I dati 2011 e 2012 sono maggiormente precisi, anche se non provenienti dalla consuntivazione per la contribuzione del CCNL (non coincidenza fra assegnazioni e bacino, modifica dei criteri di quantificazione).

5. Piano di riprogrammazione.

Rispetto agli indicatori regolati dal DPCM si constata che:

- il rapporto ricavi/costi (RC), per effetto soprattutto dell'attenta attuazione del Patto del dicembre 2010, si è stabilizzato su valori già molto al di sopra della soglia prevista dal DPCM. Non apparendo pertanto l'elemento prioritario su cui agire con la riprogrammazione, la scelta degli enti è stata quella di contenere gli effetti della manovra tariffaria 2013 prevista dal contratto di servizio, deliberando aumenti dei titoli inferiori a quelli dovuti in base al contratto. Sono stati, nel dettaglio, aumentati in ambito urbano i soli titoli di corsa semplice e i city-pass (portando contemporaneamente da 60 a 75 minuti la durata massima della corsa), rivolti all'utenza meno fidelizzata. In ambito extraurbano sono state allineate le tariffe ai livelli regionali al fine di favorire l'integrazione tariffaria e modale. La manovra è stata inoltre portata alla durata di tre anni al fine di raccordarsi, come scadenza temporale, al presente documento di riprogrammazione e ai prossimi Accordi di programma triennali prevedibili per il periodo 2014/16. Il mancato adeguamento ai livelli previsti dal contratto sarà compensato attraverso la riduzione di servizi che nel tempo hanno visto una progressiva riduzione della domanda o che a oggi sono scarsamente utilizzati o, infine, che dispongono di alternative poiché nei progressivi adeguamenti della rete essi sono andati a sovrapporsi creando inefficienze migliorabili. Con la nuova manovra tariffaria si stima un incremento dei ricavi tariffari pari a circa il 4,12% annuo e fronte dell'incremento del 6,91% che era previsto dal contratto (tenuto conto dell'estensione a tre anni);
- il numero di passeggeri trasportati (NP) nel bacino bolognese è già di dimensioni rilevanti soprattutto se si confronta il dato di modal-split con quello di altre città italiane, anche di dimensioni e condizioni analoghe. Soprattutto nel comune capoluogo porsi un obiettivo di incremento del numero di passeggeri del 2,5% nel triennio (circa 2,7 milioni di passeggeri, così come previsto dal DPCM) risulta molto ambizioso, dovendo in particolare far fronte contemporaneamente a un calo di risorse (quale, a titolo di esempio, finirà per configurarsi il mancato adeguamento all'inflazione programmata del contributo regionale, pur previsto dal PRIT). Gli enti locali hanno pertanto scelto la strategia di mettere in atto una forte campagna antievasione al fine di far risultare i passeggeri che evadono/eludono il pagamento del biglietto, non risultando questi a oggi nei conteggi ufficiali. Tale politica ha già prodotto primi interessanti risultati nella stagione 2012/13. La prima esperienza della campagna anti-evasione "Io vado e non evado", intrapresa a fine novembre 2012, ha dato riscontri molto positivi in termini di contenimento dell'evasione e soprattutto sul versante delle vendite di titoli di viaggio. A seguito della precedente campagna, secondo i metodi consolidati di rilevazione, a Bologna in ambito urbano la percentuale di passeggeri non paganti è scesa dall'8,5% di ottobre al 6,6% di dicembre, tendenza confermata anche nel gennaio 2013, con un dato che ulteriormente scende al 6,1%. Parallelamente, si riscontra la vendita di un numero maggiore di biglietti; nel mese di dicembre 2012, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, le vendite di biglietti in vettura sono aumentate del 2,1%, altrettanto quelle dei biglietti acquistati in prevendita (+2,6%) e ancora maggiormente quelle di city-pass (+3,4%). Questa politica di incremento delle verifiche dei titoli di viaggio è in linea con gli auspici condivisi col contratto di servizio sottoscritto nel marzo del 2011, il quale premia attraverso l'assegnazione delle risorse già richiamate l'incremento consuntivato dell'attività di verifica medesima. Verrà inoltre introdotto l'obbligo dell'obliterazione del titolo a ogni viaggio anche per i titoli di importo forfettario: questo consentirà una più corretta quantificazione dei viaggi effettuati (il data-base generato da un simile provvedimento potrebbe generare una disponibilità di dati di rilevantissima dimensione, i cui effetti rispetto alle stime effettuate fino ad oggi non sono noti né stimabili) e anche un maggior controllo sociale sull'evasione. La progressiva

integrazione dei sistemi di trasporto su ferro e su gomma, infine, sia dei servizi che delle tariffe, il miglioramento dell'informazione (Google Transit, Travel planner regionale), la previsione di "paline intelligenti" anche sull'extraurbano, la velocizzazione dei corridoi del TPL sono tutte azioni che mirano all'incremento del numero di passeggeri. In particolare, nell'ambito della manovra tariffaria, al fine di incrementare l'appetibilità del trasporto pubblico e di incentivarne l'uso, in un'interessante ottica di "anticipazione" dell'area metropolitana, a valorizzazione degli impegni già sostenuti dagli enti locali in tema di integrazione del costo del titolo di viaggio, verranno estesi i confini delle zone neutre dei comuni limitrofi a Bologna di Casalecchio di Reno e di San Lazzaro di Savena all'intera estensione dei confini comunali;

- il mantenimento dei livelli di occupazione fa maggiormente riferimento alla sfera delle politiche gestionali e imprenditoriali dell'operatore, tuttavia gli enti proprietari hanno inteso ridurre l'impiego degli straordinari mantenendo un'equilibrata distribuzione dei servizi nell'arco della giornata e dell'anno, individuando eventuali riduzioni anche nell'ottica di preservare la qualità del lavoro e il rapporto tra datore di lavoro e lavoratori (servizi festivi e nel mese di agosto), sempre comunque con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sull'utenza. Dal punto di vista dell'operatore, su questo fronte la fusione attuata nel 2012 manifesterà i suoi effetti a partire dal complesso dell'esercizio 2013.

Ciò detto, i provvedimenti già anticipati di riprogrammazione dei servizi sono riassumibili nella riprogrammazione già attuata ("terza settimana di agosto") e in quella da attuare prossimamente, possibilmente prima del riavvio dell'esercizio successivo alla pausa natalizia.

La riduzione dei servizi nella terza settimana di agosto, successiva alle due settimane a cavallo di ferragosto di ridotta erogazione storicamente pianificata, già attuata dal 2013, ha avuto un "ritorno" economico a saldo dell'ordine di 300.000 euro/anno. Queste risorse alimenteranno presto investimenti in qualificazione dei servizi, una-tantum e/o strutturali, ancora in fase di formalizzazione, aventi per oggetto:

- provvedimenti sui mezzi per favorire la mobilità delle persone con disabilità, che potrebbero incrementare la dotazione di pedane per l'incarozzamento veloce a bordo (attualmente 442 mezzi risultano dotati di pedana). A ciò potrebbe aggiungersi l'informazione all'utenza via SMS Hellobus e sulle paline intelligenti: l'informazione circa il mezzo in arrivo sarebbe accompagnata dalla specifica se si tratti di mezzo con pedana o meno. Inoltre, fin da subito e in maniera crescente, potrebbe essere arricchita l'informazione sugli orari – relativamente ad alcune linee – circa la percentuale di mezzi in linea dotati di pedana. L'ideale sarebbe arrivare a comunicare che le linee x, y e z sono servite da mezzi con pedana (tali iniziative comportano una minore flessibilità nell'uso dei mezzi);
- il layout interno dei mezzi, che potrebbe "agevolare" l'obbligo di oblitterazione dei titoli di viaggio e le attività di verifica, in quanto ai tempi di incarozzamento, soprattutto in determinate condizioni di affollamento;
- l'estensione dell'operatività dello Scout (rilevazione automatica di infrazioni presso fermate del TPL e/o lungo corsie riservate al TPL in comune di Bologna) a sei o a sette giorni/settimana.

La compensazione per la ridotta ed estesa manovra tariffaria rispetto alla previsione contrattuale e per l'estensione dimensionale delle zone neutre di Casalecchio di Reno e di San Lazzaro di Savena troveranno copertura nelle seguenti riduzioni di servizi:

- ristrutturazione in area centrale delle linee 17, 30 e A (navetta) con alleggerimento dei passaggi in via Marconi per complessivi circa 110.000 km/anno;
- riduzione di servizi urbani non portanti (frequenza ridotta al sabato e/o nell'estivo sulle linee 38/39, 33 e 21) per complessivi circa 20.000 km/anno;

- riduzione di servizi suburbani (frequenza ed estensione feriale sulle linee 86, 90 e 96) per complessivi circa 200.000 km/anno;
- riduzione dei servizi nella quarta settimana di agosto, precedente le due settimane a cavallo di ferragosto di ridotta erogazione storicamente pianificata, ma successiva alla data del 2 agosto, per ulteriori circa 156.000 km/anno;

nonché in una previsione puntuale di spesa in capo al Comune di Bologna per 477.000 euro/anno a fronte del mancato adeguamento di prezzo (+ 2,00 euro) riferito agli abbonamenti mensili ordinari e ridotti.

6. Innovazioni necessarie e relativi fabbisogni.

6.1 Innovazioni dei sistemi.

La principale voce di innovazione nel TPL bolognese ed emiliano-romagnolo sta nell'implementazione del sistema STIMER /Mi Muovo, avviato ormai da tempo sul fronte delle tecnologie e delle regole, ormai prossimo a concludersi ed essere integralmente applicato, pur avendo subito reinterpretazioni e revisioni rispetto alla idea originale.

A questa si affiancano filoni importanti e già richiamati: il miglioramento dell'accessibilità alle persone con disabilità affiancato dall'incremento e dalla qualificazione della relativa informazione ai viaggiatori; l'obliterazione obbligatoria con l'obiettivo del ritorno informativo e della riduzione dell'evasione; la preferenziazione semaforica; lo sviluppo e lo sfruttamento del principio degli "open data", in particolare per l'informazione all'utenza, anche potenziale; la ricerca sulle tipologie di alimentazione per i mezzi del TPL; ...

Sperimentazioni in questo senso sono in fase di studio sotto diversi punti di vista, si richiamano in allegato (Allegato AF e Allegato AG) a solo titolo di esempio le esperienze ipotizzate per la personalizzazione di servizi di TPL per l'accessibilità alle strutture ospedaliere e ambulatoriali (scheda 4.8 dell'Accordo di programma 2010/13) e per la creazione del "ticket trasporto" nella gestione del pendolarismo alle grandi strutture di lavoro (scheda del PSM 2012).

6.2 Il fabbisogno per l'innovazione.

Il fabbisogno per l'innovazione è essenzialmente economico-finanziario, di preparazione professionale e di organizzazione delle strutture dedicate, nonché di collaborazione fra i soggetti coinvolti.

Dal punto di vista delle risorse, stante anche la congiuntura difficile a livello sovra-regionale, gli enti bolognesi e le loro società controllate sono alla continua ricerca di fondi e finanziamenti, anche a livello europeo, e ci si muove nella consapevolezza che sono più le risorse disponibili a condizionare i filoni di impegno piuttosto che viceversa. Non sono ingenti le risorse necessarie, ma certo non possono essere sottratte a budget di spesa per l'acquisto di servizi consolidati.

Dal punto di vista della preparazione, la SRM in particolare, forte di una delega puntuale ricevuta dal Comune di Bologna, sta cercando di catalizzare e coordinare occasioni di innovazione da portare avanti e da proporre, volta per volta, ai soggetti più direttamente coinvolti (un caso è la European Cycling Challenge – ECC) avviata nel 2012, consolidata nel maggio scorso e in fase di organizzazione per gli anni 2014 e 2015.

Dal punto di vista, infine, della collaborazione fra i soggetti coinvolti è importante sottolineare come questo impegno si sia fino a oggi concretizzato in importanti progetti e realizzazioni che hanno visto gli enti locali bolognesi, la Regione e le società controllate lavorare insieme con profitto (un caso è il progetto CIVITAS Mimosa, recentemente conclusosi).

7. Cronoprogramma delle attività.

Di seguito si riportano brevemente le tempistiche previste per l'attuazione degli interventi indicati nel piano di riprogrammazione:

- agosto 2013, piena effettività della manovra tariffaria;
- novembre 2013, razionalizzazione dei servizi;
- novembre 2013, estensione della zona neutra ai confini comunali di Casalecchio di Reno e di San Lazzaro di Savena;
- entro l'anno 2013, piena effettività dell'obliterazione obbligatoria del titolo di viaggio, anche forfettario, a bordo dei mezzi;
- agosto 2014, razionalizzazione dei servizi ("quarta settimana di agosto");
- settembre 2014, prima attuazione dei Piani di bacino sulle direttrici di Imola e di Ferrara).

8. Allegati.

Allegato AA – "La distribuzione dei servizi di trasporto sul territorio provinciale: verifica della situazione attuale e prospettive di evoluzione" (marzo 2007).

Allegato AB – Tabella riassuntiva delle grandezze riferite ai servizi di TPL su gomma, "load factor" (dati anno 2012).

Allegato AC – Scheda PSM "Servizio di trasporto pubblico integrato metropolitano bolognese".

Allegato AD – Tavola PMP 4B "Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva".

Allegato AE – "Rapporto consuntivo annuale 2012 sul trasporto pubblico locale del bacino di Bologna" (Accordo di Programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il periodo 2007-2010, art. 21).

Allegato AF – Scheda di investimento "Infomobilità e mobilità sostenibile per l'accesso ai servizi sanitari".

Allegato AG – Scheda PSM "Buoni aziendali per la mobilità sostenibile".

Allegato AH – Delibera del Consiglio di Bologna tariffe TPL 2013.

Allegato AI – Delibera della Giunta Provincia di Bologna tariffe TPL 2013.

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Ferrara**



CRITERI E LINEE DI INDIRIZZO PER IL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

BACINO DI FERRARA

art.1 comma 301 della L. 228/2012

recepito dalla Regione Emilia Romagna con delibera G.R. n. 912/2013

Indice

1. Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012.....pag. 3
2. Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione.....pag. 7
3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasportopag. 11
4. Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei servizi
(conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione).....pag. 15
5. Piano di riprogrammazione.....pag.18
6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni.....pag.20
7. Cronoprogramma delle attività.....pag.22

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

1.1 Descrizione del percorso di razionalizzazione dei servizi avviato dal 2010

Si forniscono indicazioni sugli interventi effettuati relativi a: riduzione dei corrispettivi, conseguente razionalizzazione dei servizi offerti, manovra tariffaria.

Nel marzo 2011 la Provincia di Ferrara, il Comune di Ferrara, l'Agenzia della Mobilità e l'Azienda di trasporto ATC (in rappresentanza del consorzio TPF), hanno definito il piano di riorganizzazione della rete di trasporto pubblico del bacino di Ferrara, ai sensi del Patto regionale per il Trasporto Pubblico (DGR 1898/2010).

Si riporta integralmente il relativo verbale sottoscritto in data 18/3/2011.

premessi che

A seguito della manovra del Governo (D.L 78/2010 convertito in legge n° 122/2010) e del "Patto..." regionale richiamato, le risorse disponibili per il bacino di Ferrara sono diminuite di € 1.015.507 rispetto al 2010 (-5,8%) e in pari misura è diminuito il corrispettivo del CdS verso TPF senza riconoscimento dell'adeguamento inflativo; si è stabilito che per gli anni 2012 e 2013 il corrispettivo sarà incrementato per il riconoscimento dell'adeguamento inflativo come previsto dalle disposizioni regionali (DGR 126/2011);

Per l'anno 2011 il Comune di Ferrara ha confermato lo stanziamento di € 231.050 di potenziamento delle linee urbane e si impegna al mantenimento di tale cifra anche per gli anni 2012 e 2013;

l'Assemblea di AMI del 9 febbraio 2011 ha adottato una manovra tariffaria, in vigore dal 1° marzo 2011, finalizzata, ai sensi del citato "Patto..", all'adeguamento alle tariffe obiettivo (DGR 637/2008) e alla parziale riduzione dei minori trasferimenti regionali;

si è convenuto quanto segue:

sulla base di una proposta ATC finalizzata a compensare i minori corrispettivi di cui sopra, di ridurre di 320.000 Km /medi-anno (960.000 in tre anni) il volume di servizi, così suddivisi: URBANO 215.000 km, EXTRAURBANO 745.00 km.

Pertanto lo sviluppo complessivo del programma di esercizio si è attestato in 9.000.000 Km /anno medi nel triennio.

Tale riorganizzazione ha avuto inizio il 1° aprile 2011 e si completerà entro il 31 dicembre 2013.

A chiarimento di quanto concordato, l'Azienda ATC conviene di:

-a partire dal gennaio 2014, in considerazione del fatto che nel 2012 e nel 2013 si effettueranno tagli di servizi per 350.000 km. a fronte di tagli concordati per 320.000 km/anno in media all'anno, il livello di servizi si reincrementerà di circa 30.000 km da utilizzarsi da parte degli Enti Locali;

- aprire un confronto con AMI in base all'art.5 c.3 del CdS per verificare la metodologia e la procedura del calcolo chilometrico delle corse totali. Il confronto dovrà concludersi entro agosto 2011;

- impegnarsi per contrastare l'evasione tariffaria sulla base di un progetto specifico volto a irrobustire significativamente l'attività ordinaria di controlleria, nonché intraprendere una adeguata campagna informativa e comunicativa;

- manifestare la disponibilità a procedere, il più celermente possibile, all'installazione e al completamento, su tutti i mezzi, delle tecnologie relative al telecontrollo in relazione al progetto GIM completamente finanziato. In merito a ciò Provincia e Comune di Ferrara si impegnano ad accelerare le decisioni riguardanti il progetto stesso;
 -concordare con AMI entro giugno 2012 la modifica grafica delle tabelle orarie esposte al pubblico in ambito urbano.

La Provincia e il Comune di Ferrara, a conclusione del confronto, hanno concordato, nell'occasione specifica, di suddividere la presente riorganizzazione di servizio diversamente dalle attuali percentuali di riparto del chilometraggio complessivo:

Ripartizione attuale complessiva

	2010 - preconsuntivo	%
U	2.600.000	28
E	6.720.000	72
TOT	9.320.000	100

Ripartizione prevista dall'accordo in merito alla riorganizzazione

	2011	2012	2013	In 3 anni	%
U				215.000	22
E				745.000	78
TOT	260.000	350.000	350.000	960.000	

Nel rispetto dei valori di cui sopra è stato elaborato il piano dettagliato dei tagli da effettuarsi.

Con ciò evidenziando da parte della Provincia, la disponibilità a farsi carico, solidariamente, di una quota maggiore della presente riorganizzazione per le seguenti motivazioni:

- a) prossimi impegni per il collegamento tra la città e l'Ospedale di Cona,
- b) riconoscimento dello sforzo finanziario effettuato per la conferma del contributo garantito dal Comune di Ferrara.

Firmato

Gli accordi suddetti sono diventati operativi dal 1° aprile 2011 e sono stati recepiti nei vari atti. Il vigente contratto di servizio AMI-TPF ha recepito integralmente il testo citato.

1.2 Manovre tariffarie dal 01/02/2006 al 18/8/2013

L'Assemblea di AMI del 9 febbraio 2011 con atto n. 1 ha adottato una manovra tariffaria, in vigore dal 1° marzo 2011 fino al 28 febbraio 2012, finalizzata, ai sensi del citato "Patto..", ad un primo passo all'adeguamento alle tariffe obiettivo (DGR 637/2008) e alla parziale compensazione della riduzione dei trasferimenti regionali.

La sopracitata manovra tariffaria ha determinato un aumento medio del 18,33% per l'urbano e del 12,54% per l'extraurbano (complessivo +14,87%), contro un tasso di inflazione che per il periodo dal 1° febbraio 2006 (data dell'ultimo aumento tariffario) al 31/12/2010 è stato del 9,1%,

Successivamente in data 14 febbraio 2012 con atto n. 6 l'Assemblea dei Soci di AMI ha adottato un ulteriore adeguamento tariffario in vigore dal 01/03/2012 al 18/8/2013. Questo secondo adeguamento ha determinato un incremento tariffario pari al 5,90% per i servizi urbani e pari al 5,41% per i servizi extraurbani (complessivo +5,60%). Con tale adeguamento tariffario non si sono ancora raggiunte le tariffe obiettivo regionali stabilite dalla DGR 2055/2010.

Nelle tabelle seguenti riportiamo le manovre tariffarie sopra descritte.

SERVIZI URBANI				
denominazione titolo		Tariffa fino al 28/02/2011	Tariffa dal 01/03/2011 al 28/2/2012	Tariffa dal 01/03/2012 al 18/8/2013
Biglietti	Biglietto a tempo 60'	1,00	1,20	1,20
	Biglietto a tempo in vettura 60' con emettitrici Ducati	1,50	1,50	1,50
	Biglietto giornaliero	2,00	2,50	3,00
	City pass 10 corse a tempo	8,00	10,00	10,00
Abbonamenti Mensili	Integrazione mensile giovani abbonati extraurbano	13,50	15,00	16,50
	Abbonamento mensile personale	24,80	27,00	27,00
	Abbonamento mensile giovani	21,50	23,00	24,00
	Integrazione mensile abbonati extraurbano	20,00	20,00	20,00
	Integrazione mi muovo mese area urbana Ferrara		20,00	20,00
	Abbonamento mensile impersonale	32,00	32,00	32,00
Abbonamenti Annuali	Abb. Annuale Giovani Integrato (quota urbana)	99,00	115,00	138,00
	Abb. Annuale Giovani Urbano	145,00	170,00	195,00
	Abb. Annuale Integrato Ordinario		150,00	150,00
	Abbonamento annuale senior	155,00	165,00	165,00
	Abb. Annuale Ord. Urbano	200,00	220,00	245,00
	Mi Muovo (Integrazione urbana per abbonamenti bus e treno)	150,00	150,00	150,00
	Mi Muovo studenti (Integrazione urbana per abbonamenti Trenitalia)	138,00	138,00	138,00
	Carta MI MUOVO con microchip valida 5 anni	n.p.	5,00	5,00

SERVIZI EXTRAURBANI				
	denominazione titolo	Tariffa fino a 28/02/2011	Tariffa dal 01/03/2011 al 28/2/2012	Tariffa dal 01/03/2012 al 18/8/2013
Biglietti	Biglietto corsa semplice 1 Z (fascia 0-8 Km)	1,00	1,20	1,20
	Biglietto corsa semplice 2 Z (fascia 9-18 Km)	1,80	2,00	2,00
	Biglietto corsa semplice 3 Z (fascia 19-28 Km)	2,40	2,80	2,80
	Biglietto corsa semplice 4 Z (fascia 29-38 Km)	3,00	3,60	3,60
	Biglietto corsa semplice 5 Z (fascia 39-50 Km)	3,60	4,40	4,40
	Biglietto corsa semplice 6 Z (fascia 51-60 Km)	4,10	5,00	5,00
	Biglietto corsa semplice 7 Z (fascia 61-70 Km)	4,60	5,60	5,60
	Biglietto corsa semplice 8 Z (fascia 71-80 Km)	5,00	6,20	6,20
	BIGLIETTO VETTURA EXTRA 1	1,50	1,50	1,50
BIGLIETTO VETTURA EXTRA 2	3,00	3,00	3,00	
Tesserino metropolitano da 10 corse	Abbonamento settimanale 1 Z (fascia 0-8 Km)	9,50	10,00	11,00
	Abbonamento settimanale 2 Z (fascia 9-18 Km)	13,50	15,00	16,50
	Abbonamento settimanale 3 Z (fascia 19-28 Km)	17,30	21,00	23,00
	Abbonamento settimanale 4 Z (fascia 29-38 Km)	20,00	27,00	30,00
	Abbonamento settimanale 5 Z (fascia 39-50 Km)	22,50	32,00	35,00
	Abbonamento settimanale 6 Z (fascia 51-60 Km)	25,00	37,00	41,00
	Abbonamento settimanale 7 Z (fascia 61-70 Km)	27,00	42,00	46,00
	Abbonamento settimanale 8 Z (fascia 71-80 Km)	29,50	47,00	52,00
Abbonamenti Mensili	Abbonamento mensile 1 Z (fascia 0-8 Km)	24,00	27,00	27,00
	Abbonamento mensile 2 Z (fascia 9-18 Km)	31,50	35,00	36,00
	Abbonamento mensile 3 Z (fascia 19-28 Km)	38,50	43,00	46,00
	Abbonamento mensile 4 Z (fascia 29-38 Km)	42,30	47,00	52,00
	Abbonamento mensile 5 Z (fascia 39-50 Km)	46,00	51,00	56,00
	Abbonamento mensile 6 Z (fascia 51-60 Km)	49,20	55,00	60,00
	Abbonamento mensile 7 Z (fascia 61-70 Km)	51,80	58,00	65,00
	Abbonamento mensile 8 Z (fascia 71-80 Km)	54,00	62,00	69,00
	Abbonamento mensile 9 Z (fascia 81-90 Km)	56,50	65,00	73,00
Abbonamenti Annuali	Abbonamento annuale 1 Z (fascia 0-8 Km)	196,00	220,00	245,00
	Abbonamento annuale 2 Z (fascia 9-18 Km)	258,00	285,00	315,00
	Abbonamento annuale 3 Z (fascia 19-28 Km)	317,00	355,00	395,00
	Abbonamento annuale 4 Z (fascia 29-38 Km)	351,00	395,00	445,00
	Abbonamento annuale 5 Z (fascia 39-50 Km)	387,00	435,00	490,00
	Abbonamento annuale 6 Z (fascia 51-60 Km)	413,00	470,00	530,00
	Abbonamento annuale 7 Z (fascia 61-70 Km)	433,00	500,00	570,00
	Abbonamento annuale 8 Z (fascia 71-80 Km)	459,00	530,00	610,00
	Abbonamento annuale giovani 1 Z (fascia 0-8 Km)	182,00	200,00	225,00
	Abbonamento annuale giovani 2 Z (fascia 9-18 Km)	251,00	270,00	290,00
	Abbonamento annuale giovani 3 Z (fascia 19-28 Km)	307,00	335,00	363,00
	Abbonamento annuale giovani 4 Z (fascia 29-38 Km)	335,00	365,00	409,00
	Abbonamento annuale giovani 5 Z (fascia 39-50 Km)	362,00	405,00	451,00
	Abbonamento annuale giovani 6 Z (fascia 51-60 Km)	380,00	430,00	488,00
	Abbonamento annuale giovani 7 Z (fascia 61-70 Km)	400,00	465,00	524,00
	Abbonamento annuale giovani 8 Z (fascia 71-80 Km)	407,00	485,00	561,00

Le tariffe obiettivo regionali (DGR 2055/2010) sono state raggiunte con la recente manovra tariffaria, adotta dall'Assemblea di AMI con atto n. 5 del 13/8/2013, in vigore dal 19/8/2013.

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

2.1 Domanda e offerta attuale di trasporto

Si forniscono dati specifici riguardanti la struttura dei trasporti per modalità, la rete dei servizi (minimi+aggiuntivi) offerti sul territorio nella loro globalità. L'anno di riferimento è il 2011. I dati sono desunti dal rapporto consuntivo 2011 trasmesso alla RER.

	Urbano	Extraurbano	totale
Km di rete	118	1.413	1.531
Passeggeri *	7.849.155	4.193.938	12.043.093
Km erogati	2.531.083	6.494.915	9.025.998
N° addetti			397 (di cui autisti 301)

* Stime ricavate dai dati analitici dei titoli venduti applicando i consueti coefficienti regionali

2.2 Contratto di servizio in essere

Gestore TPL	TPF soc. cons a r.l (composta al 97% da Tper spa (nata dalla fusione di ATC e FER) e al 3% da Consorzio Fe.M. i cui soci paritari sono Cosepuri, LaValle e SacaBus)
Stazione Appaltante	AMI Ferrara srl
Tipologia di affidamento	gara pubblica aggiudicata il 27/9/2005 indetta con Bando pubblicato su GURI n. 273 del 24/11/2003 e GUCE n. 2003/S 221-198419 e successiva approvazione del conseguente contratto di servizio da parte dell'Assemblea dei soci del 27/1/2006 con decorrenza 1/2/2006
Data di inizio contratto	01/02/2006
Durata del contratto	prorogato al 31/12/2013 come da delibera Assemblea dei soci di AMI srl n. 2 del 13/12/2010
Valore del contratto	€. 15.938.851 (anno 2011)
Km da Cds	Km. 9.060.000 (anno 2011 e seguenti)

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

La descrizione seguente si basa principalmente sulle risultanze della bozza del Piano dei Trasporti di Bacino (PTB) commissionato dalla Provincia di Ferrara ad AMI e da questa realizzato in vari step. Il PTB rappresenta lo strumento di pianificazione temporale di medio-lungo periodo per l'organizzazione dei servizi di trasporto collettivo nel bacino provinciale di Ferrara, ai sensi del D.Lgs. 422/97 art. 14 c. 2.

Per i servizi urbani si fa riferimento al Piano Urbano sulla Mobilità (PUM), commissionato dal Comune di Ferrara, e redatto da AMI nell'anno 2008. I documenti nella loro interezza e complessità sono agli atti dei citati enti.

Di seguito presentiamo una breve sintesi del PTB e del PUM.

Il bacino della provincia di Ferrara presenta quattro macrozone ciascuna capace di rappresentare logiche omogenee di funzionamento del territorio: *Asse Occidentale*, comprendente i comuni dell'Alto Ferrarese; *Nucleo centrale*, costituito dal comune capoluogo in relazione con i comuni vicini; *Costa*, comprendente i comuni di Goro, Codigoro e Comacchio, *Area di Transizione*, ove sono collocabili tutti restanti sedici comuni.

La dispersione territoriale della provincia rappresenta un fattore di debolezza riguardo al sistema della mobilità in generale. In particolare, la densità insediativa del territorio al di fuori del capoluogo è di soli 100,4 abitanti /km² mentre la popolazione continua a diminuire in misura molto maggiore che nel resto della Regione nelle fasce di età 15-39 anni e l'indice di vecchiaia supera del 40% il dato medio regionale con un valore di 2,40 (il gruppo delle persone maggiori di 65 anni risulta 2,4 volte più numeroso di coloro che hanno meno di 15 anni).

Analizzando la fascia di età più giovane della popolazione, risulta che il numero di alunni complessivo frequentanti nelle scuole di ogni ordine e grado – a partire dalla scuola dell'infanzia - statali e non statali della provincia di Ferrara è nell'ordine 40.000 unità. Come risulta dall'anagrafe regionale degli Studenti per l'anno 2010-11, gli studenti frequentanti scuole secondarie di 2° grado della provincia sono 13.712. Essi rappresentano il nucleo principale di utenti del trasporto pubblico extraurbano.

I 32 plessi scolastici di 2° grado vengono a configurare una vera e propria rete di "poli di attrazione" sul territorio che nel caso specifico della provincia di Ferrara estendono in modo significativo la loro influenza ben oltre i suoi limiti amministrativi considerato che i movimenti di studenti che si muovono su relazioni interprovinciali sono circa 3.000 (di cui l'80% sono in entrata nella Provincia). I poli di attrazione sono sostanzialmente quattro: Ferrara (dove si concentra il 65% della popolazione scolastica), Cento (19%), Codigoro (5%) e Comacchio (3,7%).

I dati relativi agli spostamenti con percorrenze maggiori di 10 km sono cresciuti nell'ultimo decennio di circa un terzo e rappresentano circa il 27% del totale degli spostamenti di persone nelle regioni del nord-est. I tre quarti dei movimenti per ragioni di studio appartengono a questa categoria; viceversa, nel caso della provincia di Ferrara oltre il 60% dei movimenti per ragioni di lavoro si esaurisce entro i confini comunali (ISTAT 2001).

In media si effettuano 2,86 spostamenti/giorno. Il mezzo predominante risulta l'automobile che copre il 70% del totale degli spostamenti, mentre i vettori collettivi nel loro insieme (treno, bus urbano, corriera aziendale e bus extraurbano) sono utilizzati solo dal 7% della popolazione come mezzo principale di spostamento.

Se si considerano tutte le relazioni di viaggio con origine Ferrara motivate da esigenze di lavoro o studio – qualunque sia il mezzo di trasporto utilizzato – si registra un volume di traffico verso l'esterno dei confini provinciali circa 1,4 volte maggiore di quello diretto entro i confini della Provincia.

La parte di questi spostamenti svolta con l'utilizzo del mezzo pubblico (ferrovia o bus extraurbano) è calata drasticamente (-30%) nel decennio 1991-2001 e rappresentava alla data del censimento 2001 il 17% del totale.

Dall'inizio degli anni duemila la situazione si è sostanzialmente stabilizzata, con andamento oscillante negli anni, senza denotare alcun trend né in aumento né in calo.

Da citare, infine, i servizi di trasporto scolastico (scuolabus), che rappresentano una componente dei servizi di trasporto molto rilevante nel bacino ferrarese.

Allegati:

- Allegato1: indice
 - a) PTB- fase conoscitiva
 - b) PUM- relazione generale
- Allegato 2: quadro conoscitivo
 - a) area urbana (estratto PUM)
 - b) area extraurbana (estratto PTB)

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

Punti di forza

- 1) presenza di linee ferroviarie nazionali e regionali sul territorio: la rete ferroviaria è di lunghezza elevata rapportata a popolazione e superficie territoriale rispetto ad altre province regionali; ciò rende possibile una maggiore integrazione tra le linee di trasporto pubblico su gomma e quelle su ferro;
- 2) la presenza e l'operatività di Tper (azienda unica che svolge servizi ferroviari e di trasporto pubblico automobilistici) rappresenta una opportunità per l'integrazione modale;
- 3) la struttura viaria (provinciale, statale, comunale) è sostanzialmente accettabile;
- 4) il gestore attuale del servizio Tper è un'impresa affidabile e di comprovata esperienza che svolge servizi anche a Bologna (area metropolitana molto complessa), dispone di un parco autobus di accettabile qualità e non troppo vetusto.

Punti di debolezza

- 1) l'estensione ampia del territorio, e anche dello stesso Comune di Ferrara (che detiene la maggior parte dei punti di attrazione degli spostamenti), e la non centralità di quest'ultimo rispetto al territorio provinciale richiede collegamenti lunghi e tortuosi (e quindi elevate risorse);
- 2) a volte le frequenze proposte con le risorse disponibili non sono accattivanti per l'utenza;
- 3) la bassa densità abitativa di alcune zone accompagnata da grande dispersione territoriale dell'edificato comporta scarsa domanda di trasporto e, a volte, sovrapposizioni di servizi su stessi itinerari per raggiungere anche piccole frazioni;

- 4) diversi poli scolastici sono decentrati (es. Fondazione San Giuseppe a Cesta di Copparo, Istituto Fratelli Navarra a Ostellato, Istituto Remo Brindisi a Lido Estensi-Comacchio);
- 5) la nuova localizzazione dell'Ospedale a Cona rappresenta una opportunità per il TPL, ma il collegamento è per ora garantito da un contributo straordinario del Ministero dell'Ambiente che va ad esaurirsi nella primavera 2014.

Opportunità

- 1) L'azienda di trasporto sta assumendo dimensioni importanti (ormai quasi regionale) con possibilità di ottimizzare le risorse, personale, mezzi, approvvigionamenti, itinerari di ambito pluriprovinciale, integrazione gomma-ferro.
- 2) Il sistema di bigliettazione elettronica integrata a regime agevolerà l'accesso al servizio;
- 3) La conformazione della città si presta a specifiche politiche di accessibilità mirate alla preferenziazione al mezzo pubblico anche con un'implementazione degli ITS;
- 4) La rete stradale presenta livelli di congestione mediamente bassi fornendo varie opzioni di percorso senza vincoli.

Rischi

- 1) I servizi ferroviari, in alcune tratte a scarsa utenza, vengono sempre più autosostituiti in quanto diseconomici;
- 2) I cittadini ferraresi sono ancora poco propensi a spostamenti multimodali (ferro+gomma, ferro+ferro);
- 3) L'abolizione delle Province farebbe venir meno il governo del trasporto pubblico di area vasta con conseguenze sul servizio stesso che a livello extraurbano non può avere dimensioni territoriali diverse.

3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto

3.1 Collegamento urbano vs Ospedale di Cona

Oltre alla riprogrammazione indicata al punto 1.1, un'importante azione di riorganizzazione dei servizi di TPL messa in atto dagli enti locali ferraresi ha riguardato l'attivazione del collegamento per l'Ospedale di Cona.

Come noto, dopo anni di continui rinvii per le più svariate ragioni, nel maggio 2012 è stato finalmente aperto al pubblico il nuovo e moderno plesso ospedaliero situato in località Cona a 9 km. dal centro città e dal precedente e, vetusto, Sant'Anna.

Dal punto di vista della mobilità pubblica questo ha rappresentato una grande sfida perché il trasferimento di un Ospedale modifica sempre le abitudini di movimento dei cittadini ed in particolare in questo caso la distanza dal centro è significativa. Inoltre le abitudini di spostamento vedevano una forte quota di mobilità pedonale e ciclabile che ora non è più praticabile.

Il Comune di Ferrara aveva partecipato ad un bando di concorso indetto dal Ministero dell'Ambiente per finanziare progetti innovativi di TPL, con forte riferimento alle compatibilità ambientali. Il progetto è stato giudicato valido e si è inserito tra i primi posti in graduatoria. Pertanto è stato finanziato. In sintesi i principali elementi economici del progetto stesso sono i seguenti:

quanto ai finanziamenti:

contributo Min Ambiente	€ 807.821
contributo Comune Fe per lavori	€ 372.294
contributo Azienda Ospedaliera per politiche di mobility manager	€ 100.000
contributo Università per politiche di mobility manager	€ 50.000

	€ 1.130.115

quanto agli impieghi:

servizi di TPL	€ 1.042.500
agevolazioni tariffarie	€ 112.500
opere infrastrutturali	€ 147.262
comunicazioni e monitoraggi	€ 27.852

	€ 1.130.115

In pratica, con stretto riferimento al TPL, il progetto è consistito in una rilevante modifica per la linea urbana n. 6: il percorso è stato allungato di 5,32 km., appunto sino al plesso ospedaliero; le frequenze e gli orari sono stati rivisti per tenere conto degli orari di lavoro e visita all'Ospedale; la linea è stata deviata in connessione con la stazione ferroviaria per consentire l'interscambio bus-treno; sono impiegati esclusivamente mezzi a metano; sono effettuati monitoraggi continui sulla qualità del servizio e sulla controlloria; sono stati emessi abbonamenti a tariffe scontate riservati a lavoratori e studenti diretti all'Ospedale.

Con l'introduzione delle zone tariffarie, la zona comprendente la città di Ferrara (ed il vecchio ospedale) è stata estesa al nuovo ospedale di Cona garantendone così il collegamento con il centro della città a tariffa urbana.

Tutte le iniziative indicate sono state attivate a partire dal maggio 2012, data di apertura dell'Ospedale.

I dati sui passeggeri trasportati danno conferma della validità delle scelte effettuate. In ragione d'anno tale servizio di potenziamento del TPL ordinario sviluppa quasi 200.000 km. di maggiori percorrenze. Il problema maggiore di questo servizio e di questo collegamento risiede nel fatto che il contributo Min Ambiente va ad esaurirsi nella primavera 2014.

3.2 Collegamenti extraurbani vs Ospedale di Cona

In coerenza con il nuovo servizio di cui sopra, a partire dall'orario invernale 2012, si è proceduto ad una riorganizzazione parziale di diverse linee extraurbane al fine di consentire un collegamento diretto con l'Ospedale. Negli intendimenti delle amministrazioni infatti il nuovo ospedale si configura come l'Ospedale della Provincia, non soltanto come l'Ospedale della città di Ferrara.

In questo senso sono stati previsti collegamenti diretti con Portomaggiore, Voghiera, Copparo e Masi Torello. Mentre si sono apportate alcune modifiche agli orari dei bus per consentire l'intescambio ad Ostellato sulla linea ferroviaria Codigoro-Ferrara.

3.3 Riorganizzazione taxibus area Comacchio

A partire dall'orario estivo 2013 sono state riorganizzate due linee taxibus insistenti prevalentemente all'interno del Comune di Comacchio. L'intento era quello di privilegiare l'utenza che si muove per motivi turistici, pur senza perdere la priorità del collegamento con l'Ospedale del Delta. E' stata quindi introdotta una nuova linea (la n.12) in sostituzione delle precedenti n. 1 e n. 2 e rimodulato un altro collegamento esistente per l'ospedale, non più a chiamata, bensì ad orari fissi, con un potenziamento di offerta di servizi al pubblico stimabile in km. 36.000 il cui onere è per intero coperto dal Comune di Comacchio.

Con il termine dell'orario estivo cessa la sperimentazione e riprenderanno i precedenti percorsi e orari.

3.4 Riorganizzazione servizi urbani

Nell'ambito delle azioni previste dall'art. 16bis c. 4 del DL 95/2012 per la rimodulazione dei servizi, si è concordato tra Comune di Ferrara, Tper e AMI una parziale riorganizzazione dei servizi urbani resa altresì possibile dalla apertura del nuovo ponte sul fiume Burana in prossimità del terminal di Via del Lavoro che consente una viabilità più diretta nella zona retrostante la stazione ferroviaria.

Gli elementi salienti della riorganizzazione sono i seguenti:

- 1) vengono ristrutturare le linee 1, 7 e 9 incorporando la linea 10,

- 2) le linee urbane 11 e 3C-4C possono di nuovo transitare nel tratto C.so Martiri della Liberta – P.ta Reno, poiché gli impedimenti per ragioni di sicurezza dopo il sisma del maggio 2012 sono stati rimossi,
- 3) per le linee 3C-4C e per la linea 2 l'azienda è impegnata all'utilizzo di bus di ridotte dimensioni ed alimentati a metano.

In ragione d'anno le minori percorrenze previste per tale riorganizzazione sono stimabili nell'ordine di 100.000 km.

Di tali accordi è stato redatto verbale siglato dalle tre parti citate in data 16/5/2013 che è già stato recepito all'interno del vigente contratto di servizio.

3.5 Riorganizzazione servizi extraurbani

A seguito e completamento degli accordi per i servizi urbani, è in via di definizione analoga intesa con la Provincia di Ferrara, Tper e AMI.

In questo caso è prevista una partecipazione degli enti locali al finanziamento del servizio tramite la corresponsione di una contribuzione diretta.

Al momento gli enti sono in fase deliberativa e pertanto non è definitivo l'importo complessivo che si avrà a disposizione, tuttavia questo fatto rappresenta una importante novità perché da diversi anni gli enti locali ferraresi – salvo il Comune di Ferrara – non contribuivano direttamente.

Per i servizi extraurbani si è concordata la soppressione della linea automobilistica Migliarino-Bologna (n. 238) perché i dati di frequentazione continuano ad essere insoddisfacenti ed inoltre gran parte del percorso è attiguo alle linee ferroviarie verso le quali si indirizza l'utenza presente.

3.6 Attivazione servizi collegamento con aeroporto di Bologna

A partire dal dicembre 2011 è stato attivato il servizio "Bus&Fly" per il collegamento diretto, tramite 8 coppie di corse giornaliere, tra la città e l'aeroporto di Bologna. Il servizio è svolto da privati associati in rete d'impresa e non gode di alcun contributo pubblico. I dati di frequentazioni, pur non essendo eclatanti, tuttavia sono in crescita e il servizio è molto gradito dagli operatori turistici della città.

3.7 Altri servizi

AMI ha stimolato e coordinato nel periodo recente l'attivazione di servizi complementari al TPL, ancorché svolti dallo stesso gestore, quali il collegamento per il centro storico in occasione delle festività natalizie, i servizi di potenziamento in occasione delle manifestazioni "Buskers Festival" e "Balloons Festival". AMI si è fatta carico direttamente di una quota dei relativi costi di gestione.

3.8 Attività ordinaria di AMI in tema di riprogrammazione

AMI monitora costantemente i servizi di TPL sul territorio, con particolare riferimento agli adeguamenti che si rendono necessari per i servizi scolastici. In questo caso ogni anno di concerto con le autorità scolastiche vengono "rimodulate" diverse corse e diversi orari

provvedendo a trovare le necessarie compensazioni con corse meno frequentate o variando gli orari o i percorsi di effettuazione.

L'attenzione e il costante contatto diretto verso gli enti locali del territorio rendono possibile questo ruolo e – per quanto fattibile – il tentativo di dare risposta a specifiche esigenze dei passeggeri. Questa attività può essere svolta efficacemente grazie ad una presenza significativa sul territorio provinciale.

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 che si tengono costantemente monitorati sono diversi. In questo contesto, ai sensi dell'art. 1 c. 301 L. 228/2012 e del successivo DPCM 11/3/2013, si dà conto e si esplicitano i seguenti indicatori con riferimento ai dati dell'anno 2011 e del 2012.

Il vigente contratto di servizio tra AMI e il Consorzio TPF prevede un articolato sistema di reportistica con cadenza mensile e semestrale concernente i principali dati sui servizi prestati, sulla regolarità del servizio, sui proventi tariffari, sulla rete di vendita dei titoli di viaggio, sulla contolleria, sul parco autobus e i relativi investimenti, sui reclami, sui servizi a chiamata, sul personale impiegato.

E' noto poi che una parte di questi dati vengono trasmessi alla Regione in sede di rapporto annuale sui servizi.

I dati che seguono pertanto hanno come fonte le reportistiche prodotte dall'azienda e controllate dalla scrivente e i rapporti consuntivi annuali trasmessi alla Regione.

Si seguono le terminologie ed anche i simboli indicati dal citato DPCM e dalla DGR 912/2013.

I dati sono i seguenti:

dati richiesti da Regione come da DGR 912/2013

		2011	2012
R	Ricavi	5.827.728	6.504.934
C	Corrispettivi	16.026.851	16.511.350*
I	Infrastruttura	476.380	476.950
NP	Passeggeri	12.043.093	12.676.401
	(desunti dai coefficienti reg.li applicati alle vendite)		
dettagli:			
		2011	2012
	Ricavi		
	urbano	2.369.337	2.637.289
	extra	3.388.524	3.799.118
P,S	totale proventi tariffari	5.757.861	6.436.407
A	altri introiti	69.867	68.526
R	totale proventi del traffico	5.827.728	6.504.933
C	Corrispettivi	16.026.851	16.511.350*
	*compreso servizio sperimentale per Cona,		16.184.951**
	** esclusi trasferimenti Min. Ambiente per Cona		

	2011	2012
I		
Infrastruttura		
canoni fatturati a TPF da AMI	476.380	476.965
NP		
Passeggeri		
<i>dai dati di vendita in base ai coefficienti regionali</i>		
urbano	7.849.155	8.253.111
extra	4.193.938	4.423.290
totale passeggeri	12.043.093	12.676.401
LO		
Livelli occupazionali		
autisti	301	311
addetti movimento	20	21
operai	45	41
amm.vi-dirigenti	31	20
totale	397	393

Alcune annotazioni metodologiche:

1. i ricavi tariffari (R) sono di competenza per contratto del gestore, essendo il contratto del tipo "net cost" e sono comunicati con cadenza mensile e verificati annualmente;
2. il Numero dei Passeggeri (NP) è stimato in base all'analitico dei titoli venduti applicando i coefficienti regionali;
3. il costo dell'infrastruttura (I) è costituito da un canone annuo contrattualmente previsto e certo che il gestore corrisponde alla stazione appaltante per l'utilizzo dei beni funzionali al TPL, l'importo e le tipologie di beni sono dettagliati in apposito allegato al CdS; rispetto alla tabella contenuta nella citata DGR non è possibile indicare un importo distinto per depositi, biglietterie ecc.;
4. i corrispettivi (C) comprendono tutte le somme che AMI versa al gestore per l'insieme dei servizi effettuati. E' da segnalare che nell'anno 2012 sono stati trasferiti al gestore € 326.399 per il potenziamento del collegamento con l'Ospedale di Cona coperti da specifico contributo del Min. Ambiente per un progetto sperimentale. Sono riportate due distinte elaborazioni del rapporto ricavi da traffico/costi operativi nell'ipotesi di includere 2a) o non includere 2b) detti importi nel totale dei corrispettivi. E' inteso che, pur essendo sperimentale e a termine il contributo, il servizio di collegamento ha natura stabile;
5. i livelli occupazionali (LO) sono dichiarati dal gestore con cadenza semestrale in appositi report specificando le aree funzionali di appartenenza. Si rileva che nell'anno 2012 la diminuzione complessiva di addetti non è stata relativa a figure professionali necessarie a garantire l'erogazione del servizio.

Sulla base dei dati di cui sopra si provvede a produrre una simulazione del raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1 DPCM 11/3/2013 come da tabella seguente:

verifica rispetto parametri DPCM 11/3/2013 art. 1			quindi
1)	punti a) e c) "load factor" + 2,5%		
	incremento n. passeggeri 2012 vs 2011	633.308	
	pari al	5,26%	SI
2a)	punto b) incremento rapporto R / (R+C-I) del 2% (trasferimento Min. Ambiente incluso)		
		2011	2012
		27,26%	28,86% +1,6%
	dato da:	5.827.728	6.504.934
		5.827.728+	6.504.934+
		16.026.851+	16.511.350+
		- 476.380	- 476.965
2b)	punto b) incremento rapporto R / (R+C-I) del 2% (trasferimento Min. Ambiente escluso)		2012
			29,28% +2,0%
	dato da:		6.504.934+
			6.504.934+
			16.184.951+
			- 476.965
3)	punto c) mantenimento livelli occupazionali e/o blocco turn over figure professionali non necessarie		
		2011	2012
	autisti+addetti movimento+operai	366	373
	totale addetti	397	393
			SI

5. Piano di riprogrammazione

Come si evince dal precedente punto 3) il piano di riprogrammazione ha quattro pilastri principali:

- 1) la manovra tariffaria. Questa, con decorrenza 19/8/2013, adegua le tariffe dei titoli di viaggio alle tariffe obiettivo della RER come previsto dalla DGR 2055/2010. L'effetto in termini di maggiori introiti è stimabile nell'ordine di oltre € 400.000 annui (a parità di titoli venduti); inoltre grande enfasi è stata posta dagli enti locali, in sede di discussione ed approvazione della proposta di manovra tariffaria, sulla lotta alla evasione tariffaria prevedendo specifiche azioni in questo senso nonché formalizzati momenti di monitoraggio dei risultati;
- 2) il mantenimento del finanziamento per il potenziamento del collegamento verso l'Ospedale di Cona. Come noto il contributo sperimentale del Min Ambiente va a scadere nella prossima primavera e sono necessarie pari risorse per mantenere attivo un collegamento vitale per la città e che dal punto di vista dei passeggeri trasportati ha dato risultati positivi. In questo senso sarà tema di lavoro la maggiore integrazione con i servizi ferroviari della linea Ferrara-Codigoro che al momento risultano poco sfruttati in quella relazione oltreché più costosi dei servizi su gomma;
- 3) le previste riorganizzazioni sia dei servizi urbani (già attive dall'orario estivo 2013) sia extraurbane (limitate per ora alla linea Migliarino-Bologna, a partire dall'orario invernale 2013) consentono di organizzare l'offerta in maniera più efficiente, riconvertendo corse che avevano una frequentazione insufficiente o che potevano contare su servizi alternativi. Inoltre la auspicata ripristinata contribuzione dei comuni della provincia al finanziamento del TPL consentirà un riequilibrio delle gestioni e una maggiore attenzione alla qualità dei servizi;
- 4) l'impegno, in seguito a recenti analisi dei saliti e discesi sul servizio extraurbano, ad una progressiva rimodulazione negli anni 2014 e 2015 delle corse a domanda debole ed il conseguente potenziamento delle linee a più alta frequentazione per garantire su di esse maggiore efficienza, frequenza e qualità in generale.

Il piano nel suo complesso tuttavia è articolato anche su altri interventi che rivestono importanza significativa per l'utenza. Ci riferiamo alla prevista attivazione del progetto GIM i cui investimenti vanno completandosi in questi mesi, tanto che si sta passando alla fase delle installazioni sui bus degli apparati e alla posa delle c.d "paline intelligenti". Il paragrafo successivo illustra brevemente lo stato del progetto. E' difficile fare previsioni attendibili a priori, ma certo una maggiore accessibilità del servizio rende più fruibile lo stesso e quindi può costituire attrazione per i passeggeri.

Un'altra – assai semplice, in verità – misura già attiva è stata la riapertura del transito di due linee per il centro storico della città. Come detto le linee 11 e 3C-4C transitano ora nell'asse C.so Martiri della Libertà-C.so P.ta Reno consentendo la salita e la discesa proprio a ridosso dell'area pedonale più stretta. La limitazione degli accessi non è mai stata gradita dagli utenti né dagli operatori commerciali, ma i lavori e le misure di sicurezza necessarie dopo il sisma del maggio 2012 avevano tolto ogni possibilità di passaggio.

Gli effetti sugli indicatori del paragrafo precedente del piano qui descritto e della costante azione di monitoraggio e verifica del servizio attuata dagli enti locali per il tramite dell'Agenzia per la Mobilità non sono facilmente stimabili, perché tante sono le variabili che possono incidere. Ad esempio in senso non positivo sta il progressivo innalzamento dell'età media dei bus, conseguenza della quasi totale assenza di risorse pubbliche statali per il rinnovo del parco bus e la trasformazione dello stesso verso mezzi maggiormente ecocompatibili. Sui cittadini e sui passeggeri la visione di un bus vecchio, rumoroso ed inquinante vanifica ogni possibile campagna promozionale sull'uso del mezzo pubblico. Il gestore Tper è impegnato in una azione di contenimento dei propri costi di esercizio al fine di riconquistare l'equilibrio economico della propria gestione industriale. L'attenzione dell'Agenzia in questo senso è che tali legittimi e positivi sforzi non vadano a discapito della qualità del servizio e rispettino in ogni caso le disposizioni contrattuali. In particolare per quanto riguarda il parametro livelli occupazionali (LO) è prevedibile un suo contenimento, ma limitato alle figure non direttamente legate alla erogazione del servizio. Il parametro passeggeri trasportati (NP) dipende dalla qualità dell'offerta e come detto, da altri diversi fattori. Il parametro rapporto ricavi/costi dovrebbe migliorare per l'effetto della manovra tariffaria 2013 e per le azioni di lotta all'evasione tariffaria.

Si sottolinea infine l'importanza e il ruolo che la locale Agenzia per la Mobilità ha svolto sul territorio in questi anni, affiancando le amministrazioni locali e ascoltando sempre con attenzione le esigenze dei cittadini. Crediamo che la regia del servizio di TPL vada lasciata in loco proprio per valorizzare le potenzialità che sono presenti nei territori.

Riepilogando, il quadro delle "rimodulazioni" di servizio già effettuate e di quelle programmate è il seguente:

- 1) nell'ambito del "Patto regionale per il TPL" (DGR 1898/2010) a seguito dell'accordo del 18/3/2011: riduzione media di 320.000 km. annui urbani ed extraurbani per il triennio 2011-13, già completamente effettuata;
- 2) nell'ambito della presente riprogrammazione (DGR 912/2013) a seguito dell'accordo del 16/5/2013 tra Comune Fe, TPF e AMI: riduzione stimata in 100.000 km. annui urbani a partire dall'orario estivo 2013 e a seguito di accordo in via di definizione nei dettagli tra Provincia Fe, TPF e AMI riduzione stimata in 47.000 km. annui extraurbani a partire dall'orario invernale 2013 nonché contribuzione diretta degli enti locali al finanziamento del servizio;
- 3) nei prossimi due anni la soppressione delle corse a bassa frequentazione consentirà la rimodulazione di ulteriori veicoli/km, riutilizzabili per il potenziamento dei servizi sulle linee più forti.

Pertanto rispetto alla citata DGR 912/2013 si può attestare che le quantità complessive di riduzioni di servizi al pubblico determinate dai sopraccitati atti ed accordi resta entro i limiti indicati rispetto al livello di servizio quantificato nella DGR 126/2011 per il bacino di Ferrara pari a km. 9.320.000 annui.

6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

Sistema tariffario e di bigliettazione STIMER - MI MUOVO

A partire da gennaio 2010 è stato introdotto sul bacino di Ferrara il nuovo sistema tariffario e di bigliettazione STIMER "Mi muovo". Si tratta, come noto, di un sistema di tariffazione integrata ferro-gomma sull'intero bacino regionale che prevede la suddivisione del territorio in zone tariffarie.

L'integrazione di tutti gli operatori del trasporto pubblico è il punto qualificante di questo sistema: la stessa struttura tariffaria e l'utilizzo della medesima tecnologia consente all'utente di avere un titolo di viaggio interoperabile che può essere usato per più modi di trasporto sia su gomma che su ferro.

Il sistema di bigliettazione elettronico utilizza carte a microchip contactless per gli abbonamenti e biglietti magnetici per la corsa semplice.

L'introduzione della bigliettazione elettronica ha consentito anche la realizzazione di nuove modalità di acquisto/ricarica di abbonamenti più comode per gli utenti: attraverso gli sportelli bancomat dei principali operatori bancari è possibile ricaricare gli abbonamenti annuali. E' inoltre disponibile sul sito web dell'azienda di trasporto TPER un servizio che consente di acquistare nuovi abbonamenti e di ricaricare abbonamenti scaduti utilizzando per il pagamento la carta di credito e ricevendo direttamente l'abbonamento a casa.

Il sistema permetterà anche la misurazione effettiva del numero di passeggeri saliti sui bus fornendo dati certi ed in tempo reale sulla frequentazione del servizio.

Sistema di telecontrollo

Nell'ambito del programma di finanziamento ministeriale Elisa-progetto GIM, è in corso di realizzazione il sistema di telecontrollo della flotta dei bus urbani ed extraurbani di Ferrara.

Il sistema consente di monitorare i mezzi in esercizio sul territorio ottimizzandone la gestione, rileva in tempo reale la loro posizione e consente quindi anche di fornire informazioni all'utenza sull'arrivo del bus alle fermate. Il sistema dà altresì la possibilità di controllare l'intera offerta al pubblico del servizio oggetto del contratto, verificando i report che comunque il gestore produce sulla regolarità delle corse.

La gara di fornitura è stata bandita ed assegnata dalla Regione Emilia Romagna. Sono iniziate le installazioni degli apparati di bordo degli autobus. Il sistema complessivo prevede per il bacino di Ferrara l'equipaggiamento di circa 300 bus e la realizzazione di 35 fermate con pannello informativo.

Le informazioni in tempo reale dell'arrivo dei bus a qualsiasi fermata verranno rese disponibili anche su cellulare via sms o smartphone via app.

Le attività verranno concluse entro il 2013.

L'intero progetto gode di finanziamento pubblico che copre interamente i costi di investimento.

Entrambi i progetti citati vanno nella direzione indicata nelle "proposte di piano" contenute nel PTB per il quale si riporta apposito riquadro sottostante.

2.2 Le tecnologie di supporto all'esercizio

(estratto da PTB "proposte di piano")

Garantire una ottimale gestione aziendale dei mezzi in linea, consentire agli enti preposti al monitoraggio di disporre di informazioni attendibili (ai fini della certificazione del servizio e della verifica dei parametri di performance prefissati) e, infine, poter offrire una informazione affidabile e in tempo reale all'utenza rappresentano tre obiettivi che anche gli attori impegnati a svolgere i servizi di TPL sul territorio regionale si sono proposti di conseguire da tempo, per allinearsi agli standard operativi già vigenti in svariate altre realtà nazionali.

I tre obiettivi indicati sono sostanzialmente conseguibili attraverso l'introduzione dei cosiddetti sistemi di ausilio all'esercizio, ormai ampiamente collaudati ed affidabili che si avvalgono di un mix di tecnologie innovative, tra le quali gioca un ruolo centrale la possibilità di localizzazione automatica dei vettori in linea tramite posizionamento satellitare (sistemi AVM).

La conoscenza della posizione in tempo reale dei mezzi, a sua volta, consente di effettuare previsioni affidabili sull'orario di transito alle fermate e, di conseguenza, permette di trasmettere all'utenza dati e informazioni utili sui tempi di attesa dei mezzi.

A tale scopo è in corso la realizzazione di un progetto per dotare anche il bacino di trasporto della provincia di Ferrara dei sistemi tecnologici in grado di svolgere le funzioni sopraindicate. Tale progetto è denominato GIM (Gestione Informata della Mobilità).

7. Cronoprogramma delle attività

La successione temporale delle attività è descritta analiticamente nei punti precedenti.

Riprendiamo le principali tappe e date delle riorganizzazioni già effettuate e di quelle previste.

- Aprile 2011: attivazione riorganizzazione servizi urbani ed extraurbani previsti dal Patto regionale per la Mobilità;
- Maggio 2012: rimodulazione linea urbana n. 6 per collegamento con nuovo Ospedale di Cona;
- Dicembre 2012: aggiustamenti percorsi ed orari linee extraurbane per consentire ed agevolare collegamenti con il nuovo Ospedale;
- Maggio 2013: rimodulazione diverse linee urbane;
- 19/8/2013: nuove tariffe urbane per adeguamento a tariffe obiettivo 2013 (DGR 2055/2010);
- Settembre 2013: soppressione linea extraurbana Migliarino-Bologna;
- 1/10/2013: entrata in vigore nuove tariffe abbonamenti annuali adeguati a tariffe obiettivo 2013;
- Fine 2013: completamento investimenti previsti da progetto GIM;
- 31/12/2013: termine contrattuale del vigente contratto di servizio con TPFsoc cons. (possibile prosecuzione "tecnica" per 12 mesi);
- Maggio 2014: termine finanziamento Min Ambiente per collegamento sperimentale con Ospedale di Cona.
- 2014/2015: rimodulazione di ulteriori veicoli/km da trasferire da corse a bassa frequentazione a linee da potenziare.

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Ravenna**

PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO AUTOFILOVIARI NEL BACINO PROVINCIALE DI RAVENNA

1. EVOLUZIONE DEL SISTEMA REGIONALE DEL TPL DAL 2010 AL 2012

1.1 Descrizione del percorso di razionalizzazione dei servizi avviato dal 2010

A. Servizio urbano e suburbano ravennate e servizi complementari

1) 2010 (estate 2010 e inverno 2010/11)

Rispetto alla programmazione dell'inverno 2009/2010, nell'estate 2010 sono state apportate alcune modifiche rilevanti ai percorsi e agli orari delle principali linee della rete urbana di Ravenna, per garantire maggiore regolarità a tracciati che avevano evidenziato aspetti di criticità nel corso delle gestioni precedenti. Da settembre 2010, oltre all'applicazione delle modifiche introdotte in estate, sono stati effettuati ulteriori interventi, d'intesa con l'ente concedente (Comune di Ravenna) dovuti alla nuova definizione degli orari di ingresso/uscita degli istituti delle scuole superiori.

Di seguito si elencano le principali variazioni:

Linea Metrobus Rosso: è stato modificato il percorso in via Larderello per servire la zona di via Stromboli spostando il capolinea del ramo "B"; le fermate di Piazza Vacchi e Piazza della Resistenza sono state spostate, rettificando e velocizzando il percorso; la frequenza estiva pomeridiana è passata da 10' a 15';

Linea Metrobus Giallo: è stato accorciato il percorso nel ramo est, posizionando il nuovo capolinea in via Trieste, senza entrare all'interno del parcheggio del Pala De Andrè;

Linea 1: è stato ridisegnato il percorso in zona via dei Poggi/via Molinetto, rendendolo più lineare ed eliminando sovrapposizioni;

Linea 2: la frequenza è passata ad una corsa ogni 40' rispetto ai 30' dello scorso anno; è stato inoltre modificato il percorso in via Chiavica Romea;

Linea 3: sono state prolungate alcune corse per raggiungere l'abitato di via Cella a Madonna dell'Albero, alcune delle quali "a chiamata";

Linea 4/44: per garantire la regolarità del servizio è stata modificata la frequenza (20' tutta la giornata contro i 15' e i 30' rispettivamente al mattino e al pomeriggio dello scorso inverno) ed è stato accorciato il percorso della linea 4 nelle ore di morbida, osservando il nuovo capolinea in via Morgagni a Classe. Le corse a chiamata, che lo scorso anno erano state istituite appositamente per Classe-Casa Cantoniera, sono state inglobate nel normale servizio di linea mentre alcune corse sono state prolungate fino a Savio;

Linea 60: è stato soppresso il collegamento, istituito nel 2000, tra il parcheggio del Pala De Andrè e il litorale di Marina di Ravenna, denominato "MareBus" ed effettuato nelle domeniche estive;

Linea 70: è stata soppressa la deviazione di alcune corse in Piazza S. Massimiano a Punta Marina Terme;

Linea 80: è stato modificato il percorso a Ravenna prevedendo il transito per via Molinetto (anziché via T. Gulli) come la linea 70, per garantire sul tratto comune la frequenza di 15';

Linea 90: sono state inserite due nuove corse invernali per il ritorno degli studenti.

Nel servizio urbano ravennate la quasi totalità delle corse (oltre il 95%) viene svolta con autobus di piccole dimensioni (soprattutto BredaMenarini di 8 metri) con un incremento di percorrenze svolte con mezzi a metano di ultima generazione (+25 mila km, pari al +1,3%).

Nonostante la consistente ristrutturazione, che ha comportato una diminuzione di ben 175 mila km negli ultimi due anni, pari al -6,1% rispetto al 2008, non si è avuta una corrispondente diminuzione degli standard di servizio, pur registrando un'augmentata regolarità del servizio e il contenimento dei suoi costi.

Nel corso del 2010 sono aumentate le percorrenze comunali svolte con autovetture da 8 posti (131 mila veic*km con un aumento di circa 12 mila km rispetto al 2009) nelle linee per Lido di Dante, S. Michele, S. Antonio, Villanova/S. Marco, Casa Cantoniera, Madonna dell'Albero e Taxibus estivo per le Terme di Punta Marina.

Sono state rafforzate una serie di iniziative, introdotte negli anni precedenti, volte a limitare la congestione di traffico e riguardanti in particolare il servizio ad alta frequenza per il lungomare ravennate "**Navetto Mare**", nei fine settimana in corrispondenza della stagione turistica (che ha collegato gratuitamente il parcheggio di Via Trieste con i lungomare di Marina di Ravenna e di Punta Marina Terme), la gratuità dei servizi di trasporto nelle giornate di limitazione del traffico dei giovedì invernali e il mantenimento della linea feriale Metrobus Rosso anche in tutte le giornate festive di dicembre precedenti il Natale, con cadenza di 10'.

2) **2011 (estate 2011 e inverno 2011/12)**

Sulla rete urbana di Ravenna il Comune – per agevolare gli spostamenti tra la città ed il mare – ha introdotto da giugno 2011 (e confermato anche nell'esercizio invernale 2011/12) due linee che attraversano la città proseguendo direttamente verso il litorale ravennate. Le nuove linee "passanti" sono la linea 70 (Fornace Zarattini/Centro/Ravenna FS/Punta Marina Terme/Marina di Ravenna) e la linea 80 (ESP/Centro/Ravenna FS/Punta Marina Terme/Lido Adriano).

Si evidenziano di seguito i "riflessi" sul resto della rete urbana e del litorale apportate in parte nell'estate 2011 e integralmente nel periodo invernale 2011/2012:

La linea Metrobus Rosso ha cambiato nome in **Linea 1A** (prolungata in Via dei Poggi e Porto Fuori) e **Linea 1B** (Pala De Andrè/Borgo Nuovo). La linea 1B ricalca il vecchio percorso della linea Metrobus Rosso B, mentre la località di Porto Fuori e la zona di Via dei Poggi vengono serviti dalla linea 1A che effettua il collegamento oltre la Stazione FS fino al Cinema City, con corse ogni 20' feriali. Nei giorni festivi il collegamento del Quartiere N. Baldini viene garantito dalla Linea 1A fino a Porto Fuori.

Soppressa, nel tratto Ravenna/Fornace Zarattini, la linea 1 (sostituita dalla nuova Linea 70 passante), con frequenza di una corsa ogni 30'.

Soppressa la linea Metrobus Giallo (sostituita dalla nuova Linea 80 passante fino all'ESP); per Borgo Montone, il collegamento viene effettuato dalla nuova Linea 8 (corse ogni 30' per Stazione FS e Cimitero).

La linea 2 è stata di fatto quasi integralmente soppressa (rimangono alcune corse nelle ore di punta). Enichem e Cimitero vengono comunque serviti dalla linea 8; le Bassette e Via delle Industrie dalla Linea 90 con l'integrazione di alcune corse aggiuntive; il Quartiere S. Giuseppe dalla linea 5 integrata da ulteriori corse nelle ore di punta.

Il collegamento con il Cimitero viene quindi garantito dalle linee 8 (Borgo Montone/Cimitero/Enichem) nei giorni feriali e 8F (Borgo Montone/Villaggio S. Giuseppe/Cimitero) nei festivi.

La località di S.Michele viene servita da n. 3 coppie di corse della linea 70, prolungate oltre il capolinea di Fornace Zarattini (in sostituzione del servizio "a chiamata" in vigore nell'esercizio invernale precedente).

La località di Lido di Dante viene servita dalla linea 40 nei giorni di scuola (sono state trasformate in corse di linea regolari le corse "a chiamata").

Linea 3: sono state prolungate alcune corse oltre il Classicano, raggiungendo l'abitato di via Cella a Madonna dell'Albero, alcune delle quali "a chiamata".

Linea 4/44: Per garantire la regolarità del servizio è stata confermata la riduzione di percorso della linea 4 nelle ore di morbida osservando il capolinea in via Morgagni a Classe. Alcune corse sono state prolungate fino a Savio di Cervia.

Linea 90: sono state inserite nuove corse invernali per il ritorno degli studenti.

Il servizio per il lungomare ravennate "Navetto Mare" è stato incrementato rispetto al 2010 di 4 mila km pari al 6%.

In tutte le giornate festive di dicembre precedenti il Natale il collegamento con il Centro dai parcheggi scambiatori è stato garantito dalla nuova linea 1 con cadenza di 10'.

3) **2012 (estate 2012 e inverno 2012/13)**

La rete urbana di Ravenna nel 2012 è rimasta pressoché immutata e i pochi interventi sono serviti per confermare la struttura di progetto che ruotava attorno alle due linee "passanti" 70 e 80 di collegamento fra la città di Ravenna ed il litorale. Di seguito le modifiche rispetto all'anno precedente:

La linea 80, nei giorni festivi, viene limitata alla Stazione FS (Ravenna FS/Punta Marina Terme/Lido Adriano), e la tratta Borgo Montone/Stazione risulta servita dalla linea 18 festiva.

E' stato soppresso il servizio a chiamata da Madonna dell'Albero (linea 33) in quanto scarsamente utilizzato durante la sperimentazione avvenuta nel corso dei precedenti inverni.

Le variazioni più rappresentative hanno riguardato l'adeguamento degli orari dei servizi di alcune linee per andare incontro alle nuove esigenze degli studenti degli Istituti Superiori di Ravenna, in particolare per le uscite differenziate in due fasce orarie. Sono stati potenziati a tal fine i collegamenti svolti da navette per Piazza Caduti/Stazione FS dall'Istituto Agrario (1 corsa aggiuntiva) e dagli Istituti di Via Marconi (2 corse aggiuntive).

E' stata completamente rivista la linea estiva 85 di collegamento fra Porto Fuori e Lido di Dante con Lido Adriano e le Terme di Punta Marina svolta con autovetture: il collegamento con le Terme è stato previsto solo nelle mattine dal venerdì al venerdì, mentre il sabato e la domenica si è privilegiato il collegamento per i passeggeri diretti per le località marine di Lido Adriano e Lido di Dante. La ristrutturazione ha comportato una riduzione di percorrenze di circa 11.600 km reinvestite nel periodo invernale 2012/13 a favore del trasporto degli studenti.

E' stato istituito dal 29 marzo e fino all'8 giugno 2013 un collegamento sperimentale tra i Lidi Sud di Ravenna (Lido di Classe e Lido di Savio) con la Stazione FS di Savio e Mirabilandia. L'organizzazione del servizio utilizza 2 linee: 1) la nuova linea 49 a chiamata effettuata con autovetture con 3-4 corse giornaliere; 2) l'esistente linea 4 con prolungamenti di percorso nei giorni feriali e l'aggiunta di 2 corse nei giorni festivi.

B. Servizio urbano e suburbano faentino

1) **2010 (estate 2010 e inverno 2010/11)**

Per quanto riguarda il territorio di Faenza sono state confermate le variazioni di percorso introdotte nell'anno precedente sia per la rete urbana sia per i servizi suburbani, con una diminuzione nel programma di esercizio della linea 1 e un ampliamento di quello della linea 2. Il tutto ha comportato un aumento nelle percorrenze totali di circa 16 mila km rispetto al 2009 (pari al +7%). In particolare:

Linea 1: sono state effettuate alcune modifiche di percorso prevedendo il transito in via Cova e in via Volpaccino, rendendolo più lineare. Da settembre 2010 sono state sopresse alcune corse serali (2 coppie di corse);

Linea 2: è stata completamente ridisegnata sul percorso Stazione FS–Quartiere Bentini–Via Granarolo, raggiungendo con tutte le corse (frequenza di 30' feriale per tutto il giorno) il nuovo capolinea del Centro Commerciale “Le Maioliche”;
 il percorso delle linee del forese 190 e 191 per le località di Corleto, Reda, Prada, Pieve Cesato, Fossolo hanno confermato l'integrazione con il servizio extraurbano provinciale comportando una notevole diminuzione nelle percorrenze complessive;
 sulla linea 194 (Faenza/Errano) è stata eliminata una coppia di corse.

2) 2011 (estate 2011 e inverno 2011/12)

Nel corso del 2011 sono state apportate alcune modifiche al servizio, che hanno comportato una diminuzione nelle percorrenze totali di circa **30 mila km** rispetto al 2010 (pari a **-12%**). In particolare:

Linea 1: in estate 2011 la linea ha osservato la cadenza di una corsa ogni 60' per tutta la giornata contro i 30' dell'estate 2010. Sono state inoltre effettuate alcune modifiche di percorso prevedendo il transito in via Mura Mittarelli, Piazza 11 Febbraio, Via Bertucci.

Linea 2: in estate 2011 la linea ha osservato i medesimi orari del 2010 al mattino (1 corsa ogni 40') mentre al pomeriggio il servizio è stato ridotto a 7 coppie di corse (anziché 10 come nell'estate 2010).

Le linee del forese 190, 191 e 193 per le località di Corleto, Reda, Prada, Pieve Cesato, Fossolo hanno rafforzato l'integrazione con il servizio extraurbano provinciale come nel 2010.

La linea 194: è stata eliminata una corsa nella sola giornata di sabato.

3) 2012 (estate 2012 e inverno 2012/13)

Il servizio urbano faentino nel 2012 è rimasto pressoché invariato. Le poche modifiche sono collegate alla nuova distribuzione in due fasce orarie delle uscite degli studenti dagli istituti superiori di Faenza. In particolare:

Nella linea 191 (Pieve Cesato/Fossolo), in coincidenza a Pieve Cesato con la linea 155 proveniente da Faenza, è stata inserita una nuova corsa invernale per il ritorno degli studenti alle 14.00.

La linea 190 dall' 1/1/2012 ha cambiato classificazione, in considerazione del percorso che interessa i comuni di Faenza e Russi, ed è passata da linea di competenza del Comune di Faenza a linea extraurbana provinciale (-15.000 km urbani).

C. Servizio urbano lughese

Per quanto riguarda il servizio urbano di Lugo denominato “Mercabus”, svolto nei giorni di mercato, è stato sostanzialmente riconfermato nel triennio 2010-2011-2012 quanto offerto nel corso degli anni precedenti.

D. Servizio urbano riolese

Per quanto riguarda il servizio urbano di Riolo Terme è stato complessivamente riconfermato nel triennio 2010-2011-2012. L'unica modifica applicata è stata l'eliminazione dal settembre 2010 di una corsa della linea urbana verde alle 12.35 al fine di ampliare il percorso della stessa linea da Riolo Terme a Borgo Rivola senza incrementare le percorrenze complessive.

E. Servizio di bacino e interbacino provinciale

1) 2010 (estate 2010 e inverno 2010/11)

Sul servizio extraurbano provinciale in vigore nel 2010 si segnalano le seguenti principali modifiche, effettuate principalmente a settembre per meglio garantire i collegamenti in orario di uscita degli studenti (mantenendo sostanzialmente inalterato il volume dei servizi e quindi le risorse impiegate):

per le scuole del bacino di Ravenna, sulle linee 140-141 (per S.Alberto), 157 (per Villanova/S.Pietro in Trento), 159 (per S.Stefano/S.Pietro in Vincoli), 161-162 (per Alfonsine/Filo/Fusignano) sono state organizzate corse in partenza alle 13.15 e alle 14.15;

per le scuole del bacino di Lugo, il servizio è rimasto sostanzialmente invariato. Le corse delle linee 180 (per S. Bernardino/Voltana), 182 (per Fusignano/Alfonsine), 161 (per Mezzano) e 187 (per Bagnacavallo/S. Alberto) sono state posticipate alle 13.45 in conseguenza dello spostamento dell'orario di uscita degli studenti. Sono state introdotte inoltre alcune corse alle 12.40-13.00, utilizzate dagli studenti che escono prima;

per le scuole del bacino di Forlì, le corse delle linee 157 (per S.Pietro in Trento/S. Pancrazio/Villanova) e 159 (per S. Pietro in Vincoli) sono state posticipate in partenza da Forlì alle ore 14.30;

sulla linea 176 (Cervia/Milano Marittima/Ravenna) sono state soppresse due coppie di corse, in considerazione della presenza del servizio ferroviario, che è possibile utilizzare in alternativa, e di un servizio parallelo svolto dalla linea urbana 4 nella tratta Ravenna/Savio;

nel periodo estivo 2010 una coppia di corse della linea 144 (Lugo/Alfonsine /Casal Borsetti) è stata prolungata oltre il Canale a Casal Borsetti per permettere un migliore collegamento con la zona di Via Ciceruacchio;

sulla linea 3/RA (Ravenna Enichem/Palazzuolo) sono state aggiunte una corsa scolastica da Cotignola a Riolo Terme e una coppia di corse da Riolo Terme a Bagnara di Romagna ed è stata eliminata una corsa da Villa Vezzano a Riolo Terme;

sulla linea 2/516 (Tredozio/Forlì) è stata eliminata una corsa da Imola a Casola Valsenio;

sulla linea 2/525 (S. Martino in Gattara/Imola) sono state eliminate una coppia di corse da Faenza a Imola e una corsa da Brisighella a S. Martino in Gattara;

la linea denominata "Voltana – Lugo" è stata prolungata fino a Lavezzola: in questo modo è stato possibile soddisfare le richieste degli utenti nell'asse Lavezzola – S. M. in Fabriago, specie in periodo scolastico;

nella linea 2/111 estiva è stata soppressa una coppia di corse Lugo/Riolo Terme.

2) 2011 (estate 2011 e inverno 2011/12)

Gli interventi programmati per il servizio extraurbano provinciale del 2011 sono conseguenti alla necessità di apportare riduzioni di servizio - come da accordi tra enti e gestori - necessarie da un lato per far fronte alla riduzione delle risorse finanziarie disponibili e dall'altro per meglio garantire da settembre (inverno 2011/12) i collegamenti in orario di uscita degli studenti delle scuole superiori nei tre bacini di Faenza, Lugo e soprattutto Ravenna.

Nel dettaglio le principali modifiche:

Per le scuole del bacino di Ravenna, sulle linee 140-141 (per S.Alberto), 157 (per Villanova/S.Pietro in Trento), 159 (per S.Stefano/S.Pietro in Vincoli), 161-162 (per Alfonsine/Filo/Fusignano) si è cercato di garantire un orario differenziato del servizio di trasporto pubblico nelle due fasce orarie delle ore 13.15/13.20 e delle ore 14.00/14.10. Sono state potenziate le tratte Ravenna/S.Alberto (con una corsa aggiuntiva alle 13.50) e Ravenna/Alfonsine (con inserimento di una corsa Ravenna/Savarna alle 14.00 nelle giornate del martedì e giovedì di scuola).

Per le scuole del bacino di Lugo, il servizio è rimasto sostanzialmente invariato rispetto allo scorso anno. Le corse delle linee 180 (per S. Bernardino/Voltana), 182 (per Fusignano/Alfonsine), 161 (per Mezzano) e 187 (per Bagnacavallo/S.Alberto) hanno avuto un orario differenziato in due fasce: alle 13.00 e alle 13.40. Sono state introdotte inoltre alcune nuove corse a potenziamento alle 13.00 una sulla linea 180 per S. Lorenzo/Cà di Lugo, una sulla linea 187 per Bagnacavallo, una sulla linea 182 per Fusignano, in quanto un maggior numero di studenti le utilizza rispetto al 2010.

Per le scuole del bacino di Faenza le corse di ritorno sono state posticipate di alcuni minuti. E' stato inoltre effettuato dal dicembre 2011 un potenziamento del collegamento di Cotignola/Bagnacavallo con Faenza, tratta che dall'inizio del servizio invernale 2011-2012 avevano comportato particolari problemi di affollamento (con una coppia di corse Ravenna/Bagnacavallo/Cotignola/Faenza).

Per le scuole del bacino di Forlì, le corse delle linee 157 (per S.Pietro in Trento/S. Pancrazio/Villanova) e 159 (per S.Pietro in Vincoli) sono state mantenute in partenza da Forlì alle ore 14.30. E' stato modificato il percorso della corsa della linea 157 in partenza da Forlì Centro Studi alle 13.18 per consentire anche agli studenti della zona di Ducenta-S. Pietro in Vincoli-Gambellara di poter utilizzare una corsa per le uscite anticipate da scuola.

Sono stati soppressi dal settembre 2011:

il servizio festivo della linea 140-141 (che veniva svolto da una coppia di corse di collegamento fra Ravenna/S.Alberto/Conventello/Mandriole);

due corse pomeridiane feriali della linea 162 (che venivano svolte, una in partenza da Alfonsine alle ore 14.25, ed una in partenza da Ravenna alle ore 17.15), con conseguente modifica di percorso a Ravenna per la corsa della linea 161 in partenza dal Cementificio alle 17.01;

Nella linea 182 una corsa feriale (che veniva svolta in partenza da Alfonsine alle ore 6.17 per Lugo), una corsa scolastica (escluso sabato Fusignano/Lugo alle 14.10, una corsa solo sabati di scuola (Lugo/Alfonsine alle 14.35);

sei corse del servizio festivo della linea 3/RA (3 corse Casola Valsenio/Faenza e 3 corse Casola V./Faenza, che pertanto passano da 16 a 10) dall'estate 2011;

due corse festive della linea 23/FO Faenza/Tredozio e viceversa (le corse totali passano da 6 a 4) dall'estate 2011;

due corse festive estive da giugno ad agosto della linea 23/FO Tredozio/Faenza/Gatteo Mare e viceversa;

due corse nelle giornate di sabato della linea 3/141 Enichem/Ravenna/Cesena e Cesena/Ravenna;

viene soppresso il servizio (2 coppie di corse) dall'estate 2011 nei sabati di luglio e agosto della linea Lavezzola-Lugo;

due corse festive della linea 2/14 da Fusignano a Marina di Ravenna e viceversa e altre due hanno subito una riduzione di percorso (soppressa la tratta Villa Prati/Fusignano);

quattro corse nei sabati scolastici della linea 21 (2 corse Bagnara/Faenza 2 corse Faenza/Bagnara);

due corse della linea Lugo-Bivio Ponte Santerno hanno subito una riduzione di percorso (è stata eliminata la deviazione per Voltana);

dieci corse dal 02/05 al 31/05 e due corse dal 2/11 al 30/04 della linea 7/RA.

3) 2012 (estate 2012 e inverno 2012/13)

Le modifiche al servizio extraurbano provinciale del 2012 sono in parte la prosecuzione delle riduzioni di servizio decise nel corso del 2011, ma soprattutto sono riferite a una razionalizzazione del servizio finalizzata a reperire percorrenze utili a compensare i potenziamenti effettuati a settembre (inverno 2012/13) per adeguare il più possibile l'offerta agli orari di uscita dalle scuole

superiori che, nel corso del 2012, ha subito un nuovo consistente assestamento in tutti e tre i bacini di Ravenna, Lugo e soprattutto Faenza.

Si segnalano le seguenti principali novità (potenziamenti, soppressioni di corse e modifiche di percorso):

Per le scuole del bacino di Ravenna si è garantito un orario differenziato del servizio di trasporto pubblico in due fasce orarie: sulle linee 157 (per Villanova/S.Pietro in Trento), 159 (per S.Stefano/S.Pietro in Vincoli), 161-162 (per Alfonsine/Filo/Fusignano) da Stazione FS/Piazza Caduti alle 13.20/13.25 e alle 14.05/14.10; sulla linea 140-141 (per S.Alberto) le partenze da Stazione FS sono state fissate alle 12.45, 13.20, 13.45, 14.10 e 14.30. Sono state potenziate le linee 159 e 161 con due corse, una da Piazza Caduti per S.Bartolo/Campiano alle 13.17 e una da Stazione FS/Piazza Caduti per Mezzano/Glorie alle 13.06.

Per le scuole del bacino di Lugo, le corse delle linee 180 (per S. Bernardino/Voltana), 182 (per Fusignano/ Alfonsine), 161 (per Mezzano) e 187 (per Bagnacavallo/S.Alberto) hanno avuto un orario differenziato in due fasce: alle 13.00/13.05 (come nel 2011) e alle 13.55. E' stata introdotta una nuova corsa diretta da Lugo ad Alfonsine alle 13.00.

Dal settembre 2012 anche per il bacino di Faenza per la prima volta si è garantito un orario differenziato del servizio in due fasce orarie: partenze dall'autostazione a Faenza alle 13.10 (alcune corse provengono dall'Istituto Persolino e altre da Via Laghi) e alle 14.15/14.17 per le linee 155 (per Russi/S. Pancrazio), 183 (per Bagnacavallo/Cotignola/Lugo/Alfonsine) e 190 (per Reda/Prada/Corleto). Sono state potenziate le linee 155, 183 e 190 con 6 corse aggiuntive, 2 sulla linea 155 per la direttrice Russi/Pieve Cesato, 3 sulla linea 183 per la direttrice Lugo/Bagnacavallo/Alfonsine, 1 sulla linea 190 per la direttrice Reda/Prada. E' stato inoltre incrementato il collegamento tra Ravenna e Faenza con una coppia di corse Ravenna/Faenza alle 6.40 e Faenza/Ravenna alle 14.00. E' stata inoltre istituita nel corso dell'esercizio invernale 2012/13 una coppia di corse bis della linea 155 da Pieve Cesato a Faenza e viceversa, collegata con la linea 191 da/per Fossolo, in quanto i passeggeri diretti a Faenza avevano difficoltà ad utilizzare il servizio esistente per problemi di affollamento.

Dal dicembre 2012 sono state attivate due nuove corse nei giorni non scolastici sulla linea 141 (Ravenna/Conventello alle 13.45 e Conventello/Ravenna alle 14.25) e una corsa feriale sulla linea 190 (Faenza/Pieve Cesato/Reda/Faenza alle 8.15).

Dal 9 gennaio 2012 le linee Voltana/Lugo, Lugo/Ponte Santerno, 8/RA Russi/Lugo invernali e la linea estiva 2/111 Lugo/Riolo Terme sono state riorganizzate e si sono trasformate nelle nuove linee 1/RA Argenta/Lavezzola/Lugo, 2/RA S. Maria in Fabriago/Lavezzola/Lugo invernali e 1E/RA Argenta/Lavezzola/Lugo estiva mentre le linee 8/RA e 2/111 hanno subito lievi modifiche a orari e percorsi: le percorrenze totali per tale ristrutturazione sono aumentate di +3.000 km.

E' stata reintrodotta una corsa festiva da luglio ad agosto della linea 2/14 da Marina di Ravenna a Fusignano.

Di seguito l'elenco delle corse soppresse dal settembre 2012:

tre corse feriali pomeridiane della linea 140-141 S.Alberto/Casalborsetti alle 19.40, Ravenna/Conventello alle 18.15 e Conventello/Ravenna alle 18.55;

due corse scolastiche della linea 154 Ravenna/Bagnacavallo alle 6.38 e Bagnacavallo/Ravenna alle 14.40;

quattro corse feriali della linea 155 Faenza/Reda/Russi alle 6.35, Ravenna/Reda/Faenza alle 8.10, Faenza/Reda/Ravenna alle 12.30 e Russi/Reda/Faenza alle 13.32;

due corse dei martedì e giovedì scolastici della linea 161 Ravenna/Savarna alle 14.00 e Savarna/Ravenna alle 14.40;

una corsa scolastica del sabato della linea 180 Lugo/Voltana alle 13.55;

due corse feriali della linea 187 S.Alberto/Lugo alle 15.08 e Lugo/S.Alberto alle 18.20;

una corsa scolastica della linea 192 (l'unica della linea che quindi viene completamente soppressa) Faenza/Reda/Russi/Faenza alle 17.25.

F. Servizio di traghetto Porto Corsini/Marina di Ravenna

Per quanto riguarda il servizio di traghetto tra le due sponde del Canale Candiano di Porto Corsini e Marina di Ravenna, è stato sostanzialmente riconfermato nel triennio 2010-2011-2012 quanto offerto nel corso degli anni precedenti.

Il servizio si svolge secondo modalità ormai consolidate, con una intensificazione nel periodo primavera-estate al fine di intercettare la naturale crescita della domanda derivante dalla stagione turistica. Il calendario dei potenziamenti ha avuto, come negli anni precedenti, un confronto con gli Enti per la corretta pianificazione; i potenziamenti che ne sono derivati sono consistiti progressivamente:

- nel raddoppio degli addetti esattori a bordo;
- nella presenza contemporanea in servizio di due traghetti;
- nell'attività di bigliettazione assistita a terra.

Gli interventi di razionalizzazione sopra descritti, introdotti nel triennio 2010-2012, hanno comportato sul servizio di trasporto pubblico del bacino ravennate una ricaduta in termini sia chilometrici sia di corrispettivo contrattuale.

In termini chilometrici, si riporta di seguito un riepilogo delle riduzioni complessive:

	Vetture*Km			Vetture*Km			%		
	2010	2011	2012	Variazione 2011/2010	Variazione 2012/2011	Variazione 2012/2010	Variazione 2011/2010	Variazione 2012/2011	Variazione 2012/2010
Servizio urbano e suburbano ravennate e servizi complementari	2.967.269	2.923.954	2.924.802	-43.315	848	-42.467	-1,5%	0,0%	-1,4%
Servizio urbano e suburbano faentino	277.481	243.848	234.819	-33.633	-9.029	-42.662	-12,1%	-3,7%	-15,4%
Servizio urbano lughese	12.480	12.480	12.240	0	-240	-240	0,0%	-1,9%	-1,9%
Servizio urbano riolese	41.176	42.530	41.402	1.354	-1.128	226	3,3%	-2,7%	0,5%
Servizio di bacino e interbacino provinciale	3.736.951	3.695.762	3.691.386	-41.189	-4.376	-45.565	-1,1%	-0,1%	-1,2%
Servizio di traghetto tra Porto Corsini e Marina di Ravenna	750.000	750.000	750.000	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
Totale	7.785.357	7.668.574	7.654.649	-116.783	-13.925	-130.708	-1,5%	-0,2%	-1,7%

In termini di corrispettivo riconosciuto al gestore, dai bilanci di esercizio di AmbRa si vede quali sono state le variazioni tra gli anni 2010 e 2012. Nel Conto Economico la voce "Costo della Produzione per servizi" indica:

anno 2010:	€ 15.553.648
anno 2011:	€ 14.877.543
anno 2012:	€ 14.943.489

A fronte di tale riduzione di corrispettivo gli Enti locali del bacino di Ravenna hanno proceduto a una manovra tariffaria per l'introduzione delle tariffe obiettivo 2011 previste dal "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia Romagna per il triennio 2011-2013" tra la Regione Emilia Romagna, le Province, i Comuni capoluogo e con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, ANCI e UPI Emilia Romagna, Agenzie

locali per la mobilità, Società e Imprese di trasporto pubblico, Associazioni di categoria, Imprese ferroviarie, Sindacati confederali e del settore dei trasporti, Associazioni di utenti, consumatori e pendolari (Crufer).

Si ricorda che l'ultima manovra tariffaria avvenuta nel bacino provinciale di Ravenna nel 2007 riguardò unicamente i biglietti di corsa semplice, mentre non furono modificate le tariffe degli abbonamenti approvate nel 2002.

Si riporta di seguito un riepilogo degli atti formali di approvazione delle tariffe 2011.

ATTI DEGLI ENTI LOCALI DEL BACINO PROVINCIALE DI RAVENNA DI ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE DEL T.P.L. AI "VALORI OBIETTIVO" ANNO 2011 COME PREVISTO DALLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE N. 637 DEL 05/05/2008 - N.1898 DEL 06/12/2010 - N. 2055 DEL 20/12/2010

Ente Locale	Atto	Decorrenza nuove tariffe
Provincia di Ravenna	Delibera di Giunta Provinciale N. 71 del 23 febbraio 2011	1 marzo 2011
Comune di Ravenna	Delibera di Giunta Comunale P.G. N. 15577, Prot. Verb. N 50, del 15 febbraio 2011	decorrenza immediata, salvo tempi tecnici di attuazione
Comune di Faenza	Delibera di Giunta Comunale n. 3 dell'11 gennaio 2011, Prot. n. 3832 del 04/02/2011	decorrenza immediata, salvo tempi tecnici di attuazione
Comune di Riolo Terme	Delibera di Giunta Comunale n. 78 del 17 giugno 2011	decorrenza immediata
Comune di Russi	Delibera di Giunta Comunale n. 186 del 30 dicembre 2011, Prot. N. 60/2012 e relativa DGC a rettifica n. 23 del 14 febbraio 2012 Prot. N. 1439/12	1 gennaio 2012

Gli effetti della manovra tariffaria del 2011 possono essere visualizzati nei seguenti valori dei Ricavi Tariffari del bacino di Ravenna, in particolare nel confronto tra il dato 2011 rispetto a quello del 2010:

Anno	Servizio su gomma	Servizio di traghetto	Totale	Variazioni annue	Variazioni annue
	€	€	€	€	%
2010	4.327.984	817.971	5.145.955		
2011	4.699.933	969.559	5.669.492	523.537	10,17%
2012	4.659.461	910.042	5.569.503	-99.989	-1,76%

2. ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE

2.1 Domanda e offerta attuale di trasporto (TPL su strada) nella Prov. di Ravenna

Attualmente i servizi di trasporto nel Bacino della Provincia di Ravenna sono così suddivisi:

- servizio di trasporto pubblico urbano a Ravenna, Faenza, Lugo, Riolo Terme;
- servizio di trasporto pubblico suburbano per il litorale di Ravenna;
- servizio di trasporto pubblico extraurbano nella Provincia di Ravenna;
- servizio traghetto sul Canale Candiano fra Porto Corsini e Marina di Ravenna.

Il servizio di trasporto pubblico nel bacino della Provincia di Ravenna si articola su 59 linee.

La città di Ravenna è caratterizzata da un Centro Storico viabilisticamente poco permeabile ai mezzi di trasporto pubblico, e da una serie di frazioni caratterizzate dalla mancanza di un continuo urbanizzato con l'area urbana (Borgo Montone, Classe, Porto Fuori, Fornace Zarattini, Madonna dell'Albero), al di là dei Lidi, che presentano una vera e propria collocazione suburbana. Questa caratteristica da un lato impone delle tratte che non attraversando un tessuto urbanizzato non generano praticamente utenza, ma dall'altro in compenso permette elevate velocità commerciali. Le **linee urbane di Ravenna** sono diametrali e presentano orari per il centro cadenzati ad intervalli regolari e programmati in modo da favorire le coincidenze, soprattutto presso la Stazione Ferroviaria. Tutte le linee urbane raggiungono la Stazione Ferroviaria; cinque linee urbane raggiungono anche il Centro Storico (Piazza Caduti); circa il 90% delle corse raggiunge l'Ospedale Civile.

Da giugno 2011 le **linee del litorale** 70 e 80 sono state prolungate oltre la Stazione FS. Nell'ottica di contenere l'impatto dimensionale del mezzo pubblico nel Centro Storico, sulle linee urbane vengono di norma utilizzati autobus corti (max 8 metri) a metano; mentre sulle linee 70 e 80 vengono di norma utilizzati i nuovi bus 12 metri a metano appositamente acquistati. Le altre linee per il litorale di Ravenna (linea 60 estiva e linea 90) sono attestate presso la Stazione FS. Alcune linee / corse vengono svolte con autovetture a 8 posti (Linea 40 Lido di Dante / Ravenna e Linea 85 - Taxi Bus estivo: Porto Fuori / Lido di Dante / Lido Adriano / Terme di Punta Marina). Il servizio gratuito Navetto Mare si svolge nei week-end estivi (da fine aprile / inizio maggio a inizio settembre) e collega i parcheggi di Via del Marchesato e di Via Trieste al litorale di Marina di Ravenna, con corse ogni 12-15 minuti; ed il parcheggio di Via Trieste al litorale di Punta Marina Terme, con corse ogni 10-15 minuti.

Le **linee urbane di Faenza** sono 2, svolte nei soli giorni feriali con autobus corti (7 metri).

La **linea urbana di Lugo** "Mercabus", si effettua il mercoledì, in occasione del mercato; collega ogni 15 minuti il parcheggio del cimitero, Piazza Garibaldi, l'Ospedale ed il parcheggio dello stadio con Piazza XIII Giugno.

La **linea urbana di Riolo Terme** collega il Centro Storico alla zona termale e nel periodo scolastico diversifica il percorso nel Centro e nelle frazioni per il trasporto degli studenti.

Nel **Comune di Faenza**, a partire da settembre 2008, vengono svolte **17 linee specializzate scolastiche**, riservate agli studenti.

Nel **Comune di Cervia** viene svolto un servizio di linea per il collegamento tra le località 14 del litorale, dai Lidi di Classe e Savio fino a Tagliata (che viene potenziato durante il periodo estivo). Il servizio extraurbano che collega le frazioni dell'entroterra, durante il periodo invernale copre tutto il territorio comunale fino alla località di S. Pietro in Vincoli, per garantire la mobilità scolastica.

Nel **Comune di Russi** viene svolto un servizio di linea a valenza scolastica e mercatale nei giorni feriali.

Le **linee extraurbane** garantiscono la mobilità delle persone in ambito provinciale, con corse più frequenti nelle ore di punta per il trasporto dei "pendolari" (studenti e lavoratori). Alcune linee/corse vengono inoltre svolte con autovetture a 8 posti (145 - S. Antonio / Ravenna; 158 - Villanova / Ravenna).

AMBITO TERRITORIALE	
Territorio servito	Intera Provincia di Ravenna oltre ad alcune località nelle Province di Forlì/Cesena, Ferrara, Bologna
Abitanti nella Provincia di Ravenna (dato 31.12.2011)	394.464
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
Società incaricata della gestione del servizio	Mete S.p.A. (soci: START Romagna S.p.A. - CO.E.R.Bus Lugo - Coop. Trasporti Riolo Terme - S.A.C. Cervia)
Servizi gestiti - nel Comune di Ravenna - nel Comune di Faenza - nel Comune di Lugo - nel Comune di Riolo Terme - nel Comune di Russi - nel Comune di Cervia - nella Provincia di Ravenna	Totale linee: 59 7 linee urbane, 7 linee litorale, 1 navetta. 2 linee urbane. 1 linea urbana 1 linea urbana 1 linea extraurbana 3 linee extraurbane 36 linee extraurbane
Lunghezza Rete di servizio in km	km 2.554 di cui km 477 su servizi urbani km 384 urbano Ravenna km 60 urbano Faenza km 3 urbano Lugo km 30 urbano Riolo Terme km 2.077 su servizi extraurbani Inoltre, km 96 su linee specializzate nel Comune di Faenza.
Percorrenza annua complessiva servizi su gomma (anno 2012)	km 6.901.873 di cui km 3.212.754 su servizi urbani km 2.924.341 urbano Ravenna km 234.771 urbano Faenza km 12.240 urbano Lugo km 41.402 urbano Riolo Terme km 3.689.119 su servizi extraurbani Inoltre, sono stati svolti km 244.036 di linee specializzate nel Comune di Faenza.
Ore servizio del servizio di traghetto (anno 2012)	h 7.594
Nr. Viaggiatori (anno 2012)	n. 13.318.760
Numero addetti settore TPL (anno 2011)	n. 268 di cui n. 264 addetti METE n. 4 addetti Agenzia AMBRA
Parco mezzi utilizzato per il servizio METE	n. 207 di cui: n. 33 autobus urbani n. 43 autobus suburbani n. 131 autobus extraurbani
Totale Autobus Autovetture a 8 posti	n. 17
Mototraghetti	n. 2

Depositi Aziendali Gestore Depositi con officina/carrozzeria e rimessaggio bus Depositi per rimessaggio autobus Officina traghetto	4 (Ravenna, Riolo Terme, Forlì, Cesena) 14 (Ravenna, Faenza, 2 a Lugo, Alfonsine, Savarna, Casola Valsenio, Fognano, Cervia, Montaletto, Pisignano, Imola, S. Mauro Pascoli, Cesena) 1 (Porto Corsini)
---	--

	SERVIZI NEL COMUNE DI RAVENNA	<i>SERVIZIO</i>	<i>VEETTORE METE</i>
1	<u>Linea 1</u> (Cinema City – Porto Fuori; tratto B – Borgo Nuovo – Pala De Andrè)	URBANO RAVENNA	START ROMAGNA
2	<u>Linea 2</u> (Stazione FS – Enichem – Bassette)	URBANO RAVENNA	START R. – COERBUS
3	<u>Linea 3</u> (Madonna dell’Albero – Via Cicognani)	URBANO RAVENNA	START ROMAGNA
4	<u>Linea 4</u> (Classe – Viale Randi) con prolungamento estivo a Mirabiliandia (b) e Lido di Dante (d)	URBANO RAVENNA	START ROMAGNA
5	<u>Linea 5</u> (Via S. Alberto – Via Falconieri)	URBANO RAVENNA	START ROMAGNA
6	<u>Linea 8</u> (Borgo Montone – Cimitero – Enichem) con deviazione festiva (<u>Linea 18</u>) per Villaggio S. Giuseppe	URBANO RAVENNA	START ROMAGNA
7	<u>Linea 30</u> (Ravenna FS – Porto S. Vitale)	URBANO RAVENNA	START R. – COERBUS
8	<u>Linea 40</u> (Lido di Dante – Ravenna) invernale con autovetture	LITORALE RAVENNA	COERBUS
9	<u>Linea 70</u> (Fornace Zarattini - Ravenna FS – Punta Marina T. – Marina di Ravenna) e <u>Linea 60</u> estiva (Ravenna FS - Marina di Ravenna)	LITORALE RAVENNA	START R. – COERBUS
10	<u>Linea 75</u> (Ravenna FS – Marina di Ravenna – Punta Marina T. – Lido Adriano – Ravenna FS)	LITORALE RAVENNA	START R. – COERBUS
11	<u>Linea 80</u> (Esp - Ravenna FS – Punta Marina T. – Lido Adriano)	LITORALE RAVENNA	START ROMAGNA
12	<u>Linea 85</u> TaxiBus (Porto Fuori – Lido di Dante – Lido Adriano – Terme di Punta Marina) estiva con autovetture	LITORALE RAVENNA	COERBUS
13	<u>Linea 90</u> (Ravenna FS – Bassette - Porto Corsini – Marina Romea – Casal Borsetti)	LITORALE RAVENNA	START R. – COERBUS
14	<u>Linea NAVETTO MARE</u> per Marina di Ravenna e per Punta Marina Terme - estiva	NAVETTA RAVENNA	START ROMAGNA
	SERVIZI NEL COMUNE DI FAENZA		
15	<u>Linea 1</u> (Piazza Bologna – Via Bertoni)	URBANO FAENZA	START ROMAGNA
16	<u>Linea 2</u> (Stazione FS – Via Granarolo)	URBANO FAENZA	START ROMAGNA
	SERVIZI NEL COMUNE DI LUGO		
17	<u>Linea MercaBus</u> (Via Toscana – Stadio – Via Canaletta - Cimitero)	URBANO LUGO	COERBUS
	SERVIZI NEL COMUNE DI RIOLO TERME		
18	<u>Linea urbana di Riolo Terme</u> URBANO RIOLO T. COOP TRASPORTI RIOLO	URBANO RIOLO T.	COOP TRASP. RIOLO
	SERVIZI NEL COMUNE DI RUSSI		
19	<u>Linea S. Pancrazio - Chiesuola – Russi</u> (invernale)	EXTRAURB. DI BACINO	COERBUS
	SERVIZI NEL COMUNE DI CERVIA		
20	<u>Linea 2/138</u> : Tagliata – Pinarella – Cervia –M. Marittima – L. Classe (estiva)	EXTRAURB. DI BACINO	START ROMAGNA
21	<u>Linea 7/RA-Ur</u> : Tagliata – Pinarella – Cervia - Terme – Milano Marittima – Lido di Savio – Lido di Classe	EXTRAURB. DI BACINO	SAC
22	<u>Linea Cervia Forese</u> : Cervia – Savio di Cervia - Tantlon - Castiglione di Cervia - Pisignano – Cannuzzo – Montaletto - Villa Inferno– Cervia con diramazione invernale per S.Pietro in Vincoli	EXTRAURB. DI BACINO	SAC
	SERVIZI DI COLLEGAMENTO EXTRAURBANO		
23	<u>Linea 140</u> : Ravenna – S. Alberto Casal Borsetti	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
24	<u>Linea 141</u> : Ravenna – S. Alberto – Conventello - Alfonsine	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
25	<u>Linea 144</u> : Lugo – Alfonsine – S. Alberto – Casal Borsetti (estiva)	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
26	<u>Linea 145</u> : Ravenna – S. Antonio (invernale) con autovetture	EXTRAURB. RAVENNA	COERBUS
27	<u>Linea 149</u> (R149): Cesena – Ravenna	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	START ROMAGNA
28	<u>Linea 150</u> : Ravenna – S. Michele - Piangipane – Santerno (invernale)	EXTRAURB. RAVENNA	COERBUS
29	<u>Linea 152</u> : Lugo – Bagnacavallo – Faenza – Castrocaro Terme (estiva)	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COERBUS
30	<u>Linea 154</u> : Ravenna Enichem – Mezzano – Lugo – Massa Lombarda – Imola	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	START R. – COERBUS
31	<u>Linea 155</u> : Ravenna Enichem – Faenza	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS

32	<u>Linea 156</u> (R156): Forlì – Coccolia - Ghibullo – Ravenna	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	START R. – COERBUS
33	<u>Linea 157</u> : Ravenna – Villanova – S. Pancrazio – S. Pietro in Trento – Forlì	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
34	<u>Linea 158</u> : Ravenna – S. Marco – Villanova	EXTRAURB. RAVENNA	START R. – COERBUS
35	<u>Linea 159</u> : Ravenna – S. Stefano – S. Pietro in Campiano – S. Pietro in Vincoli – Forlì	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
36	<u>Linea 161</u> : Ravenna Enichem – Alfonsine – S. Maria in Fabriago – Lugo e <u>Linea 163</u> : Ravenna - Savarna - Mezzano (invernale)	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
37	<u>Linea 162</u> : Ravenna – Alfonsine – Longastrino – Filo	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	START R. – COERBUS
38	<u>Linea 176</u> : Ravenna – Milano Marittima – Cervia	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
39	<u>Linea 180</u> : Alfonsine – Voltana – Fusignano – Lugo	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
40	<u>Linea 182</u> : Alfonsine – S. Savino – Fusignano – Lugo e <u>Linea 183</u> : Alfonsine – Fusignano – Lugo – Bagnacavallo – Cotignola – Faenza (invernale)	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
41	<u>Linea 187</u> : S. Alberto – Mezzano – Bagnacavallo – Lugo	EXTRAURB. DI BACINO	START R. – COERBUS
42	<u>Linea 190</u> : Faenza – Corleto – Prada – Pieve Cesato – Faenza (invernale)	EXTRAURB. DI BACINO	START ROMAGNA
43	<u>Linea 191</u> : Fossolo – Via Accarisi - Pieve Cesato - Faenza (invernale)	EXTRAURB. FAENZA	COERBUS
44	<u>Linea 193</u> : Faenza – Via di Lugo – Via S. Andrea – Via Granarolo – Faenza (invernale)	EXTRAURB. FAENZA	COERBUS
45	<u>Linea 194</u> : Faenza – Errano (invernale)	EXTRAURB. FAENZA	COERBUS
46	<u>Linea 2/14</u> : Fusignano – Villanova – Piangipane – Ravenna	EXTRAURB. DI BACINO	COERBUS
47	<u>Linea 2/148</u> : Castel Guelfo - Bubano – Mordano – Bagnara di R. – Villa S. Martino – Lugo	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COERBUS
48	<u>Linea 21</u> : Bagnara di R. – Faenza	EXTRAURB. DI BACINO	COERBUS
49	<u>Linea Lavezzola – Lugo</u> con prolungamento Argenta – Riolo Terme (invernale)	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COERBUS
50	<u>Linea 2/111</u> : Lugo – Riolo Terme (estiva)	EXTRAURB. DI BACINO	COERBUS
51	<u>Linea 1/RA</u> : Argenta – Lavezzola – S. Maria in Fabriago – Lugo (invernale)	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COERBUS
52	<u>Linea 2/RA</u> : Passogatto – Argenta – Lavezzola – Giovecca - S. Maria in Fabriago – Lugo (invernale)	EXTRAURB. DI BACINO	COERBUS
53	<u>Linea 8/RA</u> : Russi – Boncellino – Cotignola – Lugo (invernale)	EXTRAURB. DI BACINO	COERBUS
54	<u>Linea Argenta - Riolo Terme</u> (invernale)	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COERBUS
55	<u>Linea 3/141</u> : Cesena – Martorano – Castiglione di Ra – Ravenna Enichem	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COERBUS
56	<u>Linea 3/RA</u> : Casola Valsenio – Riolo Terme – Faenza – Ravenna Enichem, con diramazione invernale per Lugo, Cotignola, Bagnacavallo, Massalombarda, Bubano, Mordano, Bagnara, Brisighella, Palazuolo sul Senio	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COOP TRASP. RIOLO.
57	<u>Linea 2/516</u> : Casola Valsenio – Riolo Terme – Castelbolognese – Imola z.i.	EXTRAURB. DI BACINO	COOP TRASP. RIOLO
58	<u>Linea 2/525</u> : S. Martino in Gattara - Fognano – Brisighella – Faenza – Castelbolognese – Imola	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COOP TRASP. RIOLO
59	<u>Linea 23/FQ</u> : Tredozio – Modigliana – Faenza – Forlì	EXTRAURBANO DI INTERBACINO	COOP TRASP. RIOLO
	Vengono inoltre svolte 17 linee specializzate scolastiche (da 1S a 17S) nel Comune di Faenza (tramite associati COERBUS)		

2.2 Contratti di servizio in essere

Nel bacino di Ravenna è in vigore un unico contratto di servizio per l'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale - Rep. n. 3888 del 03/02/2006 - attualmente in proroga nelle more della conclusione delle procedure di gara per il nuovo affidamento.

Tale contratto è stato sottoscritto a seguito di gara ad evidenza pubblica di tipo ristretto con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'Art. 24, comma 1, lettera b) del D.Lgs. 158/1995. L'affidamento è stato di tipo Net Cost.

Dal primo gennaio 2005 erano entrati in vigore due nuovi Contratti di servizio sottoscritti dall'Agenzia locale per la mobilità rispettivamente con Mete S.p.A. e Setram Srl di Forlì a seguito della gara per l'affidamento dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino provinciale di Ravenna. Il separato affidamento era avvenuto a seguito dell'aggiudicazione dei servizi alla società consortile Mete, che aveva partecipato alla gara in associazione temporanea di imprese con Setram. In data 14/03/2005 Setram è divenuta impresa socia azionista di Mete a tutti gli effetti di legge e, di conseguenza, si è realizzato il presupposto giuridico per addivenire alla riunificazione del lotto in capo ad un unico soggetto aggiudicatario, Mete S.p.A. Il contratto unico ha acquisito validità a partire dal primo gennaio 2006. Sempre nel corso di tale anno anche la società Sacés s.r.l. è entrata a far parte di METE S.p.A., eliminando in tal modo completamente l'unica quota di sub-affidamento presente nel bacino ravennate.

Si ricorda che attualmente METE opera tramite le sue imprese socie:

- Start Romagna S.p.A., (in cui sono confluite A.T.M. S.p.A. di Ravenna, Setram s.r.l. di Forlì, Sacés s.r.l. di Cesena)
- Cooperativa Trasporti di Riolo Terme,
- CO.E.R.Bus di Lugo,
- S.A.C. Società Autoservizi Cervese di Cervia.

L'Ente aggiudicatore fu la Provincia di Ravenna, tramite l'ufficio di Agenzia Locale per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico nella Provincia di Ravenna. Nel 2010 l'Agenzia Locale per la Mobilità è divenuta una società a responsabilità limitata con Amministratore Unico, denominata Agenzia per la mobilità del bacino di Ravenna – Ambra s.r.l.

La vigenza contrattuale iniziò in data 01/01/2005, con scadenza prevista al 15/04/2010; si realizzarono poi le condizioni previste dai commi 2 e 6 dell'art. 14 ter della L.R. n.30/1998 s.m.i. e, quindi, maturò il diritto di proroga triennale dell'affidamento rispetto al primo termine definito, fino al 15/04/2013. Attualmente, nelle more della conclusione delle procedure di gara per il nuovo affidamento, la proroga è prevista fino al 31/12/2013.

Il servizio di trasporto pubblico locale da offerta di gara prevede un servizio autofilotranviario con percorrenza annua pari a 6.462.811 vetture-km, di cui circa 3.126.020 vetture-km per il servizio urbano e circa 3.336.791 vetture-km per il servizio di bacino e interbacino e un servizio su acqua con ore annue pari a 7.536 (valutate equivalenti a 753.600 veicoli*Km/anno di servizio urbano).

L'importo del corrispettivo annuo a base di gara, a seguito di ribasso d'asta, fu pari a Euro 11.349.332,95, oltre IVA, (di cui Euro 149.985,00 relativi al servizio su acqua, oltre IVA; Euro 6.302.263,01 relativi al servizio urbano, oltre IVA; Euro 4.897.084,94 relativi al servizio di bacino e interbacino, oltre IVA). I ricavi delle vendite dei titoli di viaggio, in aggiunta al corrispettivo sopra indicato, sono attribuiti all'Affidatario. L'affidamento dei servizi è in esclusiva.

Azienda fornitrice	Stazione appaltante	Tipologia di affidamento	Data inizio contratto	Durata contratto (mesi)	Valore contratto in euro	Bus/Km e ore su acqua (annui)
Mete S.p.A.	AmbRa s.r.l.	Gara Net Cost	01/01/2005	108	108.907.376	6.462.811 vetture*km e 7.536 ore traghetto

3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto

Nel triennio 2010/2012 la politica di mobilità messa in atto dagli Enti competenti ha seguito un percorso di razionalizzazione dei servizi per soddisfare principalmente l'utenza di tipo scolastico.

Il Comune di Ravenna introdusse molte e consistenti modifiche già nell'estate 2010, per garantire maggiore regolarità a tracciati che avevano evidenziato aspetti di criticità nel corso dei precedenti esercizi. Da settembre 2010, oltre all'applicazione delle modifiche introdotte in estate, furono effettuati ulteriori interventi dovuti alla nuova definizione degli orari di ingresso/uscita degli istituti delle scuole superiori conseguenti la nuova riforma scolastica. Nel giugno 2011 la rete urbana di Ravenna venne ridefinita con l'introduzione di due linee che attraversavano la città proseguendo direttamente verso il litorale ravennate; tali linee vennero chiamate "passanti" e avevano lo scopo di agevolare gli spostamenti tra la città ed il mare. In pratica questi due momenti di razionalizzazione hanno comportato una diminuzione di 120.000 veic*chilometri svolti. Nel 2012 invece la rete urbana di Ravenna è rimasta pressoché immutata e i pochi interventi sono serviti per confermare la struttura di progetto che ruotava attorno alle due linee "passanti" di collegamento fra la città di Ravenna ed il litorale.

Nel triennio 2010/2012 il Comune di Ravenna ha invece sostanzialmente riconfermato il servizio di traghetto tra le due sponde del Canale Candiano di Porto Corsini e Marina di Ravenna. Il servizio si svolge secondo modalità ormai consolidate, con una intensificazione nel periodo primavera-estate.

Il Comune di Faenza nel 2010 introdusse modifiche alle proprie due linee urbane, diminuendo i chilometri su una e aumentandoli nell'altra. Il tutto comportò un aumento totale nelle percorrenze di circa 16.000 veic*km rispetto all'anno precedente. Nel corso del 2011 vennero apportate modifiche al servizio, che comportarono una diminuzione nelle percorrenze totali di circa 30.000 veic*km rispetto al 2010, pari al 12% in meno. Nel 2012 il servizio è rimasto pressoché invariato. Le poche modifiche sono collegate alla nuova distribuzione in due fasce orarie delle uscite degli studenti dagli istituti superiori di Faenza.

Il Comune di Lugo ha sostanzialmente riconfermato nel triennio 2010/2012 quanto offerto nel corso degli anni precedenti: un servizio urbano denominato "Mercabus" svolto nei giorni di mercato.

Il Comune di Riolo Terme ha anch'esso complessivamente riconfermato, nel triennio 2010/2012, il suo servizio urbano. L'unica modifica introdotta, dal settembre 2010, fu l'eliminazione di una corsa prettamente urbana al fine di ampliare il percorso della stessa linea da Riolo Terme a Borgo Rivola senza incrementare le percorrenze complessive.

Il servizio extraurbano provinciale nel 2010 venne modificato principalmente per meglio garantire i collegamenti in orario di uscita degli studenti, mantenendo tuttavia sostanzialmente inalterato il volume dei servizi medesimi e quindi le risorse impiegate. Nel 2011, in conseguenza della necessità di apportare riduzioni di servizio nata dalla riduzione delle risorse finanziarie, il servizio extraurbano subì una serie di modifiche per garantire ad ogni modo i collegamenti in orario di uscita degli studenti delle scuole superiori nei tre bacini di Faenza, Lugo e soprattutto Ravenna. La riduzione di percorrenze nel 2011 rispetto all'anno precedente fu di oltre 40.000 veic*km. Nel 2012 è stato confermato un percorso di razionalizzazione del servizio finalizzato a reperire percorrenze utili a compensare i potenziamenti necessari per l'utenza di tipo scolastico per adeguare il più possibile l'offerta agli orari di uscita dalle scuole superiori che, nel corso del 2012, ha subito un nuovo consistente assestamento in tutti e tre i bacini di Ravenna, Lugo e soprattutto Faenza.

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

Si riportano di seguito gli indicatori che contribuiscono a misurare l'efficiamento e la razionalizzazione del servizio di TPL, indicati all'art. 1 comma 301 L. 228/2012, dal 2010 al 2012:

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

Indicatore 1: Ricavi/Costi d'esercizio (RC)

Per l'Indicatore 1, in base alla formula $R / ((R + C) - I)$, si sono ottenuti i seguenti valori:

2010	2011	2012
0,257	0,285	0,272

Per determinare e misurare le tre variabili della Formula (R, C, I) si sono utilizzati i seguenti dati:

R = Ricavi da Traffico		
2010	2011	2012
€5.332.443	€5.830.400	€5.475.455

C = Corrispettivi contratto di servizio		
2010	2011	2012
€ 15.553.648	€ 14.877.543	€ 14.943.489

I = Infrastrutture (Tipo di Costo: Affitto)		
2010	2011	2012
€ 109.146,11*	€ 278.718,28	€ 279.116,49

* Canone applicato dall'01.09.2010

Indicatore 2: Numero Passeggeri (NP)

Per l'Indicatore 2, in base ai dati forniti dal gestore ottenuti dal numero di titoli di viaggio venduti, si hanno i seguenti valori:

2010	2011	2012
13.207.756	13.392.729	11.783.370

Indicatore 3: Livelli occupazionali (LO)

Per l'Indicatore 3, il numero degli addetti al TPL nel bacino provinciale di Ravenna è:

2010	2011	2012
265,79	268,48	Dato non ancora disponibile

5. PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE

5.1 Modifiche da attuare entro il 2013 (estate 2013 e inverno 2013/14)

A. Servizio urbano e suburbano ravennate e servizi complementari

Rispetto alla programmazione del 2012 non sono state apportate modifiche rilevanti ai percorsi e agli orari delle principali linee della rete urbana di Ravenna. L'unica novità importante riguarda l'integrazione di alcuni servizi scolastici con il servizio urbano cittadino, resosi necessario a seguito dell'apertura di una nuova scuola media (Sc. Randi in Via Marconi) e della conseguente redistribuzione dei ragazzi nei vari plessi scolastici del comprensorio. Tale riorganizzazione, realizzata d'intesa con l'ente concedente (Comune di Ravenna), riguarderà da settembre le linee comunali urbana 4, suburbane 70, 75 e 80 e del forese 158 con interventi di varia natura (modifiche di percorso e di orario e istituzione di nuove corse). Sono stati inoltre affrontati, con interventi che prevedono modifiche di orario e/o incremento dell'offerta, alcune criticità emerse negli esercizi passati riguardanti il sovraffollamento.

Di seguito si elencano le principali variazioni:

Linea 4: verranno modificate due coppie di corse (andata del mattino e ritorno delle 13.00) della linea ed i relativi allacci per permettere di coprire dalla zona Sud di Fosso Ghiaia, Classe (Piazza/Via Romea Vecchia) e Ponte Nuovo (Via Romea Sud) e sia la scuola media Ricci-Muratori che la scuola media Randi e il complesso di Istituti superiori siti in Via Marconi. L'incremento complessivo riferito al periodo invernale è di circa +950 km/anno.

Linee 4 e 49: verrà soppresso il collegamento sperimentale, introdotto nella primavera 2013, tra i Lidi Sud di Ravenna (Lido di Classe e Lido di Savio) con la Stazione FS di Savio e Mirabilandia. L'organizzazione del servizio utilizzava 2 linee: 1) la linea 49 a chiamata effettuata con autovetture con 3-4 corse giornaliere; 2) la linea 4 con prolungamenti di percorso nei giorni feriali e l'aggiunta di 2 corse nei giorni festivi. La riduzione complessiva riferita al periodo invernale è di circa -1.400 km/anno.

Linea 158: verrà soppressa la corsa scolastica delle 14.10 da Ravenna Piazza Caduti diretta a S.Marco in quanto i passeggeri potranno usufruire della corsa extraurbana della linea 157; verrà aggiunta una coppia di corse scolastiche Da Ravenna Sc. Randi/Ist. Geometri (13.05) diretta a Villanova/S.Marco e il relativo ritorno a Ravenna; verrà modificata la coppia di corse scolastiche da Ravenna Piazza Caduti (7.04) a S.Marco e da S.Marco (7.20)/Villanova a Ravenna Sc. Randi/Geometri prolungata fino a Piazza Caduti. L'incremento complessivo riferito al periodo invernale è di circa +2.400 km/anno.

Linee 70 e 75: verranno modificati gli orari delle corse del mattino e del ritorno del pranzo dirette e/o provenienti dalla Scuola Media Mattei di Marina di Ravenna per adeguarle agli orari di ingresso ed uscita della scuola e per il transito in contemporanea per Punta Marina Terme.

Linea 70: per far fronte a problemi di sovraffollamento riscontrati nell'esercizio invernale 2012/13, verrà anticipato alle 6.58 l'orario della corsa feriale del mattino della linea 70 in partenza da Marina di Ravenna e diretta a Punta Marina Terme, per transitare in contemporanea con le due corse della linea 80 nella tratta comune verso Ravenna.

Linea 70: la corsa mattutina Punta Marina Terme/Ravenna FS delle 8.03 è soppressa da giugno 2013, in quanto i passeggeri possono utilizzare le corse delle linee 70 e 80. La riduzione complessiva riferita al periodo estivo è di circa -700 km/anno.

Linea 75: per far fronte al sovraffollamento nei giorni del venerdì e del sabato e del periodo di ferragosto, è stata aggiunta una corsa bis serale alla corsa delle 20.40 da Ravenna Fs per Marina di Ravenna. L'incremento complessivo riferito al periodo estivo è di circa +350 km/anno.

Linea 80: a causa della prevista diminuzione degli studenti diretti alla Scuola Media Montanari di Ravenna provenienti da Lido Adriano (dirottati sulla Scuola Media di Marina di Ravenna), potrà essere soppressa una delle tre coppie di corse scolastiche della linea 80 in partenza da Ravenna FS

(6.56) per Lido Adriano e da Lido Adriano (7.18) per Ravenna FS. La riduzione complessiva riferita al periodo invernale è di circa -6.550 km/anno.

B. Servizio urbano e suburbano faentino

Il servizio urbano faentino caratterizzato da 2 linee urbane, 3 linee del forese e da 17 linee di trasporto pubblico specializzato scolastico, rispetto alla programmazione del 2012, non subirà variazioni consistenti. Le poche modifiche riguardano lievi variazioni nel percorso della linea 1 conseguenti all'applicazione del nuovo Piano sosta del centro storico di Faenza e al recupero di percorrenze riguardanti entrambe le linee 1 e 2.

In particolare:

Linea 1: a seguito dell'inversione del senso unico in Via Naviglio, nel tratto tra Via nuova e Via Campidori, tutte le corse della linea 1 effettueranno il nuovo percorso Via Baccarini-Via Campidori e reimmissione sul percorso originario in Via Naviglio. A seguito dell'istituzione del senso unico in Via Zambrini direzione Via Tolosano, il percorso della linea 1 da Via Martiri Ungheresi dovrà prevedere il transito in Via Tolosano e in Via Cantinelli-Via Valgimigli per poi reimmettersi in Via Laghi. L'incremento complessivo riferito alle due variazioni di percorso è di circa +1.250 km/anno.

Linea 2: verrà soppresso il prolungamento feriale dal lunedì al venerdì per Granarolo Faentino (che veniva garantito da una coppia di corse); verrà mantenuto tale prolungamento solo nella giornata del sabato, con l'aggiunta di una coppia di corse solo in tale giornata (12.52 da Faenza FS e 13.12 da Granarolo F.). Il risparmio complessivo è di circa -2.950 km/anno.

Linee 1 e 2: verrà soppresso completamente il servizio urbano faentino nelle giornate del sabato in agosto (5 gg). La riduzione complessiva riferita al periodo estivo è di circa -2.550 km/anno.

Nell'ambito del nuovo piano sosta, il Comune di Faenza attuerà un servizio sperimentale di bus navetta "Elettrocit" (gratuita almeno in una prima fase) tra il parcheggio scambiatore di Piazzale Pancrazi e il centro storico da effettuarsi nei giorni feriali dal 9 settembre 2013 al 9 gennaio 2014 (pari a 100 gg). Tale collegamento verrà svolto utilizzando due bus elettrici BredaMenarini tramite un totale di 60 corse giornaliere, con frequenza 7'/8', nelle fasce orarie 7.30-9.30 / 12.30-15.30 / 17.30-20.00. Le percorrenze complessive riferite al periodo di sperimentazione sono circa +18.000 km (riferiti a tutto l'anno circa +53.500 km/anno).

C. Servizio di bacino e interbacino provinciale

Rispetto alla programmazione del 2012, gli interventi più consistenti sulla rete del servizio extraurbano provinciale fanno parte di una prima ipotesi di ristrutturazione delle linee di interbacino 149 Ravenna/Cesena e 156 Ravenna/Forlì, ipotesi già impostata nel 2011 ma non applicata. Si è trattato di apportare sia nel periodo estivo e sia in quello invernale, alcune modifiche di percorso e riduzioni di servizio - in eccesso in relazione alla domanda - finalizzate sia a migliorare i coefficienti economici complessivi di efficienza/efficacia e sia a reperire percorrenze (per inserire corse aggiuntive nel programma di esercizio delle due linee).

Ulteriori interventi programmati per il 2013/14 sono conseguenti all'utilizzo come capolinea dell'autostazione di Viale Oriani a Lugo con tutte le linee extraurbane, a cui si aggiungono quelli rivolti ad adeguare il più possibile l'offerta di alcune linee agli orari di uscita dalle scuole superiori nei tre bacini di Ravenna, Faenza e soprattutto Lugo. Sono state inoltre affrontate, con azioni che prevedono modifiche di orario e/o incremento dell'offerta, alcune criticità riguardanti il sovrappollamento, emerse nel corso dell'esercizio invernale.

Di seguito si elencano le principali variazioni:

BACINO DI RAVENNA:

- Linea 140-141: vengono sopprese due corse feriali estive serali da Ravenna FS (19.15) a Casalborgorsetti e da S. Alberto (19.40) ad Alfonsine; vengono aggiunte due corse feriali estive da S. Alberto (13.55) per Casalborgorsetti e da Ravenna FS (19.15) per Conventello. La variazione comporterà un risparmio di circa -500 km/anno.
- Linea 157: 2 corse della linea prevedono una deviazione di percorso a S.Marco nei giorni di scuola, necessaria per favorire il collegamento tra Villanova-S. Marco e la scuola media Randi effettuato con la linea comunale 158. La variazione comporterà un aumento di circa +2.450 km/anno ma consentirà un notevole risparmio di km per il sopracitato collegamento della linea 158.
- Linea 161: per far fronte ad una notevole criticità rilevata lo scorso anno sulla direttrice Savarna/Mezzano/Ravenna al mattino si inserisce una corsa aggiuntiva che avrà origine a Savarna per Conventello-Glorie-Mezzano-Ravenna FS con arrivo alle 7.32. L'altra corsa da Conventello-Torri-Mezzano-Ravenna transiterà per Borgo Montone. La variazione comporterà un aumento di circa +4.650 km/anno.

BACINO DI FAENZA:

- Linea 190: la corsa delle 8.15 della linea 155, inserita in dicembre 2012, Faenza/Pieve Cesato/Reda/Faenza è stata soppressa in quanto la frequentazione è stata praticamente nulla. La riduzione complessiva riferita al periodo invernale è di circa -5.600 km/anno.

BACINO DI LUGO:

- Linee 154-161-180-182-183-187-1RA-2RA-8RA-2/148-3RA: tutte le corse che si attestano a Lugo termineranno o partiranno dall'Autostazione e quindi non transiteranno per Viale Orsini/Viale Bertacchi. Tale variazione, per tenere conto del diverso assetto dell'area di salita e discesa degli studenti, comporterà modifiche agli orari delle corse oltre ad un contenuto aumento di percorrenze stimato in circa +3.000 km/anno.
- Linee 1RA-2RA: parziale ristrutturazione delle 2 linee invernali 1/RA Argenta/Lavezzola/S. Maria in Fabriago/Lugo e 2/RA Passogatto/Argenta/Lavezzola/S. Maria in Fabriago/Lugo svolte dal vettore Zaganelli che comportano alcune variazioni di percorso ed un collegamento aggiuntivo con Argenta con una coppia di corse al fine di offrire un miglior servizio agli studenti negli orari di uscita. Viene soppressa completamente la linea estiva 1E/RA Argenta/Lavezzola/S. Lorenzo/Lugo. Il tutto con una riduzione di percorrenze pari a circa -3.300 km/anno.
- Il Comune di Lugo richiede per la linea estiva soppressa 1E/RA "Argenta - Lavezzola - S. Lorenzo - Lugo" di verificare con precisione l'utenza coinvolta e il coordinamento con il trasporto ferroviario in modo da valutare la carenza di trasporto pubblico locale per il collegamento Argenta-Lugo.

LINEE Ravenna/Forlì e Ravenna/Cesena:

- Linea 135-149: viene eliminata sia in estate che in inverno la tratta Bertinoro-Fratta-Forlimpopoli e pertanto la Linea 135 collegherà Forlimpopoli a Casemurate/Osteria in coincidenza per e da Ravenna; saranno modificati gli orari di alcune corse e verranno eliminate alcune sovrapposizioni (Casemurate/Ravenna). Verranno introdotti 3 nuovi collegamenti tra Ravenna e Cesena da settembre (da Cesena a Ravenna alle 7.55, da Ravenna a Cesena alle 8.05 e alle 14.25). Eliminate tutte le deviazioni e/o corse aggiuntive da/per Mirabilandia. Tale riorganizzazione comporterà una diminuzione stimata in circa -8.000 km/anno.
- Linea 156: verrà eliminata sia in estate che in inverno la tratta Forlì-Forlimpopoli; saranno modificati gli orari di alcune corse invernali e, sempre in inverno, eliminate 2 corse Forlì/Ravenna e 1 corsa Ravenna/Forlì che non dovrebbero comportare ripercussioni tra la clientela. Nel periodo estivo viene introdotta una nuova corsa Forlì/Ravenna al mattino (7.15). Vengono eliminati i collegamenti diretti tra Ravenna e Marcegaglia (gli utenti possono utilizzare in coincidenza le corrispondenti corse della linea 149). La ristrutturazione consente fra l'altro di offrire un collegamento migliore per alcuni studenti diretti a Ravenna al mattino

(arrivo 7.50 oltre che 7.30) e per gli studenti universitari diretti a Ravenna che al mattino avranno una corsa in più alle 8.10 (oltre a quella delle 7.50 che negli scorsi esercizi invernali era sovrappollata). Eliminate tutte le deviazioni e/o corse aggiuntive da/per Mirabilandia. Tale riorganizzazione comporterà una diminuzione stimata in circa -37.000 km/anno.

LINEA 152: la linea Lugo/Castrocaro Terme terminerà il 15 settembre invece del 30 settembre. Tale variazione comporterà una diminuzione di percorrenze stimata in circa -1.200 km/anno.

LINEA 176: vengono inserite due corse bis giornaliere nel periodo estivo, in alternativa ai bis non programmati dell'estate 2012, da Cervia alle 8.55 per Mirabilandia e da Cervia alle 9.55 per Mirabilandia/Ravenna FS con un aumento complessivo di circa +3.550 km/anno.

LINEA 3/141: per uniformare il percorso della linea 3/141 a quello della linea 149, da settembre verrà eliminata a Cesena la deviazione di Via Madonna dello Schioppo/Via 25 Aprile/Via Cervese/Via Calcinaro per 2 delle 4 corse. Tale variazione comporterà una diminuzione di percorrenze stimata in circa -2.950 km/anno.

LINEE Urbano di Cervia (7/RA-Forese Cervia-2/138): viene ridotta la frequenza del servizio estivo urbano di Cervia nei primi 8 giorni di giugno (30' invece di 20'): pertanto la linea 2/138 Lido di Classe/Lido di Savio/Milano Marittima/Terme/Cervia/ Pinarella/Tagliata è iniziata il 9 giugno e questo ha consentito di inserire una corsa feriale in un "buco" di orario da Lido di Classe a Tagliata. Si è proceduto inoltre a riorganizzare le corse utilizzate dagli studenti del bacino scolastico di Cervia (linee invernali 7/RA e Forese Cervia) tramite alcuni interventi di modifica dei percorsi e di accorpamento di corse. In particolare:

- i due percorsi M e G (7/RA) del pomeriggio saranno effettuati in sequenza solo il martedì e il venerdì scolastici con alcune modifiche di percorso;
- le 3 corse del percorso P (7/RA) verranno soppresse completamente;
- verranno istituite 2 nuove corse (al mattino e al ritorno delle 13.00) che accorpano i due percorsi D ed E (7/RA) con modifiche di percorso;
- la linea 7 invernale (7/RA) verrà effettuata con una corsa aggiuntiva alle 10.00 e utilizzerà lo stesso percorso estivo a Pinarella e transiterà per Milano Marittima nei due sensi;
- il percorso A (Forese) del mattino partirà da Via Montaletto invece che da Cervia; la corsa di ritorno delle 13.05 transiterà per Via Cosmonauti;
- il percorso C (Forese) del mattino non verrà effettuato in quanto gli studenti utilizzeranno il percorso Forese 1 che transiterà nei medesimi orari con una modifica di percorso;
- il percorso F (Forese) del mattino partirà dalla Sc. Media Gervasi con una modifica di percorso; le due corse di ritorno verranno accorpate in un'unica corsa con modifica di percorso;
- il percorso H (Forese) terminerà a Castiglione di Cervia alla Scuola Media; verrà pertanto soppresso il collegamento con Cervia;
- il percorso I (Forese) composto di tre corse verrà completamente soppresso e sostituito da una corsa della Forese 2;
- verrà introdotta una corsa aggiuntiva del percorso Forese 2.

Tale riorganizzazione comporterà una diminuzione stimata in circa -34.000 km/anno.

D. Servizio urbano lughese, servizio urbano rioliese, servizio di traghetto Porto Corsini/Marina di Ravenna

I servizi non prevedono modifiche sostanziali.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO BACINO DI RAVENNA													
SERVIZIO URBANO													
IMPRESA	N. LINEA	DESCRIZIONE	P km 2014	diff.	P km 2013	diff.	km 2012	diff.	km 2011	diff.	km 2010	diff.	km 2009
START	1	Urbana 1	550.153	0	550.153	0	550.153	195.641	354.512	13.904	340.708	-24.485	365.193
START/COERBUS	2	Urbana 2	21.160	0	21.160	0	21.160	-74.597	95.797	-29.318	125.075	-16.258	141.353
START	3	Urbana 3	202.250	0	202.250	0	202.250	2.517	199.733	-2.985	202.718	1.107	201.611
START	4	Urbana 4	379.758	-639	380.397	1.570	379.827	638	378.189	4.061	374.128	-2.258	376.386
START	5	Urbana 5	159.064	0	159.064	0	159.064	4.906	154.158	2.139	152.019	663	151.356
START	8-18	Urbana 8-18	163.368	0	163.368	0	163.368	116.684	46.684	46.684	0	0	0
START/COERBUS	30	Urbana 30	28.114	0	28.114	0	28.114	229	27.885	-1.130	28.015	162	27.863
START/COERBUS	40	Urbana 40	39.124	0	39.124	0	39.124	1.035	38.089	-1.145	39.234	2.539	36.695
START/COERBUS	70	Suburbana 60-70	545.654	0	545.654	-721	546.373	79.750	466.625	89.214	377.411	1.115	376.296
START/COERBUS	75	Suburbana 75	57.908	0	57.908	346	57.962	-8.609	66.171	-6.575	72.466	-7.57	73.503
START	80	Suburbana 80	390.685	-3.910	394.595	-2.639	397.234	28.651	368.583	43.314	325.269	-2	325.271
START/COERBUS	85	Suburbana 85	23.501	0	23.501	0	23.501	-11.594	35.095	-5.43	35.638	627	35.011
START/COERBUS	90	Suburbana 90	219.215	0	219.215	0	219.215	19.958	199.257	3.049	196.208	11.926	184.282
START/COERBUS	145	S Antonio-Ravenna	24.662	0	24.662	0	24.662	165	24.497	1.079	23.418	-576	23.994
START/COERBUS	150	Ravenna-Piagnano-Santemo	14.520	0	14.520	-335	14.520	-335	14.855	-557	15.412	-77	15.335
START/COERBUS	158	Vianova-S.Merco-Ravenna	36.660	1.444	37.216	975	36.241	4.433	31.808	-317	32.125	-1.710	33.835
START	65-66	Navetto Mare	61.934	0	61.934	-1.038	62.972	-2.705	65.677	4.550	61.127	-2.353	63.482
START	---	Navetta Varie Comuni di Ravenna	460	0	460	12	460	12	448	0	448	0	448
COERBUS	49	A chiamata: L. Classe-L.Savo-Savo-Mirabilandia	---	-30	---	30	---	---	---	---	---	---	---
START/COERBUS	33	A chiamata: Madonna dell'Albero-Ravenna	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
ATM	MTG	Urbana Meirabus Rosso	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
ATM	MTG	Urbana Meirabus Giallo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
COERBUS	Stag	Urbana Via Staggi-Ravenna	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
COERBUS	Smic	A chiamata "Pronto Bus"-S.Michelle-Ravenna	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
ATM	Canf	A chiamata Classe Casa Cantoniera-Ravenna	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
ATM	143	Ravenna-S.Alberto-Mezzano-Ravenna	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
ATM	175	Ravenna-Castiglione-S.Zaccaria	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
ATM	SoTr	Servizio Sostitutivo Traghietto	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
TOTALE URBANO RAVENNA			2.920.190	-3.135	2.923.325	-1.477	2.924.802	848	2.923.954	-43.315	2.967.269	-96.243	3.063.512
START	51	Urbana 1 - Faenza	124.768	1.060	123.708	-830	124.668	1.756	122.813	-27.745	150.558	-4.097	154.655
START	52	Urbana 2 - Faenza	81.606	-1.943	83.749	-2.066	85.918	3.635	82.180	-2.742	84.922	30.007	54.915
START/COERBUS	191	Fossolo-v.Accarfi-Pieve Cesato-Faenza	4.875	0	4.875	0	4.875	734	4.141	-41	4.182	-8.713	12.895
COERBUS	193	Faenza-V.Lugo-Via S.Andrea-V.Granarolo-Faenza	10.036	0	10.036	0	10.036	98	9.938	-758	10.696	1.329	9.387
COERBUS	194	Errano-Faenza	9.524	0	9.524	0	9.524	-392	9.916	-2.191	12.107	-1.144	13.251
COERBUS	NavFae	Navetta Piazzale Pancrazi-Centro storico	27.000	19.080	7.920	7.920	---	---	---	---	---	---	---
ATM	B6-190	Faenza-Preda-Reda-Faenza	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
TOTALE URBANO FAENZA			258.040	18.187	239.843	5.024	234.819	-9.029	243.848	-33.633	277.481	17.558	258.923
COERBUS	Mercabus Lugo	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
COOP.RIOLO T.	Urb. RioLO T.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
TOTALE SERVIZIO URBANO			41.402	0	41.402	0	41.402	-1.128	42.530	1.354	41.176	-257	41.433
TOTALE SERVIZIO URBANO + Altri servizi urbani:			3.231.872	15.062	3.216.810	3.547	3.213.263	-9.549	3.222.812	-75.594	3.298.406	-78.942	3.377.348
START	SoTr	Servizio Sostitutivo Traghietto	750.000	0	750.000	0	750.000	0	750.000	0	750.000	0	750.000
COERBUS	da 1S a 17S	Linee t.p. specializzate scolastiche	244.036	0	244.036	0	244.036	106.716	137.320	-135.892	273.312	1.258	272.054
TOTALE SERVIZIO URBANO + Altri servizi urbani			4.225.908	15.062	4.210.846	3.547	4.207.299	97.167	4.110.132	-211.586	4.321.718	-77.684	4.399.402

SERVIZIO DI BACINO/INTERBACINO													
IMPRESA	N. LINEA	DESCRIZIONE	P km 2014	diff.	P km 2013	diff.	km 2012	diff.	km 2011	diff.	km 2010	diff.	km 2009
START/COERBUS	140 (2/1)	CasalBorselli-S.Alberto-Ravenna	42.685	-1.328	44.013	-4.099	48.112	-6.344	54.456	-10.189	64.645		64.645
START/COERBUS	141 (2/2)	Alfonsine-Conventello-S.Alberto-Ravenna	99.685	0	99.685	3.692	94.709	4.976	92.376	2.333	92.376	2.927	89.449
START/COERBUS	144 (2/3)	Lugo-Alfonsine-S.Alberto-CasalBorselli	23.617	0	23.617	986	22.631	-1.297	23.928	-563	23.365		23.365
START/COERBUS	152 (2/609)	Lugo-Bagnacavallo-Faenza-Castoreo T.	8.328	-1.319	9.647	482	8.328	-585	9.750	-131	9.619		9.619
START/COERBUS	154 (2/153)	Imola-M.Lombarda-Lugo-Mezzano-Ravenna-Enichem	55.091	0	55.091	6.377	48.714	52	48.662	118	47.544		47.544
START	155 (2/149)	Faenza-Russi-Ravenna	72.044	-2.100	74.144	-3.892	78.036	-1.447	79.483	-12	79.471		79.471
START/COERBUS	157 (3/68)	Foai-Coccolia-S.Pancrazio-Ravenna	92.446	1.473	90.973	2.095	87.884	6.247	81.637	4.001	77.636		77.636
START/COERBUS	159 (3/511-3/513)	Foai-S.P.Campiano-S.Stefano-Ravenna	135.369	0	135.369	4.752	130.617	-2.589	133.206	-38	133.168		133.168
START/COERBUS	161-163 (2/38)	Lugo-Vollana-Alfonsine-Ravenna	154.784	2.887	151.897	1.949	149.948	6.606	143.342	18.146	118.789		118.789
START/COERBUS	162 (4/29)	Fico-Longastimo-Alfonsine-Ravenna	63.029	0	63.029	4.161	71.246	-8.010	83.238		63.238		63.238
START/COERBUS	176 (3/47)	Cervia-Milano Marittima-Ravenna	117.977	3.562	114.415	1.808	112.607	14.437	127.044	-8.865	135.909		135.909
START/COERBUS	180 (2/18)	Alfonsine-Voltana-Fusignano-Lugo	73.798	254	73.544	173	73.371	3.576	69.795	-1.235	71.030	-226	71.256
START/COERBUS	182-183 (2/129)	Alfonsine-S.Savino-Fusignano-Lugo	165.085	508	164.577	345	164.232	9.007	155.225	-2.805	158.030	9.990	148.040
START/COERBUS	187 (2/56)	S.Alberto-Mezzano-Bagnacavallo-Lugo	75.858	152	75.706	104	75.602	-11.946	87.548	338	86.651		86.651
START	190 (3/6)	Faenza-Coniolo-Fratta-Reda-Faenza	18.157	-3.392	21.549	3.392	18.157	18.157					
START	2/138-LJ	Tagliata-Pinar-Cervia-Terme-Mil.Mar.-L.Savio-L.Classe	61.916	-3.426	65.342	177	65.342	-309	65.474	-3.524	68.988		68.988
START	R156	Foai-Coccolia-Ghibull-Ravenna	342.468	-15.873	358.041	175	376.030	175	375.855	-2.345	378.200	-2.741	380.941
START	R149	Cesena-Ravenna-Marcogaglia	325.799	1.315	324.484	-5.880	330.364	-177	330.541	-3.013	333.554	-3.118	336.672
COERBUS	2/14	Fusignano-Villanova-Mez.-Santerno-Piangip.-Ravenna	107.926	0	107.926	461	107.926	461	107.465	-465	110.672	400	110.272
COERBUS	2/148	Castelquello-Bubano-Mordano-Bagnara-Lugo	50.160	0	50.160	581	49.579	-404	49.983	-13.101	63.084		63.084
Bagnara-Faenza (2)	COERBUS	Bagnara di R. Sorbolo-Faenza	60.238	0	60.238	-1.983	62.221	-2.187	64.408	28.493	36.915		36.915
COERBUS	Comune di Russi	San Pancrazio-Godo-Russi	20.944	0	20.944	-394	21.338	-432	21.770	-336	21.434		21.434
COERBUS	Lavezzola-Lugo	Lavezzola-Conselice-S.Patrizio-Massalombarda-Lugo	37.361	0	37.361	-25.448	62.809	74	62.735	-503	63.238		63.238
COERBUS	2/111	Lugo-Rolo Terme	5.146	0	5.146	-800	5.946	-3.974	9.920	124	9.796		9.796
COERBUS	8/RA	Russi-Boncellino-Colignola-Lugo	14.709	361	14.348	635	13.713	-1.037	14.750	-12.614	27.364		27.364
COERBUS	2/RA	Passogatto-Argenta-Lavezzola-Giov.-S.M.Fabr.-Lugo	19.604	3.456	16.148	2.616	13.532	13.532					
COERBUS	1/RA	Argenta-Lavezzola-S.M.Fabrigio-Lugo	21.787	0	21.787	533	21.254	21.254					
COERBUS	Argente-Rolo T.	Cesena-Rolo Terme	25.485	0	25.485	25.485							
COERBUS	3/141	Cesena-Mart.-Castiglione Cv-Savio-Ravenna-Enichem	47.449	0	47.449	-4.616	52.065	91	51.974	826	51.148		51.148
COOP.ROLO T.	3/RA	Casola Valsenio-Rolo T.-Faenza-Ravenna-Enichem	558.941	0	558.941	-5.721	564.682	-5.820	570.482	31.383	539.089		539.089
COOP.ROLO T.	2/516	Casola Valsenio-Rolo T.-Castelbolognese-Imolaz.I.	66.621	0	66.621	-2.514	69.135	-1.838	70.973	1.785	69.188		69.188
COOP.ROLO T.	2/525	Fognano-Brisighella-Faenza-Imola	96.691	0	96.691	-2.327	99.018	1.280	97.738	-1.278	98.016		98.016
COOP.ROLO T.	23/FO	Tredozio-Modigliana-Faenza-Foai	198.040	0	198.040	-3.588	201.628	-15.010	216.638	-1.703	218.341		218.341
SAC	Foiese Cervia	Cervia-Castiglione Cv-Pisignano-Cervia	151.186	-10.000	161.186	-1.742	169.928	8.991	160.937	-1.291	162.228		162.228
COERBUS	7/RA-LJ	Tagliata-Pinar-Cervia-Terme-Mil.Mar.-L.Savio-L.Classe	207.079	-10.000	217.079	-7.000	224.079	-7.315	231.384	-3.570	233.207		233.207
COERBUS	15/RA	Argenta - Lavezzola - San Lorenzo - Lugo			9.080	9.080							
ATI	192 (52)	Faenza-Reda-Russi-Pieve Cesato-Faenza			5.154	5.154			8.191	-81	8.272	-723	8.995
COERBUS	Lugo-Vollana	Lugo - San Bernardino - Passogatto - Vollana						24.630	2.746	21.884	-4.901	28.785	
COERBUS	Lugo-P.le Santerno	Lugo - San Lorenzo - Giovecca - Biv. Ponte Santerno						-16.687	16.687		16.851	246	16.605
ATI	154 (1/RA)	Faenza-Solarolo-Bagnacavallo-Ravenna-Enichem										-12.786	12.786
COERBUS	2/154	Bagnara di R. Barbiano-Lugo-Bagnacav.-Rav/Enichem										-17.112	17.112
		TOTALE SERVIZIO DI BACINO E INTERBACINO	3.617.603	-28.920	3.646.423	-44.963	3.691.386	-4.376	3.695.762	-41.189	3.736.951	15.949	3.721.002
		TOTALE TPL	6.849.375	-13.858	6.863.233	41.416	6.904.649	-13.925	6.919.574	-116.793	7.035.357	-62.993	7.069.350
		TOTALE TPL + Altri servizi urbani	7.843.411	-13.858	7.857.269	-41.416	7.898.685	92.791	7.905.894	-262.775	8.058.669	-61.735	8.120.404

6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

6.1 Innovazioni dei sistemi

Nel corso dell'anno 2013 è previsto, per l'ambito territoriale romagnolo, il completamento delle infrastrutture relative alla gestione della mobilità informata e alla gestione tariffaria integrata. L'anno 2014 prevede, quindi, l'entrata a regime, sull'area vasta Romagna, del monitoraggio puntuale dei servizi svolti e la possibilità conseguente di potenziare l'informazione agli utenti in tempo reale. Dal completamento di questa infrastruttura ci si aspetta inoltre una più puntuale e organizzata base dati per una organica valutazione e conseguente messa a punto dei servizi. E' in corso di perfezionamento il sistema della convenzioni tra soggetti pubblici proprietari delle infrastrutture, agenzie e gestori delle convenzioni regolatrici e di funzionamento del sistema.

Sul versante dei servizi aggiuntivi per portatori di disabilità, bambini, anziani si rileva come siano attivi sul territorio servizi di trasporto finalizzati a utenze che fruiscono di specializzati servizi sociali (Centri Diurni, Centri Occupazionali, etc.) per la maggior parte non integrate con i servizi di linea di t.p.l. E' da evidenziare che alcune limitate integrazioni per dare risposte con il servizio pubblico di linea, anche a specifiche categorie di utenti con particolari problematiche, sono comunque attive.

Nel medio periodo sono da prevedere forme di incentivazione per dotare un maggior numero di autobus sia urbani sia extraurbani di sistemi per poter caricare soggetti con disabilità fisica in carrozzella, eventualmente integrata da sistemi informativi finalizzati a rendere ottimale l'utilizzo di tali ausili.

E' altresì da definire, a partire dal 2014, l'impegno finanziario necessario alla manutenzione e allo sviluppo delle tecnologie in corso di completamento, allo stato non quantificabile in quanto si stanno valutando i costi e i risparmi possibili all'interno del sistema integrato di ambito romagnolo.

7. Cronoprogramma delle attività

Settembre 2013 - Giugno 2014

- Attuazione e verifica delle modifiche dei servizi
- Completamento e messa a punto operatività sistema GIM
- Adeguamento tariffario alle tariffe obiettivo previste

Gennaio - Giugno 2014

- Verifica e perfezionamento della rete per la messa a gara dei servizi
- Definizione del capitolato di gara integrato su ambito territoriale romagnolo

Luglio - Dicembre 2014

- Svolgimento gara per l'affidamento dei servizi di t.p.l.

Gennaio - Giugno 2015

- Avvio attività con gestore affidatario servizi di t.p.l. a seguito gara

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Forlì-Cesena**



**PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI
SERVIZI DI TPL AUTOFILOVIARIO REGIONALI
DEL BACINO DI FORLÌ – CESENA 2010-2012
E LINEE GUIDA 2013-2015**

Ai sensi del DPCM 11/03/2013 – L228/2012 art. 1 comma 301

e

Delibera Regionale n.912 del 02/07/2013

Forlì, 30 settembre 2013

INDICE

1.	EVOLUZIONE DEL SISTEMA TPL NEL BACINO DAL 2010 AL 2012	2
1.1.	DESCRIZIONE DEL PERCORSO DI RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI AVVIATO DAL 2010	2
2.	ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE	11
2.1.	DOMANDA E OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO	11
2.1.1.	<i>Trasporto pubblico locale (su strada)</i>	11
2.2.	CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE	14
2.3.	IL FABBISOGNO DI MOBILITÀ DEL BACINO: UN'ANALISI GENERALE	14
2.4.	PUNTI DI FORZA E PUNTI DEBOLEZZA DEL SISTEMA TERRITORIALE E DEI TRASPORTI	18
3.	STRATEGIA DI RIPROGRAMMAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO	23
3.1.	LA POLITICA PER LA MOBILITÀ	23
4.	MISURAZIONE DELL'EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI (CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE)	27
5.	PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE	28
6.	LE INNOVAZIONI NECESSARIE E I RELATIVI FABBISOGNI	55
6.1.	INNOVAZIONI DEI SISTEMI	55
6.2.	IL FABBISOGNO PER L'INNOVAZIONE	62
7.	CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ	64

1. EVOLUZIONE DEL SISTEMA TPL NEL BACINO DAL 2010 AL 2012

1.1. DESCRIZIONE DEL PERCORSO DI RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI AVVIATO DAL 2010

Nel 2010, ATR ha predisposto e inviato alla Regione Emilia-Romagna il "Piano di Razionalizzazione del Servizio Autofiloviario del Bacino di Forlì-Cesena" ai sensi dell'art.6 commi 3 e 4 dell' "Accordo di programma per la mobilità sostenibile e per i servizi minimi autofiloviari per il periodo 2007-2010",

Va detto che la sottoscrizione del Accordo di Programma e l'adempimento in esso previsto hanno rappresentato la "spinta finale" per la redazione di tale Piano che, di fatto, rappresenta la sintesi organica di una serie di studi e progetti svolti da ATR, nella sua funzione di soggetto pianificatore del trasporto pubblico locale del bacino, negli anni precedenti, nello specifico:

- Piano Nuova Rete Urbana Cesena 2006 (e 1° piano attuativo 2008);
- Piano Rete Artusiana 2007 (e potenziamento 2008);
- Piano Rete urbana Cesenatico 2009 (nell'ambito del PUT di Cesenatico);
- Studio Propedeutico alla Riorganizzazione della Rete Extraurbana 2010
- Piano Riorganizzazione TPL area Rubicone/Gambettola 2009

Il Piano conteneva inoltre due studi sviluppati nel 2010 relativi alla fattibilità per un sistema di trasporto leggero a guida vincolata di collegamento tra Forlì e Cesena e ad indirizzi di sviluppo dei servizi ferroviari del bacino funzionali all'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti.

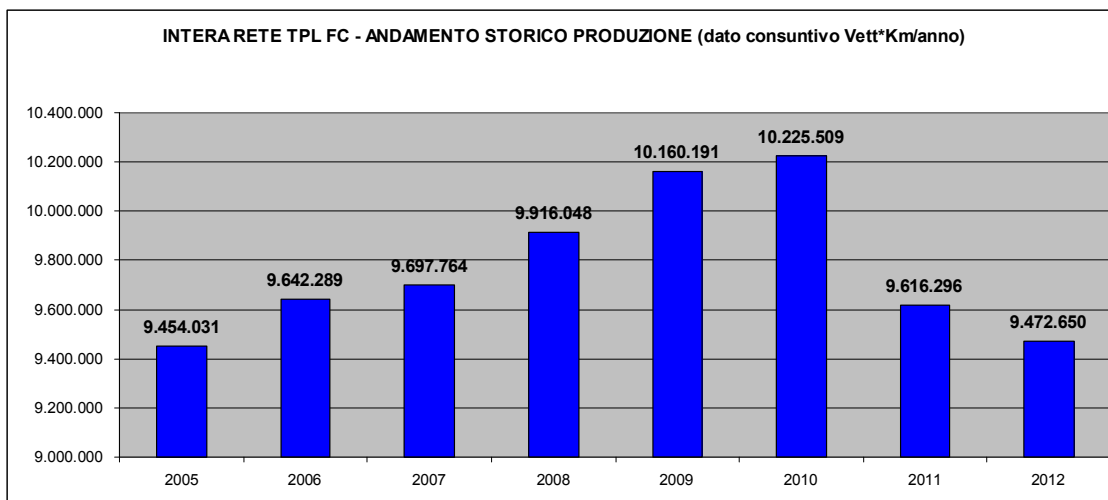
Per il contenuto dettagliato di tutti i piani/studi elencati si rimanda quindi alla consultazione del documento complessivo inviato in Regione e datato 30 agosto 2010. Dunque già dal 2005/2006, si era delineata l'opportunità di rivedere le reti urbane principali la cui attivazione risaliva a fine anni novanta, soprattutto con obiettivi di miglioramento della qualità erogata (con l'introduzione di concetti quali corridoi modali, qualificazione dei nodi di interscambio, impatto ambientale dei mezzi,...) e di maggior efficacia.

Nel periodo 2008-2010 si è poi concentrato in particolare lo sviluppo di una serie di studi relativi alle altre reti e/o ambiti territoriali.

E' infatti in quegli anni che emergono segnali concreti e significativi della necessità di rimodulare l'offerta tpl complessiva nel bacino, con particolare riferimento alla rete extraurbana, in un ottica di maggiore rispondenza alla mutata domanda di mobilità e di efficientamento della produzione.

Nel 2008, ad esempio, viene effettuata un'indagine O-D su tutto il servizio dalla quale, come vedremo meglio al successivo capitolo 2, si evidenziano squilibri nella distribuzione delle performance delle varie reti in termini di passeggeri trasportati rispetto alla quantità di offerta erogata.

Guardando poi all'andamento storico della produzione chilometrica nel bacino di Forli-Cesena (vedi anche grafico successivo), a partire dalla fine degli anni novanta, con l'avvio delle nuove reti urbane di Forli e Cesena prima delle quali la produzione si attestava a circa di 7,4 milioni di vett*km/anno, si è avuto uno sviluppo incrementale progressivo dell'offerta erogata che ha registrato il suo picco negli anni 2009 e 2010, oltrepassando la soglia dei 10 milioni di km annui, per poi subire una contrazione negli ultimi due anni 2011 e 2012.

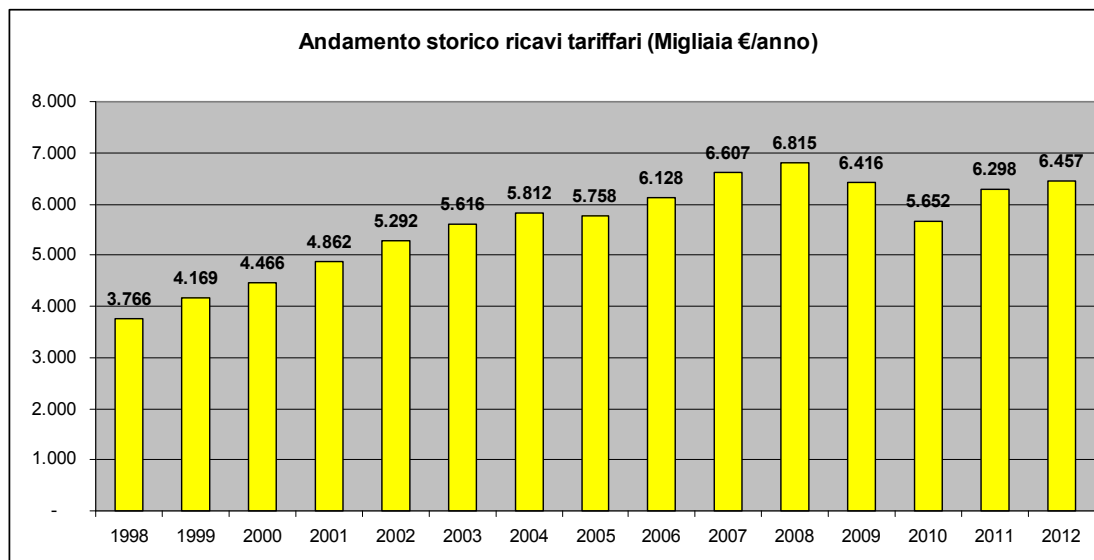


A tale consistente potenziamento dell'offerta (+ 38% circa in 12 anni) è peraltro corrisposta una risposta da parte dell'utenza di estrema rilevanza positiva, con un incremento dei ricavi da traffico nel decennio 1998-2008 dell' 80% circa¹.

Nel 2009, invece, mentre l'offerta ha continuato ad aumentare, non si è avuto un parallelo incremento dei ricavi tariffari e dei viaggiatori che hanno invece subito un calo, situazione confermata in modo ancor più significativo nel 2010, evidenziando

¹ Tra il 2007 e il 2008 i viaggiatori risultano incrementati anche al netto dell'effetto della manovra tariffaria adottata nel 2007.

quindi una possibile/probabile inversione di tendenza a cui dover opportunamente porre freno.

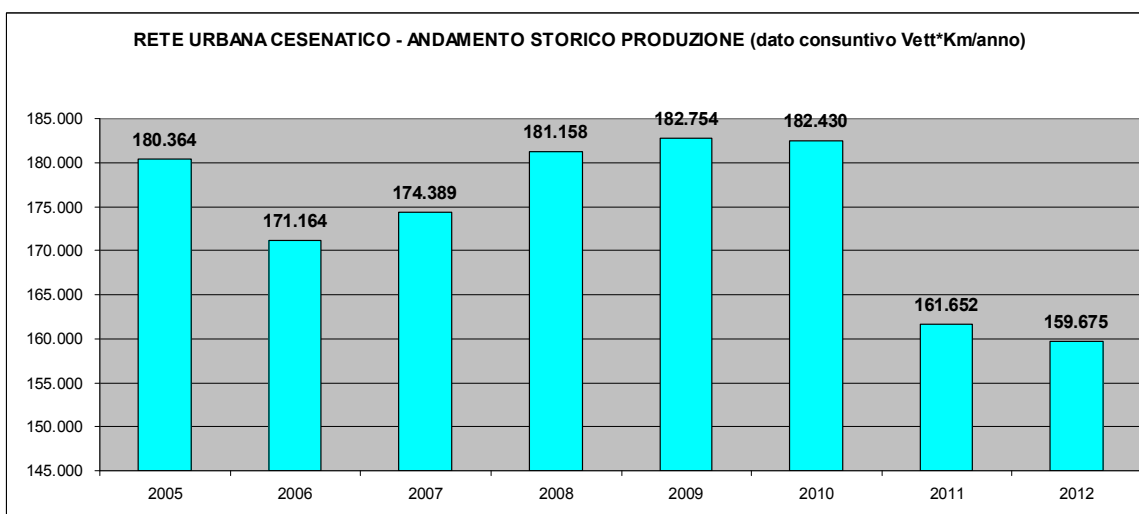
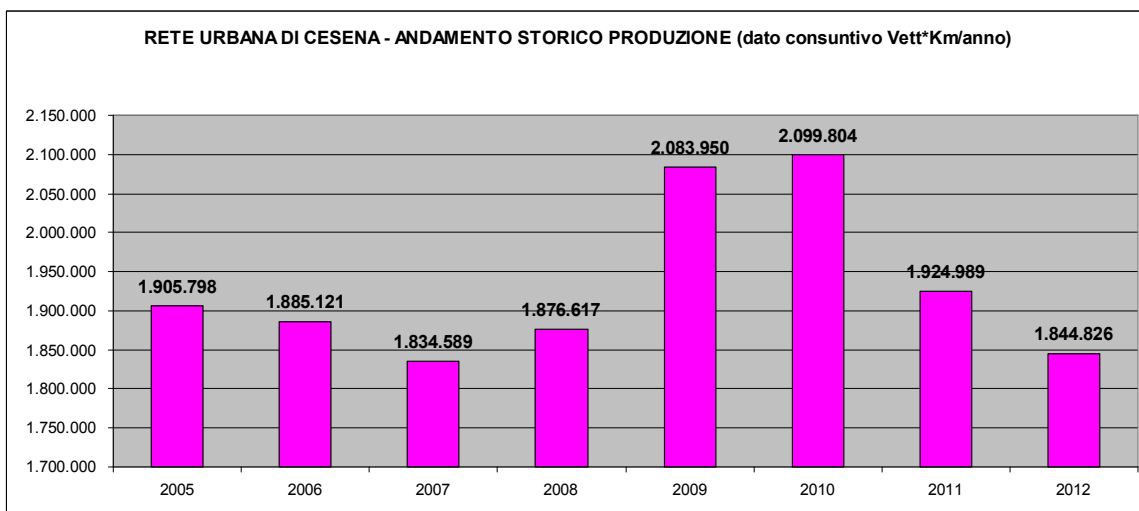
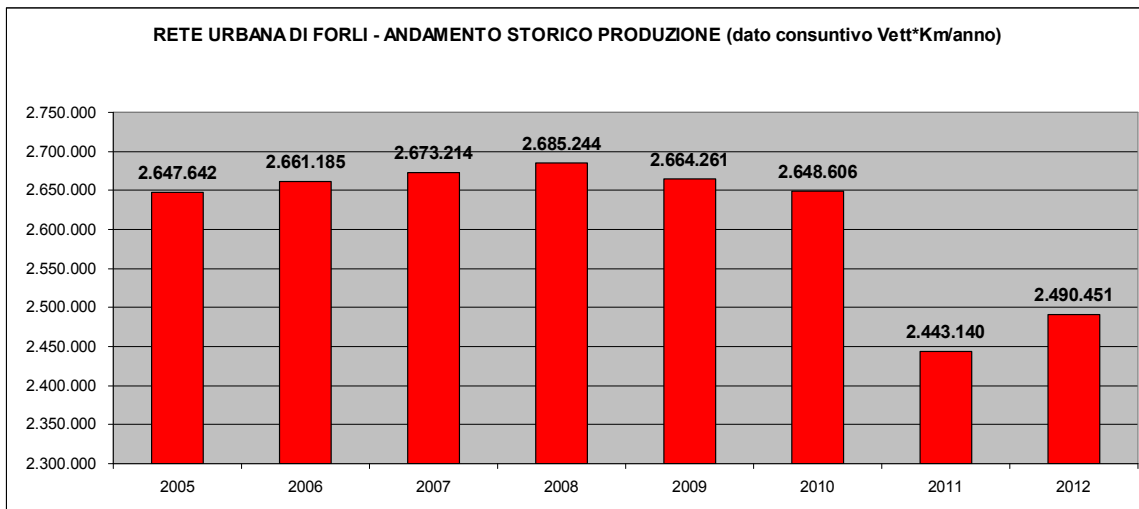


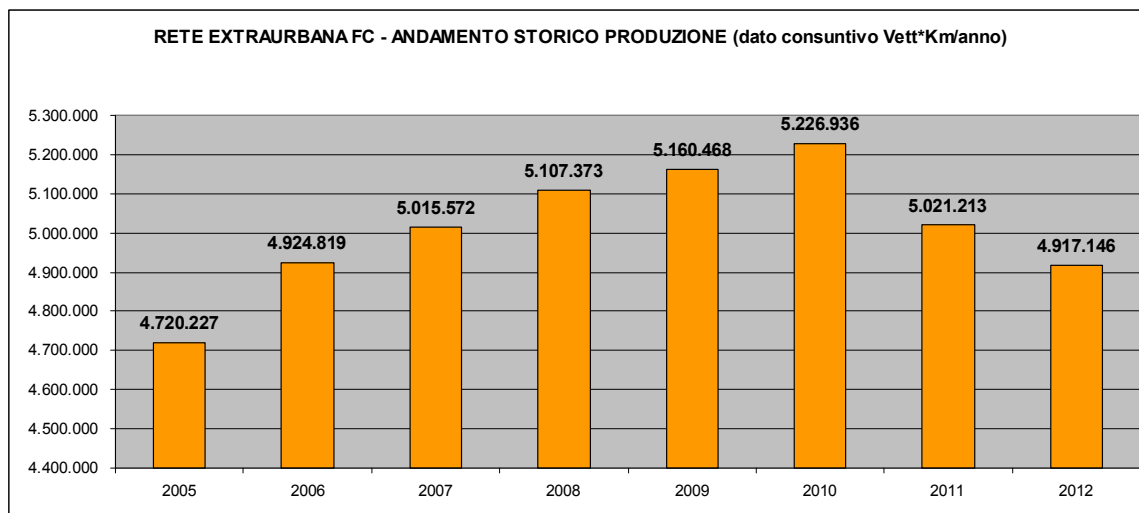
L'input finale, e in qualche modo decisivo per l'avvio concreto del processo attuativo di razionalizzazione e riorganizzazione del servizio tpl, si è avuto con l'avvento della contrazione delle risorse economiche trasferite dallo Stato alle Regioni ed in particolare delle riduzioni di contribuzione richieste dagli EELL del bacino², come conseguenza dei tagli alla Finanza Locale.

Tra il 2010 e il 2011 quindi, mettendo a frutto gli studi, i dati e le informazioni raccolti e sviluppati negli anni precedenti, ATR ha individuato e configurato, in collaborazione ed accordo con le Amministrazioni Comunali del territorio, un "pacchetto" di tagli di circa 850 mila vett*km/annue (a regime), la cui attuazione è avvenuta a partire dal 1 aprile 2011, dando luogo ad una diminuzione della produzione complessiva nel bacino provinciale per il 2011 di circa 600 mila vett*km (-6% rispetto al 2010), con riduzione molto significativa (da 1 MI a circa 400 mila vett*km) della forbice rispetto all'ammontare delle percorrenze contribuite nell'Accordo di Programma (pari a 9.217.494 vett. x km).

Dai seguenti grafici relativi all'andamento storico della produzione per singola servizio si può evincere come i tagli attuati siano stati distribuiti su tutte le reti del bacino, seppur in forma e dimensione differente e mirata per ciascuna di esse.

² Nel bacino di Forli-Cesena, la contribuzione garantita dalla Regione non copre l'intero ammontare dei servizi minimi per la cui copertura economica occorre l'intervento da parte degli EELL





Più dettagliatamente, gli interventi di razionalizzazione hanno riguardato i seguenti ambiti principali:

- Rete urbana di Forlì: riduzione delle frequenze nei giorni festivi, feriali non scolastici e in fascia di punta dei giorni feriali scolastici, e taglio delle prime corse del mattino prima delle 06:00; variazione produzione: -282 mila vett*km/anno a regime.
- Rete urbana di Cesena: riduzione delle frequenze nei giorni festivi, feriali non scolastici e in fascia di punta dei giorni feriali scolastici, taglio delle prime corse del mattino prima delle 06:00, riduzione delle frequenze della terza punta 17:00-19:00 e riduzione delle frequenze di morbida sulle linee foresi; variazione produzione: -294 mila vett*km/anno a regime.
- Rete urbana di Cesenatico: trasformazioni di tutte le corse festive ed alcune feriali da fisse a chiamata e rimodulazione dei calendari; variazione produzione: -10 mila vett*km/anno a regime.
- Rete extraurbana: eliminazione del servizio festivo verso il mare e riduzione sulle linee di vallata e soppressione delle corse feriali a scarsa utenza; variazione produzione: -262 mila vett*km/anno a regime.

E' importante rimarcare, a distanza di due anni dall'attuazione, i buoni risultati del lavoro di riprogettazione svolto in quanto, con le soluzioni adottate, nonostante l'entità del taglio operato, sono stati limitati gli impatti negativi nei confronti dell'utenza sia sul fronte dei reclami, non avendo raccolto significative lamentele, sia sul fronte degli introiti da titoli di viaggio dove l'effetto è stato addirittura complessivamente positivo (i ricavi tariffari totali 2011 risultano superiori al 2010, così come anche il numero di

viaggiatori, quindi anche al "netto" della manovra tariffaria avviata nel 2011), stoppando di fatto il trend negativo iniziato nel 2009 già evidenziato.

L'azione di razionalizzazione e riorganizzazione dei servizi non si è esaurita con i tagli dell'aprile 2011.

Nel secondo semestre dell'anno sono stati sviluppati nuovi piani di revisione delle due reti urbane principali.

Per quanto riguarda Forlì, il Piano di riassetto del servizio urbano sviluppato dall'Amministrazione Comunale a fine 2011, in collaborazione con AVM Spa e con l'ausilio di ATR in fase di progettazione attuativa, presenta le seguenti caratteristiche principali:

- spostamento del capolinea di tutte le linee urbane e suburbane da Piazza Saffi alla nuova autostazione nei pressi della Stazione ferroviaria;
- potenziamento del servizio con inserimento di due nuove linee (e conseguente rimodulazione delle restanti), di cui una specializzata ad alta frequenza e con mezzi a basso impatto ambientale, di collegamento tra il nuovo capolinea della Stazione ferroviaria ed il Centro storico in Piazza Saffi;
- creazione di un collegamento diretto tra la Stazione FS e i punti di interesse periferici principali come l'aeroporto, la Fiera e l'Ospedale.

Il piano, che prevede un incremento di produzione annua a regime di circa 250 mila vett*km/anno sulla rete urbana (ed un recupero di circa 15 mila vett*km, invece, sulla rete suburbana provinciale), è entrato in esercizio nel mese di luglio 2012, di conseguenza le maggiori percorrenze connesse alla nuova rete urbana per il 2012 ammontano a circa 120 mila vett*km: essendo parzialmente compensate dalla messa a regime dei tagli attivati nel corso del 2011, la produzione a consuntivo 2012 è risultata superiore, rispetto all'anno precedente, di circa 50 mila vett*km (come visibile nel grafico alle pagine precedenti).

Per quanto riguarda gli effetti su ricavi/utenza, il dato relativo ai ricavi tariffari ha registrato per il 2012 un incremento del 3,2% circa rispetto all'anno precedente, grazie all'effetto della manovra tariffaria attuata nel corso del 2011, mentre il n° viaggiatori, calcolato secondo gli standard regionali, mostra una flessione del 3,8%.

Tale flessione è dovuta interamente al calo delle vendite degli abbonamenti speciali (circa 800 in meno rispetto al 2011) la cui vendita nel 2012, per problemi di condivisione con le rappresentanze sindacali delle categorie interessate, è iniziata solo nel mese di luglio, portando così l'utenza a non rinnovare gli abbonamenti per il 2012, visto che fino ad agosto 2012 erano coperti con la proroga dei titoli 2011.

Depurati i dati da queste tipologie di abbonamenti, infatti, la quantità di passeggeri annui 2012 registra un leggero incremento rispetto a quello dell'anno precedente che potrà essere definito in maniera puntuale a seguito di analisi di un esercizio completo a regime.

In ogni caso, al fine di valutare con precisione gli effetti dei tagli 2011 e gli effetti dell'applicazione del piano di rete 2012, si rendono comunque necessarie alcune riflessioni su possibili migliorie e/o efficientamenti da apportare alla nuova rete avviata, fermo restando la necessità di lasciare un congruo tempo di assestamento al nuovo servizio per una sua più corretta e compiuta valutazione.

Per quanto riguarda Cesena, ATR ha elaborato un Piano di "Restyling" del servizio urbano in collaborazione e secondo le linee guida fornite dall'Amministrazione Comunale, avente le seguenti caratteristiche principali:

- specializzazione delle linee 4 e 5 (transitanti in centro storico) con nuovi mezzi a metano di piccole dimensioni;
- potenziamento dei servizi sui tre parcheggi scambiatori della città (Ippodromo, Montefiore e Cimitero);
- acquisto di n.8 nuovi minibus a basso impatto ambientale (CNG), utilizzati per caratterizzare le due linee (4 e 5) penetranti in centro storico, a "costo zero" per l'Amministrazione (costo di ammortamento annuo coperto dai minori costi di esercizio ottenuti dal riassetto complessivo della rete);
- rivisitazione e ottimizzazione dei percorsi e dei tempi di percorrenza di tutte le linee (rispetto ai valori rilevati ed analizzati puntualmente dal sistema AVM);
- copertura di nuove aree territoriali come il Cimitero Nuovo, il parcheggio adiacente al casello autostradale A14, il comparto Ex Arrigoni/Case Gentili e la località di Rio Eremo.

Il piano, entrato in esercizio nel giugno 2012, prevede un'incidenza minima sulla produzione chilometrica (+ 20 mila vett*km/anno circa a regime), motivo per il quale la produzione a consuntivo 2012 risulta in calo rispetto all'anno precedente di circa 80 mila vett*km grazie all'effetto della messa a regime dei tagli 2011.

Per quanto riguarda gli effetti sull'utenza, il dato relativo ai ricavi tariffari ha registrato per il 2012 un incremento del 3,3% circa rispetto al 2011, in questo caso dovuto sia alla manovra tariffaria 2011 sia ad un aumento del n° viaggiatori che, calcolato secondo gli standard regionali, ha registrato un +2%.

Sulla rete extraurbana infine sia nel secondo semestre 2011 che nel corso del 2012 è proseguito il processo di razionalizzazione e riorganizzazione del servizio teso, da un lato, a soddisfare ove possibile le crescenti e/o mutate esigenze sul fronte del pendolarismo studentesco grazie alle attività di revisione annuale di tutti i servizi portata avanti nell'ambito di un Protocollo d'Intesa che coinvolge tutti i soggetti interessati (ATR, Gestore, EELL e Scuole del bacino), dall'altro lato ha razionalizzare servizi storici del territorio che nel tempo hanno "perso peso" in termini di domanda di mobilità.

Il risultato ottenuto è stato un ulteriore recupero di produzione pari a circa 30 mila vett*km/anno (la metà circa connessa alle scelte attuate con la nuova urbana rete di Forlì) che, sommato alla messa a regime dei tagli 2011, ha portato a una produzione a consuntivo 2012 inferiore all'anno precedente di circa 100 mila vett*km.

Sia i ricavi che i viaggiatori hanno registrato nel 2012 un significativo miglioramento, +3,3% circa rispetto al 2011.

Un altro importante capitolo di azione ha riguardato la riprogettazione dei tempi di percorrenza delle linee tpl.

Grazie alla disponibilità dei dati derivanti dal sistema AVM di telecontrollo satellitare della flotta (si veda capitolo 6) esaurita la fase di sperimentazione, a partire dal 2010 è stato possibile avviare un consistente lavoro di analisi e verifica dei tempi di percorrenza reali in rapporto a quelli pianificati.

Si è proceduto poi, ove necessario e a seconda dei casi, alla riprogettazione dei tempi delle linee attraverso l'adeguamento del tempo complessivo dei percorsi e/o la ritardatura dei tempi intermedi tra i singoli archi.

L'attività complessiva di analisi ed eventuale riprogettazione sta progressivamente interessando tutte le varie reti e linee, sia invernali che estive e, ad oggi, è stata svolta su oltre il 50% delle linee in esercizio, partendo ovviamente dalle principali.

Tale tipologia di attività è entrata oramai a far parte della Pianificazione ordinaria dell'Agenzia e verrà svolta con continuità nel tempo.

Gli obiettivi dell'azione sono anzitutto chiaramente orientati al costante miglioramento della qualità dell'offerta erogata in termini di regolarità e puntualità dei servizi ma, non secondariamente, le analisi svolte consentono anche di individuare i punti critici delle linee dal punto di vista prestazionale (bassa velocità commerciale) in modo da poterli porre all'attenzione degli EELL preposti per la valutazione di possibili interventi viabilistici migliorativi.

Per quanto riguarda le tariffe, a seguito della delibera della Giunta della Regione Emilia - Romagna n. 2055 del 20 dicembre 2010 avente ad oggetto: "Patto per il TPL: indirizzi e disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale", a inizio 2011 gli EELL competenti del bacino di Forli-Cesena hanno deliberato la manovra di adeguamento delle tariffe dei servizi urbani di Forli, Cesena, Cesenatico e servizio extraurbano la cui attuazione è partita dal 1 marzo 2011.

Il precedente adeguamento tariffario risaliva al 2007.

Attualmente è in fase di valutazione l'ulteriore manovra prevista dalla suddetta delibera regionale.

2. ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE

2.1. DOMANDA E OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO

2.1.1. *Trasporto pubblico locale (su strada)*

L'estensione della rete viaria coperta dalle linee di trasporto pubblico locale di competenza degli EELL del bacino di Forli-Cesena, con aggiornamento al 31 dicembre 2012, è di **1.515,68 km**, l'84% della quale (1.271,52 km) interna al territorio del bacino stesso.

Considerando che la rete viaria della Provincia di Forli-Cesena si estende per 2.346 km³, significa che il 54% circa delle strade del territorio sono servite da almeno una linea di trasporto pubblico locale.

In tabella è riportata l'estensione della rete tpl suddivisa per territorio comunale.

Di seguito si riporta invece la suddivisione per tipologia di servizio:

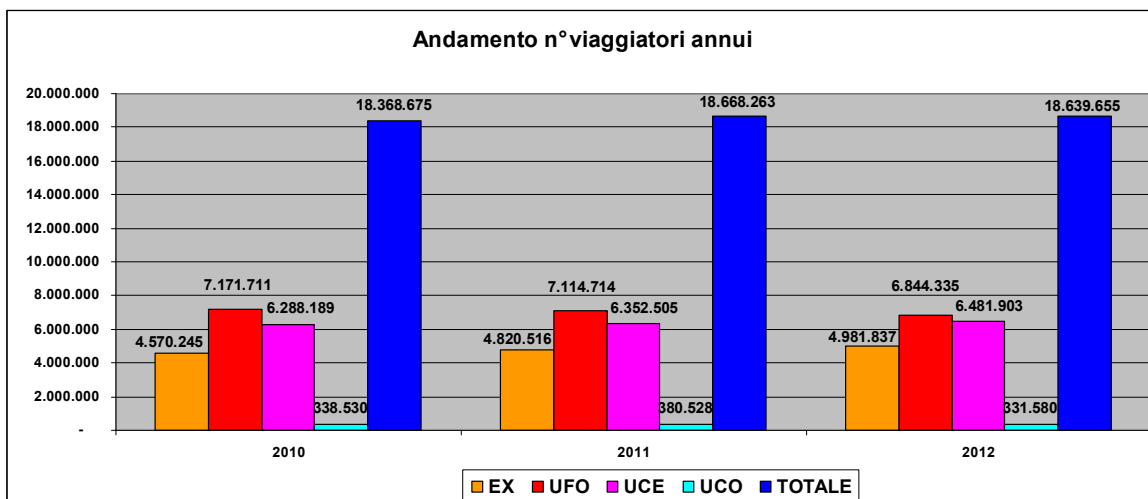
- Km rete coperti da linee urbane: 293,69 km;
- Km rete coperti da linee suburbane (non sovrapposti alle urbane): 68,74 km;
- Km rete coperti da linee extraurbane (non sovrapposti a urbane e suburbane): 1.153,24 km.

Comuni serviti da TPL bacino Forli-Cesena	totale km di rete TPL per comune
CESENA	320,71
FORLI	223,57
Bagno di Romagna	97,98
Cesenatico	60,59
Mercato Saraceno	58,69
Santa Sofia	56,49
Verghereto	45,20
Sarsina	35,53
Bertinoro	35,24
Sogliano al Rubicone	35,15
Roncofreddo	28,89
Savignano sul Rubicone	27,70
Meldola	27,00
Longiano	23,41
Forlimpopoli	22,87
Predappio	21,52
Civitella di Romagna	18,95
Gatteo	18,83
Galeata	18,05
San Mauro Pascoli	16,64
Portico e San Benedetto	15,39
Castrocaro Terme e Terra del Sole	12,41
Rocca San Casciano	10,57
Gambettola	10,27
Premilcuore	8,82
Dovadola	8,05
Borghi	6,74
Montiano	6,26
Fuori Provincia FC	244,16
totale	1.515,68

³ Fonte dato: Amministrazione provinciale di Forli-Cesena e Antares (2004). Conferenza provinciale per le strategie ed il governo del territorio - Documento di preparazione ai lavori del tavolo tematico sulle infrastrutture e la mobilità-Cap.3-4

Per quanto riguarda **la domanda soddisfatta**, si riporta di seguito l'andamento storico dei dati relativi al **n° di viaggi/anno**⁴ effettuati sui servizi TPL del bacino di Forli-Cesena che mostrano un incremento del dato relativo alla rete totale del 1,6% tra il 2010 e il 2011 (con dato in incremento su tutte le singole reti, ad eccezione dell'urbano Forli sostanzialmente stabile) e una lieve diminuzione dello 0,2% nel 2012 (con andamento contrastante tra le varie reti: in aumento urbano Cesena ed extraurbano, in diminuzione gli urbani di Forli e Cesenatico).

	EX	UFO	UCE	UCO	TOTALE
2010	4.570.245	7.171.711	6.288.189	338.530	18.368.675
2011	4.820.516	7.114.714	6.352.505	380.528	18.668.263
2012	4.981.837	6.844.335	6.481.903	331.580	18.639.655



I dati più recenti derivanti da **indagini a bordo dei mezzi** risalgono al periodo novembre 2008/gennaio 2009 nel quale ATR ha svolto una campagna di indagine O-D sistematica sull'intero servizio invernale rilevando, sul 97% delle corse del programma di esercizio invernale feriale e festivo, tutti gli utenti presenti a bordo e i relativi comportamenti di viaggio origine-destinazione e utilizzo dei titoli di viaggio (l'indagine precedente risaliva al 2001).

Dall'indagine OD 2008 emersero i seguenti dati principali di sintesi:

⁴ (metodologia di calcolo: valorizzazione dei ricavi da titoli di viaggio secondo metodo standard regionale)

- circa 44 mila passeggeri/giorno trasportati (di cui il 52% circa sulle reti urbane e il 48% sulla rete extraurbana/suburbana), così suddivisi in un giorno invernale feriale medio:
 - o 32% su urbano Forlì
 - o 19% su urbano Cesena
 - o 1% su urbano Cesenatico
 - o 20% su suburbano
 - o 28% su extraurbano

- circa 3.400 passeggeri/giorno trasportati (di cui il 65% circa su reti urbane e 35% su extraurbana/suburbana) in un giorno invernale festivo medio.

La distribuzione per rete dei passeggeri trasportati in un giorno invernale feriale medio, pur non fornendo in modo esaustivo l'immagine dell'utenza trasportata in un intero anno (ad esempio, ed in particolare, per quanto riguarda il servizio urbano di Cesenatico che in estate assume un valenza decisamente superiore dal punto di vista dei passeggeri e dei ricavi), ne rappresenta comunque la "fetta" preponderante. Pertanto, messa a confronto con la distribuzione dell'offerta che, con riferimento alla produzione chilometrica annua del 2008, così suddivisa:

- o 27% su urbano Forlì
- o 19% su urbano Cesena
- o 2% su urbano Cesenatico
- o 14% su suburbano
- o 38% su extraurbano

diede utili indicazioni su quali fossero i servizi più performanti (urbano Forlì e suburbano) o meno performanti (extraurbano) nel bacino in termini di rapporto tra passeggeri trasportati e produzione erogata.

Considerato il tempo trascorso e, soprattutto, a seguito del percorso di revisione dei vari servizi descritto al precedente capitolo 1, risulta fondamentale effettuare una nuova ed aggiornata fotografia dell'utilizzo del servizio per verificare l'effetto ottenuto finora ed avere nuove importanti indicazioni per tarare gli interventi futuri.

Si ritiene quindi necessario pianificare lo svolgimento di una nuova indagine O-D nel corso del servizio invernale 2013-2014.

Per quanto riguarda **l'offerta** di trasporto pubblico nel bacino di Forli-Cesena, con riferimento all'anno di esercizio 2012, la produzione a consuntivo è stata di **9.472.650 vett*km**, articolate come segue:

- 4.494.952 vett*km relative a linee urbane;
- 1.327.655 vett*km relative a linee suburbane;
- 3.589.490 vett*km relative a linee extraurbane;
- 60.553 vett*km relative a linee tpl specializzato.

Il numero di addetti del settore TPL nel bacino di Forli-Cesena, compresi gli indiretti, ammonta a 445,8 unità (dato riferito all'anno 2011).

2.2. CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE

		2010	2011	2012	
azienda fornitrice	ATG SpA				
stazione appaltante	Consorzio ATR				
tipologia di affidamento	gara	proroga contrattuale	proroga contrattuale	proroga contrattuale	
data inizio contratto	1 gennaio 2005				
durata contratto (mesi)	24 + 36	96	96	96	(*)
valore contratto	euro	18.204.802,00	17.710.368,00	16.968.020,00	(**)
bus/km	km	9.892.912	9.284.428	9.189.505	(***)

		2010	2011	2012	
azienda fornitrice	Gualtieri s.n.c				
stazione appaltante	Consorzio ATR				
tipologia di affidamento	gara	rinnovo contrattuale	rinnovo contrattuale	rinnovo contrattuale	
data inizio contratto	30 agosto 2007				
durata contratto (mesi)	36+36	72	72	72	(*)
valore contratto		241.026,00	256.840,00	259.829,00	(**)
bus/km		188.020	182.049	173.001	(***)

(*) mesi dall'inizio del contratto

(**) corrispettivo contrattuale, esclusi premi e copertura ammortamenti

(***) percorrenze annue consuntive

2.3. IL FABBISOGNO DI MOBILITÀ DEL BACINO: UN'ANALISI GENERALE

Le analisi della domanda di mobilità del bacino di Forli-Cesena più recenti si riferiscono all'anno 2007 e sono state svolte propedeuticamente alla predisposizione del Piano di Revisione della Rete Extraurbana: il tutto è confluito nel "Piano di Razionalizzazione del Servizio Autofiloviario del Bacino di Forli-Cesena" 2010 descritto al capitolo 1.

Si riportano di seguito i principali elementi di interesse emersi dall'analisi:

Il Bacino Extraurbano

La mobilità nella Provincia di Forlì – Cesena **al 2001** si caratterizzava per:

- ✓ **spostamenti sistematici** (studio-lavoro) tra le 7.15 e le 9.15 (69%) di **oltre metà della popolazione** (51%) di cui (87%) **all'interno della Provincia;**
- ✓ una forte attrazione in entrata **da Ravenna** (48%), seguita da **Rimini** (35%);
- ✓ la polarità degli **spostamenti in uscita** esercitata dalle **Province di Ravenna e Rimini** (39% e 36%) e, secondariamente, dalla Provincia di **Bologna** (20%);
- ✓ quasi (64%) i **2/3 degli spostamenti** con **durata inferiore ai 15 minuti;**
- ✓ utilizzo **mezzo privato (69%), tpl su gomma (9%), ferroviario (3%);**

Nel **periodo 2001 – 2007** si sono registrati i seguenti fenomeni:

- **a livello nazionale:**
 - ✓ è **diminuita la popolazione che si muove**, pur se in aumento il **consumo di mobilità** ed è **calata la quota spostamenti brevi**, entro i 5 km;
 - ✓ sono **cresciuti gli spostamenti motorizzati** (auto e moto) e, anche se in misura minore, quelli con il **mezzo pubblico (+0,3%);**
- **a livello locale:**
 - ✓ in Regione, sono cresciuti gli utenti del treno/bus extraurbano, pur essendo una modalità marginale rispetto all'auto privata anch'essa in crescita;
 - ✓ in Provincia, è cresciuta la popolazione residente (+5%) e si è registrata una forte crescita dell'utilizzo del tpl in ambito extraurbano (+30%).

L'**aggiornamento matrici ISTAT 2001/2007** (TPL privata e ferroviaria) ha determinato:

- ✓ un **aumento del numero di spostamenti sistematici (+9%);**
- ✓ una **crescita del numero di spostamenti per ciascuna modalità di trasporto considerata** (bus extraurbano, treno, mezzo privato) ma con **incremento percentuale superiore** registrato dal **TPL su gomma (+30%).**

Analizzando separatamente le modalità **TPL gomma extraurbano, privata e ferroviaria**, si rileva:

TPL extraurbano:

- ✓ **più di 8 spostamenti interni su 10 (81%)** sono diretti a **Forlì e Cesena;**
- ✓ i **residenti della Provincia di Ravenna**, in particolare dei Comuni di **Ravenna e Cervia**, si confermano **attratti** dalle destinazioni interne alla nostra **Provincia;**

- ✓ il Comune di **Faenza**, oltre a **Ravenna**, è quello **maggiormente raggiunto** per motivi di studio-lavoro **dai residenti della Provincia**;
- ✓ le **relazioni interne più "forti"** coinvolgono i centri di **Forlì e Cesena**;

Traffico privato:

- ✓ i comuni di **Forlì e Cesena attraggono il 62%** degli spostamenti complessivi;
- ✓ i **residenti** del Comune di **Ravenna (23%)**, seguiti da quelli di **Cervia**, rappresentano gli utenti maggiormente **attratti dalla nostra Provincia**;
- ✓ i Comuni di **Rimini**, soprattutto, e **Ravenna**, secondariamente, rappresentano le **principali destinazioni** per i residenti della nostra Provincia di Forlì-Cesena;
- ✓ la relazione **Forlimpopoli – Forlì** è quella **maggiormente interessata**. Segue la relazione **Meldola – Forlì**.

Mobilità ferroviaria:

- ✓ il **97%** del totale degli **spostamenti effettuati con il treno** viene **attratto** dai Comuni di **Cesena (58%) e Forlì (39%)**;
- ✓ gli utenti del **treno** diretti in **Provincia** provengono per lo più da Nord **Bo/Mi (29%)**;
- ✓ i **residenti della Provincia** che si muovono in treno **si spostano, prevalentemente (66%)** in direzione nord, verso **Bologna, e Milano**.

La domanda di mobilità sistematica e turistica nelle principali direttrici di traffico del bacino di Forlì-Cesena

L'analisi della mobilità sistematica che interessa l'area studio costituita dagli **assi vallivi** mette in evidenza che:

- ✓ Gli abitanti degli assi vallivi **utilizzano il tpl extraurbano su gomma più della media provinciale** (il **43%** degli studenti si reca a scuola utilizzando l'autobus);
- ✓ il bilancio tra spostamenti attratti e generati risulta nettamente a favore di questi ultimi: **gli assi vallivi sono dunque poli generatori di mobilità**;
- ✓ la **mobilità sistematica su mezzo privato** si sviluppa prevalentemente con i **due capoluoghi di provincia, Savignano sul Rubicone e Gambettola**;
- ✓ la **mobilità sistematica generata su autobus extraurbano** risulta essere prevalentemente diretta **verso i due capoluoghi di provincia**;
- ✓ gli assi vallivi presentano **significativi margini di incremento dell'utilizzo del TPL**, in particolare **relazioni con l'area Rubicone (Savignano e Gambettola)**.

L'ambito territoriale di Gambettola e Città del Rubicone

Rispetto al 2001 la domanda di mobilità sistematica che interessa il territorio della **"Città del Rubicone"** registra un incremento di circa il **13%**:

- ✓ Auto: **+12%**, TPL gomma: **+35%**, TPL ferro: **+13%**

Nella fascia oraria di punta mattutina (6.00 - 9.00) l'**area del Rubicone** (insieme al Comune di **Gambettola**) è interessata da circa **25.000 spostamenti** pari al **14%** della mobilità complessiva e quasi la metà (47%) hanno come o/d Comuni "esterni" all'**ambito del Rubicone**.

- ✓ In termini di "mobilità privata" l'area del Rubicone rappresenta uno dei **principali poli a livello provinciale** sia in termini di spostamenti generati che di spostamenti attratti.
- ✓ I **flussi di desiderio** evidenziano una concentrazione della mobilità privata che si sviluppa lungo l'**asse della via Emilia compreso tra Cesena e il centro di Savignano**, lungo l'asse che **collega il centro di Savignano alla costa e al tratto che unisce San Mauro mare a Bellaria e Rimini**.
- ✓ In termini di "mobilità pubblica" l'area del Rubicone **non rappresenta uno dei principali poli di attrazione della mobilità extraurbana su gomma**
- ✓ L'area di studio rappresenta una polarità del sistema della "mobilità provinciale su ferro" in termini di spostamenti generati: **Gambettola** si colloca infatti al terzo posto, **Savignano** al quarto, **San Mauro** al sesto e **Gatteo** all'ottavo.

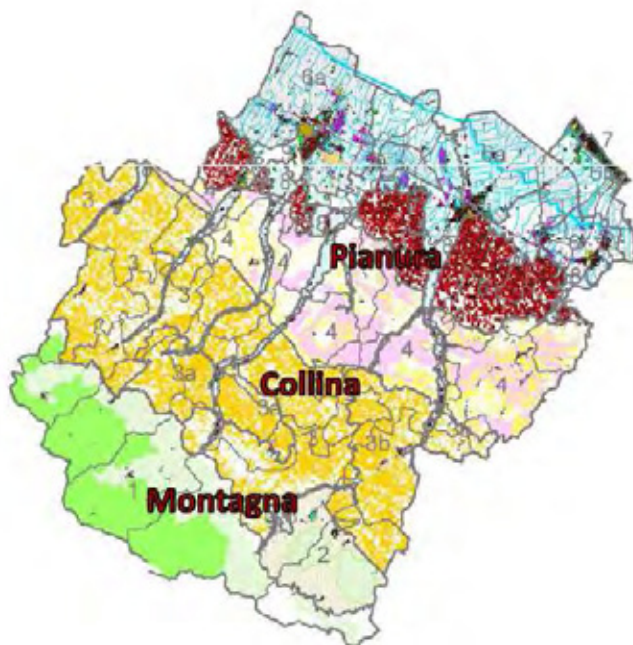
Per gli approfondimenti si rimanda al capitolo 2 del Piano di Razionalizzazione 2010 del nel quale è riportato l'intera analisi del sistema della domanda di mobilità nel bacino.

Per l'immediato futuro non sono previste nuove indagini della domanda potenziale del bacino in quanto ci si attende di poter avere a disposizione i dati provenienti dal Censimento Istat 2011.

2.4. PUNTI DI FORZA E PUNTI DEBOLEZZA DEL SISTEMA TERRITORIALE E DEI TRASPORTI

Il sistema territoriale

La provincia di Forlì-Cesena si sviluppa su una superficie di circa 2.400 kmq (9% del totale regionale). La sua divisione amministrativa si compone di 30 comuni per complessivi 398.332 abitanti al 1 gennaio 2012 (+11% rispetto al 2001) e una densità abitativa media di circa 166 ab/kmq.



Dal punto di vista orografico il bacino può essere suddiviso in tre fasce "parallele": una fascia di pianura, delimitata a nord dal confine col bacino ravennate e dalla costa marittima, una intermedia con caratteristiche più o meno accentuate di tipo collinare e infine una fascia di montagna delimitata a sud dal confine con le Regioni Toscana e Umbria.

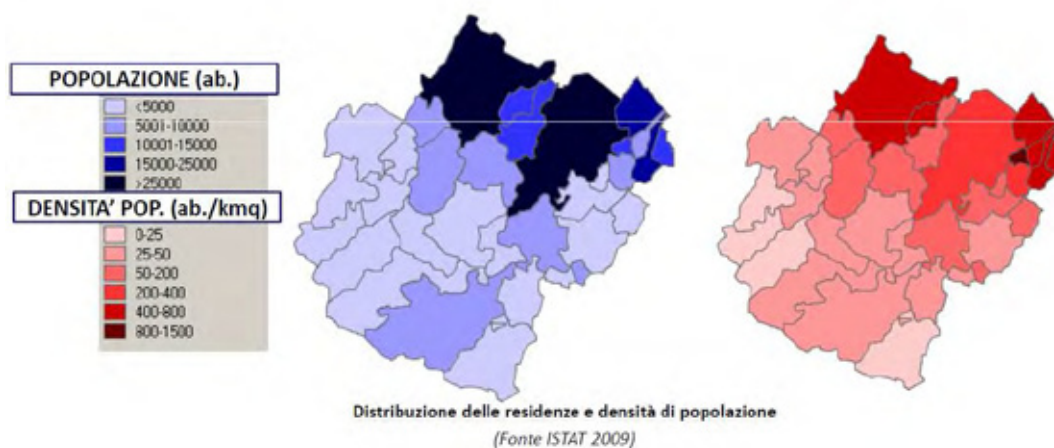
La distribuzione della popolazione residente riflette la conformazione orografica: circa l'80% risiede nella fascia di pianura e un ulteriore 10% circa nella prima fascia di bassa collina, mentre il restante 10% vive nei comuni di alta collina e di montagna con livelli di densità non superiori ai 50 abitanti/kmq.

Sempre in ragione della struttura morfologica il territorio è caratterizzato da una serie di direttrici/ambiti facilmente individuabili:

- per quanto riguarda la fascia di pianura, la direttrice via Emilia e l'ambito territoriale di "Costa" (Cesenatico e Basso Rubicone)
- per quanto riguarda il territorio collinare/montano, cinque sistemi vallivi "primari" (da ovest: Tramazzo, Montone, Rabbi, Bidente, Savio/Borello) e un ambito territoriale omogeneo (Alto Rubicone), percorsi da assi viari di livello provinciale (o statale) perpendicolari alla via Emilia e afferenti ad essa.

Le densità abitative più elevate si riscontrano nei comuni della direttrice via Emilia e Costa: spiccano i comuni di Forlì, Forlimpopoli, Cesenatico, Gambettola e i tre comuni del basso Rubicone (Gatteo, S.Mauro e Savignano), tutti con valori superiori ai 200 ab/kmq, e a seguire Cesena e Longiano.

E' in queste aree che si è avuto, nell'ultimo decennio, il più alto sviluppo demografico, con percentuali superiori alla media del bacino, e dove si hanno ancora le maggiori previsioni di insediamenti abitativi e produttivi per i prossimi anni a livello provinciale.



Va evidenziato in particolare il comprensorio Rubicone/Gambettola/Longiano che, tra il 2001 e il 2012, ha visto aumentare la propria popolazione del 22%, pari a 10 mila abitanti, ovvero tanti quanti Forlì e più dei +6.500 circa di Cesena.

Rilevanti anche gli incrementi abitativi di Cesenatico (+4.200 ab circa) e dell'area "Artusiana" Forlimpopoli-Bertinoro (+3.500 ab circa)

Mentre i territori montani registrano un progressivo spopolamento, altre porzioni dinamiche del territorio risultano essere:

- l'area esterna alla cintura urbana di Forlì (Meldola e Predappio, Castrocaro Terme e Terra del Sole), favorita dalla forte integrazione e dall'elevata accessibilità alle funzioni localizzate nel capoluogo;

- i territori localizzati lungo l'asse dell'E45, quali Mercato Saraceno, Sarsina e Bagno di Romagna, sia grazie ad una parziale autonomia nei servizi sovracomunali decentrati sia a fronte della buona accessibilità (tempi di percorrenza su strada) ai servizi di Cesena.

Ma la caratteristica principale del territorio provinciale è indubbiamente rappresentata dalla presenza di due capoluoghi di dimensioni e dinamiche di crescita abitativa similari (119 mila ab a Forlì, +10% rispetto al 2001, e 98 mila a Cesena, +7% dal 2001), collocati lungo l'asse della via Emilia e della ferrovia Bologna-Rimini, i cui centri storici distano tra loro meno di 20 km.

Negli appena 7 km che dividono i confini amministrativi dei due capoluoghi lungo la via Emilia, si attraversa inoltre il territorio di due comuni, Forlimpopoli e Bertinoro, popolato da circa 25 mila abitanti in crescita: sulla direttrice Forlì-Cesena di fatto si concentra il 60% della popolazione provinciale (240 mila ab) ed anche delle imprese del territorio (circa 34 mila secondo dato aggiornato al 2009).

Le linee di indirizzo del Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) dell'Emilia Romagna identificano gli ambiti di Forlì e Cesena come unica "città metropolitana regionale".

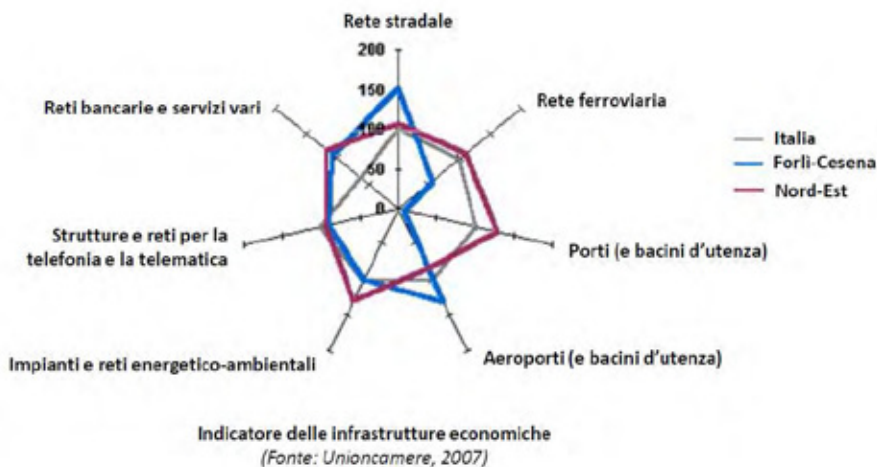
I due capoluoghi, infatti, presentano una forte integrazione e complementarietà in relazione alla dotazione di poli sanitari, fieristico-direzionali, universitari, per la cultura e il tempo libero e infrastrutturali, inferiori solo a Bologna, Parma e Modena.

Ciò significa, evidentemente, un livello di mobilità intercomunale molto elevato.

In tal senso il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), seguendo le linee guida del PTR, si pone l'obiettivo di fornire alle Città regionali di Forlì e Cesena una maggiore capacità competitiva nei settori strategici tra cui i sistemi infrastrutturali della mobilità (oltre che del ciclo delle risorse idriche, dei rifiuti, dell'energia) e, tra le condizioni necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo, sono individuate opere quali:

- il completamento degli assi tangenziali urbani (ormai prossima)
- la realizzazione della nuova via Emilia
- la riqualificazione della via Emilia storica mediante lo sviluppo del trasporto pubblico, della sua riqualificazione commerciale, con riposizionamento delle attrezzature e dei servizi di rango urbano territoriale.

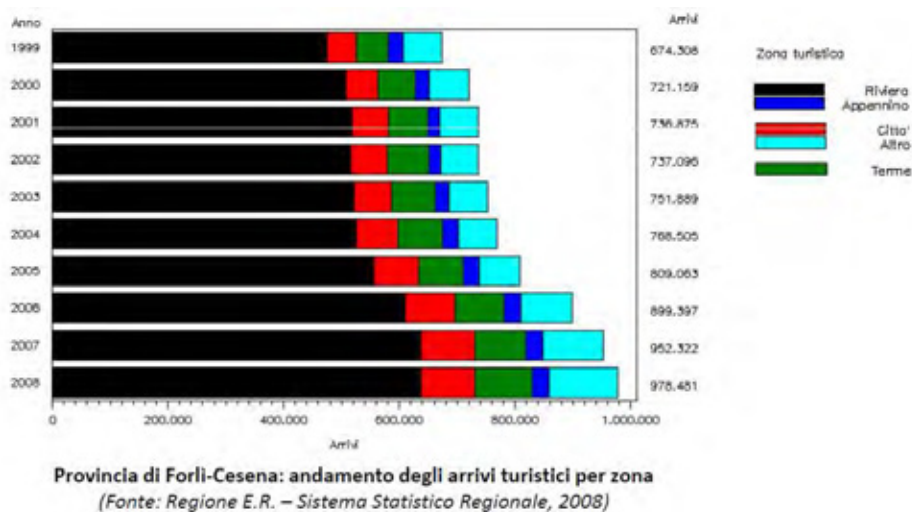
Da un punto di vista più generale, la competitività del territorio del bacino di Forlì-Cesena subisce un gap particolarmente evidente con riguardo alla dotazione di reti ferroviarie, a fronte di una dotazione di reti stradali nettamente superiori alla media delle aree del territorio nazionale più sviluppate.



Per quanto riguarda la mobilità nel bacino, le analisi sulla domanda di mobilità aggiornate al 2007 hanno evidenziato che vengono registrati, in fascia di punta mattinata dei giorni feriali, circa 155.000 spostamenti intercomunali sistematici casa-lavoro, con una quota modale per il trasporto pubblico (gomma e ferro) dell'8%, in crescita ma migliorabile in relazione a valori medi regionali di riferimento.

Certamente non trascurabile è l'impatto derivante dalle presenze turistiche che in costante aumento fino al 2011 (oltre la soglia del milione di arrivi), nel 2012 hanno registrato una flessione marcata riportando il dato degli arrivi complessivi al livello del 2008, di cui il grafico riportato mostra il dettaglio per tipologia di destinazione turistica. La riviera rappresenta la meta prevalente dei turisti diretti nella provincia (65% del totale) per lo più concentrati nel periodo estivo, mentre circa il 10% sceglie il sistema termale e altrettanti le città.

Dal punto di vista della mobilità, l'aspetto più rilevante è dato dalla concentrazione stagionale che determina fenomeni di congestione su alcuni elementi viari della rete, concentrati in pochi periodi dell'anno.



La rete dei trasporti pubblici locali

L'attuale struttura dei servizi di TPL riflette fundamentalmente le descritte caratteristiche territoriali, urbanistiche e viabilistiche del bacino, essendo infatti composta da:

- due reti urbane principali al servizio dei due capoluoghi (Forlì e Cesena) ed una terza rete urbana di dimensioni molto più ridotte ma che assume un'importante valenza nel periodo estivo (Cesenatico);
- un fondamentale sistema di linee suburbane che rappresenta, da un lato, l'architettura portante della rete extraurbana per la mobilità intercomunale sulle direttrici principali di spostamento per distanze di circa 20 km di raggio dai capoluoghi, dall'altro un'importante ausilio alle due reti urbane alle quali si integra per ottenere a seconda dei casi un'intensificazione delle frequenze di passaggio dei mezzi o una maggiore copertura territoriale delle reti;
- le linee extraurbane che raggiungono, praticamente l'intero territorio coprendo, come già evidenziato, oltre la metà delle strade del bacino pur, ovviamente, con notevole differenziazione del servizio offerto alle varie località in termini di quantità e di tipologia.

In base agli studi effettuati sulla domanda di mobilità e la sua evoluzione, si ritiene che nei prossimi anni tale articolazione debba essere mantenuta e ulteriormente valorizzata puntando anzitutto:

- sul rafforzamento della rete suburbana, quale imprescindibile elemento di forte caratterizzazione e sviluppo dell'asse della via Emilia tra Forlì e Cesena, di connessione delle aree territoriali di pianura e prima collina più urbanizzate ai due capoluoghi su cui gravitano e all'asse ferroviario Bologna-Rimini (presso le stazioni dei capoluoghi stessi) per lo sviluppo dell'intermodalità nel bacino provinciale e regionale, oltre che di integrazione e supporto alle reti urbane.
- sull'introduzione di un servizio più strutturato nell'area Rubicone/Gambettola, territorio nel quale lo sviluppo abitativo/produttivo dell'ultimo decennio non è stato accompagnato dai miglioramenti del servizio pubblico su gomma offerto.
- sulla ricalibrazione (già in atto dal 2010) progressiva dell'offerta sulla rete extraurbana in rapporto alla popolazione e all'utilizzo, in una logica di garanzia dei servizi minimi sul territorio mediante modalità di programmazione ed erogazione del servizio di tipo innovativo e più flessibile.

3. STRATEGIA DI RIPROGRAMMAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

3.1. LA POLITICA PER LA MOBILITA'

Si riporta di seguito una sintesi dei principali atti recenti degli Enti competenti relativi alla mobilità del bacino, con particolare riferimento alle politiche in tema di TPL.

Pianificazione di livello provinciale (PTCP)

Il PTCP 2007 di Forlì-Cesena evidenzia le linee guida per lo sviluppo del sistema dellamobilità nel bacino e la crescita della quotamodale a favore del TPL:

- valutare la possibilità di raddoppiare l'attuale infrastruttura ferroviaria, in modo da conseguire un livello di servizio comparabile al segmento orientale dello stesso Servizio Ferroviario Regionale (ed in particolare un cadenzamento a 20 minuti), la cui convenienza ed opportunità va accertata attraverso approfondimenti specifici;
- riqualificare la via Emilia storica ed il conferimento al TPL di una parte dello spazio stradale (in ragione della prossimità ai principali poli di attrazione della mobilità), attualmente occupato dalle automobili, quali sedi dedicate e la realizzazione di spazi appositi per le fermate del TPL;
- ridimensionare il ruolo dell'automobile, adeguandone il suo uso in funzione degli spazi disponibili e della qualità degli stessi;
- migliorare l'offerta dei servizi, sia in ambito urbano che extraurbano, con l'aumento delle risorse destinate ad un significativomiglioramento del comfort/affollamento;
- introdurre ed estendere il TPL nelle aree urbane e sui corridoi principali, con un concetto di "metropolitana di superficie" avvalendosi di percorsi in sede propria, per definire il ruolo di ogni modalità di trasporto sulle diverse direttrici di traffico e procedere verso un sistema di trasporti a basso impatto ambientale;
- realizzare punti di interscambio ed aree di fermata accessibili, confortevoli, funzionali, eventualmente assistiti da parcheggi di scambio esterni e gratuiti;
- mantenere una coerenza tra la pianificazione urbana e la politica dei trasporti, promuovendo progetti integrati di sviluppo urbano/trasporto che tengano conto della ovvia e successiva necessità di servizi di trasporto sia in termini economici.

Pianificazione di livello comunale (CESENA)

Il Comune di Cesena da anni sta portando avanti una politica della mobilità particolarmente sensibile agli aspetti di efficientamento delle reti, ammodernamento del parco mezzi e iniziative volte a sensibilizzare l'uso del mezzo pubblico e a fidelizzare l'utenza attraverso forme di abbonamenti agevolati promozionali.

Gli aspetti critici e le relative azioni sono individuati nel PRIM "Piano Regolatore Integrato della Mobilità" approvato nel 2007.

Il PRIM vuole costruire innanzi tutto una consapevolezza comune sulla mobilità, in modo che la costante efficienza e puntualità dei bus sia importante quanto il percorso sicuro dell'automobile per andare al lavoro o rientrare a casa. Quindi, non vi deve essere una contrapposizione fra le diverse forme di mobilità bensì un'intelligente divisione o condivisione degli spazi pubblici per assicurare a tutti gli utenti qualità ed efficienza, doveri e diritti, accettando che la mobilità pubblica o quella non inquinante hanno valori e qualità che contribuiscono al comune benessere.

Per perseguire questi particolari risultati il Piano, relativamente alla mobilità pubblica, definisce l'attuazione delle seguenti azioni :

- Regolamentazione della Sosta
- Sviluppo del TPL
- Riduzione dell'inquinamento

La sosta ed il trasporto pubblico sono modalità strettamente connesse seppure contrapposte, in quanto la possibilità di sostare per lunghi periodi e con grande disponibilità di spazi riduce la domanda di mobilità pubblica e conseguentemente incrementa il traffico e le emissioni inquinanti.

Il Prim pertanto prevede interventi quali :

- la regolamentazione a pagamento della sosta nel centro urbano, in particolare per aumentare la rotazione dei veicoli;
- la limitazione alla circolazione dei veicoli privati a motore;
- il potenziamento dei parcheggi di scambio auto+bus;
- la razionalizzazione della rete del TPL.

Allo stato attuale gran parte dei suddetti obiettivi sono stati attuati attraverso le seguenti azioni:

- E' stata completata la regolamentazione della sosta nell'area del centro urbano a coronamento del centro storico che prevede anche il pagamento.

- Da marzo 2013 è attivo il sistema "Icarus" che gestisce informaticamente il transito dei veicoli nel centro storico.
- Sono stati attivati n. 3 parcheggi di scambio posti in particolare nell'area a ridosso del centro urbano che hanno una capacità complessiva di oltre 1.600 posti auto e sono serviti da linee urbane ad elevata frequenza.
- Da giugno 2012 è stato attivato un Piano di razionalizzazione e restyling del trasporto pubblico che ha portato ad un efficientamento del servizio come illustrato al capitolo 1.
- Inoltre con finanziamento diretto del Comune è stato realizzato l'ammmodernamento del parco mezzi con l'acquisto nel 2008 di n. 8 autobus a metano da 60 posti e attraverso il Piano di razionalizzazione del 2012 sono state recuperate le risorse necessarie per l'acquisto ulteriori 8 minibus a metano da 38 posti che sono state immesse sulle linee di forza n. 4 e 5, che dai parcheggi scambiatori Ippodromo e Cimitero attraversano il centro storico raggiungendo altri poli attrattori quali la stazione e le università o l'ospedale.
- Altro punto di forza della politica sulla mobilità pubblica portata avanti dall'A.C. è rappresentato dalla politica tariffaria. Tale fattore è infatti determinante per attrarre nuove fasce di utenti, quindi oltre ad intervenire sugli abbonamenti tradizionali sono stati istituiti titoli di viaggio particolarmente agevolati per i cittadini che utilizzano i parcheggi di scambio.

La sinergia derivante dalle azioni intraprese ed in particolare l'entrata in servizio dei nuovi minibus a metano, acquistati con i risparmi conseguiti con il Piano di razionalizzazione e restyling del 2012, e l'introduzione di titoli di viaggio agevolati hanno contribuito sensibilmente a modificare le modalità di spostamento dei cesenati e a determinare il successo che stanno acquisendo i parcheggi di scambio.

Infatti gli utenti che lasciano le auto in sosta in questi parcheggi e raggiungono il centro con i mezzi pubblici sono passati da ca. 40.000 utenti/anno del 2010 ai 200.000 passeggeri previsti per il 2013. Un fattore significativo di questo risultato deriva dal fatto che gran parte di questi utenti sono acquisiti dalla mobilità privata e non da passeggeri che utilizzavano già il trasporto collettivo e quindi ha contribuito sensibilmente a mitigare i flussi di traffico verso il centro urbano, influenzando inoltre positivamente sui risparmi energetici e di conseguenza sulle emissioni inquinanti.

Inoltre le strategie del PRIM e le conseguenti azioni sono state argomento di confronto e scelte condivise con i cittadini, attraverso una serie di incontri pubblici denominati "L'ultimo chilometro".

Pianificazione di livello comunale (FORLÌ)

Il Piano Urbano del Traffico del Comune di Forlì, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 19.2.2007, contiene i seguenti obiettivi:

- il miglioramento delle condizioni della circolazione da intendersi non solo per le autovetture ma "anche l'utenza debole nonché la sosta veicolare";
- il miglioramento della sicurezza stradale intesa come riduzione degli incidenti stradali per tutte gli utenti (e quindi anche pedoni, ciclisti e persone anziane e/o con limitate capacità motorie) tramite interventi di adeguamento infrastrutturale nonché di regolazione e controllo del traffico;
- la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico con particolare riferimento al raggiungimento degli obiettivi indicati nei decreti legislativi ambientali vigenti;
- il risparmio energetico mirante alla razionalizzazione dell'uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali ottenibile mediante l'utilizzo di mezzi collettivi, la riduzione dei percorsi, la fluidificazione del traffico e il controllo periodico dell'efficienza dei motori a combustione.

Tra i mezzi preposti al conseguimento di tali finalità viene suggerita la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali protetti, di zone a traffico limitato e velocità controllata, l'incremento della capacità delle reti di trasporto pubblico nonché il miglioramento della loro fruibilità, la disciplina della domanda di mobilità da esplicarsi soprattutto nel controllo e regolamentazione degli accessi, l'innovazione tecnologica sia nel governo della mobilità che nell'erogazione di servizi, l'ottimizzazione delle risorse infrastrutturali da ottenersi soprattutto tramite la loro classificazione funzionale nonché l'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante e l'eliminazione o riduzione delle barriere architettoniche.

Le azioni che vengono messe in campo riguardano:

- la mobilità delle merci;
- la mobilità veicolare;
- la mobilità ciclabile;
- la rete del trasporto pubblico;
- le politiche sulla sosta;
- la sicurezza stradale;
- la riqualificazione dei veicoli circolanti;
- l'offerta di mobilità alternativa;
- la tutela delle zone più sensibili.

**4. MISURAZIONE DELL'EFFICIENTAMENTO E
RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI (CONSEGUIMENTO
DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E
RAZIONALIZZAZIONE)**

	2010	2011	2012
Rapporto Ricavi/Costi (RC) = R / (R+C-I)	0,24	0,27	0,28
R Ricavi = P + S + A	5.774.955,00	6.579.092,00	6.755.000,00
- P Proventi da biglietti ed abbonamenti	4.834.168,00	5.386.391,00	5.681.076,00
- S Copertura dei costi Sociali	818.053,00	911.660,00	793.597,00
- A Altri introiti	122.734,00	281.041,00	280.327,00
C Corrispettivi	19.067.806,00	19.009.993,00	18.454.623,00
- Corrispettivo Start Romagna SpA	18.484.160,00	18.434.407,00	17.879.037,00
- Corrispettivo contratti servizi marginali	583.646,00	575.586,00	575.586,00
I Costi di Infrastruttura	800.000,00	970.000,00	990.000,00
- Affitto depositi, officine, biglietterie	800.000,00	970.000,00	990.000,00
Numero passeggeri (NP)	18.368.675,00	18.668.263,00	18.639.655,00
Livelli occupazionali (LO)	414,00	420,00	420,00
N. occupati nel TPL contratto di servizio con Start Romagna Spa	407,00	413,00	413,00
N. occupati nel TPL contratti servizi marginali	7,00	7,00	7,00

Note:

- I dati 2012 sono stimati
- La voce Altri introiti comprende: sanzioni amministrative e proventi pubblicitari
- Il numero passeggeri è calcolato applicando i coefficienti di trasformazione definiti dalla Regione Emilia Romagna
- Il n. occupati nel TPL da contratto di servizio con Start Romagna SpA comprende gli occupati delle ditte subaffidatarie, come da dato comunicato dal gestore per l'anno 2011

L'andamento degli indici evidenzia un trend di progressivo miglioramento con risultati particolarmente soddisfacenti e da consolidare.

5. PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE

Gli indirizzi su cui si fonda il presente Piano di Riprogrammazione del servizio pubblico Autofiloviario del bacino di Forli-Cesena possono essere riassunti come segue:

- ricalibratura e miglioramento dell'offerta su alcuni servizi/linee in ambito urbano ed extraurbano;
- riorganizzazione dell'offerta complessiva del bacino mediante razionalizzazione dei servizi per le aree a domanda debole (con utilizzo anche di modalità alternative) e potenziamento dell'offerta per le aree a maggiore domanda potenziale;
- miglioramento della velocità commerciale;
- introduzione di autobus più capienti per linee/direttrici ad alta concentrazione di utenza in punta;
- ipotesi relative ai servizi in ambito di area vasta.

I paragrafi seguenti sono dedicati all'approfondimento di tali linee guida, con l'illustrazione, più o meno dettagliata a seconda dell'attuale stato di avanzamento degli studi e delle attività, delle azioni individuate nell'ambito di ciascuna linea di indirizzo.

Ricalibratura dell'offerta su alcuni servizi/linee

Di seguito viene presentata la situazione delle singole reti del bacino di Forli-Cesena dal punto di vista di specifici interventi di rimodulazione dell'offerta su determinate linee o comunque porzioni di rete, riportando i progetti attuati o in fase di imminente attuazione nel 2013 e le ipotesi di intervento di cui si prevede lo studio e lo sviluppo nei prossimi mesi in vista del 2014.

Rete Urbana di Forli

Come descritto al capitolo 1, la rete urbana di Forli è stata oggetto di uno studio di revisione complessiva che ha visto la propria attuazione a luglio 2012 e, come già accennato, i primi dati di macro-andamento della nuova rete suggeriscono una riflessione.

Come per ogni piano di rete, è opportuno attendere un congruo tempo per consentire da un lato alla porzione di utenza pre-esistente che può aver subito una modifica del proprio viaggio di riadattare le proprie abitudini al nuovo servizio, formulare la propria personale valutazione e decidere se continuare ad utilizzarlo, dall'altro all'utenza potenziale di conoscere il funzionamento della nuova rete, valutare se sia meglio rispondente alle proprie esigenze di viaggio rispetto al passato e decidere eventualmente di usufruirne.

Fermo restando la necessità di effettuare un'indagine sistematica dell'utilizzo del servizio nel corso dell'invernale 2013-2014 che consenta di mettere a confronto i dati con quelli dell'indagine O-D 2008 relativa alla rete precedente, a un anno esatto di distanza dall'avvio della nuova rete è possibile in ogni caso ipotizzare alcuni interventi migliorativi in linea con gli obiettivi del presente Piano:

- revisione e rifunzionalizzazione della linea 6;
- revisione della linea 7;
- revisione dei collegamenti di rinforzo scolastico (linee S);
- rimodulazione delle frequenze della linea 1A/1B in alcuni periodi dell'anno, in particolare nell'estivo ridotto;
- rimodulazione delle fasce di punta delle linee di forza;
- estensione del servizio ad alcune aree urbane in via di nuovo sviluppo;
- revisione del servizio in alcune aree del forese (ad es. Villafranca/Roncadello, Carpena) che coinvolge anche la rete extraurbana provinciale.

Gli indirizzi di intervento sopra elencati potranno tradursi in ipotesi progettuali di dettaglio alla luce e col supporto dei dati utenza raccolti nel corso dell'invernale 2013-2014 in una prospettiva temporale di possibile attuazione nel corso del 2014.

Nell'ipotesi di intensificazione della frequenza di punta della linea suburbana provinciale 92 a 12 minuti (si veda più avanti paragrafo relativo al potenziamento di servizi a domanda elevata), si potrà poi valutare una differente organizzazione delle linee in zona Ronco (in particolare della linea 4 in parziale sovrapposizione alla suburbana) con possibilità di recuperi produttivi e/o estensione del servizio a nuova area urbana.

Rete Urbana di Cesena

Come descritto al capitolo 1, la rete urbana di Cesena è stata oggetto di uno studio di revisione complessiva nel 2007 attuato per successivi stralci, l'ultimo dei quali ha rappresentato un vero e proprio Piano di Restyling della rete a giugno 2012.

Anche in questo caso, come per ogni piano di rete, è opportuno attendere un congruo tempo per consentire da un lato alla porzione di utenza pre-esistente che può aver subito una modifica del proprio viaggio di riadattare le proprie abitudini al nuovo servizio, formulare la propria personale valutazione e decidere se continuare ad utilizzarlo, dall'altro all'utenza potenziale di conoscere il funzionamento della nuova rete, valutare se sia meglio rispondente alle proprie esigenze di viaggio rispetto al passato e decidere eventualmente di usufruirne.

Fermo restando la necessità di effettuare un'indagine sistematica dell'utilizzo del servizio nel corso dell'invernale 2013-2014 che consenta di mettere a confronto i dati con quelli dell'indagine O-D 2008 relativa alla rete precedente e di elaborare eventuali nuove ipotesi progettuali da trarre all'invernale 2014-2015, a un anno esatto di distanza dall'avvio della nuova rete sono stati apportati alcuni interventi migliorativi in linea con gli obiettivi del presente Piano che saranno attivi già da settembre 2013:

- deviazione della linea 3 a Piazza Pasolini;
- potenziamento dei prolungamenti della linea 5 a Rio Eremo;
- modifica percorso linea 41 con inserimento del transito da Barriera.

Altri interventi ipotizzati saranno sottoposti a valutazione approfondita nei prossimi mesi, anche alla luce dei dati derivanti dall'indagine sull'utenza invernale, in vista del 2014:

- rimodulazione della frequenza della linea 4 nel periodo estivo ridotto;
- rimodulazione delle fasce di punta delle linee di forza;
- revisione percorso linea 3 con valutazione efficacia delle varie deviazioni anche in rapporto ad eventuali problemi di regolarità della linea;
- revisione della linea F101 (31) extraurbana di competenza comunale per la parte relativa al trasporto mirato ai dipendenti di un'azienda del comparto di Pievesestina.

Rete Urbana di Cesenatico

Come illustrato al capitolo 1, sono già stati attuati negli ultimi anni una serie di interventi di razionalizzazione che hanno interessato le parti del servizio a domanda più debole (linea 3 a chiamata da/per le frazioni del forese, linea 1-2 invernale festiva sempre a chiamata, rivisitazione dei periodi invernale/estivo con riduzione del servizio nei mesi di maggio e settembre).

Gli indirizzi di intervento per i prossimi anni riguardano sia l'ulteriore ampliamento di quanto fatto finora, sia una rimodulazione dell'offerta su servizi a domanda più elevata.

Servizi a chiamata

Sull'urbano di Cesenatico attualmente circa 45 mila vett*km/anno, pari al 23% della offerta programmata totale, viene erogata solo a fronte di prenotazione telefonica specifica (per i dettagli sul funzionamento, si veda paragrafo dedicato ai servizi a chiamata).

Visti i buoni risultati conseguiti finora, è possibile ipotizzare un ampliamento del servizio a chiamata secondo quanto segue:

- o linea 1-2CO estensione della modalità a chiamata anche a tutte le corse invernali feriali escluse le fasce di pendolarismo scolastico, per complessive n.10 corse al giorno;
- o linea 3CO: estensione della modalità a chiamata alle corse relative al servizio festivo, sia invernale che estivo, di collegamento da/per Cimitero (n.2 corse al giorno);

per complessivi circa **27 mila vett*km/anno**.

In questo modo la produzione con modalità a chiamata salirebbe a circa 72 mila vett*km pari al 37% del totale della rete, lasciando con modalità fissa pressoché esclusivamente le corse invernali nelle fasce orarie feriali a valenza scolastica e quelle estive delle linee principali 1CO e 2CO a valenza turistica.

Calendario dei servizi

L'avvio del servizio estivo, notevolmente potenziato rispetto alla stagione invernale, è attualmente fissato al 15 maggio per terminare alla fine della prima settimana di settembre.

Si ritiene opportuno prendere in considerazione, da un lato, il possibile posticipo della partenza (già posticipata rispetto all'1 maggio in vigore fino al 2010) prevedendo il cambio orari al 1 giugno oppure concomitante col termine del calendario scolastico.

Le percorrenze così recuperabili (pari a circa 5 mila vett*km/anno) potrebbero essere reimpiegate per prevedere:

- potenziamenti mirati in concomitanza di manifestazioni rilevanti (es "nove colli") presenti nel periodo di riduzione del servizio
- potenziamento a settembre, con allungamento di una settimana del servizio estivo (circa + 2.500 vett*km/anno), spostando in pratica il cambio orario a metà settembre in concomitanza con l'avvio dell'anno scolastico.

L'ipotesi viene formulata alla luce dell'evoluzione della presenza della componente turistica di domanda di trasporto che mostra sempre maggiore concentrazione nei mesi di luglio e agosto e un allungamento del periodo di presenza fino a metà settembre.

L'intervento, complessivamente a produzione invariata o lievemente in diminuzione, andrebbe anche nella direzione di allineamento con i calendari dei servizi estivi urbani dei Comuni limitrofi (Cervia da un lato e Rimini dall'altro) e risulta ancora più significativo nell'ottica di un'integrazione dei relativi servizi in un ambito di area vasta. Infine, l'andamento dei ricavi mensili sul servizio, e più in generale delle presenze turistiche, degli ultimi due anni suggerisce anche la possibilità di rivedere il calendario del servizio serale potenziato della linea 1CO (periodo di cosiddetta "alta stagione" attualmente fissato dal 1 luglio al 31 agosto), con ulteriori possibili recuperi produttivi: a tale scopo si attendono eventuali conferme che potranno arrivare dalla conoscenza ed analisi dell'andamento dei ricavi 2013, non appena disponibili.

Revisione linea 1CO serale estiva

Per quanto riguarda la parte di servizio a domanda più forte, è possibile ipotizzare una revisione della linea 1 serale estiva nella duplice ottica di riduzione dei costi e miglioramento della qualità del servizio offerto.

Attualmente la linea 1 estiva ha in alta stagione (luglio e agosto) le seguenti caratteristiche di frequenze e turni: servizio dalle 20.30 alle 1.15, corse ogni 7 minuti con sei turni macchina e tempo di ciclo 42 min (20+20+2) per 68 corse giornaliere.

Dall'analisi dei tempi di percorrenza effettuata sui dati AVM del 2012, è possibile diminuire i tempi di percorrenza a 18 minuti per direzione, intervento che, abbinato ad una lieve diminuzione della frequenza delle corse a 8 minuti, consentirebbe di dimensionare la linea su cinque turni macchina con tempo di ciclo 40 min (18+18+4).

Di fatto verrebbe meno una corsa utile ogni 60 minuti (quindi circa 70/80 persone/ora) per complessive n.4 coppie di corse in meno: la perdita di tale capacità di carico si ritiene che costituisca una potenziale criticità solo nella fascia di massima punta degli spostamenti in direzione Cesenatico, ovvero tra le 20.30 e le 21.30 circa.

Dal punto di vista dell'offerta e dell'incidenza sui ricavi, quindi, l'effetto sarebbe comunque minimale, sia in positivo (accorciamento del tempo di viaggio sull'intera tratta di 2 minuti, pari comunque al 10% circa del tempo attuale), sia in negativo (per la diminuzione della frequenza di un solo minuto che, se necessario, sarebbe comunque possibile mitigare reinserendo nella fascia di punta massima una corsa (o al limite anche due) come potenziamento mirato su turni macchina esistenti della linea suburbana 94 che terminano il servizio a Cesenatico in orario compatibile all'esigenza.

Nel contempo, con la linea così ristrutturata, si otterrebbe un recupero di percorrenze di circa 2.500 km (al netto di tali eventuali corse di supporto mirate) ma soprattutto l'impiego di un turno macchina in meno di servizio, con conseguente consistente diminuzione del costo effettivo della linea.

Una possibile alternativa, ancora più performante, presupporrebbe l'introduzione di interventi viabilistici per consentire un incremento della velocità commerciale del bus su Viale Carducci, ad esempio nel tratto da Via Torino a Via Roma, tale da poter ridurre il tempo della linea a 16 minuti per direzione: in questo modo si potrebbe ridimensionare la linea risparmiando un turno senza diminuire la frequenza che resterebbe a 7'.

In tale ipotesi, non si avrebbe nessuna diminuzione dell'offerta e quindi della capacità di carico e gli effetti sull'utenza sarebbero soltanto positivi per la diminuzione del tempo di viaggio di 4 minuti (pari al 20% della durata attuale).

Dal punto di vista dei costi, data l'invarianza della quantità di corse offerte, non si produce una diminuzione delle percorrenze di linea ma resta l'effetto economico positivo derivante dall'impiego di un turno macchina in meno di servizio.

Rete Extraurbana

Al capitolo 1 sono già stati descritti gli interventi di razionalizzazione della rete di trasporto extraurbana e suburbana attuati a partire dal 2011 e nel 2012.

Assestato il servizio nella sua configurazione "post-tagli", dal 2012 è stata avviata una costante azione di verifica e valutazione di "porzioni" di servizio per la ricerca di soluzioni di riorganizzazione che non presuppongono necessariamente un ulteriore riduzione della produzione, ma con l'obiettivo primario di miglioramento in termini di maggiore rispondenza alle esigenze espresse dalla domanda, oltre che di maggiore regolarità e quindi qualità del servizio offerto.

Gli interventi più significativi individuati e in attuazione nel corso del 2013 riguardano:

- la revisione dei collegamenti scolastici con Cesena per la zona di Sala di Cesenatico (linea 148);
- la riorganizzazione dei servizi utilizzati dai dipendenti Electrolux dello stabilimento di Forlì (linea 134, 137 e linea 92);
- un nuovo servizio sperimentale di collegamento estivo tra la zona Rubicone Mare e il Centro Commerciale Romagna Center (linea R) con la contemporanea rivisitazione della linea suburbana 94 estiva.

Si tratta di tre situazioni differenti tra loro sia dal punto di vista dell'impatto sulla produzione (invariata nel primo caso, ridotta nel secondo e incrementata nel terzo), sia dal punto di vista della domanda di mobilità da soddisfare (rispettivamente scolastica, lavoratrice e turistico/commerciale), sia infine dei soggetti direttamente interessati al miglioramento del servizio.

Un importante ed interessante aspetto però accomuna questi tre casi presentati: un consistente lavoro di coinvolgimento da parte di ATR dei soggetti interessati e di fattiva e fruttuosa collaborazione con essi.

Nel primo caso il progetto ha visto il coinvolgimento di soggetti territoriali istituzionali (Comune di Cesenatico e soprattutto il Comitato di Quartiere della zona interessata) attraverso incontri congiunti e partecipazione attiva del Comitato sia nella raccolta delle informazioni sulle esigenze, sia nella scelta tra le proposte progettuali di ATR.

Nel secondo caso la riorganizzazione è stata il frutto di un interessante processo di confronto e collaborazione con la Direzione Personale e con le Rappresentanze Sindacali dei dipendenti di un'importante azienda produttiva del territorio per la quale ATR ha svolto una vera e propria attività di consulenza a livello di mobility manager e sviluppato ipotesi di riorganizzazione del servizio, anche in questo caso con coinvolgimento dei lavoratori che si sono potuti esprimere mediante questionario aziendale sia in fase di indagine sia nella determinazione delle scelte finali.

Nel terzo caso, infine, dopo aver sviluppato internamente un progetto di riorganizzazione e potenziamento del servizio estivo dell'area turistico/commerciale del Rubicone mare, vista anche l'impossibilità da parte degli EELL di finanziarne il maggior costo rispetto al servizio preesistente, ATR ha individuato e coinvolto il soggetto commerciale privato potenzialmente interessato al nuovo servizio, stringendo una partnership contrattuale con la quale il privato ha garantito la totale copertura economica del servizio sperimentale per il 2013 e la relativa promozione pubblicitaria.

In prospettiva 2014, sono in imminente fase di studio interventi di razionalizzazione e/o riorganizzazione di ulteriori "porzioni" di servizio riguardanti:

- le linee dirette allo stabilimento Trevi di Cesena (linea 221): si stima la possibilità di recuperare circa 25 mila vett*km/anno;
- la Rete Artusiana (linee 121 e 122) con obiettivi di redistribuzione e riequilibrio delle percorrenze tra i vari rami della rete diversamente performanti;
- i servizi extraurbani in alcune aree foresi del Comune di Forlì quali Villafranca/Roncadello (linee 153/157, con obiettivi di rimodulazione degli orari e dei percorsi a produzione invariata e rivalutazione, con la Provincia di Ravenna dello storico servizio di collegamento con Russi che fu tagliato ad inizio anni '90) e Carpena (linea 132p, con stima di possibile recupero di circa 15 mila vett*km/anno).

L'intendimento di ATR è di riproporre, ove possibile, l'approccio di partecipazione sopra presentato anche in questi studi, visto l'esito positivo delle esperienze avute.

Per quanto riguarda la riprogrammazione della rete extraurbana, la strategia di intervento comprende anche altri importanti approcci progettuali che sono illustrati nei successivi paragrafi, anche con esempi concreti, e che riguardano:

- la possibilità, in particolare per la rete suburbana, di incrementare la qualità del servizio offerto e ridurre i costi di esercizio mediante il miglioramento della velocità commerciale;
- la possibilità di incrementare l'offerta e ridurre i costi di esercizio mediante l'introduzione di autobus ad elevata capacità;
- la possibilità di ridurre i costi di esercizio, seppur in modo prevalentemente marginale, e/o di migliorare l'offerta per le aree a domanda debole, mediante l'ampliamento dei servizi a chiamata;
- l'opportunità di reimpiegare tutte o parte delle risorse "liberate" dai vari tipi di intervento descritti sui servizi per le aree a domanda più elevata e in via di maggiore sviluppo, in primis potenziando la rete suburbana e il servizio nel comparto del Basso Rubicone;
- l'opportunità di sperimentare l'organizzazione di un servizio suburbano estivo a "scavalco" tra differenti bacini provinciali nell'ottica di programmazione e sviluppo della mobilità su area vasta.

Servizi flessibili per domanda debole

Nel bacino di Forlì-Cesena sono presenti da tempo servizi svolti con modalità non tradizionali ma di tipo flessibile.

Nel 2012 sono stati previsti servizi flessibili su n.6 linee del bacino, di cui n.2 di tipo urbano (linea 1/2 e linea 3 urbane di Cesenatico), n.2 di tipo extraurbano (linee F132 Meldola-S.Sofia-Lago, linea F164 Bagno-Badia Prataglia) e n.2 di tipo extraurbano di adduzione alla rete urbana di Cesena (Navette Longiano-Calisese e Montiano-Calisese).

Il modello adottato per tutti questi servizi è quello di programmazione delle corse con orari e percorso predefiniti e fissi, ma con erogazione solo in caso di prenotazione telefonica da parte di almeno un utente entro le ore 19.00 del giorno precedente (se feriale o le 12.00 se festivo): non ci sono vincoli alla quantità di corse/giorni prenotabili con un'unica telefonata (in caso di modifica della propria esigenza di viaggio è possibile per l'utente richiamare per disdettare la corsa con analogo preavviso).

Se una corsa viene prenotata, anche per un eventuale tratta parziale, essa viene svolta, consumata e pagata al Gestore per la sua interezza: se una corsa non viene prenotata, non è previsto alcun riconoscimento economico per il Gestore del servizio.

Spesso giungono richieste di aver servizi tpl a disposizione da zone territoriali a bassa densità demografica che, quindi, non sono in grado di garantire una certa consistenza e continuità nell'utilizzo ed il non ancora completo funzionamento del sistema Stimer non consente di avere a disposizione dati sull'utenza potenzialmente interessata: questa modalità di programmazione consente di testare sul campo l'andamento effettivo di nuovi servizi di questo genere in modo da potere determinare le scelte più opportune (mantenimento, ritaratura progettuale o eventuale soppressione).

L'esperienza ha mostrato che la risposta del territorio a tale tipologia di servizio è stata differente nei vari casi: su ciascuna realtà si sono avute prestazioni quantitative e tempistiche differenti di sperimentazione per catturare una quota di utenti che possa giustificare l'esistenza del servizio e non in tutti casi ciò è avvenuto.

Ad esempio nel caso delle corse a chiamata invernali della linea F132 sulle tratte S.Sofia-Meldola e S.Sofia-Lago, istituite nel 2001, la percentuale di prenotazione delle corse offerte al pubblico si è attestata quasi da subito a quote intorno al 35-40% (con incremento nel 2012 fino al 45%).

Altri servizi hanno invece raggiunto solo dopo diversi anni, attraverso questa "sperimentazione sul campo" e a volte con interventi di ritaratura del servizio, il proprio equilibrio e un livello di utilizzo soddisfacente, come ad esempio la linea 3 di Cesenatico (unico caso urbano presente nel bacino) che, nata nel 2000 con prestazioni molto in sordina, e attestatasi inizialmente a valori di prenotazione oscillanti intorno al 13%, nel 2012 ha visto raddoppiare tale percentuale raggiungendo il 27%.

Peraltro va sottolineato che nel 2012 anche altri servizi a chiamata esistenti (in primis la Navetta Longiano) hanno fatto registrare significativi incrementi di utilizzo.

Non ha rispettato questa "tendenza" invece, ad esempio, il servizio a chiamata sulla linea F164 Bagno di Romagna-Badia Prataglia, attivato nel 2010 su richiesta e finanziamento della Provincia di Forlì-Cesena e Comune di Bagno di Romagna, prima come servizio fisso e poi, da gennaio 2012, con modalità a chiamata: dopo un periodo di sperimentazione e col supporto dell'analisi dei dati di prenotazione reale (inferiore al 5%) e quantità di utilizzatori effettivi (poche unità), gli EELL hanno optato per non rifinanziare il servizio che è quindi stato soppresso a giugno 2013.

Nel complesso, l'applicazione di tale modalità ha consentito nell'anno 2012 di programmare un'offerta al pubblico complessiva sui servizi a chiamata di 118.646 vett*km di cui è risultato prenotato ed effettivamente erogato circa il 26% ovvero circa 30.500 vett*km, con un risparmio produttivo ed economico, nel caso di programmazione fissa di tali corse, di oltre 88 mila vett*km/anno.

Servizi a chiamata (rifornimento anno 2012)

LINEA	TRATTA	AMBITO TERRITORIALE	FASCIA ORARIA	PERIODO	N°CORSE	VALIDITA	VEIT*KM/ANNO PROGRAMMATE	VEIT*KM/ANNO CONSUNTIVATE	% prenotazione	ANNO ISTITUZIONE	NOTE
3CO	Sala-Cesenatico Centro	urbano Cesenatico	punta + morbida	inv	19	fer (13) + fest (6)	28.690	7.566	26,4%	2000	
3CO	Sala-Cesenatico Centro	urbano Cesenatico	punta + morbida	est	42	fer (26) + fest (16)	14.167	3.687	27,4%	2000	
F132	S. Sofia-Melidola	Collina Forlivese	morbida	inv	3	fer	18.780	10.328	55,0%	2001	
F132	S. Sofia-Lago	Montagna Forlivese	morbida	inv	2	fer	6.765	1.242	18,4%	2001	
NAV1	Navetta Longiano-Calisse	Collina Cesenate	morbida	inv	8	fer	10.815	5.493	50,8%	2004	
NAV1	Navetta Monteno-Calisse	Collina Cesenate	morbida	inv	10	fer	8.748	616	7,0%	2004	
NAV1	Navetta Monteno-Calisse	Collina Cesenate	morbida	est	2	fer	937	0	0,0%	2006	
1-200	Litorale Marina P Sport	urbano Cesenatico	morbida	inv	8	fest	2.773	189	6,8%	2011	
F132	S. Sofia-Lago	Montagna Forlivese	morbida	est	2	fer	2.305	0	0,0%	2012	sepressa a giugno 2013
F164	Bagno-Badia Prataglia	Montagna Cesenate	punta + morbida	inv	4	fer	17.978	1.045	5,8%	2012	sepressa a giugno 2013
F164	Bagno-Badia Prataglia	Montagna Cesenate	punta + morbida	est	4	fer	6.687	127	1,9%	2012	sepressa a giugno 2013
					104	TOTALE	118.646	30.493	25,7%		

Vista la positiva esperienza maturata, sono stati individuati una serie di linee/tratte a cui si ritiene possibile, in determinati periodi dell'anno e fasce orarie, estendere l'applicazione del medesimo modello già in essere nel bacino.

Ricordando che l'estensione del servizio a chiamata è prevista anche per la rete urbana di Cesenatico, come già evidenziato nel paragrafo relativo, nella tabella alla pagina successiva si riporta la distinta dei servizi extraurbani di cui si può ipotizzare la trasformazione da fisso a chiamata.

Nel complesso si sono quindi individuate poco meno di 150 corse di linea extraurbane che sviluppano una produzione di quasi 200 mila vett*km potenzialmente programmabili con modalità a prenotazione.

La distribuzione tra servizio invernale ed estivo è equilibrata (52%/48%) dal punto di vista delle percorrenze mentre, come numero di corse, risulta decisamente prevalente il periodo estivo (circa 72%): le corse individuate ricadono prevalentemente in orari di morbida al di fuori delle fasce di pendolarismo (con eccezioni limitate ai periodi estivi o invernali non scolastici).

Dal punto di vista della distribuzione territoriale risulta sostanzialmente equilibrata tra comprensorio forlivese e cesenate sia considerando le percorrenze (circa 52%/48%) che, seppur con rapporto ribaltato, come numero di corse (45%/55%), con una netta prevalenza degli ambiti montani (86% delle percorrenze e 79% delle corse) rispetto alla collina (5% delle percorrenze e 11% delle corse) e la pianura (9% delle percorrenze e 10% delle corse).

Ipotizzando, in modo sommario e puramente indicativo, una percentuale media di chiamata delle corse, e quindi di effettiva erogazione, del 30% l'intervento potrebbe consentire un recupero di produzione annua di circa 140 mila vett*km.

L'effettivo recupero derivante dall'intervento descritto potrà essere valutato dopo un congruo periodo di sperimentazione e di assestamento dell'utilizzo reale, necessario per consentire all'utenza interessata, attuale o potenziale, di conoscere il servizio e di adattare le proprie modalità di utilizzo alle sue nuove caratteristiche.

Va tenuto presente che la tipologia di produzione recuperabile non consente di diminuire il numero di turni macchina per lo svolgimento del servizio, pertanto dal relativo "taglio tout-court" si otterrebbero risparmi economici di tipo marginale.

Si ritiene che tale produzione potrebbe essere però più efficacemente reimpiegata o sulle medesime linee/tratte, sempre con modalità flessibile, per migliorare e diversificare l'offerta oraria cercando di renderla più appetibile, oppure per potenziare altri servizi di tipo tradizionale in zone a domanda più elevata con interventi che comportino livelli di costo produttivo paragonabili, evitando quindi incrementi del fabbisogno complessivo di mezzi/uomini.

Corse potenzialmente trasformabili da fisse a chiamata									
LINEA	TRATTA	AMBITO TERRITORIALE	FASCIA ORARIA	PERIODO	N°CORSE	VALIDITA	VEIT*KM/ANNO	NOTE	
F003	Borello-Valdinocce	Collina Cesenate	punta	est	4	mercatale (gio)	390	tutte le corse estive	
F008	Cesena-S.Maria Nuova	Pianura Cesenate	morbida	inv	1	fer no sab	3.280		
F008	Cesena-S.Maria Nuova	Pianura Cesenate	morbida	est	2	mercatale (mer-sab)	553		
F018	S.Piero-Riofredo	Montagna Cesenate	punta + morbida	inv	7	fer (4) + fer non scol (3)	14.413	punta non scolastica	
F018	S.Piero-Riofredo	Montagna Cesenate	punta + morbida	est	10	fer	10.265	tutte le corse estive	
F019	Cesena-San Zaccaria	Pianura Cesenate	punta + morbida	inv	2	fer sab	1.559	intera linea	
F020	Bagno-Spinello	Montagna Cesenate	morbida	est	4	fer	4.855	intera linea	
F025	Cesena-Sorrioli	Collina Cesenate	punta + morbida	inv	4	mercatale (mer-sab)	3.601	punta non scolastica	
F025	Cesena-Sorrioli	Collina Cesenate	punta + morbida	est	4	mercatale (mer-sab)	2.172	tutte le corse estive	
F127	Rocca-S.Benedetto	Montagna Forlivese	punta + morbida	inv	3	fer	12.843		
F127	Rocca-Muraglione	Montagna Forlivese	punta + morbida	inv	2	fer	12.850	tutte le corse invernali	
F127	Rocca-S.Benedetto	Montagna Forlivese	punta + morbida	est	7	fer	10.122	tutte le corse estive	
F127	Rocca-Muraglione	Montagna Forlivese	punta + morbida	est	4	fer	10.370	tutte le corse estive	
F129	Predappio-Premilcuore	Montagna Forlivese	punta + morbida	inv	5	fer	29.349	punta non scolastica	
F129	Predappio-Premilcuore	Montagna Forlivese	punta + morbida	est	4	fer	7.928		
F129	Predappio-Predappio Alta	Montagna Forlivese	punta + morbida	est	28	fer (16) e fest (12)	3.848	tutte le corse estive	
F132	S.Sofia-Campigna	Montagna Forlivese	punta + morbida	inv	4	fer non scol	1.905	tutte le corse inv non scol	
F132	S.Sofia-Lago-Passo Calla	Montagna Forlivese	punta + morbida	est	9	fer (5) fest (1) giorn (3)	13.131	tutte le corse estive	
F138	Bagno-Balze	Montagna Cesenate	punta + morbida	inv	4	fer non scol	1.821	tutte le corse inv non scol	
F138	Bagno-Balze	Montagna Cesenate	punta + morbida	est	9	fer (3) fest (3) giorn (3)	12.567	tutte le corse estive	
F141	Sogliano-Peticara	Montagna Cesenate	morbida	inv	5	fer (3) + mercatali (2)	13.713		
F141	Sogliano-Peticara	Montagna Cesenate	punta + morbida	est	6	fer (4) + mercatali (2)	6.308	tutte le corse estive	
F144	Mercato S.-Ciola	Montagna Cesenate	punta + morbida	est	2	fer	1.365	tutte le corse estive	
F148	Cesena-Gambettola	Pianura Cesenate	morbida	inv	2	fer	5.051		
F148	Cesena-Gambettola	Pianura Cesenate	morbida	est	6	fer	5.117		
F164	Bagno-Badia Prataglia	Montagna Cesenate	morbida	est	2	fer	2.159	tutte le corse estive	
F165	Savignano-S.Angelo	Pianura Cesenate	morbida	est	2	fer	2.048		
F216	Cesena-Tessello	Collina Cesenate	punta + morbida	inv	2	mercatale (mer-sab)	2.650	punta non scolastica	
F216	Cesena-Tessello	Collina Cesenate	punta + morbida	est	2	mercatale (mer-sab)	1.560	tutte le corse estive	
					146	TOTALE	197.796		

Potenziamento servizi a domanda potenziale più elevata

Uno degli indirizzi del presente Piano è di sviluppare/potenziare l'offerta tpl su aree/direttrici a maggiore domanda potenziale reimpiegando le risorse produttive eventualmente recuperate dalla razionalizzazione di servizi in zone a domanda più debole o da altre tipologie di interventi (velocità commerciale, bus ad alta capacità).

Le indagini sulla domanda potenziale di mobilità del bacino più recenti, richiamate al paragrafo 2 del presente documento, fornivano utili indicazioni su quali siano i servizi e le direttrici territoriali con maggiore utenza potenziale: in estrema sintesi il rafforzamento del servizio sulla struttura portante costituita dalle linee suburbane e l'introduzione di un servizio strutturato nell'area del Rubicone/Gambettola.

Si riportano quindi i progetti di potenziamento proposti, in parte già inseriti nel Piano di Razionalizzazione 2010:

- potenziamento della direttrice suburbana Forli-Cesena (linea 92): incremento frequenza invernale feriale scolastica nelle fasce di punta, inclusa quella pomeridiana, dall'attuale 15' a 12' con una maggior produzione necessaria di circa 60 mila vett*km/anno (il piano 2010 ipotizzava di arrivare fino a 10' di frequenza ma allo stato attuale, e ancor più nella prospettiva di possibile introduzione di mezzi ad alta capacità descritta in seguito al paragrafo dedicato, si ritiene opportuno fissare la frequenza obiettivo in punta a 12 minuti, in analogia con le linee di forze urbane di Forli e Cesena);
- potenziamento della direttrice suburbana Cesena-Cesenatico (linea 94): allargamento fasce punta con frequenza a 30' nel periodo invernale con maggior produzione necessaria circa 30 mila vett*km/anno;
- potenziamento delle direttrici suburbane nel periodo feriale "estivo no ridotto" (ovvero esclusa l'ultima settimana di luglio e il mese di agosto) come risposta alla crescente domanda da parte della componente pendolare per motivi di lavoro per complessivo fabbisogno di circa 30 mila vett*km/anno così suddiviso:
 - o Linea 92 Forli-Cesena da 30'punta/60'morbida a 30' di frequenza per tutto il giorno: fabbisogno stimato circa 10 mila vett*km/anno;
 - o Linea 96 Forli-Meldola e Forli-Predappio 96A: da 120' a 60' di frequenza intero giorno: fabbisogno stimato circa 20 mila vett*km/anno
- introduzione di collegamenti festivi per il mare nel periodo pre-estivo (dal 1 maggio a fine servizio invernale): linea 126 Forli-Cervia-Cesenatico/Lido di Classe, con programmazione analoga a quella giornaliera estiva per complessivi circa 7 mila vett*km

- introduzione nuovi servizi strutturati nell'area del Rubicone-Gambettola, con conseguente completa riorganizzazione e razionalizzazione dei servizi esistenti, per fabbisogno complessivo stimato di circa 350 mila vett*km, con il seguente ordine di priorità:
 - o nuova linea urbana Rubicone invernale e revisione linea R estiva: 160 mila vett*km/anno;
 - o revisione linea urbana 21 di Cesena con trasformazione in linea suburbana ed estensione del servizio verso il Rubicone: 190 mila vett*km/anno;

Miglioramento della velocità commerciale del TPL

La **velocità commerciale** è il rapporto tra la distanza percorsa e il tempo che impiega il mezzo pubblico facendo tutte le soste necessarie (fermate e semafori), **aumentare quindi la velocità commerciale media delle flotte del servizio pubblico** permette di **offrire al pubblico più corse** in un determinato intervallo temporale e **diminuire i tempi di viaggio con il mezzo pubblico** rendendolo più concorrenziale con quello privato: **in sintesi permette di rendere più efficiente il servizio, aumentandone la qualità percepita e l'appetibilità da parte dell'utenza.**

Come si può evincere dalla lettura della tabella seguente, la velocità commerciale del TPL nel bacino di Forli-Cesena evidenzia un trend di peggioramento progressivo negli ultimi 5 anni su tutte le reti.

Nel decennio 2000-2010, dopo l'avvio delle reti urbane e suburbana attuate nella seconda metà degli anni novanta, pur in assenza di un sistema tecnologico di monitoraggio sistematico di tutto il servizio, i dati derivanti dall'attività di Controllo del servizio svolta da ATR mostravano un evidente peggioramento delle prestazioni delle linee (in particolare sulla rete urbana di Forli e su quella suburbana) in termini di puntualità e regolarità e quindi, per logica conseguenza, in termini di velocità commerciale reale rispetto a quella programmata.

Come già descritto al capitolo 1, grazie alla disponibilità dei dati derivanti dal sistema AVM di telecontrollo satellitare della flotta, a partire dal 2010 è stato finalmente possibile avviare un consistente lavoro di analisi, verifica e riprogettazione dei tempi di percorrenza delle linee: in molti casi è emersa la necessità di ripianificare i tempi delle linee rallentando, di fatto, la relativa velocità di progetto.

L'attività di riprogettazione avviata nel 2011 sta progressivamente interessando tutte le varie reti e linee, sia invernali che estive, e nel corso del 2012 è stata portata per la prima volta in attuazione sulle intere reti urbane di Forlì e di Cesena e su alcune linee della rete extraurbana (in particolare suburbane).

L'effetto dell'adeguamento degli orari ai tempi di percorrenza reali al fine di ridurre il numero di corse perse e/o in ritardo è che nel 2012 si è registrato un decremento più consistente rispetto agli anni precedenti in particolare per quanto riguarda il dato globale (sceso per la prima volta al di sotto dei 27 km/h) e il dato delle reti urbane (sceso sotto ai 22 km/h per effetto anche della minore velocità commerciale della nuova rete di Forlì).

Velocità commerciale TPL Forlì-Cesena – andamento storico

Rete	Urbano Forlì	Urbano Cesena	Urbano Cesenatico	Totale urbano	Totale extra	Globale rete
2006	22,2526	22,6941	23,8484	22,4820	34,0957	27,2170
2007	22,2861	22,1157	23,9501	22,2765	33,9770	27,1037
2008	22,3846	22,2121	23,4542	22,3549	33,9679	27,1844
2009	22,6347	21,9185	23,5042	22,3566	34,0484	27,1309
2010	22,4521	21,7690	23,4088	22,1892	34,0040	27,0348
2011	22,4906	21,5375	23,2336	22,1002	33,9786	27,0914
2012	21,9420	21,6269	23,3735	21,8588	33,6824	26,7677

Come aumentare la velocità commerciale? Nella realtà ci sono alcune variabili che incidono negativamente sulla velocità commerciale, facendola diminuire: la quantità di **traffico degli altri mezzi in circolazione**, le **attese ai semafori**, le **soste del mezzo pubblico alle fermate**. La combinazione di questi fattori porta all'attuale diminuzione della velocità commerciale media della flotta sui vari servizi.

Per ridurre il traffico, per esempio, si possono mettere in campo soluzioni che aumentino l'"impedenza" all'utilizzo del mezzo privato. Ad esempio l'introduzione del sistema di accesso a pagamento nelle ZTL ha portato a miglioramenti fino al +11,4% della velocità commerciale dei mezzi ATM nella zona C del Comune di Milano.

Altre soluzioni potrebbero portare a risultati positivi senza incidere in maniera significativa sui costi delle Amministrazioni. **L'aumento delle corsie preferenziali** e dei **tempi di verde dei semafori per i mezzi pubblici** sono provvedimenti che, oltre a consentire l'ottenimento di buoni risultati nell'ambito del miglioramento delle

velocità commerciali medie del TPL, se correttamente studiate e realizzate, possono essere soluzioni poco invasive delle dinamiche della mobilità generale cittadina e, soprattutto, dai costi di realizzazione molto bassi.

Corsie Preferenziali

Nel bacino di Forli-Cesena per quel che riguarda i corridoi modali, si rileva che l'estensione delle corsie preferenziali, disattendendo in parte anche le previsioni dei Piani, è rimasta pressoché costante su livelli piuttosto bassi dopo un primo positivo incremento su Cesena.

Estensione corsie preferenziali (in metri) Bacino Forli-Cesena – andamento storico

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
COMUNE DI CESENA	1070	1782	1555	1844	1844	1555
COMUNE DI FORLI	1597	1537	1437	1437	1338	1614
ALTRI COMUNI	381	381	381	381	381	381

Nel complesso le corsie preferenziali nel bacino di Forli-Cesena hanno un'estensione di 3,55 km, pari allo 0,23 % dell'intera rete tpl.

Si elencano sotto una serie di possibili interventi relativi al Comune di Cesena ove è possibile realizzare corsie preferenziali la cui realizzazione porterebbe ad un innalzamento della velocità commerciale con conseguente aumento della qualità del servizio effettiva e percepita (e quindi possibile effetto positivo sui ricavi) e possibilità di ridurre i turni macchina/uomo impiegati (beneficio sui costi) o di estendere, a parità di turni, il servizio a nuove aree e quindi "catturare" nuova clientela mediante prolungamenti delle linee con costi molto marginali.

Possibili nuove corsie preferenziali a Cesena

(fonte PRIM Comune di Cesena delibera di consiglio comunale n°138 19/07/07)

Preferenziale (asse/via)	
VIA BATTISTI	Realizzata
VIA ANGELONI (tratto Via Finali/Viale Bovio)	Realizzata
VIA FIOREZZUOLA (da via Subb.Valzania a Viale Ghiretti)	Realizzata poi soppressa nel 2011/12

VIALE ABRUZZI (da e direzione rotonda stadio a Via Molise)	Non realizzata
PONTE VECCHIO	Non realizzata
CORSO CAVOUR (da Via Croce a Via Emilia)	Non realizzata
CORSO CAVOUR (da Via Croce a V.Le Roma)	Non realizzata
VIA BENEDETTO CROCE	Non realizzata
VIALE GASPARE FINALI (da Via Angeloni a Corso Cavour)	Non realizzata
VIADOTTO KENNEDY	Non realizzata
PONTE RISORGIMENTO	Non realizzata
VIA PLAUTO (tra incr. via Veneto e rotonda stadio)	Non realizzata
VIA CURIEL	Non realizzata
VIALE CARDUCCI (da Via Turchi a Corso Cavour)	Non realizzata

Si ritiene opportuno, in questa fase, porre nuovamente l'attenzione sul tema per valutare, nei mesi a venire, se si possa riconsiderare l'eventuale fattibilità di tali corsie, o parte di esse, magari alla luce di aggiornate analisi della mobilità cittadina nel suo complesso.

In tabella sono state messe in evidenza in tabella quelle di primaria importanza al fine dell'efficientamento della linea suburbana S092 (vedi esempio dettagliato illustrato più avanti al presente capitolo).

Per quanto riguarda il Comune di Forlì sono attualmente in corso studi per la possibile collocazione di nuove corsie preferenziali funzionali alla nuova rete avviata e alle linee suburbane.

Preferenziazione semaforica

Sono stati fatti rilevanti progressi a partire dal 2008 sul fronte del sistema di **preferenziazione semaforica** connesso al sistema di rilevazione satellitare AVM (vedi capitolo 6), anche se va tenuto conto che il sistema si attiva solo in caso di autobus circolante in ritardo rispetto al tempo programmato.

Nei Comuni di Cesena e Forlì è stata attivata nel 2009 la preferenziazione semaforica sulla quasi totalità degli impianti che interessano il TPL e, allo stato attuale gli impianti dotati del sistema sono n.29 complessivamente nel bacino, nello specifico:

CESENA(17)

- P.le Risorgimento
- Viale Bovio-Cavour-Oberdan
- Via Turchi-Oberdan-De Gasperi
- Via Marconi-Piemonte
- Via Battisti-Rosselli-Curiel
- P.ta Trova
- Barriera
- Via Angeloni-Bovio
- P.ta Santi
- Via V. Padre Vicinio da Sarsina
- Via Mulini-Curiel
- Via Farini-Savio
- Ponte Europa –Via Machiavelli
- Via Zuccherificio – Via Mulini – Via Machiavelli
- Via Croce
- Via Romea – Via San Mauro
- Via Subb.Valzania – Incrocio Don Baronio

FORLI' (12)

- Viale Bolognesi – Via spazzoli – Viale 2 giugno
- Via Campo di Marte – Via Medaglie d'oro – Via Bernardi
- Via Diaz – Via Della Rocca – Via Trieste
- Via Firenze – Via Ossi
- Via Gramsci – Via Costa – Via Dragoni
- Via Libertà – Via Manzoni – Via Costa
- Via Libertà – Via Marconi – Via Oriani
- Via Porta Ravaldino
- Via Roma – Via Campo di Marte – Via Gramsci
- Viale Bologna – Via Firenze PM (Viale Bologna – Via Consolare)
- Viale Dell'appenino – Via Placucci
- Viale Spazzoli – via Campo di marte

Su Cesena, di fatto, al momento non vi è necessità di preferenziare ulteriori semafori, mentre su Forlì, in ragione della modifiche apportate dalla nuova rete nel 2012, si potrebbe valutare l'estensione del sistema al seguente impianto:

- Via Corridoni - Viale Della Rocca – Via Due Giugno (linea 91)

Inoltre si potrebbe estendere il sistema di preferenziamento al territorio di altri Comuni, in particolare per i semafori che interessano i percorsi delle linee suburbane sulla via Emilia:

- Forlimpopoli (n.2 impianti - linea 92)
- Bertinoro (n.2 impianti - linea 92)
- Gambettola (n.1 impianto - linea 95)
- Savignano (n.2 impianti - linea 95)

Un esempio concreto: linea suburbana S092

A titolo esemplificativo si valutano quindi possibili interventi sulla linea suburbana S092 che collega i due capoluoghi di Provincia Cesena e Forlì, volti ad aumentare la velocità commerciale in modo tale da ridurre di una unità il numero di turni macchina previsti, ridurre il tempo di percorrenza aumentando quindi l'appetibilità del mezzo pubblico e quindi la sua concorrenzialità a quello privato.

Attualmente la velocità commerciale della linea è di 28,996 km/h in particolare:

- **Tratta Cesena-Forlì** (km 20,928 t= 44 min);
- **Tratta Forlì-Cesena** (km 21,274 t=45 min);
- **Tempo totale di ciclo:** 89 min+16 min = 105 min. [ATTUALE]

L'obiettivo è di abbassare il tempo totale di ciclo a 90 minuti mantenendo un livello di "cuscinetto" adeguato intorno al 10% del totale (quindi ad esempio 81 min + 9 di sosta) recuperando così un turno macchina grazie all'incremento della velocità commerciale a circa 31 km/h, attuando gli interventi sotto descritti:

- A. Realizzazione corsie preferenziali: con riferimento ai precedenti piani di rete e al PRIM del Comune di Cesena si individuano quali corridoi modalì:
- Forlì: V.le della Libertà
 - Cesena: viale Carducci e viale Finali (con senso unico "contromano"), Ponte Risorgimento e Corso Cavour;

- B. Preferenziazione semaforica: lungo il percorso della linea nei comuni di Forlì e Cesena tutti i semafori sono dotati di preferenziazione semaforica. Si valuta di estenderla anche ai semafori ubicati lungo S.S. n°9 nei comuni di Forlimpopoli (semaforo Via Emilia incr. Via Crocette-Via De Gasperi, via Emilia incr. via Della Madonna) e Bertinoro (semaforo Capocolle via Emilia incr. via Molino Bratti).
- C. Razionalizzazione delle fermate servite: valutando la vicinanza con fermate limitrofe si può ridurre il numero di fermate della linea non servendo le fermate "Libertà-Costa", "Pollini", "Curiel", "Porta Trova", "Casali USL".
- D. Modifica di percorso: in entrata a Cesena si può ipotizzare di modificare il percorso evitando di percorrere via Battisti-via Curiel ed individuando un percorso più rapido (ad es via Mulini) che permetta di conservare comunque il fondamentale transito limitrofo al centro storico fino alla Barriera, in tale ipotesi risulta però altrettanto fondamentale prevedere una nuova fermata in P.le Risorgimento per l'agevole accesso a via Battisti e zona circostante.

Una linea 92 così rivista potrebbe consentire all'utenza di spostarsi con i seguenti tempi di viaggio:

- Forlì FS-Cesena P.Bus: 40 minuti (attuale 45')
- Forlimpopoli-Forlì Fs: 15 minuti (attuale 17')
- Forlimpopoli-Cesena P.Bus: 25 minuti (attuale 28')

Introduzione mezzi ad elevata capacità per direttrici ad alta concentrazione di domanda in punta

Il parco bus circolante nel bacino di Forlì-Cesena è composto da numerose tipologie bus differenti con dimensioni variabili.

Negli ultimi 15 anni, partendo da una situazione storica pressoché interamente riferibile a dimensioni standard di tipo "tradizionale" (bus da 12 metri), le politiche di definizione del parco sono state rivolte principalmente al perseguimento di un duplice obiettivo:

- ottenere un parco mezzi sempre più eco-compatibile dal punto di vista dei sistemi di alimentazione (acquisto di mezzi elettrici e di mezzi a metano, introduzione di sistemi di abbattimento delle polveri sui mezzi a gasolio già in parco);

- diversificare la disponibilità dei mezzi dal punto di vista delle dimensioni per meglio rispondere a una serie di aspetti relativi a:

- miglior rispondenza alla domanda effettiva di trasporto (ove i bus da 12 metri risultassero non necessari)
- politiche di mobilità fissate dagli EELL (in particolare per quanto riguarda i centri storici)
- incremento dei livelli di sicurezza della circolazione (dimensioni più idonee a determinati tipi di strade urbane o extraurbane, in particolare in zone di collina/montagna)
- incremento della velocità commerciale (autobus più snelli e maneggevoli)
- diminuzione dei costi del servizio (minori consumi e minori costi di acquisto e manutenzione).

Su questo secondo obiettivo si è lavorato esclusivamente sul versante della riduzione delle dimensioni e, allo stato attuale, sia per quanto riguarda i bus di tipo urbano che quelli di tipo suburbano ed interurbano, sono presenti nel parco mezzi autobus raggruppati in quattro categorie dimensionali: U4-E4 corti (< 7,5 mt), U3-E3 medi (da 7,5 a 9 mt), U2-E2 normali (da 9 a 11 mt) e U1-E1-S lunghi (da 11 a 12 mt).

Una possibilità da valutare per il futuro è quella di inserire nel parco mezzi autobus con maggiore capacità di trasporto rispetto ai 12 metri, ovvero a mezzi di tipologia suburbana da 18-19 metri (con capacità di carico superiore del 80/100% circa rispetto ai bus suburbani da 12 mt attualmente in parco) e autobus interurbani da 15 metri (con capacità di carico superiore del 30/40% circa rispetto ai bus interurbani da 12 mt attualmente in parco).

Vi sono infatti una serie di linee/direttrici in cui, fermo restando la necessità di verificare accuratamente eventuali problemi di manovrabilità/percorribilità sugli attuali percorsi di linea e fuorilinea, inclusi l'adeguatezza degli spazi a disposizione nei depositi, ed eventuali necessità di adeguamento infrastrutturale delle fermate di linea, l'introduzione di mezzi di questo tipo potrebbe portare ad un'ottimizzazione del servizio offerto e possibili recuperi economici sull'esercizio.

Direttrici/tratte di tipo suburbano

Si tratta di direttrici di pianura e di medio raggio (circa 20 km) nelle quali l'offerta di servizio è strutturata con una linea suburbana a frequenza e una linea extraurbana con percorso sovrapposto che garantisce i rinforzi necessari nei giorni invernali scolastici nelle fasce di punta del mattino e del pranzo.

Le direttrici che rispondono a questo tipo di modello e su cui è potenzialmente valutabile l'introduzione di mezzi ad elevata capacità sono :

- Forli-Cesena (linea 92-125)
- Cesena-Cesenatico (linea 94-146)
- Cesena-Savignano (linea 95-125)
- Meldola-Forli (linea 96-132)
- Predappio-Forli (linea 96A-129)
- Borello-Cesena (linea 93-138)

A titolo esemplificativo dei possibili effetti, si riporta l'approfondimento per una di esse per la quale è stato già effettuata una prova col mezzo di percorso e fermate con esito sostanzialmente positivo.

Un esempio: la direttrice suburbana Forli-Cesena

linea suburbana 92 (frq punta 15 min) e linea extraurbana 125 (n.13 corse di rinforzo Scol tra andata e ritorno)

Attualmente le corse in partenza in direzione Forli con arrivo in fascia 7.45-8.15 sono n.7 (di cui due su tratta limitata) con capacità di carico totale di circa 580 pax.

Con l'impiego di n.3 mezzi di tipologia suburbana da 18 mt (capienza di circa 160 passeggeri) sarebbe possibile sopprimere tutte le corse di rinforzo scolastico con una minima riduzione (2-3%) della capacità complessiva nella direzione/fascia oraria.

Se si optasse per mezzi suburbani da 19,5 mt (capienza fino a circa 190 passeggeri) si avrebbe lo stesso risultato come recupero corse ma con un incremento della capacità di carico totale del 12% circa.

Direzione CE-FO fascia arrivi 7.45-8.15: stato attuale vs ipotesi con bus alta capacità

7.00 da Cesena L92 (arr 7.44) – bus sub 83pax -> <i>sub 18 mt (160pax) o 19,5 mt (190pax)</i>
7.30 da Forlimpopoli L125 (corsa Scol – arr 7.45) – bus interurb 80 pax - <i>sopprimibile</i>
7.15 da CE L92 (arr 7.59) – bus sub 83 pax -> <i>sub 18 mt (160pax) o 19,5 mt (190pax)</i>
7.20 da CE L92 (bis Scol arr 8.04) - sub 83pax -> <i>sub 18 mt (160pax) o 19,5 mt (190pax)</i>
7.20 da CE L125 (corsa Scol – arr 8.03) – bus sub 90 pax – <i>sopprimibile</i>
7.45 da Forlimpopoli L125 (corsa Scol – arr 8.05) – bus interurb 80 pax – <i>sopprimibile</i>
7.30 da Cesena L92 (arrivo 8.14) – bus sub 83 pax

Analogamente in direzione opposta per il rientro verso Cesena, nella fascia di punta 12.30-14.30 le corse in partenza da Forli e Forlimpopoli attualmente sono 13 (di cui n.8

di L92 a frequenza e n.5 rinforzi scolastici) e potrebbero essere ridotte a 10 con l'introduzione dei medesimi tre mezzi dell'andata:

Direzione FO-CE fascia partenze 12.30-14.30: stato attuale vs *ipotesi con bus alta capacità*

12.35 da Forli L92 – bus sub 83 pax

12.50 da Forli L92 – bus sub 83 pax -> *sub 18 mt (160 pax) o 19,5 mt (190 pax)*

12.50 da Forli L92 (bis Scol) – bus sub 90 pax -> *sopprimibile (in caso di 19,5 mt)*

13.05 da Forlimpopoli L125 (corsa Scol) - bus interurb 80 pax -> *sopprimibile (in caso 18 mt)*

13.05 da Forli L92 – bus sub 83 pax

13.20 da Forli L92 – bus sub 83 pax

13.30 da Forli L125 (corsa Scol) - bus interurb 80 pax -> *sopprimibile*

13.35 da Forli L92 – bus sub 83 pax -> *sub 18 mt (150/160 pax) o 19,5 mt (190 pax)*

13.50 da Forli L92 – bus sub 83 pax

14.10 da Forli L92 – bus sub 83 pax -> *sub 18 mt (160 pax) o 19,5 mt (190 pax)*

14.10 da Forli L125 (corsa Scol) - bus interurb 80 pax -> *sopprimibile*

14.25 da Forli L92 – bus sub 83 pax

Si può ipotizzare quindi un recupero di produzione di circa **20 mila vett*km/anno** interamente concentrate in fasce orarie di punta scolastica, con la possibilità di **riduzione di n.3 unità il numero di turni di massimo impiego**.

Tali autobus potrebbero essere utilizzati per l'effettuazione anche dei servizi navetta da/per i poli scolastici di Forli decentrati rispetto alla zona Libertà/Stazione, ovvero Centro Studi, Salinatore/Romanello e Itaer (sempre previa verifica di percorribilità delle strade interessate), con ulteriori recuperi produttivi seppur di minore significatività (nell'ordine di **4-5 mila vett*km/anno**).

Direttrici di tipo extraurbano

Si tratta di direttrici di medio o più lungo raggio nelle quali l'offerta di servizio è strutturata con una linea extraurbana ad orario con molteplici corse di rinforzo a validità scolastica che circolano in orario sovrapposto sull'intera linea, o eventuale parte limitata di essa, per garantire il trasporto di tutta l'utenza pendolare studentesca.

Le direttrici che rispondono a questo tipo di modello e su cui è potenzialmente valutabile l'introduzione di mezzi ad elevata capacità sono attualmente la S.Sofia-Forli (linea 132), la Bagno di Romagna-Cesena (linea 138) e la Cervia-Cesena (linea 241).

A titolo esemplificativo dei possibili effetti, si riporta l'approfondimento per una di esse per la quale è stato già effettuata una prova col mezzo di percorso e fermate con esito sostanzialmente positivo.

Un esempio: direttrice interurbana Forli-S.Sofia

Linea extraurbana 132. Attualmente le corse in partenza in direzione Forli con arrivo in fascia 7.51-8.01 sono n.7 (di cui tre su tratta limitata) con capacità di carico totale di circa 525 pax (considerando capacità di carico attuale effettiva di 75 pax/bus).

Con l'impiego di n.4 mezzi di tipologia interurbana da 15 mt (capienza di circa 110-120 passeggeri) sarebbe possibile sopprimere **due** corse di rinforzo scolastico mantenendo inalterata la capacità complessiva di carico nella direzione/fascia oraria.

Direzione SS-FO fascia arrivi 7.51-8.01: stato attuale vs *ipotesi con bus alta capacità*

6.45 da S.Sofia F132 (corsa Scol - arr 7.51) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110 pax)</i>
7.00 da Civitella F132 (corsa Scol – arr 7.51) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110 pax)</i>
7.27 da Meldola F132 (corsa Scol – arr 7.51) – bus extra 75/80 pax -> <u>sopprimibile</u>

6.50 da S.Sofia F132 via Ronco (corsa Scol - arr 8.00) – bus extra 75/80 pax -> <i>invariata</i>
6.55 da S.Sofia F132 (corsa Scol - arr 8.01) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110 pax)</i>
6.55 da S.Sofia F132 (corsa Scol - arr 8.01) – bus extra 75/80 pax -> <u>sopprimibile</u>
7.10 da Civitella F132 (corsa Scol – arr 8.01) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110 pax)</i>

Analogamente in direzione opposta per il rientro verso S.Sofia, nella due fasce di punta pendolare principali (13.10-13.20 e 14.20) attualmente le corse in partenza da Forli sono rispettivamente n.4 e n.3, più altre n.3 corse di ulteriore rinforzo collocate nell'una o nell'altra fascia a seconda dei giorni della settimana: con l'introduzione dei medesimi quattro mezzi dell'andata si potrebbero sopprimere n.2 delle tre corse di rinforzo con orario variabile.

Direzione SS-FO fascia partenze 13.10-13.20: stato attuale vs *ipotesi con bus alta capacità*

13.10 da Forli F132 lim Meldola (corsa ScolNoMarGio) – bus extra 75/80 pax -> <u>sopprimibile</u>
13.10 da Forli F132 (corsa Scol) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110pax)</i>
13.10 da Forli F132 (corsa InvFer) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110pax)</i>
13.10 da Forli F132 (corsa ScolNoMarGio)– bus extra 75/80 pax -> <u>sopprimibile</u>
13.15 da Forli F132 (corsa ScolNoMarGio)– bus extra 75/80 pax -> <i>invariato</i>
13.20 da Forli F132 (corsa Scol) – bus extra 75/80 pax -> <i>extra 15 mt (110pax)</i>
13.20 da Forli F132 via Ronco lim Mel (corsa Scol)– bus extra 75/80pax -> <i>extra 15 mt(110pax)</i>

14.20 da Forli F132 lim Meldola (corsa ScolMarGio) – bus extra 75/80 pax -> sopprimibile
 14.20 da Forli F132 via Ronco (corsa Scol) – bus extra 75/80 pax -> *invariata*
 14.20 da Forli F132 (corsa Scol) – bus extra 75/80 pax -> *extra 15 mt(110pax) **
 14.20 da Forli F132 (corsa Scol) – bus extra 75/80 pax -> *invariata*
 14.20 da Forli F132 (corsa ScolMarGio) – bus extra 75/80 pax -> sopprimibile
 14.20 da Forli F132 (corsa ScolMarGio) – bus extra 75/80 pax -> *invariata*

** è lo stesso turno macchina che effettua la corsa delle 13.20 lim Meldola*

Si può ipotizzare quindi un recupero di produzione di circa **24 mila vett*km/anno** interamente concentrate in fasce orarie di punta scolastica, con la possibilità di **riduzione di n.2 unità il numero di turni di massimo impiego.**

Durante il periodo estivo poi, i mezzi ad alta capacità risulterebbero utili per la copertura di servizi per il mare (linee del mare extra, linea 94, linea 1CO serale) dove talvolta il servizio programmato non è in grado di soddisfare pienamente la richiesta da parte dell'utenza se non attraverso la predisposizione di costose corse bis.

Servizi in ambito di area vasta

Si ritiene vi siano interessanti opportunità di rivedere alcuni servizi a "scavalco" tra differenti bacini provinciali in un'ottica di programmazione della mobilità su area vasta, riguardanti ad esempio le direttrici Cesena-Cervia, Cesena-Ravenna e Russi-Forli. Rimandandone l'eventuale sviluppo ad un opportuno confronto con l'Agazia del bacino ravennate si ritiene utile riportare nel presente documento un'ipotesi preliminare relativa alla possibile sperimentazione di una linea suburbana di costa.

Suburbana di costa Lido di Classe-S.Mauro Mare

La tratta costiera di circa 20 km che va da Lido di Classe a San Mauro Mare presenta caratteristiche di continuità del tessuto urbanistico sostanzialmente analoghe a quella della tratta da San Mauro Mare a Rimini.

Dal punto di vista del trasporto pubblico su gomma invece la differenza è marcata.

Da S.Mauro Mare a Rimini esiste una continuità anche nel trasporto pubblico su gomma, che fornisce ad essa adeguata risposta grazie alla presenza di una linea urbana insistente sull'intera tratta.



Nel primo caso invece, il servizio è spezzettato tra urbano di Cervia (da Lido di Classe a Tagliata), urbano di Cesenatico (da Zadina a Gatteo Mare) e suburbano/extraurbano (per la parte terminale fino a S.Mauro Mare, raggiungibile solo in orario diurno).

E' evidente che la differenza tra le due tratte è più di tipo amministrativo che territoriale. Se nel caso S.Mauro Mare-Rimini, fatto salvo lo "sforamento" di 300 metri in territorio forlivese, la tratta insiste su un'unica Provincia e su due soli Comuni (Rimini e Bellaria-Igea Marina), la costa che va da Lido di Classe a S.Mauro Mare è suddivisa tra due Province (in rapporto circa 60%/40% tra Ravenna e Forli-Cesena) e tra ben sei amministrazioni comunali (Ravenna, Cervia, Cesenatico, Gatteo, Savignano e S.Mauro Pascoli).

E' indubbio quindi che il servizio TPL lungo questo tratto di costa adriatica segue e rispecchia indubbiamente più i confini amministrativi che la domanda di mobilità effettiva in particolare della sua componente turistica estiva.

Fermo restando l'importanza della ferrovia costiera Ravenna-Rimini e la necessità di rafforzarne il ruolo, soprattutto per gli spostamenti di media lunghezza, migliorando e potenziando l'offerta dei treni durante la stagione estiva, si ritiene opportuno proporre la sperimentazione di una linea suburbana di costa da Lido di Classe a S.Mauro Mare che dia finalmente continuità al servizio su gomma e risposta alle esigenze di spostamento capillare tra tutte le varie località intermedie, quale importante elemento di integrazione territoriale e di valorizzazione dell'offerta turistica.

In prima battuta si può ipotizzare il nuovo collegamento solo in fascia serale nella quale, da una prima stima di massima del dimensionamento tecnico, la realizzazione della linea suburbana mediante la fusione ed ottimizzazione dei vari servizi esistenti potrebbe essere fatta:

- con un lievissimo incremento di produzione chilometrica (circa 3-4 mila vett*km/anno) ed a parità di impiego uomini/mezzi, quindi senza incremento sostanziale dei costi del servizio e con diminuzione delle soste improduttive complessive;
- migliorando il servizio offerto grazie al collegamento in continuità, all'eliminazione del "buco" tra Tagliata e Zadina, all'estensione del servizio a S.Mauro Mare con possibilità di coincidenza con linea 4 urbana di Rimini, all'incremento della frequenza sulla tratta Zadina-Cesenatico P.Canale (da 40' a 30')

Il seguente prospetto riassume e mette a confronto gli elementi tecnici principali della situazione attuale e della stima progettuale del nuovo assetto del servizio ipotizzabile.

Servizio serale (situazione attuale)

tratta	linea bus serale (rete)	tempo di ciclo	frq corse	TM
Lido di Classe-Tagliata	linea 5/6 (Urbano Cervia)	100' linea + 20' sosta	30'	4
Tagliata-Zadina	nessun servizio serale (circa 0,5 kmi)	-	-	-
Zadina-Cesenatico P.Canale	linea 2 (Urbano Cesenatico)	36' linea + 4' sosta	40'	1
Cesenatico P.Canale-Gatteo M.	linea 1 (Urbano Cesenatico)	40' linea + 2' sosta	7' (*)	6
Gatteo M.-S.Mauro M.	nessun servizio serale (circa 2,5 km)	-	-	-

(*) in bassa stagione la frequenza è ridotta a 15 minuti

Servizio serale (stima progettuale)

tratta	linea bus serale (rete)	tempo di ciclo	frq corse	TM
Lido di Classe-S.Mauro M.	nuova linea suburbana	190' linea + 20' sosta	30'	7
Cesenatico P.Canale-Gatteo M.	linea 1 (Urbano Cesenatico)	36' linea + 4' sosta (*)	10' (**)	4

(*) tempo rivisto sulla base dell'ipotesi di cui al paragrafo dedicato all'urbano di Cesenatico

(**) frequenza necessaria a garantire, in integrazione alla nuova suburbana, un livello di servizio analogo all'esistente in alta stagione (8 corse/ora)

In una fase successiva si potrebbe valutare l'introduzione della linea suburbana di costa anche in fascia diurna estiva che comporterebbe una più estesa e complessa riorganizzazione dei vari servizi esistenti che dovrebbero essere rivisti per evitare sovrapposizione con la nuova linea e per integrarsi ad essa (ad esempio, per il bacino di Forli-Cesena, oltre alla rete urbana di Cesenatico, la linea suburbana 94 Cesena-Cesenatico-Gatteo Mare-S.Mauro Mare e le linee extraurbane 126 Forli-Cervia-Cesenatico/Lido di Classe e 241 Cesena-Cervia-Lido di Savio), con possibile economie complessive.

6. LE INNOVAZIONI NECESSARIE E I RELATIVI FABBISOGNI

6.1. INNOVAZIONI DEI SISTEMI

Tra le innovazioni realizzate, che hanno apportato una consistente evoluzione tecnologica del Sistema di Trasporto Pubblico Locale e che consentono di misurare e valutare opportunamente gli indicatori della riprogrammazione, si evidenziano, in ordine cronologico:

- Sistema Informativo aziendale SITPL
- Sistema di controllo statistico della qualità e quantità del servizio erogato
- Sistema di bigliettazione elettronico STIMER
- Sistema AVM (Advanced Vehicle Monitoring)
- Sistema regionale GiM (Gestione Informata Mobilità)
- Sistema di Controllo Accessi alla ZTL del Comune di Cesena

Qui di seguito, una sintetica descrizione dei vari sistemi citati e le loro caratteristiche principali, sia dal punto di vista del miglioramento del rapporto tra l'Agenzia (quale stazione appaltante e soggetto incaricato al controllo della qualità e quantità del servizio erogato al pubblico) ed il gestore del servizio, sia dal punto di vista del miglioramento della qualità del servizio offerto e quindi per una maggiore fruizione del sistema di trasporto pubblico da parte dell'utenza finale.

Sistema Informativo aziendale SITPL

Il Sistema Informativo aziendale è stato progettato e sviluppato con specifico orientamento al miglioramento della gestione dei processi caratteristici del trasporto pubblico. In particolare, tra i diversi sotto-sistemi e applicazioni implementati si evidenziano :

- MAIOR - Sistema di Progettazione del TPL: è costituito da una suite di software che consente la gestione completa dell'intero ciclo di vita del servizio TPL, dalla pianificazione della rete, alla programmazione ottimizzata degli orari alla creazione dei turni macchina/uomo e dall'esercizio alla consuntivazione e analisi

e rendicontazione dei dati aziendali. Il sistema MAIOR è integrato sia con il sistema gestionale SAP, per una corretta contabilità separata dei servizi, sia con il Sistema AVM, per lo scambio dei dati relativi al servizio pianificato e a quello effettivamente svolto. Lo stesso sistema viene fornito al gestore del TPL in modo tale da creare una base dati comune continuamente alimentata ed allineata da uno scambio di file strutturati, secondo le regole concordate nel Contratto di Servizio. Ciò permette quindi di tenere uniformati i dati di progettazione dei due sistemi e poter in tal modo avere le stesse informazioni ed aggiornare, conseguentemente ed indipendentemente, con la certezza di una base dati condivisa, i vari sistemi che ogni soggetto ha, secondo le proprie responsabilità (per esempio le stampe dei libretti orari/avvisi per l'Utenza, i dati trasferiti al portale Web per il Travel Planner, la topologia per il Sistema AVM ed il suo consuntivatore del servizio).

- Sistema gestionale SAP: anche il sistema gestionale, tra i più usati nel mondo, è stato "customizzato" per aderire alle esigenze endemiche di un sistema di Trasporto Pubblico e poter quindi offrire una qualità dei dati gestiti sempre maggiore e completamente affidabile. Sul sistema sono stati infatti mappati tutti i processi manutentivi classici di un sistema di trasporto pubblico, così come tutti i processi di vendita e rendicontazione dei titoli di viaggio. Il tutto integrato con il sistema di progettazione del servizio MAIOR e di consuntivazione AVM. Tutti i dati, opportunamente registrati ed accertati da processi automatici, confluiscono nel sistema di contabilità analitica, per un controllo capillare dei costi e ricavi dei servizi gestiti, creando quindi i presupposti per una corretta conduzione di esercizio e di creazione e gestione dei budget e bilanci a norma di legge.

Sistema di controllo statistico della qualità e quantità del servizio erogato

Tale sistema, sviluppato nel 2004 in occasione della gara di assegnazione del servizio di TPL nel bacino di Forlì-Cesena e quindi prima dell'introduzione del Sistema AVM avvenuto nel 2008, consente il controllo della qualità e quantità del servizio erogato tramite un algoritmo di campionamento casuale delle corse da controllare, estratto direttamente dal data base di progettazione MAIOR. Le corse estratte, rappresentative quindi della popolazione delle corse presenti sul servizio, opportunamente caricate su un software di gestione di palmari dati in dotazione ai Verificatori, vengono puntualmente controllate a delle fermate anch'esse sorteggiate casualmente. I

parametri qualitativi registrati su dette corse confluiscono su un apposito data base e secondo i dettami del Contratto di servizio, determinano un sistema di Premi-Penali per il gestore oltre che una dettagliata reportistica sui fenomeni caratteristici di andamento del servizio.

Sistema di bigliettazione elettronica STIMER

La Regione Emilia Romagna, di concerto con le Aziende ed Agenzie di trasporto pubblico, ha operato per sviluppare il sistema di bigliettazione elettronica STIMER del trasporto pubblico locale, per garantire la massima integrazione fra i vari modi di trasporto, sia su ferro che su gomma e per permettere ai viaggiatori di usufruire dei diversi modi utilizzando lo stesso titolo di viaggio.

Il sistema STIMER si propone il:

- Miglioramento del servizio ed incentivazione della domanda tramite l'introduzione di servizi di trasporto pubblico a tariffa integrata;
- Raccolta di dati puntuali e completi sull'utilizzo dei titoli di viaggio a beneficio della pianificazione e come importante strumento di strategia commerciale;
- Maggiore controllo sociale contro l'evasione;
- Incentivazione della domanda tramite fidelizzazione della clientela del trasporto pubblico;
- Introduzione di strumenti che consentano una tariffazione più rappresentativa del servizio in relazione al territorio;
- Introduzione di strumenti che consentano più flessibili ed efficaci interventi di tipo commerciale per mezzo delle tariffe.

Sono ormai urgenti il definitivo passaggio anche del ferro al sistema zonale e la realizzazione del sistema di clearing.

Sistema AVM

Nell'anno 2008, con gara mediante procedura negoziata, si è aggiudicato l'appalto per la fornitura e posa in opera di un sistema di monitoraggio e gestione della flotta bus, nonché di un sistema di informazione all'utenza, finalizzati a supportare una

pianificazione più efficiente del servizio TPL, attraverso strumenti di analisi, regolazione e informazione.

Il sistema AVM installato si compone di diversi sottosistemi e funzionalità :

- Centrale AVM: il sistema Centrale, installato su server dedicati presso la "server farm" di ATR, raccoglie ed elabora tutti i dati inviati dai bus e consente, tramite apposite interfacce grafiche, di gestire i vari sottosistemi
- Sottosistema di Bordo: su circa 300 bus della flotta è presente un computer di bordo dotato di touch screen che fornisce all'Autista supporto all'espletamento del servizio e permette di interagire con gli apparati AVM di bordo e con quelli della Centrale.
- Il Sottosistema di bordo comprende altri dispositivi, tra i quali :
 - Pannelli LED di prossima fermata per segnalare agli Utenti la fermata successiva o per informare riguardo deviazioni o modifiche al percorso programmato.
 - Videosorveglianza mediante telecamere che registrano quanto accade a bordo dei bus e che pertanto hanno finalità di prevenzione dei reati ed eventuale supporto all'indagine delle Forze dell'Ordine.
 - Contapasseggeri installati su una parte della flotta, i cui dati sono utili alla corretta pianificazione del servizio TPL
 - Sistema di bigliettazione elettronica STIMER
- Paline intelligenti: sono state installate 48 paline dotate di display led, suddivise in 27 paline presso altrettante fermate nel territorio del Comune di Forlì e 21 in quello del Comune di Cesena, per informare gli Utenti sugli orari reali di arrivo dei bus e su eventuali variazioni dei transiti.
- Preferenza semaforica : su 12 impianti semaforici del Comune di Forlì e su 17 del Comune di Cesena è stato installato e attivato un sistema di preferenza semaforica, che , scambiando dati con la Centrale AVM e analizzando la reale posizione e situazione di ritardo/anticipo degli autobus, permette di regolare opportunamente i cicli semaforici, privilegiando possibilmente il transito dei mezzi del trasporto pubblico.
- Applicazione informativa per smartphone - APP: è stata sviluppata e pubblicata un'applicazione per dispositivi mobile IOS e Android, che supporta l'Utenza nella scelta delle fermate più vicine alla propria posizione e consente di consultare gli orari reali di passaggio dei bus; è inoltre possibile visualizzare in modo grafico le fermate e le linee di transito, nonché impostare un allarme sonoro e visivo

sul proprio dispositivo smartphone quando ci si approssima alla fermata di discesa.

- Informazione SMS: è stato reso operativo un servizio gratuito di informazione SMS all'Utenza, che permette di ricevere sul proprio telefono cellulare gli orari reali di passaggio dei bus ad una fermata scelta: inviando un messaggio SMS codificato, se ne riceve uno gratuito con le informazioni richieste. In tal modo, anche chi non dispone di uno smartphone viene supportato nell'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico.
- Interfaccia di informazione per l'utenza: è presente un modulo software che supporta il Callcenter dell'Azienda di Servizio nell'informazione per gli Utenti. Un'interfaccia grafica dedicata agli Operatori rende visibili sulla cartografia sia i bus in servizio che le fermate, con possibilità di accedere a informazioni di dettaglio relative ai tempi di transito presenti, passati e futuri degli autobus alle paline, allo stato di anticipo/ritardo e con funzionalità specifiche per inviare messaggi informativi ai pannelli led installati dentro agli autobus e alle paline intelligenti.
- Certificatore del Servizio: il modulo software di consuntivazione e certificazione del servizio TPL consente di registrare e analizzare tutti i dati di transito di ogni singolo autobus e di ogni singola corsa, al fine di poter verificare la regolarità del servizio svolto e poter in tal modo provvedere al pagamento dei km realmente effettuati dall'Azienda di servizio, come previsto dal Contratto di Servizio in essere. L'interfaccia grafica di gestione del Certificatore, progettata in modo specifico per rendere efficace l'analisi dell'ingente quantità di dati raccolta, è dotata di filtri multipli di visualizzazione, nonché di parametri "soglia" personalizzabili che intervengono sulla logica di consuntivazione delle corse.
- Integrazione con altri Sistemi: il Sistema AVM è integrato con altri sistemi implementati in azienda. In particolare il software di programmazione della manutenzione sui mezzi della flotta, utilizzato da ATR fino all'anno 2010, poi in uso all'"Azienda di Servizio" per effetto della Legge Regionale 10/2008, riceve dal Sistema AVM sia i dati dei chilometri effettuati da ogni singolo autobus, sia le segnalazioni di guasto che possono essere inviate tramite il computer di bordo. Tali dati, opportunamente elaborati, permettono non solo di pianificare le manutenzioni preventive e di gestire i guasti in modo più efficace, ma consentono anche di avere sempre sotto controllo la gestione delle scorte del parco autobus, al fine di una più corretta organizzazione del servizio TPL.

- Contapasseggeri: i dispositivi Contapasseggeri, sia in tecnologia "Infrarosso" che in quella "Video" di nuova generazione, sono stati installati su n. 28 autobus (circa il 10% dell'intera flotta). Le tipologie di autobus sono state opportunamente selezionate ed il numero degli autobus installati permette, a rotazione, la completa copertura dei turni macchina delle linee urbane e suburbane in esercizio nel bacino di Forlì-Cesena. I contapasseggeri, opportunamente interfacciati con il Sistema AVM, generano quindi una fondamentale e capillare reportistica che viene puntualmente utilizzata dalla pianificazione del Consorzio ATR, per avere le corrette indicazioni necessarie alla rimodulazione dei servizi. Su tutto il resto della flotta è stato sviluppato un software di bordo che attraverso un'interfaccia sullo schermo touchscreen del Sistema AVM ed automaticamente ad ogni apertura delle porte, per le corse oggetto della rilevazione, permette all'autista di registrare facilmente i saliti e discesi. Questi dati confluiscono nella stessa base dati dei rilevamenti automatici fatti dai dispositivi contapasseggeri.

Sistema Regionale GiM (Gestione Informata Mobilità)

Il Progetto GiM promuove lo sviluppo e la razionalizzazione della "mobilità diffusa" attraverso l'implementazione e l'integrazione centralizzata di servizi multicanale di infomobilità pubblica e privata. Tale progetto prevede :

- rilevamento dei flussi di traffico a livello urbano ed extraurbano tramite sensori posti sull'asfalto;
- supervisione, controllo del traffico ed interscambio dei dati traffico su scala regionale o città metropolitana e realizzazione di una Centrale Operativa di Info Mobilità regionale (COIM) ;
- gestione delle flotte di trasporto pubblico;
- gestione dei flussi di mezzi pesanti in generale e di merci;
- analisi previsionali sul traffico;
- supporto ad eventi critici (incidenti, meteo, cantieri, manifestazioni, emergenze);
- diffusione delle informazioni verso l'utenza: dati relativi al traffico, Travel Planner, informazioni sul territorio (Paline intelligenti e Pannelli a messaggio variabile), portale WEB informativo;
- proposta di linee guida per standard "aperti" per la bigliettazione elettronica;

Il Progetto GiM, promosso, co-finanziato e gestito dalla Regione Emilia Romagna, la quale ha aggiudicato la gara di appalto nell'anno 2011, coinvolge direttamente il Consorzio ATR, in quanto lo stesso ha in gestione il Sistema AVM che sarà integrato con i Sistemi facenti parte di GiM.

Pertanto nell'anno 2013, durante il quale si svolge la fase esecutiva e installativa del Progetto, si è provveduto a :

- installare i server del software di gestione GiM presso la "Server farm" del Consorzio ATR che sono stati collegati alla COIM;
- iniziare l'installazione dei nuovi computer di bordo e relativi apparati di supporto sugli autobus della flotta delle Provincie di Ravenna e Rimini;
- definire le modalità di integrazione dei sistemi di pianificazione del servizio TPL in uso presso le aziende delle Provincie di Ravenna e Rimini con quello presente presso il Consorzio ATR e già collegato al Sistema AVM che gestirà l'intera flotta autobus del bacino romagnolo.
- Coordinare tutti i lavori necessari per la definizione del progetto esecutivo e supervisione alla messa in esercizio dell'intero sistema romagnolo.

Sistema di Controllo Accessi alla ZTL del Comune di Cesena

Nel corso dell'anno 2012, il consorzio ATR ha aggiudicato l'appalto, con gara mediante procedura aperta, per la fornitura e posa in opera di un sistema di controllo degli accessi alla ZTL del Comune di Cesena.

Il sistema che è stato installato ha i seguenti primari obiettivi :

- Rilevare il transito e la sosta dei veicoli in violazione delle disposizioni in tema di limitazione del traffico ai varchi Z.T.L. , nel rispetto della riservatezza secondo le prescrizioni emesse dal Garante per la Privacy, per procedere poi all'emissione delle relative sanzioni.
- Ridurre il traffico veicolare privato a favore dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico
- Migliorare la sicurezza
- Rendere il centro storico più fruibile per il transito dei pedoni.

Nel suo complesso, il Sistema di Controllo Accessi è organizzato su una struttura a due livelli:

- un livello periferico o Varco (in questo caso 9 varchi elettronici, sorvegliati da 15 telecamere), che comprende l'insieme degli apparati e dei sensori dedicati al controllo degli accessi veicolari e alla rilevazione delle infrazioni. In termini funzionali, il livello periferico svolge la verifica dell'autorizzazione all'accesso da parte dei veicoli in ingresso alla zona a traffico limitato e la eventuale classificazione e rilevazione dei volumi di traffico.
- un livello centrale o Sistema Centrale, nel quale sono collocate tutte le funzionalità di centralizzazione e di archiviazione dei dati acquisiti dagli apparati periferici, nonché quelle di gestione/interrogazione tramite interfaccia WEB.

Il sistema periferico verifica che gli autoveicoli in ingresso alla ZTL siano autorizzati all'accesso, ovvero che la targa del veicolo sia nella lista degli autorizzati al transito (Lista Bianca).

Nel caso in cui tali requisiti non siano soddisfatti, il sistema memorizza tutte le informazioni necessarie alla notifica dell'infrazione (data, ora, luogo, foto del veicolo) ed le invia al Sistema Centrale per la validazione manuale e la successiva elaborazione. In corrispondenza di ogni varco ZTL è presente un pannello informativo a messaggio variabile, al fine di indicare all'utenza lo stato di funzionamento del varco.

Il Sistema Centrale provvede ad archiviare i dati dei transiti non autorizzati ricevuti dai Varchi , a predisporre tali dati in formato importabile dal software di emissione delle sanzioni in uso presso la Polizia Municipale ed a rendere disponibili strumenti di interrogazione e reportistica della banca dati.

6.2. IL FABBISOGNO PER L'INNOVAZIONE

Tra le innovazioni programmate e/o che si ritengono utili per l'evoluzione tecnologica del Sistema TPL, vanno citate per importanza le seguenti:

- Sistema di gestione dei Servizi a Chiamata: l'evoluzione e riprogrammazione dei servizi, come riportato nei precedenti capitoli, induce sempre più ad una conversione delle corse a scarso/basso utilizzo, in corse cosiddette "a chiamata". Però, come noto, questa tipologia di servizi generano, nei confronti dell'utenza, una pericolosa disaffezione al servizio stesso, dovuta all'obbligo della "prenotazione" che, allo stato attuale e vista l'organizzazione dei gestori, non può che essere fatta il giorno prima. Vista l'evoluzione repentina dell'ultimo

periodo che hanno avuto i sistemi di comunicazione mobile, come gli smartphone, nonché la diffusione di applicazioni ad essi dedicate, potrebbe essere sviluppato un sistema software di gestione delle prenotazioni delle corse più user-friendly ed alternativo alla classica telefonata, sia per poter effettuare la prenotazione in qualsiasi momento e non solo nelle ore di presenza degli operatori, sia e principalmente per superare lo scoglio della prenotazione con largo anticipo, sapendo sia in tempo reale se la corsa è già stata prenotata e quindi già in esercizio (quindi senza doverla prenotare perché già fatto da altri utenti) sia per abbattere i tempi di prenotazione. Per quest'ultimo aspetto, significativa sarà ovviamente anche l'organizzazione del gestore del servizio. Una stima grossolana del costo di implementazione di un sistema tecnologico di questo genere, si pensa possa essere verosimilmente ricompresa tra i 30.000 ai 50.000€.

- Ulteriore sviluppo dei Contapasseggeri: come precedentemente descritto, l'attuale sistema permette, a rotazione, di avere informazioni sui saliti e discesi delle varie fermate presenti sul territorio, ma solo delle linee urbane e suburbane. Occorrerebbe installare anche delle tipologie di autobus extraurbani, per avere un dato di insieme e potersi risparmiare, all'occorrenza o a richiesta, il costo della verifica sul campo da parte dei Verificatori. Per il completamento del progetto si ritiene debbano essere installati ulteriori 11 autobus, di varie tipologie (12mt, 10mt ed 8mt), per una stima di costo totale di circa 50.000€.
- Datawarehouse TPL: con l'avvento del Sistema AVM e la messa a regime del sistema di bigliettazione elettronica STIMER e tutto il resto dei sistemi sopra descritti, in particolare dei contapasseggeri, si ritiene necessaria la creazione di una banca dati unica che metta in correlazione tutti i dati dei vari sistemi per avere, per ogni singola corsa, linea, fermata, servizio, le informazioni necessarie ad analisi di business intelligent volte a migliorare la qualità del servizio offerto all'utenza e, nel contempo, ad avere costantemente monitorato, tramite cruscotti, l'andamento del servizio nei vari indici di performance caratteristici del trasporto pubblico. Si stima che per l'infrastruttura necessaria e lo sviluppo del software occorrerà un costo ricoperto tra i 40.000 ed i 60.000€.

7. CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'

Riassunto azioni (anno 2013)

- attuazione seguenti interventi sul servizio:
 - o urbano Cesena:
 - deviazione L3 Piazza Pasolini
 - miglioramento servizio L5 a Rio Eremo
 - modifica percorso L41 con transito in Barrieraper complessivo incremento di + 5.500 vett*km/anno;
 - o urbano Forli:
 - miglioramento della linea 1 FS-Centro Storico con riorganizzazione del percorso in una circolare bidirezionale (linee 1A-1B)
 - prolungamento della linea 7 festiva da Fiera a Centro Commerciale Punta di Ferroper complessivo recupero di circa -45 mila vett*km/anno rispetto all'assetto iniziale previsto dalla nuova rete 2012;
 - o urbano Cesenatico: riprogrammazione tempi di percorrenza linee estive;
 - o extraurbano:
 - revisione e razionalizzazione collegamenti scolastici zona Sala di Cesenatico per Cesena (L148) e per rientro da scuole Savignano verso zona Fiumicino/Gatteo (L165), con reimpiego delle percorrenze per inserimento rinforzo scolastico sulla tratta Cesena-Cesenatico (L146) (riallocazione di circa 7.500 vett*km a saldo zero)
 - riorganizzazione servizi per dipendenti Electrolux Forli (L134-137-L92) (recupero di circa -1.500 vett*km)
 - nuovo servizio sperimentale di collegamento estivo tra Rubicone Mare e Centro Commerciale Romagna Center (Linea R) per circa +11 mila vett*km, parzialmente coperto dalla riallocazione di circa 6 mila vett*km recuperate dalla contestuale revisione della linea suburbana 94 estiva (nel complesso circa +5 mila vett*km)
 - soppressione servizi a chiamata estivi su linea 132 S.Sofia-Lago per assenza di prenotazioni e reimpiego percorrenze per

estensione servizio scolastico alla zona di Lago (riallocazione di circa 1.000 vett*km a saldo zero)

- soppressione servizi a chiamata sperimentale linea 164 Bagno di R.Badia Prataglia per assenza di prenotazioni (circa -6.500 mila vett*km)
- soppressione corsa bis scolastica L126 non più necessaria (circa -2 mila vett*km/anno)
- riprogrammazione tempi di percorrenza principali linee estive per complessivo recupero di circa -5 mila vett*km/anno;

L'azione di intervento riorganizzativo nel bacino per l'anno 2013 riguarda un volume di percorrenze di linea di circa 70 mila vett*km con un saldo produttivo, a regime, di circa -45 mila vett*km/anno.

Riassunto azioni (anno 2014)

1° semestre 2014

- indagine Origine-Destinazione a bordo mezzi
- attuazione seguenti interventi sul servizio:
 - o razionalizzazione Rete Artusiana
 - o nuovo collegamento per il mare L126 festivo pre-estivo (da 1/5)
 - o rimodulazione calendario servizio estivo Urbano Cesenatico

2° semestre 2014

- estensione preferenziazione semaforica ai Comuni "minori"
- realizzazione datawarehouse TPL
- attuazione seguenti interventi sul servizio:
 - o potenziamento L92 periodo "estivo no ridotto" (frq da 30'/60' a 30' intero giorno)
 - o potenziamento L96/96A periodo "estivo no ridotto" (frq da 120' a 60')
 - o potenziamento L94 feriale invernale (allargamento fasce di punta)
 - o revisione/soppressione corse L132p (ex Navetta Carpena)
 - o razionalizzazione servizi per azienda comparto Pievesestina
 - o riorganizzazione servizi zona Villafranca/Roncofreddo
 - o progressiva trasformazione servizi a domanda debole da fissi a chiamata
 - o reimpiego parziale dei recuperi derivati da servizi a chiamata nelle medesime direttrici

- revisione linea 1CO serale estiva urbano Cesenatico
- possibili rimodulazioni su reti urbane di Forlì e Cesena

L'azione di intervento riorganizzativo nel bacino per l'anno 2014 riguarda un volume di percorrenze di linea di circa 200 mila vett*km (al netto delle possibili rimodulazioni sulle reti urbane di Forlì e Cesena), con un saldo produttivo, a regime, dipendente dall'andamento dei nuovi servizi a chiamata: sulla base dell'andamento storico di servizi similari si stima un recupero di percorrenze di circa -85 mila vett*km/anno.

Riassunto azioni medio periodo (dal 2015)

- possibile introduzione modalità più flessibili sui servizi a chiamata mediante acquisizione/sviluppo software gestione dedicato
- attuazione seguenti interventi sul servizio:
 - introduzione mezzi ad alta capacità su L92 e conseguente razionalizzazione corse scolastiche (L125)
 - introduzione mezzi ad alta capacità su L132 e conseguente razionalizzazione corse bis scolastiche
 - potenziamento L92 periodo invernale scolastico (frq da 15'/20' a 12'/20')
 - progetto di velocizzazione L92
 - valutazione eventuale estensione mezzi ad alta capacità su altre linee suburbane (es. L94 con razionalizzazione corse scolastiche L146)
 - avvio riorganizzazione servizio comparto Rubicone/Gambettola, compatibilmente con le risorse effettive recuperate dagli interventi attuati in precedenza (2013-2014) e contestualmente (2015)

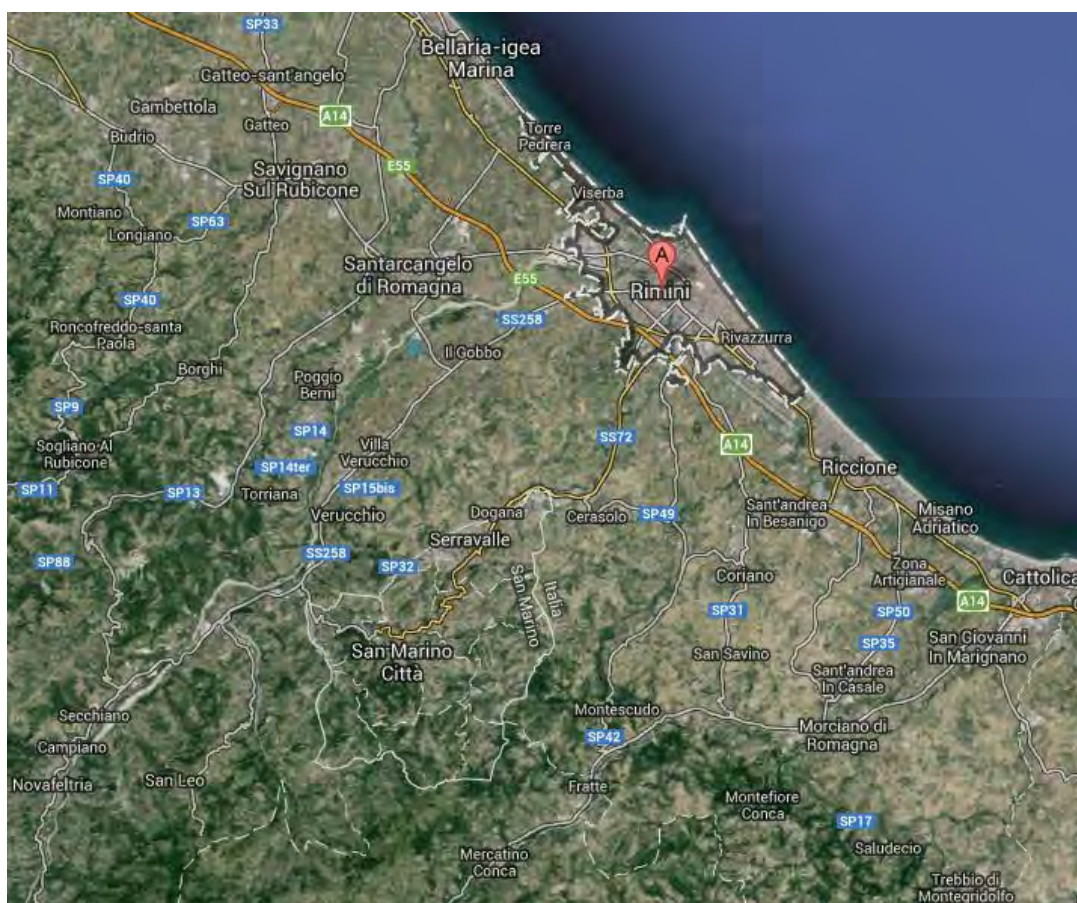
L'azione di intervento riorganizzativo nel bacino riguarda un volume di percorrenze di linea di almeno 50 mila vett*km con saldo produttivo in incremento, di entità dipendente dai recuperi effettivi ottenuti nel 2013-2014 (stima: + 130 mila vett*km/anno)

L'azione di intervento riorganizzativo delle percorrenze tpl nel bacino di Forlì-Cesena complessivamente nel periodo 2013-2015 riguarda un volume di circa 320 mila vett*km, pari al 3,3% circa della produzione annua riferita al previsionale 2013, con obiettivo, nell'arco del triennio, di sostanziale invarianza del livello di produzione annua.

**Piano di riprogrammazione
dei servizi autofiloviari di TPL
Bacino di Rimini**



agenzia mobilità
provincia di Rimini



PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(Articolo 16-bis L. 7 agosto 2012, n. 135 - Art. 1 co. 301 L. 24 dicembre 2012 n. 228)

1. Evoluzione del sistema del TPL dal 2010 al 2012

Con il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale" approvato dalla Giunta Regionale con atto n. 1898 del 6 dicembre 2010 e successivamente sottoscritto dall'universo degli attori del trasporto pubblico (istituzioni, imprese e sindacati), la Regione Emilia-Romagna si è impegnata a mettere a disposizione del sistema del trasporto pubblico locale (TPL) autofiloviario risorse correnti per 212.771.124 euro come contributi per i servizi minimi relativamente all'esercizio 2011, somma incrementata nella misura dell'1,5% annuo per i due esercizi successivi (2012 e 2013). I contributi alle imprese di trasporto per i rinnovi CCNL (leggi 47/04, 58/05, 296/06) sono stati determinati in 34.610.744 euro per ciascun esercizio dal 2011 al 2013.

Essendo il 31 dicembre 2010 terminata la validità dell'Accordo di programma 2007-2010 per i servizi minimi di TPL, negli esercizi successivi si è fatto riferimento alla delibera di G.R. n. 126/2011 che fissa il livello complessivo dei servizi minimi autofiloviari per il Bacino di Rimini nella percorrenza "storica" del 2010. Relativamente al Bacino di traffico di Rimini, i contributi d'esercizio si riducevano di circa il 6% rispetto a quelli del 2010. La diminuzione di risorse, a partire dal 2011, risultava dunque importante.

Il Patto regionale impegna da un lato gli Enti Locali a farvi fronte con un adeguamento delle tariffe ai "valori obiettivo" fissati con D.G.R. n. 637/2008, oltre che a intervenire con eventuali risorse aggiuntive e adottare tutte le misure possibili per aumentare l'efficacia del servizio pubblico, mentre alle Agenzie locali per la mobilità è toccato il compito di "razionalizzare e ottimizzare i servizi e ... perseguire, ove possibile, i più efficaci ed efficienti livelli di integrazione modale e tariffaria". In particolare è stata accordata agli enti regolatori (Agenzie) la possibilità di autorizzare riduzioni di percorrenze dei servizi minimi del bacino fino al 3% annuo senza che ciò desse luogo a diminuzione dei contributi previsti. Un ulteriore "bonus" del 2% è destinato a scattare in presenza di "fusioni o aggregazioni dei gestori" (fattispecie che, per i servizi esercitati dall'operatore Tram Servizi, si è verificata dall'1 gennaio 2012 con la costituzione dell'Azienda unica romagnola START Romagna).

Di seguito, viene tracciata una panoramica dei provvedimenti adottati nel Bacino di traffico provinciale di Rimini per rimodulare l'offerta di trasporto pubblico in linea con in "Patto" regionale.

1.1. Percorso di razionalizzazione dei servizi avviato nel 2011

Sulla base di quanto disposto dal documento regionale, Agenzia Mobilità Provincia di Rimini ha studiato una riforma del programma d'esercizio con l'obiettivo di scendere dalla percorrenza stabilita nella citata delibera 126 ad un valore inferiore fino al -5,5%, comprensivo della flessibilità di legge dello 0,5%.

Queste, di massima, le linee di intervento, suddivise per "aree di prodotto".

a) servizi di competenza provinciale:

■ **Linee costiere a forte domanda turistica:** sulle linee 4 (San Mauro Mare–Bellaria–Rimini) e 125 (Riccione–Cattolica) è stato mantenuto il livello di servizio estivo e invernale. Sulla linea 11 (filovia Rimini–Riccione) sono state ridotte le frequenze nel periodo estivo, con una diminuzione delle percorrenze di oltre il 10%. Ciò è avvenuto grazie all'impiego di mezzi ad alta capacità (18 metri), che dal 2010 coprono gran parte dei turni macchina della linea. La frequenza standard delle corse nel periodo estivo è passata dai 10 ai 12 min.

■ **Linee di forza suburbane ed extraurbane:** su queste linee (le più significative sono la linea 9 Aeroporto–Santarcangelo, la 124 Rimini–Morciano e la 160 Rimini–Novafeltria), i tagli sono stati concentrati su corse marginali, restando praticamente intatta la consistenza del servizio erogato in frequenza.

■ **Linee extraurbane complementari:** trattandosi di servizi a bassa frequentazione (eccetto che per la punta scolastica) è stato attuato un generale ridimensionamento, con cancellazione di corse specialmente nelle ore di morbida e nel periodo estivo. Come si vedrà in seguito, l'istituzione di servizi "a chiamata" ha consentito di mantenere e in qualche caso di estendere l'offerta di trasporto nelle aree deboli.

b) servizi di competenza comunale:

■ **Linee urbane di Rimini:** costituiscono anelli relativamente deboli della rete, a causa della limitatezza dei percorsi (circolari) oppure per il fatto che servono zone ultraperiferiche (linee del forese): in particolare, vi si registra un considerevole calo di frequentazione durante l'estate. In quest'ultimo periodo è stata programmata una riduzione consistente; nell'orario invernale i tagli sono stati invece molto contenuti, ed è stata salvaguardata la punta scolastica.

■ **Linee urbane dei comuni minori:** sono state mantenute solo quelle effettivamente utili; in alcuni casi sono state soppresse modificando servizi contigui. Dopo la razionalizzazione, rimangono in attività solo due linee, rispettivamente nei comuni di Riccione (linea 43, in frequenza) e Misano Adriatico (linea 61, a carattere scolastico).

In tutti i casi sono stati soppressi i servizi dedicati in via esclusiva a parchi tematici, data la loro sostanziale estraneità al concetto di "servizio minimo" come delineato dalle leggi di riferimento. Le linee di TPL in transito da queste località hanno subito una rimodulazione, con limitazione dei potenziamenti ai momenti di effettiva domanda. Quanto all'offerta di trasporto nei giorni festivi - altrove sottoposta a fortissime riduzioni in considerazione della

“non essenzialità” che la connota - occorre tener presente nella realtà riminese non esistono rilevanti margini di recupero, sia perché nel periodo estivo diverse linee necessitano di un’offerta consistente (addirittura uguale a quella feriale sulle linee costiere), sia perché nel periodo invernale il servizio festivo si svolge già su livelli molto bassi. Per esempio, la frequenza della linea 124 passa dai 30/60 min feriali ai 180 min festivi. Le rimodulazioni compiute riguardano soprattutto alcune linee urbane del forese.

Riduzione delle percorrenze linee regolari TPL (DATI DI PROGETTO)	1. ORARIO ESTIVO 2011	2. ORARIO INV. 2011-2012	1.1.2012 - Costituzione START Romagna: consentita ulteriore riduzione (-2%)	3. ORARIO ESTIVO 2012	4. ORARIO INV. 2012-2013
Ente competente	vett*km	vett*km		vett*km	vett*km
PROVINCIA DI RIMINI	-59.492	-52.347		-20.680	-42.972
COMUNE DI RIMINI	-84.212	-17.279		0	-17.755
ALTRI COMUNI	-31.419	-14.672		-1.500	-7.548
RIDUZ. PROGETTATA PERCORRENZE - TOT.	-175.123	-84.298		-22.180	-68.275
<i>% sul tot. ammesso a contrib.</i>	-2,2%	-3,2%		-3,6%	-4,4%
Linee soppresse	3	2		-	1

Una parte dei recuperi di percorrenza attuati sulle linee regolari di TPL è stata reimpiegata in servizi di bus a chiamata. Si tratta di servizi a prenotazione telefonica, gestiti prevalentemente senza percorsi e orari predefiniti, incentrati su nodi di vallata. Al primo esperimento, nato nella Valle del Conca nel corso del 2009, ha fatto seguito nel 2012 un secondo servizio nella Valle del Marecchia. La gestione è stata affidata mediante gare a evidenza pubblica che hanno determinato condizioni economiche particolarmente convenienti per la stazione appaltante.

Per quanto riguarda i **dati consuntivi** delle percorrenze, questi evidenziano a fine 2012 una diminuzione di 475.703 vett.km sulle linee regolari di TPL (contratto di servizio con ATG) rispetto al 2010, mentre le percorrenze dei servizi di bus a chiamata nel 2012 hanno

totalizzato una percorrenza più che doppia rispetto al 2010, quando il servizio era ancora sperimentale. Rispetto al valore-base indicato nell'Accordo di programma in scadenza nel 2010 e ribadito nella delibera regionale n. 126 (vett*km 7.897.753) la variazione complessiva della percorrenza in tutto il Bacino è pari al -4,8%.

ENTE COMPET.	2010	2011		2012		Variazione 2012→2010	
	Percorrenza annua	VARIAZIONE	Percorrenza annua	VARIAZIONE	Percorrenza annua		
	→	→	→	→			
PROV. RN	6.258.507	-188.981	6.069.526	-103.584	5.965.942	-292.565	-4,67%
(esclusi BUS A CHIAMATA)							
Comune Rimini	1.388.807	-120.319	1.268.488	+12.788	1.281.276	-107.531	-7,74%
ALTRI COMUNI	216.642	-48.248	168.394	-27.331	141.063	-75.579	-34,89%
<i>Bus a chiamata</i>	57.323	+21.225	78.548	+47.592	126.141	+68818	+120,05%
INTERO BACINO	7.921.279	-336.323	7.584.956	-70.554	7.514.422	-406.857	-5,14%

Nota - L'aumento di percorrenza registratosi nel 2012 sulle linee del Comune di Rimini è dovuto all'allungamento di alcuni percorsi a seguito delle deviazioni per i lavori di costruzione della terza corsia autostradale (le linee interessate hanno fatto registrare nell'anno una maggiore percorrenza di circa 40.000 vett.km).

1.2. Variazione dei corrispettivi

In linea con quanto stabilito nel "Patto per il TPL", che consente entro certi limiti una diminuzione di percorrenze senza che a questa corrisponda una diminuzione del contributo regionale, il corrispettivo contrattuale pagato al principale gestore del servizio, gruppo ATG, non ha subito rilevanti variazioni nel corso del triennio 2010-2012.

A seguito di quanto previsto contrattualmente, il Gestore richiede ogni anno la compensazione di maggiori oneri non riconducibili alla rivalutazione del corrispettivo in base agli indici ISTAT (maggior costo dei carburanti, diminuzione della velocità commerciale, oneri del CCNL non corrisposti dallo Stato, ecc.) nonché per servizi aggiuntivi.

Nel 2012 compare per la prima volta la voce “minori percorrenze” - che rispetto alla tolleranza ammessa dalla Regione sono state di vett*km 67.217 - che appare quasi completamente compensata dal corrispettivo pagato ai gestori dei servizi a chiamata, che peraltro vengono pagati con criteri diversi da quello kilometrico (perciò il valore unitario è molto basso).

ANNO	Corrisp. Base ATG	Adeguamenti	Serv. Aggiuntivi	Minori percorrenze	Penali	Corrispettivo erogato ad ATG	Corrispettivo kilometrico ATG	Corrispettivo altri gestori (BUS CHIAMATA)	Corrispettivo kilometrico AL TRI GESTORI
2010	€ 15.050.973	€ 1.587.092	€ 396.474		-€ 5.350	€ 17.029.189	€ 2,165	€ 56.100	€ 0,979
2011	€ 14.437.087	€ 1.985.959	€ 213.124		-€ 525	€ 16.635.645	€ 2,216	€ 86.040	€ 1,095
2012	€ 14.955.284	€ 2.057.135	€ 213.124	-€ 152.435	-€ 14.733	€ 17.058.375	€ 2,309	€ 146.049	€ 1,158

1.3. Attuazione di servizi di trasporto a chiamata

I dati caratteristici della gestione del servizio nella Valconca sono i seguenti.

Area coperta: 140 km² (8 comuni della Provincia di Rimini); 22.100 abitanti

Lunghezza rete stradale: km 101

Tipo di offerta: servizio ad itinerario libero (*many to many*) su un'area di 140 km² (8 comuni della Provincia di Rimini)

N. fermate: circa 400 (comuni alle linee regolari di TPL e/o a quelle degli scuolabus)

Fermata capolinea centrale: Morciano p.zza Risorgimento (convergenza al min. 00 di ogni ora)

Modalità chiamata: un operatore risponde ad un numero attivo dalle ore 8:00 alle ore 12:00 dal lunedì al venerdì. Dalle ore 12:00 alle ore 13:00 potranno essere richiamati gli utenti per la comunicazione dell'orario definito dopo la costruzione dei percorsi.

Tariffe: si applicano le tariffe a zone valide per le tratte corrispondenti

Titolarità incassi: Agenzia Mobilità (regime *Gross cost*)

Mezzi impiegati: 2 minibus 9 posti (accessibili carrozzelle)

Ore settimanali di servizio (dal 12 giugno 2011): 104

- dal lunedì al venerdì (fascia 7:00–18:00): 19,5 h/g

- il sabato (fascia 7.00–13.30): 6,5 h/g

BUS A CHIAMATA VALCONCA	ANNO 2012	ANNO 2011	note
Ore di servizio	4.752	3.777	Fino 13/6/2011 servizio con 1 bus da LUN a VEN.
Giornate di servizio	255	281	
Passeggeri trasportati	10.630	7.601	
Passeggeri/giorno (media annuale)	35,1	26,8	
Percorrenza effettuata vett*km	107.502	78.548	
Percorrenza giornaliera (media annuale)	354,8	278,5	
Percorrenza media per passeggero	10,1	10,5	
Costo del servizio per km percorso	€ 1,02	€ 1,09	
Ricavi tariffari	€ 8.018	€ 5.559	
Ricavo medio per passeggero	€ 1,32	€ 0,73	

Il contratto di servizio che Agenzia Mobilità ha in essere con il Gestore del servizio a chiamata prevede un corrispettivo giornaliero di 412,40 euro+IVA per le giornate (dal lunedì al venerdì) in cui sono impiegati un turno macchina di 13 ore e uno di 6,5; per le giornate di sabato, in cui è impiegato un solo turno macchina di 6,5 ore, il corrispettivo è di 185,58 euro+IVA. Nelle prestazioni offerte dall'affidatario sono compresi la ricezione delle telefonate (numero di rete fissa) e la redazione del programma d'esercizio giornaliero, che viene scritto sulla base delle chiamate ricevute e senza ausilio di particolari software.

Il servizio a chiamata in Valmarecchia, iniziato il 20 agosto 2012, è articolato su due turni-uomo/macchina feriali, con orario spezzato, dei quali uno nei Comuni di Santarcangelo e Poggio Berni, l'altro nei Comuni di Verucchio e Torriana. Il corrispettivo è di euro 309+IVA per ogni giornata di servizio.

I dati dei primi 11 mesi, comprendenti la necessaria fase d'avvio, mostrano che la frequentazione ha superato i livelli del servizio in Valconca - nel luglio 2013 si è raggiunta la media giornaliera di 48 passeggeri - pur con un nastro orario più breve (13h/giorno), in virtù della minore distanza media dei viaggi: la percorrenza media per passeggero è infatti di km 5,7.

1.4. Manovra tariffaria

L'applicazione dal giugno 2011 del sistema magnetico-zonale "STIMER", per cui tutto il territorio regionale è stato suddiviso in zone tariffarie (cfr. art. 39 L.R. n. 30/1998; delibere Giunta Reg. n. 637/2008, n. 1334/2008 e n. 2055/2010) e il prezzo dei principali titoli di viaggio è determinato dalla Regione, è stata contestuale a un forte incremento delle tariffe,

che di seguito si esemplifica, facendo riferimento ai titoli più significativi del Bacino riminese:

- il biglietto di corsa semplice urbano (= 1 zona) è passato da € 1,00 a € 1,20 (+20%);
- i biglietti extraurbani (= due o più zone) hanno subito aumenti dal 25 al 46%;
- l'abbonamento mensile urbano ha subito un aumento del 23%, gli abbonamenti mensili per più zone fino al 37%;
- gli abbonamenti annuali urbani per studenti (anno scolastico) hanno subito un aumento dell'11%.

Inoltre, per effetto del computo della distanza con il nuovo sistema zonale, una parte non piccola dell'utenza si è trovata a corrispondere il prezzo del titolo di viaggio dello scaglione superiore a quello con cui era stata in precedenza tassata; ciò ha determinato in taluni casi aumenti effettivi molto consistenti⁽¹⁾.

La manovra tariffaria ha avuto corso dal mese di giugno, comunque in tempo per spiegare gli effetti sulla domanda turistica (estiva) e studentesca (autunnale). Gli effetti sui ricavi dell'anno 2011 sono stati alquanto sensibili, con un maggior introito complessivo del 18%. Nel 2012 i ricavi sono ulteriormente aumentati del 3,8%.

	2010	2011	2012
Ricavi bigliettazione	€ 7.655.637	€ 9.038.302	€ 9.285.879
Ricavi / km	€ 0,975	€ 1,205	€ 1,257

1/6/2011: nuovo sistema tariffario e "manovra"

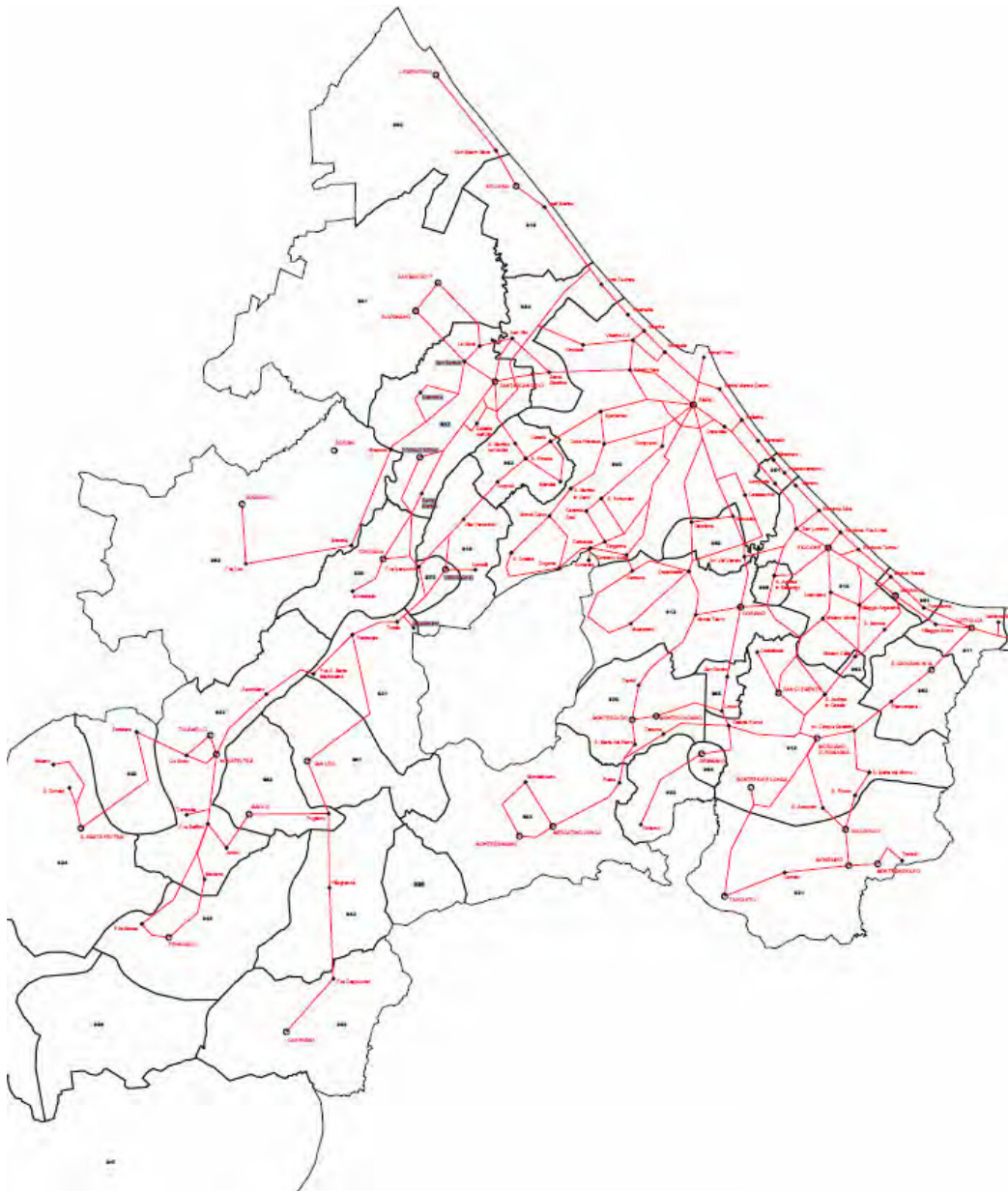
Entro l'anno 2013 dovrà essere attuata una nuova manovra tariffaria, le cui linee fondamentali sono fissate dalla delibera di G.R. 2055/2010. Si tratterà in genere di aumenti più contenuti: in particolare nel biglietto di corsa semplice aumenterà (da 1,20 a 1,30 euro) la sola componente di ingresso "A"⁽²⁾, per cui il massimo rincaro (+8,3%) si avrà nel servizio urbano. Gli abbonamenti mensili e quelli annuali a tariffa regionale subiranno aumenti dal 3 al 5%.

⁽¹⁾ - Ad esempio, per le relazioni Santarcangelo-Savignano, Bellaria-Viserba, Coriano-Riccione, Riccione-Marebello il biglietto è passato da 1 a 2 euro e l'abbonamento studenti è passato da 158 a 220 euro. I modesti aumenti (circa 3%) applicati a quest'ultimo titolo di viaggio per le relazioni da più zone erano finalizzati ad attenuare gli effetti determinati dall'applicazione di scaglioni superiori.

⁽²⁾ - La componente "B" resterà ferma al valore attuale, per cui tutti i biglietti, indipendentemente dalla distanza, aumenteranno di 10 cent.

Riguardo all'estensione delle zone tariffarie nel Bacino provinciale di Rimini, fa testo la Delibera di Giunta Provinciale 23.03.2010 n. 13. Sono previste alcune zone "neutre" (cfr. pag. 26 All. 1 DGR 2055/2010) con la funzione di consentire, da e per talune località di confine, viaggi senza salto tariffario nelle diverse direzioni (esempio: la tariffa che si applica da Miramare a Rimini e v/v è uguale a quella per la relazione Miramare–Riccione).

Zonizzazione tariffaria nel Bacino provinciale di Rimini (delibera G.P. n. 13/2010)



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

2.1 Domanda e offerta di trasporto

2.1.1 ESTENSIONE DELLA RETE TPL - La Provincia di Rimini ha un'estensione di 864 km² in cui sono insediati 335.331 abitanti (146.943 nel capoluogo) su un territorio prevalentemente collinare ma con una fortissima caratterizzazione data dalla conurbazione lineare che si estende senza soluzione di continuità lungo i 35 km di costa adriatica compresi tra la foce del Rubicone e il promontorio di San Bartolo (Gabicce). La rete del trasporto pubblico autofiloviario insiste su una rete stradale di oltre 3000 km, dei quali 471 km di strade provinciali e 44 km di strade statali (SS 9, 16, 72) ed ha una lunghezza di 954,4 km, 13,4 dei quali sono attrezzati con doppio bifilare filoviario (filovia Rimini-Riccione). Le linee costituenti la rete di bacino si spingono nelle province limitrofe di Forlì-Cesena e Pesaro-Urbino per tratte relativamente brevi, riguardanti essenzialmente la valle del Rubicone e quella del Conca. In quest'ultima penetrano diverse linee del Bacino di Pesaro-Urbino; gli "sconfinamenti" verso il riminese da parte di linee del Bacino di Forlì-Cesena sono invece molto limitati.

I sette comuni montani (Casteldelci, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria, Maiolo e Talamello) che nel 2009 sono stati trasferiti dalla Regione Marche all'Emilia-Romagna (Provincia di Rimini), sono storicamente collegati a Rimini da un complesso di autolinee ricadenti nel Bacino riminese. A queste si sono aggiunti i servizi dell'alta Valmarecchia che fino al giugno 2013 facevano parte del Bacino di Pesaro-Urbino e dei quali si tratterà nel paragrafo 3.2.

2.1.2. DOMANDA E OFFERTA DI TRASPORTO - La **domanda** da soddisfare, oltre ai tipici connotati delle aree territoriali non metropolitane – punte in cui prevalgono gli spostamenti degli studenti, centri urbani di dimensioni contenute con forte componente di mobilità pedonale/ciclabile – presenta una eccezionale componente di tipo turistico, che si sviluppa lungo la direttrice costiera nella stagione estiva, generando in tale periodo un forte numero di spostamenti, distribuiti su un arco orario molto lungo, con punte nelle fasce che normalmente sono invece di "morbida".

Nella giornata feriale-tipo del periodo invernale/scolastico sono stati stimati su tutta la rete 52.000 spostamenti giornalieri, per lo più (76%) concentrati nelle punte del mattino e del

mezzogiorno⁽³⁾. Durante il periodo estivo gli spostamenti giornalieri sono in media 46.600, con una contrazione quasi nulla nei giorni festivi e un aumento il sabato e nel mese di agosto: la mobilità di turistica, largamente prevalente, rovescia dunque i tradizionali canoni trasportistici delle giornate e ore di punta.

Com'è noto, l'esistenza di moltissimi titoli di viaggio di tipo forfetario – finora non soggetti a validazione se non in occasione del primo utilizzo – rende assai ardua la stima dei passeggeri trasportati. Lo stesso biglietto di corsa semplice, avendo validità a tempo, di fatto non consente di equiparare il numero di viaggi a quello dei pezzi venduti.

Le stime effettuate secondo parametri standard che abbinano a ciascun titolo un determinato numero di spostamenti, evidenziano un trend negativo. Rispetto al 2010, nel 2012 i passeggeri sono diminuiti del 4,2%, cioè di un valore un po' inferiore a quello della diminuzione delle percorrenze (-5,1%).

Anno	2010	2011	2012
Passeggeri trasportati	21.326.000	21.021.000	20.425.000

Fonte: Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - Allegato 5 ai Rapporti consuntivi annuali sul Trasporto Pubblico nel Bacino di Rimini ex art. 21 Accordo di Progr. 2008-2010.

Si ritiene che soltanto una piccola parte di questo calo sia da mettere in relazione agli effetti "depressivi" originati dalla diminuzione delle corse, poiché:

- i tagli non hanno mai riguardato gli orari di punta;
- non sono state registrate significative contestazioni da parte dell'utenza.

Piuttosto, deve essere considerato l'andamento negativo delle stagioni turistiche - originato dalla crisi economica in atto - più che in termini di presenze (cfr. il prospetto sotto riportato), per quanto riguarda la capacità di spesa da parte dei villeggianti, che si esprime segnatamente in una minor richiesta di spostamenti.

Provincia di Rimini - OSSERVATORIO SUL TURISMO / Report 2012	Dato 2012	Variaz. su 2011
Movimento clienti nelle strutture ricettive della Provincia RN	3.198.906	+1,9%
Notti nelle strutture ricettive della Provincia RN	15.987.166	- 1,6%

⁽³⁾ - Soc. T-Bridge, CONSULENZA IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL BACINO PROVINCIALE RIMINESE - AMBITO B: VERIFICA DELL'EFFICACIA DELLA RETE DEL TPL - RIMINI, 24 APRILE 2013.

A entrare in crisi è stato, in particolare, il modello di divertimento fondato sull'attrazione dei giovani da parte di discoteche e locali notturni, e ciò ha determinato un sensibile calo di mobilità nella fascia serale, con la sola esclusione di giornate particolari come la "Notte rosa" (primo week-end di luglio) e nel periodo di Ferragosto.

La frequentazione del servizio da parte della clientela residente nel Bacino provinciale appare relativamente stazionaria. Paradossalmente, la debole propensione del trasporto pubblico a Rimini e provincia a soddisfare la domanda casa-lavoro, fa sì che le conseguenze della crisi economica – con la diminuzione degli occupati – non siano tutte negative sul servizio; al contrario si assiste al sorgere un certo interesse nei confronti del trasporto pubblico da parte di soggetti finora poco coinvolti (da non dimenticare che il costo d'esercizio dell'autovettura privata è notevolmente aumentato).

In conclusione, la forte dipendenza della domanda di spostamenti dall'andamento della mobilità turistica, dato esogeno ed estremamente influenzato dalla crisi economica, rende di fatto aleatoria nel Bacino riminese ogni politica tesa all'incremento del numero di passeggeri. Poiché si tratta di un valore assoluto al quale la legge nazionale collega il raggiungimento di un obiettivo legato alla compartecipazione nel finanziamento del servizio, questo aspetto è fonte di preoccupazione e richiederebbe una specifica attenzione nel considerare il raggiungimento dell'obiettivo stesso.



Riguardo all'**offerta**, la serie storica delle percorrenze è stata esposta nel prospetto di pag. 4. Il pre-consuntivo delle percorrenze 2013 (aggiornato all'inizio della programmazione invernale) prevede poco meno di 7.500.000 vett.km e si discosta da quello indicato nella delibera di G.R. n. 126 del 5,18%, restando pertanto nel range indicato dalla Regione per non perdere contributi.

Ente competente	PERCORRENZA ANNUA (pre-consuntivo 2013)	Diff. su percorr.. 2012
Provincia di Rimini (esclusi Bus a chiamata)	5.950.318	-15.624
Comune di Rimini	1.225.768	-55.505
Altri Comuni	137.631	-3.432
Bus a chiamata	175.000	+48.859
INTERO BACINO	7.488.717	-25.705

Le percorrenze riferite alla competenza della Provincia di Rimini riguardano sia le linee extraurbane vere e proprie che quelle cosiddette "intercomunali", che svolgono entrambi i tipi di servizio, urbano ed extraurbano, e nelle quali prevalgono gli standard urbani: tipologia dei veicoli, distanza tra le fermate e soprattutto funzionalità alla rete urbana della quale fanno parte integrante e dalla quale quasi sempre hanno avuto origine, per mezzo di prolungamenti nei territori comunali finitimi.

Il conteggio di cui sopra può essere pertanto "riclassificato" come segue.

Tipologia	Vett.km
Linee urbane	1.363.399
Linee suburbane (intercomunali)	4.404.832
Linee extraurbane	1.545.486
Bus a chiamata	175.000
INTERO BACINO	7.488.717

I servizi di maggior peso si trovano tutti nella categoria delle linee intercomunali: in assoluto quella che sviluppa le maggiori percorrenze è la linea 4 (853.182 vett.km), seguita dalla 9 (790.892) e dalla 11 (703.265): la prima e la terza sono linee costiere a forte valenza turistica e tutte insieme costituiscono l'ossatura fondamentale della rete

urbana di Rimini. Al quarto posto con 669.683 vett.km c'è la più importante linea extraurbana, la 160 (Rimini–Novafeltria).

Circa il 36% delle percorrenze della linea 11 (vett.km 260.000) sono realizzate con veicoli filoviari. La sostituzione delle anziane vetture Volvo R59 è avvenuta nel 2010 con la messa in servizio di filosnodati bimodali, che peraltro sono ancora in numero del tutto insufficiente (6 vetture) per coprire i turni della linea.

Gli addetti nel settore erano nel 2011 448 unità, dei quali 303 autisti. Ai dipendenti di cui alla tabella che segue vanno aggiunte 29 unità (autisti) addette ai servizi in subaffidamento.

Ragione sociale	Addetti TPL	di cui Autisti TPL	Costo totale Addetti TPL	di cui Costo totale Autisti TPL
IMPRESE DEL GRUPPO ATG				
Start Romagna S.p.A. (ex Tram Servizi spa)	359	229	15.317.420,00	9.419.275,00
TPER S.p.A. (ex FER Rimini)	46	34	2.366.590,55	1.612.061,82
Alunni	1	1	20.745,00	20.745,00
Bacchini	1	1	27.742,77	27.742,77
Boldrini	5	4	168.725,40	134.286,94
Bonelli	4	3	144.231,02	124.757,23
ALTRE IMPRESE				
GAM	3	2	89.116,00	79.116,00
TOTALE	419	274	18.134.570,74	11.417.984,76

Fonte: Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - Allegato 5 ai Rapporti consuntivi annuali sul Trasporto Pubblico nel Bacino di Rimini ex art. 21 Accordo di Progr. 2008–2010.

2.2. Contratti di servizio in essere

Dall'1.1.2005, in esito alla gara a evidenza pubblica svoltasi nel corso del 2004, nel Bacino provinciale di Rimini la gestione del servizio di TPL su gomma è affidata da Agenzia Mobilità alla Società consortile Adriatic Transport Group (ATG), che in origine comprendeva i seguenti operatori: Tram Servizi SpA - Ferrovie Emilia-Romagna (FER) Srl - Consorzio TEAM. Dall'1.1.2012 la Società Tram Servizi è confluita in START Romagna SpA (gestore presente anche nei Bacini di Ravenna e Forlì-Cesena), che successivamente ha assorbito il nucleo TPER (ex FER) di Rimini. Pertanto allo stato

attuale ATG è composta da START Romagna e dal Consorzio TEAM, che raggruppa alcune imprese private (Bonelli Bus, Boldrini, Bacchini Giancarlo).

La messa in esercizio dei servizi di bus a chiamata (2009. 2012) ha comportato l'effettuazione di gare apposite e la sottoscrizione dei relativi contratti di servizio. Infine, come già accennato, il 30 giugno 2013 è cessata la competenza della Provincia di Pesaro-Urbino sui servizi del Montefeltro (alta Valmarecchia) ricadenti nei territori trasferiti alla Provincia di Rimini. Provvisoriamente il servizio è stato affidato in via diretta⁽⁴⁾ al precedente gestore con apposito contratto, di cui si tratterà in 3.2.

Contratto	TPL Bacino di Rimini	Bus a chiamata VALCONCA	Bus a chiamata VALMARECCHIA	Linee MONTEFELTRO (ex-Pesaro Urbino)
Operatore	ATG (StartRom.+Consorzio TEAM)	Giorgi	Coop. La Romagnola	Consorzio VALMABUS (5 imprese)
Stazione Appaltante	AM	AM	AM	Provincia RN (poi ceduto ad AM)
Tipologia affidamento	Gara	Gara	Gara	Diretto
Data inizio	1-1-2005	10-2-2009	20-8-2012	1-7-2013
Durata	3 anni (in proroga)	1 anno (in proroga)	1 anno (in proroga)	6 mesi
Titolarità ricavi	Affidatario (<i>Net cost</i>)	Affidante (<i>Gross c.</i>)	Affidante (<i>Gross c.</i>)	Affidatario (<i>Net cost</i>)
Valore in €	17.000.000	111.750	94.245	234.735
Bus*km	7.897.753*	(4.752 ore)	(4.230 ore)	151.442**

* - percorrenza ridotta nel 2012 a 7.388.282

** - rapportati ad anno: 311.111

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

Si è già avuto modo di descrivere come il Bacino di Rimini presenti peculiarità che lo rendono alquanto diverso da analoghi territori dove la vocazione turistica non presenta aspetti di massa come in questo caso. Sia consentita una brevissima digressione storica, per mettere l'accento come la scelta di sviluppare trasporto pubblico lungo costa abbia favorito dapprima l'espansione della "città turistica" lineare (è del 1927 il completamento

⁽⁴⁾ - Si è ritenuta applicabile la seguente disposizione del REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, 23/10/2007:

: «L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.»

della tranvia Rimini–Riccione cui farà seguito l'immediato sviluppo delle località costiere intermedie) e successivamente contribuito a generare una fitta mobilità dei villeggianti tra i diversi poli di tale insediamento, in massima parte dislocati lungo la strada litoranea. Avendo presente altre conurbazioni simili e gli standard di servizio pubblico colà esistenti, possiamo oggi concludere che tutto ciò non era affatto scontato. D'altra parte questa impostazione della rete ha originato la necessità di organizzare un servizio per una "platea" di potenziali fruitori ben più folta dei 230.000 abitanti dei comuni costieri, oltre a essere all'origine del progetto "Trasporto Rapido Costiero" (TRC) che prevede la costruzione di un sistema di trasporto in sede propria e a guida vincolata nella tratta Rimini–Riccione–Cattolica (19 km).

Sulla scorta della indagine compiuta nei mesi scorsi da T-Bridge⁽⁵⁾, si può tracciare un prospetto della mobilità pubblica nel Bacino riminese, come segue.

	ESTATE	INVERNO
Spostamenti giornalieri (giornata-tipo feriale)	46.000	52.000
Orari di punta e percentuale spostamenti	6.00–10.00 (30%) 12.00–16.00 (36%)	6.00–9.00 (50%) 12.00–14.00 (26%)
Percentuale spostamenti nella fascia serale	7% (dalle 20.00)*	2,1% (dalle 19.00)
Spostamenti casa–scuola	–	60% **
Spostamenti casa–lavoro	n.d.	29% **
Spostamenti occasionali	n.d.***	11% **
Relazione O-D più importante	Rimini–Riccione e v/v	Rimini–Riccione e v/v **
Altre relazioni O-D significative	Bellaria–Rimini; interno Riccione; Riccione–Cattolica	Cattolica–Riccione; Verucchio/S.Arcangelo–Rimini **
Concentrazione della domanda	Asse costiero (80%)	Asse costiero e assi vallivi

⁽⁵⁾ – documento cit. alla Nota ⁽²⁾.

* - La FASCIA SERALE è soggetta a punte (notte tra il sabato e la domenica, periodo di ferragosto) nelle quali la percentuale di mobilità soddisfatta è molto superiore a quella della giornata-tipo.

** - dato dell'ora di punta

*** - considerata la forte componente turistica, questo tipo di spostamenti rappresenta in estate la quasi totalità sulle linee costiere.

I flussi di desiderio rappresentano il “carico” degli spostamenti con il trasporto pubblico nell'intera giornata sul grafo di rete (senza vincoli) e sono riassunti nelle figure seguenti.

FLUSSI DI DESIDERIO DEL TRASPORTO PUBBLICO

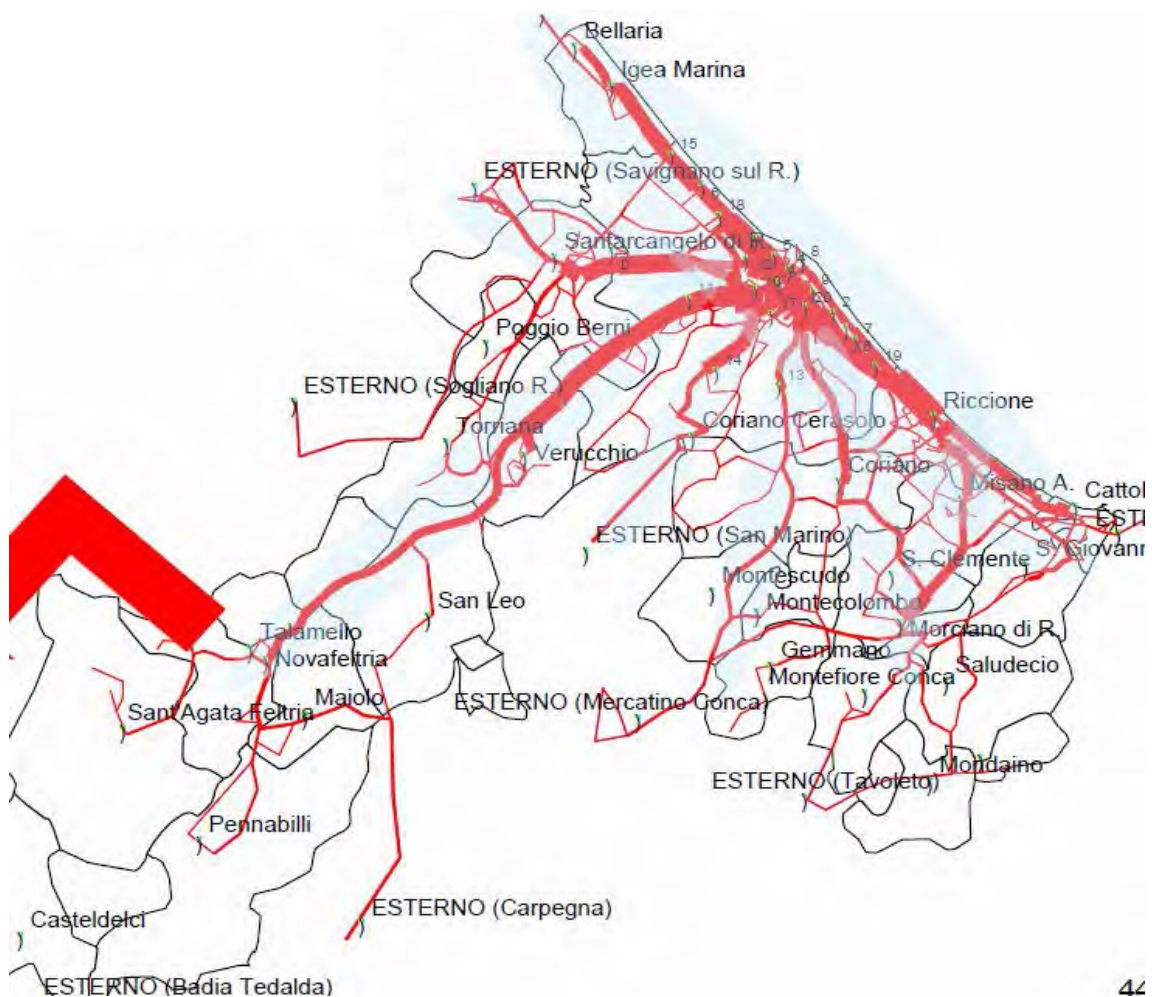
Periodo estivo



Oltre al capoluogo, che costituisce il principale polo attrattore degli spostamenti estivi, emergono i Comuni situati sulla fascia costiera con un carico di mobilità significativa: Cattolica, Riccione e Bellaria-Igea Marina sviluppano una domanda che corrisponde a circa l'80% della mobilità complessiva.

FLUSSI DI DESIDERIO DEL TRASPORTO PUBBLICO

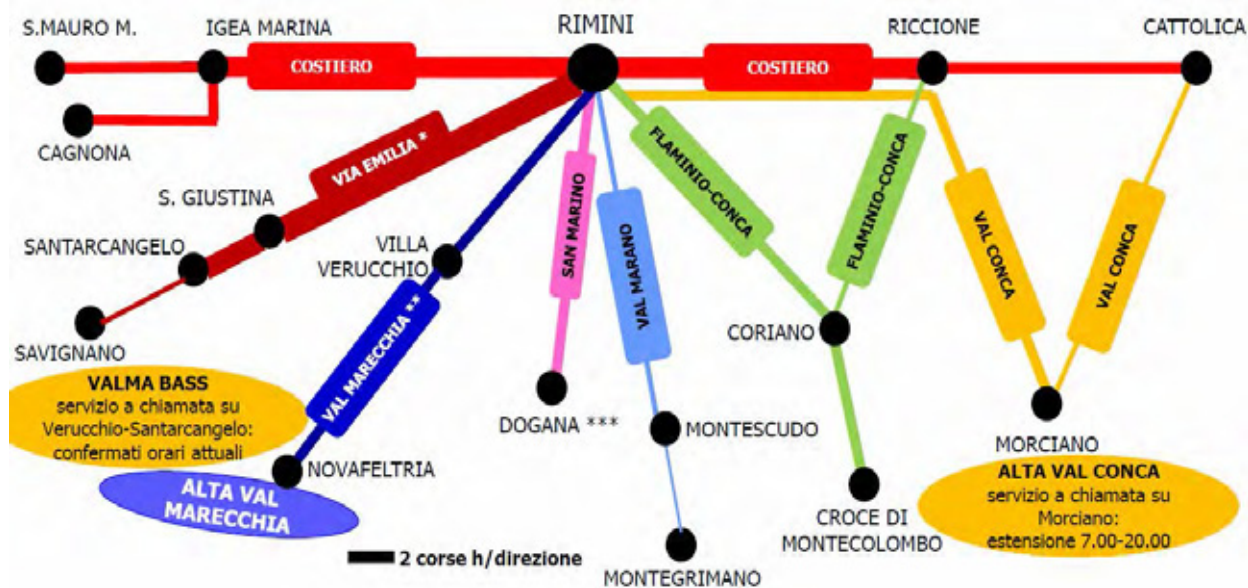
Periodo invernale



Fonte: Soc. T-Bridge, CONSULENZA IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL BACINO PROVINCIALE RIMINESE - AMBITO B: VERIFICA DELL'EFFICACIA DELLA RETE DEL TPL. Rimini, 24 aprile 2013.

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

Un sintetico grafo della rete, che riproduce la condizione attuale delle principali direttrici servite dal trasporto pubblico autofiloviario, mette in evidenza come non vi siano discordanze con le “linee di desiderio” sopra descritte.



Il sistema si regge su alcune direttrici di forza, ben evidenziate nel grafo, che nella maggior parte dei casi rappresentano un'efficace sintesi del servizio urbano ed extraurbano⁽⁶⁾. Storicamente il modello di questo tipo di servizio è la filovia Rimini–Riccione, ma fin dagli anni settanta-ottanta del Secolo scorso questo tipo di servizi si sono espansi in altre direzioni. L'entrata in città di linee che provengono dai centri urbani limitrofi può determinare qualche problema nelle punte; fuori da queste rappresenta invece una soluzione molto razionale, che evita sovrapposizioni e permette di svolgere il servizio con frequenze relativamente elevate.

Si è visto come all'opposto le linee strettamente urbane, come le circolari, non sono in grado, per la limitatezza del percorso, di sostenere un ruolo di linee portanti ed hanno finito per subire le più forti limitazioni.

Un punto debole del sistema è la velocità commerciale, che risente sia dell'ambiente urbanizzato (come nel caso dell'insediamento costiero) che della capillarità del servizio,

⁽⁶⁾ – Le tre linee costiere (4, 11, 125) e la diametrale Aeroporto–Santarcangelo (9) con una percorrenza annua di bus*km 2.686.000, rappresentano il 33% dei servizi di tutto il bacino.

con fermate spesso frequenti. Negli ultimi anni, le stesse strade extraurbane sono state oggetto di importanti interventi mirati a incrementare la sicurezza della circolazione: limitazioni di velocità, semafori pedonali, rotonde e golfi di fermata. Tutto questo ha inciso non poco sulla velocità di esercizio delle linee a più lunga percorrenza, come la Rimini–Novafeltria (160), che con i suoi 35 km di lunghezza costituisce il collegamento fondamentale lungo la valle del Marecchia.

In questa vallata e in quella del fiume Conca, i principali centri attrattori e generatori di traffico (Santarcangelo, Novafeltria, Morciano) fungono da poli d'interscambio tra le linee cadenzate da e per la costa e i servizi minori, tra i quali quelli di bus a chiamata.

Questa impostazione permette di evitare parallelismi e sprechi; il lato sfavorevole per l'utenza è la rottura di carico necessaria (salvo che nelle punte) per giungere a Rimini o a Riccione.

Ma nel servizio di TPL del bacino riminese, quali sono i livelli di qualità?

A questa domanda cerca di rispondere l'indagine *Customer Satisfaction* svolta nel novembre 2012 da IRTECO, nell'ambito di un contratto stipulato dalla Regione Emilia-Romagna e da gran parte delle Agenzie locali per la mobilità.

L'aver limitato il capo di indagine alla qualità percepita è un limite che non consente di conoscere i *feedback* della clientela.

Riportiamo di seguito una tabella tratta dalla presentazione dei risultati dell'Indagine, che compara i risultati di Rimini con la media regionale in materia di puntualità.

		CAMPIONE UTILE STANDARD PUNTUALITA'					
		Emilia Romagna 2012			Rimini 2012		
		N°	v.a.	%	N°	v.a.	%
Totale	Transitate	6.424	6.079	94,6	728	690	94,8
	Non Transitate : anticipo tra 3'e 5'		171	2,7		7	1,0
	Non transitate		174	2,7		31	4,3
Urbano	Transitate	4.280	4.097	95,7	564	538	95,4
	Non Transitate : anticipo tra 3'e 5'		107	2,5		6	1,1
	Non transitate		76	1,8		20	3,5
Extraurbano	Transitate	2.144	1.982	92,4	164	152	92,7
	Non Transitate : anticipo tra 3'e 5'		64	3,0		1	0,6
	Non transitate		98	4,6		11	6,7

Dall'Indagine emerge anche che a Rimini il biglietto può essere reperito a bordo del bus (sia pure con sovrapprezzo) sulla totalità delle corse (la media regionale è del 77%) e il 59,7% dei mezzi è munito di emettitrice di biglietti, contro una media regionale dell'11,9%.

Il diffuso impiego di autobus di grande capacità (autosnodati) ha risolto brillantemente il problema dell'affollamento nelle punte e fortemente attenuato quello – molto acuto nel periodo estivo sulle linee costiere – dell'imprevedibilità delle punte stesse (spesso legate a fenomeni meteorologici, "esodo/controesodo", eventi vari). Resta tuttavia un forte gap da colmare rispetto ad altre realtà sul fronte dell'innovazione tecnologica.

Questo aspetto è senz'altro il più negativo, sia per l'estrema difficoltà nel controllo del servizio da parte dell'Ente regolatore, che non può disporre di alcun dato certificato sullo svolgimento del servizio stesso, sia per la mancanza di quegli strumenti di informazione alla clientela (avviso prossima fermata a bordo, annuncio prossima corsa nelle fermate principali) ormai diffuse su tutte le reti.

La prossima attuazione del progetto Gestione Informata della Mobilità (GIM), cui partecipano gli Enti Locali Riminesi, metterà fine a questa lacuna, con l'implementazione di un sistema di telerilevamento della flotta in grado di svolgere le funzioni sopra descritte e di fornire la consuntivizzazione delle percorrenze.

3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto

La riprogrammazione attuata tra l'Orario estivo 2011 e l'Orario invernale 2012-2013 ha soddisfatto i criteri enunciati nel "Patto per il TPL": nel Bacino riminese sono state ridotte le percorrenze annue dei servizi, entro il range fissato dalla Regione affinché non si determinasse una riduzione delle risorse erogate a titolo di contributo.

Le linee strategiche, ampiamente descritte in 1.2, devono intendersi confermate anche alla luce dei buoni risultati ottenuti.

Va evidenziato che negli esercizi dal 2011 a oggi, non ci si è mossi esclusivamente nell'ottica dei "tagli", ma sono stati realizzati nuovi servizi come prolungamenti, diramazioni, corse scolastiche, coincidenze, allocando diversamente percorrenze di servizi rivelatisi improduttivi. I paragrafi che seguono illustrano azioni che sono da considerarsi in linea con tale obiettivo.

3.1. Azioni in atto nel Programma invernale 2013-2014

Per la programmazione invernale 2013-2014, perfezionata alcuni mesi prima della redazione del presente documento, si è dovuto tener conto dei dati di previsione sulla frequenza alle scuole di secondo grado, che annunciano un incremento di iscrizioni dell'ordine di circa settecento unità in tutta la Provincia. Particolarmente interessati al fenomeno sono alcuni istituti dislocati fuori dal capoluogo (Novafeltria e Riccione, località si è reso necessario istituire una nuova sede staccata dell'istituto Alberghiero).

Tutto ciò si rifletterà in un aumento della domanda nell'orario di punta, che a Rimini e provincia, come in tutte le realtà analoghe, è determinato in via prevalente dal traffico studentesco.

Di fronte a tale problematica, le misure adottate per adeguare l'offerta di trasporto pubblico sono le seguenti.

Da parte del Gestore:

- incremento dei posti offerti con l'immissione in servizio di cinque nuovi autobus da 18 metri.

Da parte dell'Ente programmatore:

- predisposizione di nuove corse di punta, laddove non possono essere impiegati i bus a grande capacità e comunque sulle principali direttrici di forza (linee 9, 124, 134, 160);

- recupero delle percorrenze aggiunte in punta tramite la cancellazione di alcuni servizi a bassa frequentazione, in accordo con gli EE.LL. interessati.

LINEA	Descrizione dei provvedimenti	Variazione vett*km (Esercizio 2013)	Variazione vett*km (annuale)
55 / 172	Soppressione di alcune corse circolari Riccione–Misano Monte–Riccione effettuate fuori delle ore di punta	- 9.484	- 26.872
125	Soppressione del servizio serale, fascia oraria 21–24 (nei festivi 19–24), dall'ultima domenica di settembre alla settimana di Pasqua esclusa ⁽⁷⁾	- 7.062	- 14.618
4	Limitazione del 50% delle corse alla stazione FS di Rimini durante la fascia oraria 9–12 (prosecuzione fino Ospedale ogni 30')	- 3.836	- 9.524
9	Limitazione a S.Giustina del 50% delle corse del ramo San Vito durante le fasce orarie 9–12 e 15–17 (prosecuz. fino San Vito ogni 60')	- 2.465	- 6.121

La tabella illustra la rimodulazione che andrà in vigore a partire dall'Orario invernale 2013–2014, il cui risultato sarà una diminuzione di percorrenze pari a autobus.km 57.135 (22.847 nel 2013), una parte dei quali saranno riconvertiti in corse supplementari nelle ore di punta dei giorni di scuola come sopra accennato. Le percorrenze recuperate saranno compensate anche con l'aumento di quelle prodotte dai servizi di bus a chiamata, che dovrebbero assestarsi intorno al valore annuo di 175.000.

3.2. Il TPL nei sette Comuni del Montefeltro

Per effetto della Legge 3 agosto 2009 n. 117, i Comuni di Casteldelci, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria, Maiolo e Talamello sono stati distaccati dalla Regione Marche e aggregati alla Regione Emilia-Romagna, nell'ambito della Provincia di Rimini. Nei territori sopra indicati è attiva una rete di trasporto pubblico su gomma, composta da sette autolinee sulla quale fino al 30.06.2013 ha avuto competenza la Provincia di Pesaro-Urbino, che nel 2007 ha sottoscritto apposito Contratto di servizio per una durata di anni sei con la Società Consorziale Adriabus, la quale ha esercitato i servizi attraverso le imprese associate (Consorzio Valmabus e ditta Antonelli, poi entrata nel Consorzio Valmabus).

⁽⁷⁾ - Nel 2014 il servizio serale riprenderà il 17 aprile. Questo criterio andrà verificato negli anni successivi, nel caso la Pasqua cada a fine marzo/inizio aprile, con conseguente aumento delle giornate di effettuazione.

Nella fase transitoria (dal 2009 al 2013), le Regioni Marche ed Emilia-Romagna si sono accordate perché il contratto giungesse alla scadenza naturale; successivamente l'affidamento di questi servizi è passato alla competenza della Provincia di Rimini.

L'aggregazione al Bacino provinciale di Rimini comporterà la progressiva integrazione con i servizi esercitati dal Gestore del trasporto pubblico nello stesso bacino di traffico: in particolare questa rete dovrà far parte del servizio di TPL messo a gara per l'ambito romagnolo.

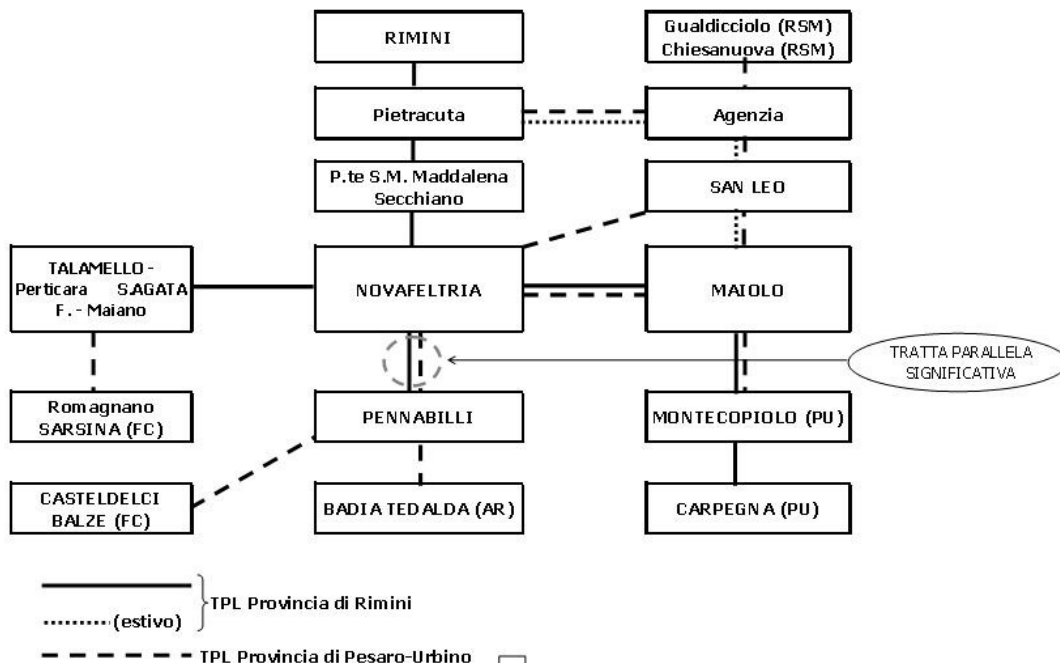
Dall'1/7/2013 è in atto un contratto di servizio temporaneo, stipulato dalla Provincia di Rimini alle stesse condizioni di quello che precedentemente vigeva con la Provincia di Pesaro; dal 20/8/2013 Agenzia Mobilità è subentrata alla Provincia nella titolarità del contratto.

Al momento in cui questo documento viene redatto, è in primo piano la questione delle risorse destinate alle linee trasferite dalla Provincia di Pesaro-Urbino. Un contributo economico della Regione Emilia-Romagna non è stato previsto ⁽⁸⁾ e il servizio rischia di non poter essere erogato a partire dal 2014. Questo è anche il motivo per cui l'attuale contratto ha la durata di sei mesi: il relativo onere è provvisoriamente coperto facendo ricorso ai contributi per iniziative di incremento e qualificazione del TPL di cui all'art. 33 L.R. 30/1998.

Il grafo mostra in particolare le interferenze e le reciproche connessioni della rete ex-Bacino di Pesaro-Urbino con le autolinee del Bacino di Rimini esistenti (che all'incirca totalizzano nell'area la stessa percorrenza annua).

⁽⁸⁾ – La delibera di G.R. n.126/2011 "Determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale per il triennio 2011–2013" stabilisce per i servizi di TPL svolti nei territori aggregati all'Emilia-Romagna con Legge 117/2009 che "a partire dall'1/07/2013 tali servizi saranno erogati dal gestore del bacino di Rimini in base alla gara [che avrebbe dovuto essere] espletata entro il 2012. I servizi e le relative contribuzioni regionali si intendono già compresi nelle Tabelle I e II", cioè nelle percorrenze già a contributo, senza alcun incremento.

GRAFO DEI SERVIZI DI TPL AREA MONTEFELTRO (ALTA VALMARECCHIA)



LINEA	PERCORSO	Percorrenza annua	Progr. d'esercizio	N. bus
100	BALZE DI V. - PENNABILLI - NOVAFELTRIA	49.335	FERIALE ANNUALE	2
101	BADIA T. - PENNABILLI - NOVAFELTRIA	78.305	FERIALE ANNUALE	2
102	MONTECOPIOLO - SAN LEO - PIETRACUTA	65.257	FERIALE ANNUALE	1
103	CHIESANUOVA - S.LEO - NOVAFEL. - MAIOLO	50.809	FERIALE ANNUALE	2
104	S.AGATA - ROMAGNANO - SARSINA	38.757	FERIALE ANNUALE	2
105E	SAN LEO - MACERATA F.	7.636	FERIALE EST.	-
109	SAN LEO - PIETRACUTA	21.012	FERIALE ANNUALE	1
Percorrenza totale vett.km		311.111	calendario Adriabus	

I passi da compiere in direzione di una completa integrazione sono:

- a) Applicazione alle linee ex Pesaro-Urbino del sistema tariffario dell'Emilia-Romagna (compresa la tecnologia STIMER).
- b) Piano di razionalizzazione dei servizi, da attuarsi anche prima della gara per l'affidamento della gestione: eliminazione di eventuali sovrapposizioni, redistribuzione del percorrenze tra le varie direttrici, chiusura delle tratte non utili. Questa azione potrebbe portare a un recupero fino a 50.000 bus*km di percorrenza, vale a dire l'8% del totale oggi prodotto nell'area dal Gestore del Bacino riminese (ATG) e da quello della rete ex Bacino di Pesaro-Urbino, senza

contraccolpi negativi sull'offerta, che anzi trarrebbe giovamento dalla completa integrazione dei servizi.

Direttrice	Linee presenti	Percorr. annua	Possibili azioni
SP 258 (da Novafeltria a Confine Prov.le)	ATG 161	46.428	- Razionalizzazione complessiva della direttrice con stretta integrazione delle 3 linee. Possibile RECUPERO PERCORRENZE FINO AL 15%
	Valmabus 100	49.335	
	Valmabus 101	78.305	
	<i>Totale vett*km</i>	174.078	
Valli Marecchia / Savio (Novafeltria–S.Agata F.–Sarsina)	ATG 162	72.892	- Eliminazione delle corse non frequentate e razionalizzazione dei servizi su tratta comune. Possibile RECUPERO PERCORRENZE 5% CIRCA
	Valmabus 104.1	30.411	
	<i>Totale vett*km</i>	103.303	
Valmarecchia in Destra (Novafeltria–Maiolo–San Leo)	Valmabus 102	65.257	- Eliminazione delle corse non frequentate e miglioramento corrispondenze con LINEA 160 (da e per Rimini). Possibile RECUPERO PERCORRENZE 5% CIRCA
	Valmabus 103	50.809	
	Valmabus 109	21.012	
	<i>Totale vett*km</i>	137.078	
Collegamento estivo con Terme Macerata Feltria (PU)	Valmabus 104.2	7.636	- Verifica coerenza linee con linee guida servizi minimi di bacino. <u>Mantenimento solo se vi sono risorse sufficienti.</u>
	Valmabus 105E	8.346	
	<i>Totale vett*km</i>	15.982	

- c) Adeguamento delle infrastrutture (aree di fermata e paline) al codice della strada e agli standard regionali (orari in palina): requisiti tutti insussistenti al momento del passaggio dal Bacino di Pesaro-Urbino a quello di Rimini.
- d) Inserimento delle linee nella gara per l'affidamento della gestione del TPL nell'Ambito Romagna.

Occorre notare che attualmente l'equilibrio economico di questa particolare rete si regge su un corrispettivo kilometrico molto più basso di quello attribuito al Gestore del Bacino riminese. Su questo dato potrebbero aversi ripercussioni in seguito all'applicazione del sistema tariffario dell'Emilia-Romagna, poiché gli abbonamenti annuali per studenti, che rappresentano una parte preponderante dei ricavi, sono stati finora rilasciati a prezzi molto superiori (tariffa Regione Marche) a quelli in vigore nel Bacino riminese. In ogni caso, deve essere affrontata la questione della base d'asta per questi servizi (e per quelli di bus a

chiamata), che dovrà tener conto delle attuali differenze, pena un aggravio per le finanze pubbliche.

AVVERTENZA - NEI PARAGRAFI CHE SEGUONO SI ESPONGONO ALCUNE PROBLEMATICHE E RELATIVE IPOTESI DI SOLUZIONE. QUESTE SONO DEL TUTTO INDICATIVE E DEVONO PASSARE AL VAGLIO DEGLI ENTI COMPETENTI

3.3. Problematiche connesse alla mobilità nel Centro storico e immediata periferia di Rimini

Le misure adottate in occasione del primo step di razionalizzazione (2011) hanno inciso particolarmente sul programma d'esercizio delle linee urbane di Rimini.

Occorre tenere presente che nel territorio comunale di Rimini vengono annualmente percorsi circa 4,2 milioni di bus.km. Di questi, soltanto 1,3 milioni sono costituiti da linee urbane di competenza comunale, mentre il rimanente è in massima parte costituito da linee di competenza provinciale che svolgono tanto il servizio urbano e quanto quello extraurbano.

Le linee urbane comunali rappresentano una sorta di "anello debole" della rete (vedansi le considerazioni esposte al par. 1.2), dalla frequentazione piuttosto bassa - salvo che nella punta scolastica - e con una bassa velocità commerciale. Gli obiettivi di mobilità sostenibile nell'area comprendente il centro storico e l'immediata periferia di Rimini danno grande rilievo all'incentivo della ciclabilità, che già oggi costituisce una quota assai rilevante degli spostamenti in tale area, e dei percorsi pedonali; va da sé in questo quadro che al trasporto pubblico - che invece deve essere strategico nei collegamenti con la periferia più lontana e le frazioni - non possono essere attribuiti grandi numeri.

Dal 2011 nell'Orario estivo il taglio è stato molto pesante, dell'ordine di quasi il 50%, sulle linee circolari 1, 2, 18 e 19, che costituiscono i servizi di collegamento del centro storico con l'immediata periferia. La frequenza estiva delle corse su queste linee è di 60' (40' sulla linea 1, solo feriale), obiettivamente non consona al ruolo di linea urbana.

La percorrenza complessiva delle linee 1, 2, 18 e 19 è di 456.000 vett.km (era di 591.000 nel 2010). Operando una redistribuzione, è possibile tornare a offrire un servizio estivo efficiente.

In sintesi:

- Linee 18 e 19 (Circolare destra / sinistra): conferma dell'attuale itinerario e programma d'esercizio, tranne che per il tratto compreso tra via Caduti di Marzabotto e piazza Malatesta (circolare 18) e viceversa (circolare 19), nel quale

percorrono le vie Antonelli, Capelli e Dario Campana invece che la via Marecchiese, cioè l'itinerario attualmente effettuato dalle linee 1 e 2 (collegamento tra il Villaggio Ina Casa e il centro storico). Il maggior tempo di percorrenza (+ 4 min) è compatibile con il tempo di giro attuale (60 min) che comprende circa 15 min di "cuscinetto" ai capilinea. La frequenza feriale di 30 min viene estesa al periodo estivo.



Linee circolari 18/19. Ipotesi allargamento del percorso a via Dario Campana –
A tratteggio la parte di percorso da abbandonare

- Linee 1 / 2 (Circolari interne, servite da bus "corti"): semplificazione degli itinerari, in virtù dell'allargamento sopra illustrato delle circolari 18/19 fino al Villaggio Ina Casa. Sono possibili più soluzioni: le linee 1 e 2 potrebbero essere trasformate in due anelli concentrici imperniati sul perimetro del centro storico, oppure unificate e trasformate in una diametrale da via Covignano a San Giuliano Mare.

In ogni caso, la percorrenza delle linee in questione dovrebbe restare su valori molto simili a quelli attuali, attuando una redistribuzione dei nastri vettura tra inverno ed estate: dai 9 invernali e 4 estivi attuali a 6-7 invernali e 6 estivi.



Linee 1 - 2. Nella figura a destra, l'ipotesi di semplificazione dei percorsi, con evidenziato il transito di entrambe le linee sul perimetro del Centro storico. A sinistra, ipotesi di unificazione.

Linee	Percorrenza attuale	Percorrenza obiettivo	Azioni
1 / 2	202.500	150.000	Semplificazione itinerario; possibile unificazione; ristabilimento frequenza nei gg. feriali estivi
18 / 19	254.000	320.000	Allargamento itinerario (zona Ina Casa). Ristabilimento frequenza nei gg. feriali estivi
Tot.	456.500	470.000	

Si osserva che la soluzione di unificare le linee 1 e 2 lascia scoperta la Circonvallazione Occidentale, dove si trova un importante presidio socio-sanitario. Tale soluzione potrebbe essere attuata insieme ai progetti di "navetta" nel centro storico che il Comune di Rimini ha intenzione di realizzare con mezzi a basso impatto ambientale per valorizzare il cosiddetto

“anello delle piazze” contemplato nel Piano Strategico. Viceversa la soluzione dei due anelli concentrici potrebbe, con le opportune modifiche, attuare almeno in parte le suddette previsioni dell’Amministrazione Comunale.

3.4. Rettifica dei servizi sulla direttrice “via Roma”

Il prossimo completamento dell’asse stradale intermedio tra Rimini e Riccione, conosciuto come “via Roma”, con l’eliminazione della strozzatura tuttora presente all’altezza di Miramare (viale Losanna, attualmente a senso unico), consentirà di attuare l’ultima fase di riorganizzazione delle linee presenti nell’area compresa tra l’Ospedale di Rimini, la ferrovia e il confine con il Comune di Riccione. L’attuale itinerario della linea 9 tra Rimini Ospedale e Aeroporto presenta aspetti insoddisfacenti, perché suddiviso in due rami, che si intrecciano in un punto intermedio e sui quali la frequenza dei passaggi è dimezzata rispetto allo standard di 15 min nel periodo invernale / 20 min in quello estivo / 30 min nei festivi che da decenni è un carattere distintivo di questa grande diametrale che attraversa tutto il territorio del Comune di Rimini, oltre a effettuare il collegamento con Santarcangelo. La linea 124, che collegando Rimini con Riccione Paese e Morciano espleta un servizio più propriamente suburbano e che in origine era istradata sulla S.S. 16, oggi percorre sia questa che l’asse della “via Roma”, condizionata dalla strozzatura di cui si è detto.

Un’ipotesi di intervento è la seguente: rettifica della linea 124 e limitazione della linea 9 al solo itinerario Ospedale–direttrice via Roma–viale Mosca–Aeroporto (percorso dal 50% delle corse, le restanti sono limitate all’Ospedale). Questo assetto genera una sommatoria di transiti (linee 9 + 124 = standard ogni 15 min) tra l’Ospedale e Fiabilandia.

Nella viabilità non più percorsa dalle linee 9 e 124 (viale Settembrini, viale Rimembranze, via Tommaseo, via Rosmini, Statale 16) si ipotizza l’inserimento della linea 8 (ogni 30 min), che abbandona l’attuale tratto finale tra Ospedale e via Rodriguez ⁽⁹⁾.

⁽⁹⁾ – tramite le linee 4 (ramo H) e 9 (corse limitate Ospedale) è possibile coprire le vie Flaminia e Rodriguez.



Completamento “via Roma” - Soluzione Percorsi delle linee 8, 9 e 124

Questa ipotesi di lavoro, se attuata, comporterà effetti benefici sull'appetibilità dei servizi, con l'eliminazione della tortuosità dagli itinerari delle linee “portanti”, delle quali migliorerà anche la velocità commerciale. Di conseguenza, potrà essere realizzata senza impiego di risorse aggiuntive: è possibile viceversa un certo recupero di percorrenza.

Lo schema proposto nel paragrafo precedente può dirsi propedeutico rispetto all'assetto dei servizi su strada una volta entrato in esercizio (tra alcuni anni) l'impianto del Trasporto Rapido Costiero (TRC), attualmente in fase di costruzione.

Questo sistema, consistente in una sede riservata parallela alla linea ferroviaria tra le stazioni di Rimini e di Riccione, nella quale corrono mezzi su gomma “guidati”, sostituirà la filovia Rimini–Riccione. La rete di contorno, che dovrà tener conto del collegamento con l'aeroporto, si svilupperà sul lato monte a partire dall'asse stradale “via Roma”. Risulta evidente che l'assetto sopra schematizzato non necessiterà di grosse modifiche per adattarsi alle nuove condizioni.

3.5. Integrazione con il servizio ferroviario

Il grado tuttora basso di integrazione tariffaria tra i servizi autofiloviari e quelli ferroviari, data la sostanziale estraneità del gestore ferroviario al sistema STIMER, non consente al momento di ipotizzare razionalizzazioni fondate sull'impiego dei due vettori.

Il Bacino di Rimini, pur dotato di un rilevante numero di stazioni (11 su 43 km di rete), fa registrare un uso limitato del mezzo ferroviario per spostamenti interni, dovuto a vari fattori: l'offerta relativamente scarsa (rotaia) nell'ambito quella che di fatto è un'unica conurbazione, la capillarità dei servizi su gomma, la lontananza delle stazioni da quasi tutti i poli scolastici.

In alcune stazioni (Santarcangelo e tutte quelle della linea Ravenna–Rimini) fermano non più di 25-30 convogli nei giorni feriali. La fermata Rimini Fiera è utilizzata solo durante le principali manifestazioni fieristiche.

D'altra parte, se si verificano i "parallelismi" tra gomma e ferro, si vedrà che non solo per le relazioni extra-bacinali (Cesena, Ravenna, Pesaro) non vi è alcuna sovrapposizione, ma anche che all'interno del Bacino la relazione più lunga con il capoluogo (Rimini–Cattolica, 19 km) non è servita da un'autolinea diretta, mentre sulla ferrovia esiste un cadenzamento orario⁽¹⁰⁾ e il tempo di percorrenza è di circa 1/3 rispetto a quello della gomma.

In corrispondenza delle stazioni di Cattolica e Santarcangelo, inoltre, l'orario delle autolinee ivi attestate e dirette nell'entroterra si presenta, nei limiti del possibile, coordinato con quello ferroviario (con privilegio per i collegamenti verso Bologna).

Se in futuro, con un livello più avanzato di integrazione tariffaria, parte degli assetti attuali potranno essere rivisti, al momento resta difficile intervenire su questo argomento.

⁽¹⁰⁾ - I treni Regionali Veloci, costituenti la maglia principale di tale servizio, di norma non fermano a Misano Adriatico e Rimini Miramare, salvo che nel periodo giugno–settembre

4. Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei servizi

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)**

4.1. Ricavi/Costi d'esercizio (RC)

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) dell' art. 16 bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, finalizzato a "conseguire il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra i ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura.

Per questo Indicatore vale pertanto la formula:

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

dove:

R = Ricavi; **C** = Corrispettivi; **I** = Costi di Infrastruttura

Bacino di Rimini: servizi mimimi di TPL (Consuntivo 2012, salvo assestamenti) -

Ricavi (R):

biglietti e abbonamenti	€ 9.154.618 #
integrazioni tariffarie	€ 141.170
totale ricavi tariffari	€ 9.285.879
sanzioni a viaggiatori	€ 509.030
pubblicità	€ 90.000
Totale ricavi da traffico	€ 9.894.818

- di cui € 9.909 sui servizi bus a chiamata

Corrispettivi (C) ⁽¹¹⁾:

Sommatoria dei corrispettivi erogati al Gestore dei servizi regolari TPL e ai gestori dei servizi bus a chiamata al netto di IVA: **€ 17.204.424.**

Infrastrutture (I)

Le locazioni di impianti fissi che START Romagna corrisponde ad A(2012) ammontano a **€ 212.354,21** così suddivisi

DEPOSITO E IMPIANTI FISSI FILOVIARI	€ 114.719,18
PALAZZINA UFFICI	€ 97.635,03

Pertanto l'indicatore sarà:

$$\frac{9.894.818}{9.894.818 + 17.204.242 - 212.354} = \mathbf{0,368}$$

4.2. Numero Passeggeri (NP)

Il conteggio è effettuato secondo il metodo adottato negli Accordi di programma, ovvero l'applicazione di coefficienti di valutazione differenziati per ogni titolo di viaggio analizzato (corsa semplice, abbonamenti annuali, mensili, carnet etc.) che moltiplicati per il n. di titoli venduti rappresenta i passeggeri equivalenti. Rispetto alla tabella di pag. 10 sono stati aggiunti i passeggeri dei servizi di bus a chiamata.

Anno	2010	2011	2012
Passeggeri trasportati	21.331.000	21.029.000	20.439.000

Fonte: Agenzia Mobilità Provincia di Rimini - Allegato 5 ai Rapporti consuntivi annuali sul Trasporto Pubblico nel Bacino di Rimini ex art. 21 Accordo di Progr. 2008-2010.

(11) - Cfr. tabella a pag. 4.

4.3. Livelli occupazionali (LO)

Gli addetti nel settore nel Bacino di Rimini erano nel 2011 448 unità (cfr. la tabella a pag. 13).

La fusione tra START Romagna e la sede riminese di TPER (ottobre 2012) ha determinato un lieve ridimensionamento del numero di occupati rispetto alla sommatoria dei dipendenti delle due aziende. Le attività di START comprendono servizi diversi da quelli "minimi di TPL" oggetto del Contratto di servizio: su un totale di 427, gli addetti a questi ultimi sono circa il 91%, dunque 340 unità; a queste vanno aggiunte 45 unità delle altre imprese affidatarie e/o sub-affidatarie del servizio, per cui si giunge al valore di **435 occupati** ⁽¹²⁾.

5. Piano di riprogrammazione - una sintesi

Dovendo sintetizzare il contenuto del presente documento, si è visto dapprima come Agenzia Mobilità, nella sua veste di ente regolatore del trasporto pubblico nel Bacino provinciale di Rimini, sia intervenuta per consentire una riduzione dell'offerta in relazione alle minori risorse disponibili (le relative strategie sono state illustrate in 1.1); successivamente ha progettato e implementato servizi alternativi - bus a chiamata (1.3) - per assicurare la copertura di aree a domanda debole, nelle quali difficilmente l'offerta di corse regolari può giustificarsi al di là delle canoniche ore di punta scolastiche.

I corrispettivi sempre crescenti corrisposti al Gestore del servizio universale di TPL hanno imposto quest'opera di razionalizzazione, unitamente a un adeguamento delle tariffe (1.4), che ha portato nelle casse dell'azienda un sostanzioso aumento dei ricavi.

Nel 2012-2013 non vi sono tuttavia stati nuovi ritocchi e la nuova manovra tariffaria che dovrà essere attuata entro il corrente anno 2013, secondo il disposto della delibera di G.R. n. 2055/2010, produrrà effetti a cominciare dal 2014. Si stimano maggiori ricavi per 6-700.000 euro a parità di passeggeri trasportati

L'ampia descrizione delle caratteristiche della domanda e dell'offerta (par. 2) ha messo in luce come i punti di debolezza dell'attuale servizio di trasporto pubblico non siano diversi da quelli che affliggono la maggior parte delle città nel nostro paese e soprattutto quelle di dimensioni medio-piccole, dove il trasporto pubblico non può definirsi ugualmente strategico che nelle città metropolitane.

⁽¹²⁾ - La valutazione è stata fatta rapportando il numero di occupati alla produzione chilometrica dei vari servizi: TPL, scolastico, noleggio. Dati più precisi saranno disponibili con la redazione del Rapporto semestrale (settembre 2013) di cui all'Accordo di Programma.

Ne consegue la necessità di una politica di mantenimento, con interventi mirati a eliminare alcune distorsioni determinatesi a seguito dei “tagli” e a cogliere le opportunità offerte da interventi infrastrutturali.

La messa in esercizio del “Trasporto Rapido Costiero” (TRC) Rimini–Riccione, la cui costruzione iniziata nel corso del 2012 verrà portata a termine non prima del 2017, comporterà una rivisitazione radicale in particolare dei servizi paralleli alla costa. Nel frattempo sarà importante dare al servizio una forma il più possibile “propedeutica” e non contraddittoria rispetto all’innovazione portata dal “metrò di costa”.

La concentrazione dell’offerta lungo le direttrici a domanda elevata (punto 3 c del art. 301 c. 1° legge di stabilità) riteniamo sia un dato acquisito, dal momento che molti dei servizi a domanda debole sono stati rimodulati o sostituiti da modalità alternative secondo le linee di intervento descritte in questo documento.

Tali direttrici nel Bacino riminese sono ben individuate e corrispondono con le linee forti citate a pag. 12, ma anche su queste si è intervenuto su segmenti a bassa frequentazione (cfr. la tabella a pag. 22).

Il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi (art. 3 del DPCM) e l’incremento del numero dei passeggeri sono obiettivi problematici: in particolare nel caso riminese non è in alcun modo gestibile la domanda turistica, che costituisce una parte rilevante del traffico e contribuisce a mantenere il rapporto di cui sopra su livelli relativamente elevati (0,368).

La rassegna di buone pratiche e provvedimenti di razionalizzazione del servizio sopra illustrata potrebbe rivelarsi insufficiente a conseguire gli obiettivi di legge, pur considerando che essi vanno raggiunti a livello regionale, considerando anche il servizio ferroviario.

Il numero di passeggeri, in particolare, negli ultimi anni non ha conosciuto un trend positivo e di fronte ai morsi della crisi economica in atto le armi a disposizione del trasporto pubblico non sono molte.

ADDENDUM

Centro storico di Rimini: *Masterplan* strategico e trasporto pubblico

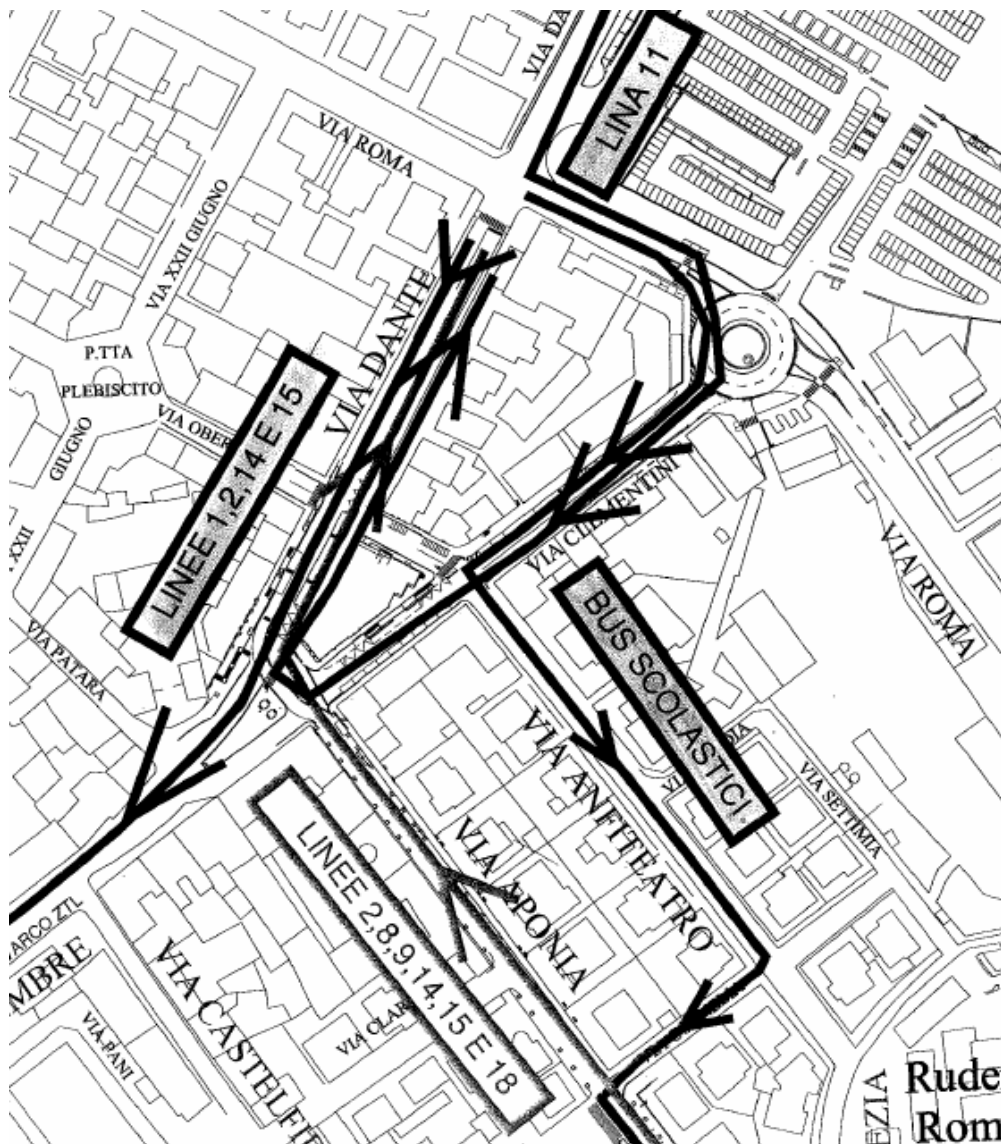
La deliberazione di Giunta Comunale n. 35 del 21 febbraio 2012 costituisce l'atto d'indirizzo del Comune di Rimini per l'attuazione di alcuni interventi diretti al miglioramento della qualità dell'aria e la riqualificazione urbana della città, tra i quali la riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di trasporto pubblico nella zona di via Castelfidardo, in precedenza interessata a oltre 500 transiti di autobus nei giorni feriali invernali. Quest'ultima strada, dal 16 settembre 2012 è stata chiusa al traffico pesante: i percorsi delle linee di trasporto pubblico hanno perciò subito alcune variazioni, con l'istadamento nel senso di marcia "mare-monte" sulle vie Roma e Bastioni Orientali e nel senso di marcia opposto sulle vie Galeria (piazzale Gramsci), Aponia e Dante. Fanno eccezione le linee operate con mezzi di piccole dimensioni che transitano in direzione monte su una viabilità più interna al centro storico (via IV Novembre, via Leon Battista Alberti, via Serpieri) e viceversa le linee extraurbane che percorrono le vie Bastioni Orientali e Roma anche da monte a mare.

Alcune corse a carattere scolastico (e, dal 7 luglio 2013, anche la linea 19) effettuano un percorso particolare per poter servire piazzale Gramsci nei due sensi di marcia.

In linea generale, i percorsi vecchi e nuovi sono quasi sempre simmetrici, quando non più brevi, e pertanto la ristrutturazione non ha comportato variazioni in aumento delle percorrenze chilometriche.

La nuova organizzazione dei percorsi è funzionale alla valorizzazione della fermata Stazione Ferroviaria come polo di interscambio e al servizio del centro storico, pur non cancellando i percorsi su alcune strade interne.

Le reazioni dell'utenza a questa nuova configurazione non sono state significative, se si eccettua la problematica dell'accesso al Mercato coperto, che lamenta un calo di frequentazione causato dall'allontanamento delle fermate di quasi tutte le linee dalla propria sede (via Castelfidardo). In generale, però, si può affermare che il delicato equilibrio tra la preservazione del tessuto del centro storico, miglioramento della qualità dell'aria e la necessità di assicurare l'accesso tramite il trasporto pubblico è stato risolto senza traumi.

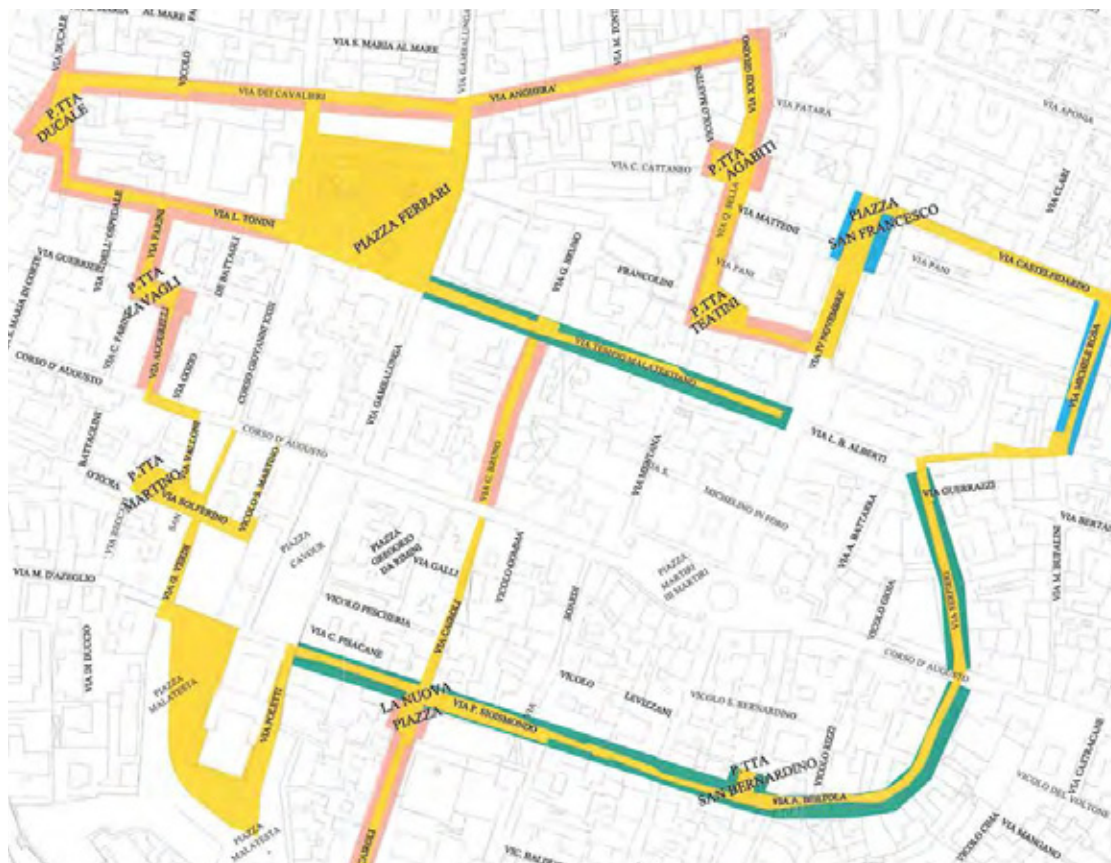


Nuovi percorsi nel Centro storico (9/2012) - Istradamento sulla via Aponia delle linee urbane in direzione "monte-mare" e sulla via IV Novembre - zona Tempio Malatestiano - dei servizi esercitati con bus di piccole dimensioni (dalla stazione FS al centro: 6 ÷ 8 corse/ora).

Il *Masterplan* strategico - Nel 2010 il Comune di Rimini si è dotato di uno strumento urbanistico denominato: "Piano Strategico di Rimini e del suo territorio" (deliberazione di Consiglio Comunale n. 52 del 13/05/2010), approvato anche dagli altri membri del Comitato Promotore e cioè: Provincia di Rimini, Camera di Commercio, Fondazione Carim e condiviso da 71 associazioni, raggruppate nel *Forum RiminiVenture*. Tale strumento delinea la visione, le strategie, gli obiettivi e le azioni per la Rimini del 2027 e costituisce il quadro di riferimento del successivo "Masterplan Strategico - interventi per la realizzazione di una città sostenibile".

Quest'ultimo, approvato il 13 dicembre 2012 (deliberazione C.C. n. 77) mira a «mettere a sistema gli interventi dell'Amministrazione Comunale e del Piano Strategico in risposta alle criticità evidenziate, intervenendo sia sulla città esistente che sul forese per innalzarne la qualità urbana e l'efficienza»; il *Masterplan* strategico è costituito nel suo insieme da ambiti di intervento quali: i lungomare, l'Anello Verde e gli assi radiali, il Centro Storico e i suoi borghi, i Poli Funzionali e dall'ambito di sviluppo per i progetti diffusi,

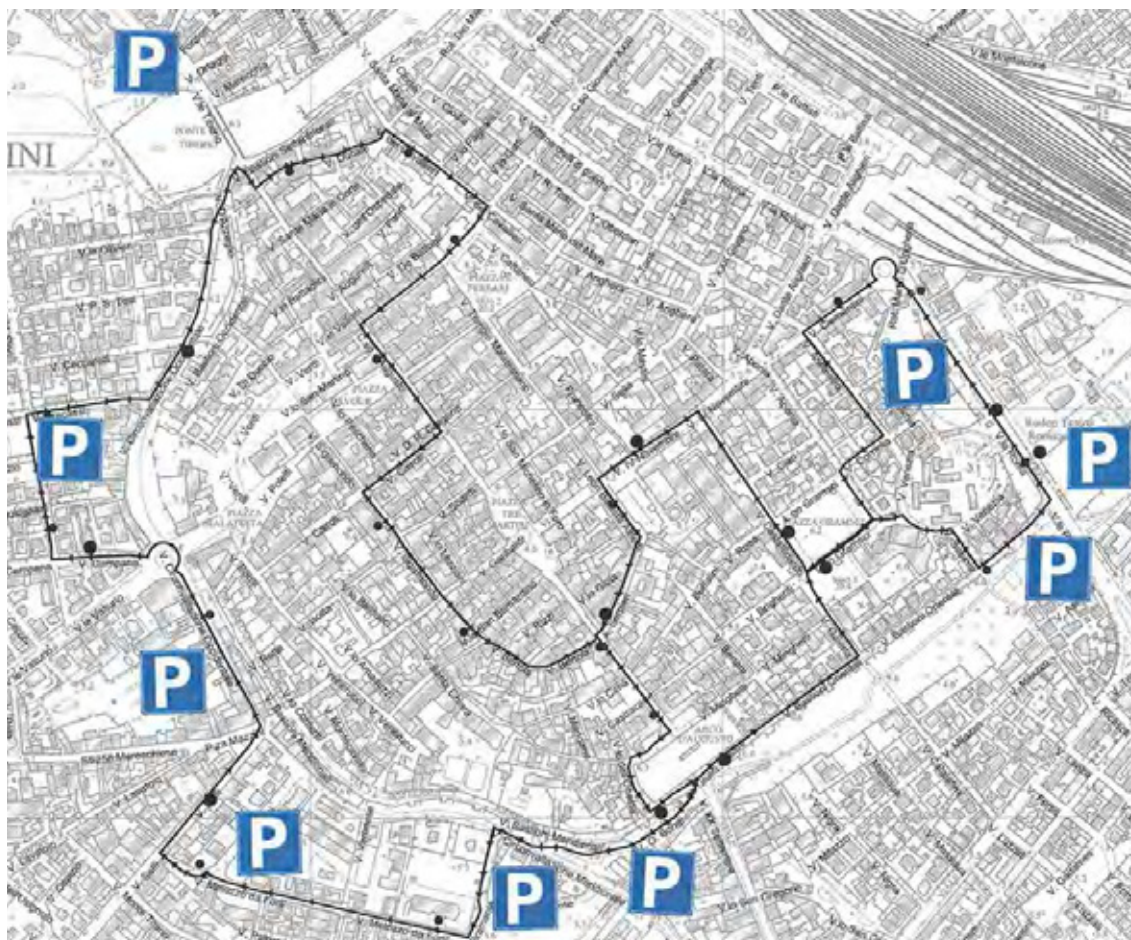
Di particolare interesse è la parte riguardante il Centro storico e i borghi, incentrata sulla riqualificazione della piazza Malatesta, «caratterizzata oggi da una promiscuità di funzioni (...) e che si presenta come un vuoto senza una significativa qualità urbana». Il Masterplan, oltre alla ricollocazione del mercato prevede il miglioramento dei collegamenti con le piazze minori e con il sistema dei parcheggi, attraverso un “anello delle piazze” sul quale l'Amministrazione comunale ha chiesto ad Agenzia Mobilità la progettazione di un servizio circolare di navetta per il trasporto delle persone.



Il progetto “nuove piazze” - L'anello stradale di collegamento è formato dalla viabilità più interna al Centro storico; la riqualificazione della piazza Malatesta, sede del mercato bisettimanale, è legata al progetto di ricostruzione del teatro “Amintore Galli”.

(Masterplan strategico - Allegato A)

Su questo argomento, che attiene al concetto di intermodalità più che al trasporto pubblico in sé, Agenzia Mobilità ha presentato una prima ipotesi basata su un doppio anello dello sviluppo di km 6,140.



Collegamento ad anello delle piazze e parcheggi paracentrali – Ipotesi di linea circolare servita da mezzi di ridotte dimensioni e a basso impatto ambientale presentata da Agenzia Mobilità.

L'itinerario è stato studiato in modo da intercettare i siti oggetto di particolare riqualificazione da parte dell'Amministrazione Comunale e collegare tutti i parcheggi dislocati lungo il perimetro delle mura. È previsto il transito dal piazzale Gramsci, destinato a ospitare parte del mercato ambulante bisettimanale, con rapida connessione con i parcheggi della via Roma e con piazza Malatesta, come richiesto dalle categorie economiche. Inoltre nella zona dell'Arco d'Augusto vi è una sorta di "intreccio" che consente al passeggero di interscambiare bus, come se invece di un anello solo ve ne fossero due.

L'esercizio con due mezzi per tutto l'arco della giornata feriala (da 49 a 55 corse circolari a seconda che l'intervallo tra le corse sia 13 o 15 min) comporta una percorrenza annua compresa tra i 90.500 e i 105.000 bus*km. Ovviamente si può optare per una riduzione di questa prestazione (esercizio a fasce orarie, riduzione del nastro) ma all'opposto può essere utile considerare durante le Festività di fine anno o in periodi particolari anche l'esercizio nei giorni festivi.

Questa proposta è in attesa delle osservazioni da parte dell'Amministrazione e della definizione delle caratteristiche dell'esercizio, da affidare a mezzi di ridotte dimensioni (lunghezza max = m 6) elettrici o a metano, e dell'individuazione delle risorse economiche. A questo proposito va evidenziato che deve essere determinata la politica tariffaria, che deve costituire un forte elemento di richiamo per il servizio (per esempio, revisione in modo progressivo della tariffazione della sosta con corsa gratuita sul bus per chi utilizza i parcheggi).

A cura di Roberto Renzi

Rimini, 3.09.2013

INDICE

1. Evoluzione del sistema del TPL dal 2010 al 2012	
1.1. Percorso di razionalizzazione dei servizi avviato nel 2011	pag. 1
1.2. Variazione dei corrispettivi	pag. 4
1.3. Attuazione di servizi di trasporto a chiamata	pag. 5
1.4. Manovra tariffaria	pag. 6
2. Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione	
2.1 Domanda e offerta di trasporto	pag. 9
2.2. Contratti di servizio in essere	pag. 13
2.3. Il fabbisogno di mobilità del bacino: un'analisi generale	pag. 14
2.4 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale dei trasporti	pag. 18
3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto	
3.1. Azioni in atto nel Programma invernale 2013–2014	pag. 21
3.2. Il TPL nei sette Comuni del Montefeltro	pag. 22
3.3. Problematiche connesse alla mobilità nel Centro storico e immediata periferia di Rimini	pag. 26
3.4. Rettifica dei servizi sulla direttrice "via Roma"	pag. 29
3.5. Integrazione con il servizio ferroviario	pag. 31
4. Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei servizi	
4.1. Ricavi/Costi d'esercizio (RC)	pag. 32
4.2. Numero Passeggeri (NP)	pag. 33
4.3. Livelli occupazionali (LO)	pag. 34
5. Piano di riprogrammazione - una sintesi	pag. 34
Addendum	pag. 36

Allegato 3**Sintesi tecnica dei Piani di riprogrammazione del trasporto pubblico locale e regionale****Premessa**

Occorre evidenziare che il Trasporto pubblico regionale in Emilia-Romagna, sulla base dei disposti della LR 30/98 "Disciplina Generale del trasporto pubblico regionale e locale" denota una governance del settore che a livello nazionale, si distingue rispetto alle altre realtà.

La regione per il settore ferroviario ha competenze dirette nella gestione dei servizi, e in base alle recenti modifiche normative intervenute, è stata istituita la società di gestione della rete ferroviaria regionale che tra le principali funzioni svolge, tra l'altro, le procedure concorsuali per l'affidamento del servizio e il monitoraggio del relativo contratto di servizio.

Per il settore autofiloviario, la Regione attraverso l'Atto di indirizzo triennale "individua le strategie di politica del TPL ed esegue il monitoraggio degli effetti, oltre che determinare la quantificazione dei servizi minimi e la relativa contribuzione. In applicazione dell'art. 19 LR 30/98, gli Enti locali hanno istituito le Agenzie locali per la mobilità, una per ogni bacino provinciale, a cui sono state conferite le funzioni di gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari, gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL e il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio.

Pertanto per il settore autofiloviario la regione prende atto delle scelte effettuate dagli Enti locali e agenzie competenti, fermo restando la verificata coerenza agli indirizzi regionali.

Il presente documento riproduce una sintesi dei risultati presentati, per il settore gomma dai Piani di Riprogrammazione di ciascun bacino provinciale e dal Piano di Riprogrammazione dei servizi ferroviari approvato dalla Giunta regionale, redatto sulla base del modello comune di Documento di Riprogrammazione realizzato dalle Regioni a Statuto ordinario nell'ambito della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome ed approvato il 17 aprile 2013.

INDICE**1. Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012****1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010****1.2 L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale****2. Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione****2.1 Assetto territoriale e socio-economico della regione**

2.1.1 Parametri territoriali

2.1.2 Parametri socio-economici

2.1.3 Parametri di mobilità

2.2 Domanda e offerta attuale di trasporto

2.2.1 Rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale

2.2.1.1 Trasporto ferroviario regionale

2.2.1.2 Trasporto pubblico locale (strada) - settore autofiloviario

2.2.2. Contratti di servizio in essere

2.2.3 Investimenti Trenitalia

2.2.4 Stato dei mezzi di trasporto

2.2.4.1 Autobus

2.2.4.2 Treni

2.3 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale**2.4 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti****3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto****3.1 La politica regionale per la mobilità****4. Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei servizi (conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)****5. Piano di riprogrammazione****6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni**

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

Il settore ferroviario dal 2008 al 2010

Sin dal conferimento delle competenze, acquisite a seguito dell'attuazione del D.Lgs. 422/97, la Regione Emilia-Romagna si è posta il problema di razionalizzare ed efficientare la propria rete ferroviaria, estesa circa 350 km, unitamente alla gestione dei servizi che si svolgono su di essa, aggregando le sette aziende cui facevano distintamente capo i diversi rami.

Dopo la unificazione delle quattro G.C.G. nella FER srl, intervenuta nei primi anni, ha proceduto ad riassorbimento, attraverso la stessa FER srl, delle aziende concessionarie, tramite il conferimento o la cessione dei rispettivi rami aziendali ferroviari:

- dell'ATCM SpA di Modena, nel 2007,
- del Consorzio ATR di Reggio Emilia, nel 2009 e
- dell'ATC SpA di Bologna, nel 2009

Nel febbraio del 2009 si è quindi completata l'aggregazione di tutte le attività ferroviarie, confluite nella FER srl in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo regionale che si è evoluto in tal senso.

Da sette soggetti che operavano nel 1999, si è quindi passati ad un unico soggetto, del quale la Regione detiene più del 93% delle quote societarie (il resto è totalmente in mano pubblica e fa capo alle Amministrazioni provinciali attraversate o interessate dalle linee regionali).

Si è quindi raggiunto l'importante traguardo di costituire un'unica società delle ferrovie regionali, che ha avuto come successivo obiettivo quello di separare la stessa società per affidare a due distinti soggetti, la gestione delle infrastrutture della rete e le attività del trasporto.

Nel 2012, la FER si è scissa in due società: ad una - che ha mantenuto la stessa denominazione - è stata affidata la gestione della rete; l'altra, preposta al trasporto, si è unita con ATC S.p.a di Bologna, la società di gestione dei servizi urbani ed extraurbani autofiloviari del bacino bolognese, per formare una nuova società denominata TPER.

Valorizzando le economie di scala raggiunte per la rete regionale e nell'intento di contenere l'ammontare dei fabbisogni complessivi, la Regione ha accorpato ed esteso la dimensione complessiva dell'offerta, affidando nel 2008 tutti i servizi di propria competenza, sia su rete nazionale che su rete regionale, mediante unica gara ad evidenza pubblica.

Affidamento che si ha intenzione di riproporre, sempre con gara, mantenendo il lotto unico, sulla base di un bando pubblicato recentemente.

Il settore autofiloviario

Nel 2010 in Emilia-Romagna l'offerta complessiva dei servizi autofiloviari era di oltre 118 milioni di vett*Km (di cui 112,6 milioni di vett*km di servizi minimi).

A seguito dei tagli governativi imposti dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, la Regione, per salvaguardare l'ammontare dell'offerta di TPL storicamente garantita, ha avviato un percorso di confronto con gli Enti locali, le Agenzie locali per la mobilità, le Società di gestione e le parti sociali, finalizzato ad individuare gli ambiti di intervento per un efficientamento dell'intero sistema di TPL regionale, sfociato nell'approvazione, con propria deliberazione n. 1898/2010 e sottoscrizione da parte di tutti i soggetti citati, del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013".

La scelta prioritaria fatta dalla Regione Emilia-Romagna è stata quella di integrare le risorse insufficienti provenienti dallo Stato e sostenere con finanze proprie, il sostanziale mantenimento dei servizi minimi autofiloviari offerti, indirizzando gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità a contenere le riduzioni dei servizi entro il 3%, con una deroga di apportare un'ulteriore riduzione del 2% solo in presenza di accorpamenti e fusioni aziendali tra i gestori, per l'avvio e il completamento del percorso di efficientamento del settore. Tale misura doveva essere accompagnata tra l'altro, anche da manovre tariffarie funzionali al percorso di razionalizzazione con particolare attenzione agli utenti sistematici (studenti e lavoratori).

I principali risultati raggiunti a seguito degli impegni sottoscritti con il citato Patto hanno riguardato:

- il contenimento del livello di razionalizzazione dei servizi autofiloviari, non oltre il 3% e, in caso di aggregazioni dei gestori, di un'ulteriore 2%;
- l'accorpamento dei gestori del TPL autofiloviario in soli quattro soggetti principali, al fine di conseguire maggiori economie di scala e migliori opportunità di integrazione dei servizi;
- il riordino e la razionalizzazione delle funzioni delle Agenzie locali per la mobilità volto ad una precisa distinzione dei ruoli di amministrazione, di gestione e di controllo;
- uno snellimento della governance locale, attraverso forme di cooperazione/fusione fra le Agenzie locali per la mobilità già dal 2013, sulla base degli ambiti ottimali come definiti con DGR n. 908/2012, utili ad una maggiore armonizzazione ed integrazione dei servizi;
- l'attivazione di ulteriori fasi di implementazione del sistema di bigliettazione elettronica "Mi Muovo" volta alla integrazione tariffaria a livello regionale;
- una prima fase, dal 2011, di adeguamento tariffario al percorso inflattivo, necessario all'allineamento delle tariffe obiettivo 2013 "Mi Muovo" già individuate con propria DGR n. 2055/2010, avendo cura di salvaguardare soprattutto i viaggiatori fidelizzati;
- l'avvio in alcune città del servizio di bike sharing regionale "Mi muovo in bici", nonché del progetto di infomobilità GiM, che prevede, fra l'altro, il completamento dell'installazione degli apparati AVM sul parco mezzi regionale;
- il finanziamento per l'acquisto di circa 60 autobus a basso impatto ambientale.

1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010

Riduzione del corrispettivo e razionalizzazione dei servizi: il settore ferroviario

Dopo un decennio segnato da progressivi incrementi dei servizi ferroviari (soprattutto nel triennio 2008-2010) sostenuti da consistenti fondi regionali che hanno integrato quelli di provenienza statale, nel 2011, con il taglio dei trasferimenti alle Regioni previsto dal D.L. 78/2010, si è imposta una contrazione dei servizi offerti:

- dai 18.700.000 treni*km raggiunti nel 2010 - rispetto ai 14.300.000 ereditati dallo Stato nel 2000 - a fronte di un corrispettivo (riconoscimenti inflattivi esclusi) di circa 117.800.000 euro (IVA esclusa) si è passati nel 2011 a circa 18.200.000 treni*km, integrati da circa 620.000 bus*km, per un corrispettivo complessivo di circa 114.500.000 euro.
- nel 2012 la situazione si è sostanzialmente assestata su una programmazione di circa 18.200.000 treni*km, integrati da circa 1.200.000 bus*km sostitutivi, per un corrispettivo di 114.400.000 euro (a cui vanno aggiunti circa 2.400.000 euro per il riconoscimento delle dinamiche inflattive).

In merito ai corrispettivi contrattuali, nel 2010 e 2011, a completamento di quelli riconosciuti nel triennio 2009/2011, va sommato il 50% del trasferimento straordinario statale L.2/2009, pari a € 10.617.328,80.

Si riporta di seguito il quadro dell'offerta complessiva di servizi nel periodo 2010-2012, evidenziandone la evoluzione e la continuità con il 2013:

Rete Regionale									
tratta	treni*km				bus*km				
	2010	2011	2012	2013 (**)	2010	2011	2012	2013 (**)	
Linee Reggiane (*)	573.040	500.344	489.093	504.812	15.879	84.499	111.035	108.045	
Parma-Suzzara	307.161	347.464	372.891	312.640	-	20.663	24.444	26.007	
Suzzara-Ferrara	559.025	531.055	527.289	508.328	-	31.579	42.597	54.273	
Ferrara-Codigoro	372.537	290.811	289.062	268.074	35.510	85.701	112.847	112.461	
Bologna-Portomaggiore	514.336	533.711	532.851	534.572	25.138	29.488	30.175	29.816	
Bologna-Vignola	443.807	420.027	419.790	420.119	5.335	15.173	19.455	18.252	
Modena-Sassuolo	268.784	233.257	233.144	228.307	-	46.882	57.719	57.373	
Totale Rete Regionale	3.038.690	2.856.669	2.864.121	2.776.852	81.862	313.985	398.272	406.227	
(*)									
Reggio Emilia - Sassuolo									
Reggio Emilia - Ciano									
Reggio Emilia - Guastalla									
Rete Nazionale									
tratta	treni*km				Direttrici di CdS	bus*km			
	2010	2011	2012	2013 (**)		2010	2011	2012	2013
(MI-TO)-Piacenza-Bologna-R	4.333.208	4.369.191	4.437.781	4.472.018	1	98.181	98.952	99.488	offerta
(TO)-Piacenza-Bologna-RN	3.059.150	2.833.783	2.861.694	2.857.330	2	168.529	322.100	389.504	agg
Bologna-Firenze	784.658	855.817	856.166	856.469	3,13	-	233.448	402.420	int
Bologna-Porretta	975.970	1.001.336	1.000.821	999.830	4				
Bologna-Verona	851.023	854.840	853.531	862.834	5				
(VN)-Ferrara-Bologna	697.795	730.231	725.439	770.779	6				
Bologna-Ravenna	801.253	796.753	802.514	819.306	8				
Linee Romagna	152.702	119.561	93.106	94.073	14,15				
Ferrara-Ravenna-Rimini (PS)	1.414.129	1.427.878	1.459.249	1.364.198	10				
Modena-Mantova (VR)	969.065	968.149	992.731	986.334	16				
Parma-Pontremoli (SP)	953.402	938.857	889.096	902.345	24				
Fidenza-Salsomaggiore	206.405	192.779	192.911	192.995	21				
Cremona-Piacenza	468.101	291.858	190.268	190.923	23				
Totale Rete Nazionale	15.666.861	15.381.033	15.355.307	15.369.434					
(**) provvisorio									
TOT.	18.705.551	18.237.702	18.219.428	18.146.286		266.710	654.500	891.412	- Tot

La contrazione dei servizi ferroviari, intervenuta nelle tratte a minore domanda, è stata quindi accompagnata, ove le frequentazioni lo giustificavano, da servizi sostitutivi su gomma inseriti "in orario", cresciuti gradualmente. Dal 2008 (anno di affidamento di tutti i servizi ferroviari mediante gara ad evidenza pubblica) al 2012, tali servizi sono incrementati come segue:

	bus*km		bus*km
2008	99.000		+ 619.912
2009	+ 180.527		+ 321.200
2010	+ 69.045	Totale complessivo al 2012	+ 1.289.684

Nonostante la riduzione dei servizi conseguenti ai minori trasferimenti statali e alla crisi economica degli ultimi anni, i passeggeri trasportati dalla ferrovia sono costantemente incrementati, attestandosi nel 2012 su circa 41,5 milioni.

(Anno)	2010	2011	2012
Passeggeri trasportati (n.)	40.417.212	40.947.783	41.468.759

I programmi di esercizio, che hanno, rispettivamente, recepito le riprogrammazioni indicate sono stati conclusivamente approvati dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna, rispettivamente, con le seguenti deliberazioni:

- esercizio 2010, n° 2296 del 27 dicembre 2010;
- esercizio 2011, n° 1656 del 14 novembre 2011;
- esercizio 2012, n° 2158 del 28 dicembre 2012.

Nel precedente trend di crescita, iniziato nel 2008 con l'aggiudicazione dei servizi mediante gara europea a rilevanza pubblica, l'offerta è passata da circa 16.700.000 - a fronte di un corrispettivo contrattuale di 98.400.000 di euro - ai 18.700.000 t*km indicati (più di 400.000 nel 2009 e ulteriori 1.600.000 circa nel 2010).

Il mantenimento di livelli adeguati d'offerta è stata garantita e continua ad essere sostenuta da consistenti finanziamenti regionali che, al momento, integrano quelli di provenienza statale.

La riprogrammazione dei servizi è stata accompagnata da interventi infrastrutturali, sia sulla rete nazionale (in particolare l'apertura delle linee e dei nodi per l'AV) che su quella regionale, che hanno consentito rilevanti potenziamenti e l'apertura di nuovi spazi sulla rete esistente per meglio ospitare l'offerta del trasporto regionale.

Agli interventi infrastrutturali si è affiancato un impegnativo piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile e di ammodernamento di quello trasferito dallo Stato, con l'obiettivo di rinnovare, sostituire ed ampliare l'intera flotta regionale e per aumentare il comfort del materiale già in esercizio. La Regione ha anche erogato contributi all'impresa ferroviaria che opera sulla rete "nazionale" per l'acquisizione di nuovi treni e per ammodernarne altri.

Manovre tariffarie: il settore ferroviario

Il sistema tariffario in Emilia-Romagna basato, come già rilevato, su c.d. sistema STIMER, fortemente connotato dalla integrazione tra i servizi ferroviari e quelli su gomma, trova i suoi principali riferimenti nelle seguenti Deliberazioni della Giunta regionale, alcune delle quali riferite specificamente al settore ferroviario:

- n. 637 del 5 maggio 2008, avente per oggetto "Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale STIMER per il periodo 2008-2010. Approvazione delle zone tariffarie";
- n. 1334 del 28 luglio 2008, avente per oggetto "Approvazione della convenzione per regolare i rapporti tra i soggetti titolari dei ricavi tariffari e la Regione Emilia-Romagna per l'avvio di STIMER, per organizzazione, gestione e ripartizione introiti di Mi Nuovo e Mi Nuovo studenti";
- n. 1330 del 28 luglio 2008 avente per oggetto "Avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale (STIMER). Aspetti specifici che attengono i servizi ferroviari";
- n. 997 del 12 luglio 2010 avente per oggetto "Servizi ferroviari di interesse regionale. Adeguamenti tariffari", con la quale la Giunta Regionale ha, in particolare, approvato - limitatamente al settore ferroviario - un aumento tariffario ai sensi di quanto previsto dalla Deliberazione n. 637 del 5 maggio 2008, con decorrenza 1 agosto 2010;
- n. 2055 del 20 dicembre 2010, avente per oggetto "Patto del TPL: indirizzi e disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale" ed, in particolare, della medesima;
- n. 407 del 28 marzo 2011 avente per oggetto "Rinnovo convenzione per regolamentare alcuni aspetti specifici che attengono i servizi ferroviari in relazione alla gestione del sistema di integrazione tariffaria regionale (STIMER)".

A tali deliberazioni fanno capo specifiche Convenzioni attuative con le imprese ferroviarie che svolgono i servizi, sottoscritte:

- il 20 ottobre 2008, per regolare i rapporti tra i soggetti titolari dei ricavi tariffari e la Regione Emilia-Romagna riferiti alle attività di avvio del sistema di integrazione tariffaria regionale (STIMER), per l'organizzazione, la gestione delle emissioni dei titoli di viaggio e la ripartizione degli introiti di competenza, del nuovo biglietto unico regionale "Mi Muovo" e "Mi Muovo studenti", il cui testo è stato approvato con Deliberazione della G.R. n. 1334 del 28 luglio 2008;
- il 27 ottobre 2008, tra la Regione Emilia-Romagna, Trenitalia SpA e FER srl (queste ultime del Consorzio Trasporti Integrati, vincitore della gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale) per "Regolare i rapporti con le imprese ferroviarie in merito ad alcuni aspetti connessi all'avvio del sistema di integrazione tariffaria regionale" - il cui testo è stato approvato con Deliberazione della G.R. n. 1330 del 28 luglio 2008;
- il 15 settembre 2009 che aggiorna, mantenendo lo stesso oggetto, quella richiamata al punto precedente (il cui testo è stato approvato con la Deliberazione della G.R. 1217/2009), prorogata sino la 31 marzo 2011 con successivi atti;
- il 1 aprile 2011 che rinnova, mantenendo lo stesso oggetto, quella richiamata al punto precedente (il cui testo è stato approvato con la Deliberazione della G.R. 407/2011).

La richiamata deliberazione n. 637 del 5 maggio 2008, prevede in particolare una progressione tariffaria, nel periodo temporale indicato, articolata fasi, sino al raggiungimento della c.d. "tariffa obiettivo".

Per il **settore ferroviario**, l'aumento previsto alla menzionata Deliberazione non ha avuto corso nei tempi previsti per ottemperare a quanto stabilito dalla Legge 28 gennaio 2009, n. 2, in particolare l'art. 25, comma 2, come modificato dall'articolo 27, comma 1 bis, del decreto-legge 30/12/2008, n. 207, convertito con modificazioni dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio pubblico dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia SpA.

L'articolo 27 autorizza infatti la spesa di 430 milioni di euro per le Regioni a statuto ordinario (per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011) subordinando segnatamente l'erogazione delle risorse alla condizione che "per l'anno **2009**" non vi fossero "aumenti tariffari nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale";

La già richiamata deliberazione n. 2055 del 20 dicembre 2010, prevede in particolare la ridefinizione delle "tariffe obiettivo", da applicare entro il 2013.

Con deliberazione n. 1050 del 23 luglio 2013 la Giunta regionale, in ottemperanza a quanto stabilito dalla deliberazione di cui sopra e con specifico riferimento ai servizi ferroviari, ha dato seguito a tali incrementi per raggiungere detta tariffa.

Di seguito sono indicati gli aumenti tariffari avvenuti dal 2008 al 2013, relativamente alla corsa semplice ed all'abbonamento mensile, le tipologie di biglietti più venduti e quindi più rappresentative per la valutazione degli incrementi.

Prezzi abbonamento mensile 2° classe (Tariffa N.40/6/A)				
FASCIA KM	in vigore dal 1/9/2008	in vigore dal 1/8/2010	tariffe in vigore dal 1/7/2011	tariffe in vigore dal 1/8/2013
1-10	24,00	26,00	27,00	28,00
11-20	34,00	36,00	36,00	38,00

31-40	50,00	52,00	52,00	54,00
41-50	54,00	56,00	56,00	58,00
51-60	58,00	60,00	60,00	63,00
61-70	63,00	65,00	65,00	68,00
71-80	67,00	69,00	69,00	71,00
81-90	71,00	73,00	73,00	76,00
91-100	75,00	77,00	77,00	80,00
101-125	83,00	89,00	89,00	92,00
126-150	91,00	97,00	97,00	100,00
151-175	99,00	109,00	109,00	112,00
176-200	107,00	117,00	117,00	120,00
201-225	115,00	129,00	129,00	132,00
226-250	123,00	137,00	137,00	140,00

Prezzi corsa semplice 2° classe (Tariffa N.39/6/1)				
FASCIA KM	in vigore dal 1/9/2008	in vigore dal 1/8/2010	in vigore dal 1/7/2011	in vigore dal 1/8/2013
1-10	1,00	1,00	1,20	1,30
11-20	1,70	1,75	2,00	2,10
21-30	2,40	2,50	2,80	2,90
31-40	3,10	3,25	3,60	3,70
41-50	3,80	4,00	4,40	4,50
51-60	4,30	4,55	5,00	5,10
61-70	4,80	5,10	5,60	5,70
71-80	5,30	5,65	6,20	6,30
81-90	5,80	6,20	6,80	6,90
91-100	6,30	6,75	7,40	7,50
101-125	7,80	8,40	9,20	9,30
126-150	8,80	9,50	10,40	10,50
151-175	10,30	11,15	12,20	12,30
176-200	11,30	12,25	13,40	13,50
201-225	12,80	13,90	15,20	15,30
226-250	13,80	15,00	16,40	16,50

Una realistica valutazione degli effetti degli aumenti tariffari sugli incassi delle imprese ferroviarie deve tenere in considerazione il peso relativo dei diversi scaglioni tariffari in termini di viaggiatori.

In seguito alle stime operate dalla Regione Emilia-Romagna, si può così approssimare l'effetto dei successivi adeguamenti tariffari in termini di incassi per le imprese ferroviarie nei seguenti valori percentuali.

	Abbonamento: aumento ponderato	%	corsa semplice: aumento ponderato	%
1 settembre 2008	6		13	
2009	-		-	
1 agosto 2010	4		6	
1 luglio 2011	1		10	
2012	-		-	
1 agosto 2013	4		2	

Il settore autofiloviario

Il percorso di razionalizzazione dei servizi autofiloviari intrapreso nel 2010 ha inciso anche sui corrispettivi contrattuali che hanno subito una flessione compensata in quota parte dalle manovre tariffarie attuate dagli enti locali.

Nel corso del 2011 infatti a seguito dell'approvazione della delibera di Giunta regionale n. 2055/2010 tutti i bacini provinciali del territorio emiliano romagnolo hanno provveduto ad attuare le manovre tariffarie richieste, adeguando, per il servizio urbano il costo del biglietto di corsa semplice ad €. 1,20 e contenendo gli incrementi del prezzo degli abbonamenti entro i limiti definiti, fatto salvo il recupero di quota parte dell'inflazione maturata dall'ultima manovra tariffaria, che in buona parte dei territori risaliva all'anno 2002. Sui servizi extraurbani il provvedimento regionale individua tariffe obiettivo sia per il 2011 sia per il 2013, volte ad armonizzare i livelli tariffari dei titoli integrati Mi Muovo sia dei bus sia dei treni su tutto il territorio regionale. Nel corso del 2011 è stato attuato l'adeguamento tariffario in tutte le province portando un incremento medio dei ricavi tariffari del 9,48% al sistema. Con la manovra tariffaria è stata ampliata l'offerta di altri titoli di viaggio integrati, tra cui "Mi Muovo Mese" che ha riscosso molto gradimento tra i pendolari. Il titolo infatti al pari dell'abbonamento annuale Mi Muovo permette l'utilizzo del servizio ferroviario sul percorso extraurbano e l'accesso ai servizi urbani delle tredici principali città. Il 2012 non ha visto manovre tariffarie. Per il 2013 le manovre sono state attuate in parte nei mesi di luglio ed agosto e dovrebbero completarsi entro l'anno.

I principali risultati derivanti dal processo di razionalizzazione registrati nel periodo 2010/2012 per il Tpl autofiloviario evidenziano una flessione, a livello regionale, del 5% dei servizi offerti.

Sul fronte delle tariffe, il 2012 rispetto al 2010 vede un incremento degli introiti tariffari del 12,25% e dei proventi da traffico del 13,05%.

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

Il bacino regionale: il settore ferroviario

L'Emilia-Romagna è attraversata dalla rete ferroviaria nazionale, per circa 1.000 km, e da quella di diretta competenza regionale per circa 350 km, tra loro intimamente collegate. E' infatti l'unica Regione in cui le due reti hanno ben nove punti di interconnessione, offrendo una maglia complessiva distribuita sull'intero territorio, lasciata scoperta solo in alcune aree di montagna.

La Regione Emilia-Romagna, per la sua collocazione territoriale è attraversata da importanti direttrici ferroviarie sulle quali insistono relazioni di rilievo nazionale, interregionale oltreché regionale, fortemente interdipendenti tra loro.

La sua configurazione geografica ed orografica, dominata linearmente a sud dagli Appennini, ha determinato il disegno dei suoi collegamenti, che si sono sviluppati prevalentemente ai suoi piedi, unendo quasi tutti i capoluoghi di provincia; i luoghi quindi dove si concentrano le maggiori attività economiche in continuità con fasce abitative pressoché continue.

Restano decentrate, rispetto a questa dorsale, Ravenna e Ferrara comunque ad essa collegate da importanti relazioni di traffico, soprattutto ferroviarie.

Sui cordoni che uniscono i principali poli generatori e attrattori insiste una domanda che, soprattutto sulla dorsale centrale, tra Piacenza e Bologna, si distribuisce in maniera sostanzialmente equilibrata e che ha in Parma il suo spartiacque rispetto ai collegamenti con l'hinterland milanese, verso ovest, e con quello bolognese, verso est. Sul lato orientale gli fanno da bilanciamento le relazioni dalla, e verso, la costa gravitanti su Rimini.

L'ossatura fondamentale della rete ferroviaria di interesse regionale e attraversa l'intero suo territorio, è quindi rappresentata da dorsali (la Piacenza-Bologna-Rimini, la linea Bologna-Ferrara e la linea Castelbolognese-Ravenna) sulle quali insiste la quasi totalità delle città con popolazione superiore a 50.000 abitanti e le cui stazioni costituiscono i nodi principali dell'interscambio modale e tariffario del trasporto pubblico regionale e locale. Gran parte delle stazioni costituiscono nodi di interscambio della ferrovia con il trasporto pubblico sia urbano che extraurbano su "gomma".

Sono in corso importanti investimenti sulla rete regionale per integrarla e adeguarla maggiormente, in termini funzionali e interoperativi come indicato dal Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2005, con la rete nazionale dotandola di tecnologie per conseguire livelli con essa omogenei, soprattutto per quanto attiene la sicurezza della circolazione.

Omogeneità che trova corrispondenza nell'intero ambito regionale servito che, in relazione agli equilibri prima evidenziati viene ritenuto, nella sua unità, la dimensione ottimale per lo svolgimento dei servizi da mettere a gara e per la loro programmazione ed organizzazione e tali da consentire economie di scala idonee a massimizzare l'efficienza del servizio (come richiesto dall'art. 3.bis D.L. 138/11, convertito in L. 148/11).

In presenza di una maglia ferroviaria fortemente articolata all'interno e sensibilmente estesa verso le regioni contermini è richiesto un uso del materiale rotabile in grado di operare indifferentemente su più reti e in più direzioni soddisfacendo, contestualmente, sia l'utenza di media che quella di lunga percorrenza.

I servizi che fanno capo all'attuale Contratto di servizio sono stati affidati dalla Regione Emilia-Romagna nel 2008 con gara europea ad evidenza pubblica, pubblicizzata nel 2006, considerando un unico lotto regionale. Ciò ha consentito di favorire l'aggregazione degli operatori oltreché di sostenere e rafforzare il "sistema tariffario integrato" del trasporto pubblico "ferro-gomma" in tutta la regione denominato STIMER, poi divenuto, per finalità commerciali, "MiMuovo".

Il lotto unico è stato determinante per accelerare e per definire le complesse condizioni, occorrenti per il suo avvio e la sua crescita soprattutto per la parte ferroviaria. Diviene quindi essenziale per il consolidamento e il pieno successo dell'integrazione tariffaria rapportarsi ad un limitato numero di imprese di trasporto, sfruttando anche le sinergie che stanno in parallelo derivando dalla progressiva aggregazione delle aziende del trasporto pubblico su "gomma", favorito dalla Regione.

E' quindi rilevante per la Regione:

- migliorare e incentivare ulteriormente i livelli d'interconnessione e di uniformità tecnologica delle proprie tratte di rete, tra di loro e nei confronti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI);

- innalzare gli standard produttivi, manutentivi e commerciali, attraverso la gestione centralizzata e sinergica del personale, delle competenze e del know-how aziendale, in grado di garantire il mantenimento e lo sviluppo del servizio offerto alla clientela pur in un periodo di forte dinamica dei costi (efficienza gestionale);
- migliorare la coerenza tra servizio erogato e servizio atteso dalla clientela e, per tale via, e far crescere il livello di utilizzo dello stesso (efficacia gestionale) pur in presenza di un parco rotabile bisognoso di un radicale processo di rinnovo – fortemente sostenuto dalle condizioni di gara che si intendono porre in essere – di riqualificazione e di adeguamento, puntando su tipologie il più possibili simili, per:
 - razionalizzare la programmazione e la realizzazione dei cicli manutentivi sia ordinari che straordinari dei mezzi, negli impianti e nei siti logistici di supporto;
 - ridurre le scorte di magazzino e quindi dei pezzi di ricambio, quando necessari;
 - sfruttare al meglio l'operatività dei mezzi con i cicli utilizzo e di interscambio sulle diverse tratte, riducendo la percentuale delle composizioni "di riserva" per le sostituzioni;
 - "banalizzare" il loro impiego, utilizzandoli indifferentemente sulle varie tratte della rete, con quindi minore rigidità,
 - unificare la gestione dell'intero parco rotabile, del nuovo approvvigionamento dello stesso e delle relative scelte tipologiche e funzionali,
 - sfruttare in maniera ottimale l'impiego del materiale e ottenere la massima regolarità dell'esercizio,
 - garantire la più elevata flessibilità dell'uso dei rotabili, favorendo un loro comune impiego;
- riguardo al personale: la progettazione e lo sviluppo unitario e uniforme dei percorsi di formazione, aggiornamento e riqualificazione, che in virtù della "massa critica" raggiungibile, possono essere pianificati senza rischi di ricadute negative sulla continuità e regolarità del servizio e, al contempo, conseguendo anche per essi considerevoli economie di scala.

Si è pertanto ritenuto che l'intero bacino regionale costituisca, per i servizi ferroviari:

- l'ambito territoriale ottimale, sia per estensione che per omogeneità, al fine di:
 - consolidare e ulteriormente accrescere le economie di gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale, i loro standard qualitativi,
 - migliorare lo sfruttamento del materiale rotabile,
 - ottenere livelli di efficacia e di ammodernamento, conseguiti in questi ultimi cinque anni, anche in esito alla precedente gara che ha avuto come riferimento lo stesso bacino unitario regionale,
 - attenuare l'impatto determinato dal possibile trasferimento del personale ad altra impresa ferroviaria,
 - perseguire una gestione coordinata e ottimizzata dei diversi progetti d'investimento per l'ammodernamento e l'innovazione tecnica e tecnologica del settore del TPL nel suo complesso, tra i quali, segnatamente, il sistema integrato di tariffazione e bigliettazione elettronica denominato "MiMuovo";
- il riferimento territoriale ottimale, sia per estensione che per omogeneità, per:
 - l'organizzazione e l'affidamento, con procedura ad evidenza pubblica dei servizi ferroviari regionali,
 - consolidare e ulteriormente accrescere le economie di gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale, i loro standard qualitativi, il migliore sfruttamento del materiale rotabile, i livelli di efficacia e di ammodernamento già conseguiti.

Il lotto unico per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza della Regione è espressamente previsto dalla L.R. 9/2013 dell'Emilia-Romagna, che ha modificato e integrato la L.R. 30/98, in cui viene espressamente stabilito che "l'intero bacino unico regionale costituisce il riferimento territoriale per l'organizzazione e l'affidamento, con procedura ad evidenza pubblica, dei servizi ferroviari regionali".

Il settore autofiloviario

Sulla base di una disanima della rete del trasporto pubblico locale extraurbano autofiloviario si è evidenziato che molte 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.

Con la deliberazione n. 908/2012 si è proceduto ad individuare i seguenti ambiti sovrabacinali ottimali ed omogenei, ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari e degli affidamenti dei servizi medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica corrispondenti ai confini amministrativi delle seguenti relative province:

1. Ambito Trebbia: Piacenza;
2. Ambito Taro: Parma;
3. Ambito Secchia-Panaro: Reggio Emilia e Modena;
4. Ambito Reno: Bologna e Ferrara;
5. Ambito Romagna: Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.

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

2.1 Assetto territoriale e socio-economico della regione

2.1.1 Parametri territoriali

Superficie in kmq	classi di comuni per popolazione	Kmq	% sul totale superficie
22.451,29	città >100.000	2.354,12	10,49
	città tra 50.000 e 100000	801,71	3,57
	città tra 10000 e 5000	5.775,65	25,73
	città inferiori a 5000	13.519,81	60,22
		22.451,29	
	Superficie Regionale	Kmq	
	comuni di pianura	10.569,64	
	comuni di collina	6.202,34	
	comuni di montagna	5.679,31	
		22.451,29	

2.1.2 Parametri socio-economici

Provincia	altimetrico	popolazione	superficie in kmq	densità ab/kmq	numero comuni
Piacenza	Comuni di pianura	187.519	707,17	265,17	17
	Comuni di collina	83.037	950,29	87,38	20
	Comuni di montagna	13.884	932,01	14,90	11
	totale	284.440	2.589,47	109,84	48
Parma	Comuni di pianura	259.850	863,45	300,94	16
	Comuni di collina	136.915	1.086,06	126,07	17
	Comuni di montagna	30.399	1.499,81	20,27	16
	totale	427.164	3.449,32	123,84	49
Reggio Emilia	Comuni di pianura	383.150	1.018,08	376,35	25
	Comuni di collina	105.263	543,04	193,84	11
	Comuni di montagna	29.359	731,77	40,12	9
	totale	517.772	2.292,89	225,82	45
Modena	Comuni di pianura	499.598	1.277,11	391,19	23
	Comuni di collina	138.739	463,82	299,12	10
	Comuni di montagna	47.485	947,72	50,10	14
	totale	685.822	2.688,65	255,08	47
Bologna	Comuni di pianura	338.196	1.582,79	213,67	26
	Comuni di collina	584.324	1.329,61	439,47	21
	Comuni di montagna	53.533	790,13	67,75	13
	totale	976.053	3.702,53	263,62	60
Ferrara	Comuni di pianura	352.856	2.631,12	134,11	26
	Comuni di collina	-	0		0
	Comuni di montagna	-	0		0
	totale	352.856	2.631,12	134,11	26
Ravenna	Comuni di pianura	384.428	1.535,16	250,42	15
	Comuni di collina	16.174	323,33	50,02	3
	Comuni di montagna	-	-		0
	totale	384.428	1.858,49	206,85	18
Forlì/Cesena	Comuni di pianura	316.234	689,99	458,32	10
	Comuni di collina	60.620	1.027,81	58,98	15
	Comuni di montagna	13.823	659	20,98	5
	totale	390.677	2.376,80	164,37	30
Rimini	Comuni di pianura	251.517	264,77	949,95	7
	Comuni di collina	67.063	478,38	140,19	18
	Comuni di montagna	3.448	118,87	29,01	2
	totale	322.028	862,02	373,57	27
Emilia-Romagna	Comuni di pianura	2.973.348	10.569,64	281,31	165
	Comuni di collina	1.192.135	6.202,34	192,21	114
	Comuni di montagna	191.931	5.679,31	33,79	69
	totale	4.341.240	22.451,29	193,36	348

Tasso di occupazione in Emilia-Romagna (incidenza della popolazione che ha un'occupazione sul totale della popolazione)	67,60%
--	--------

Anno 2012 – Fonte :Istat Rilevazione sulle forze di lavoro

Provincia di residenza	Indice di dipendenza giovanile (a)	Indice di dipendenza senile (a)	% popolazione anziana(a)	iscritti alle scuole secondarie di secondo grado (b)	iscritti per sede della facoltà al 31 gennaio anno 2010 (c)
Piacenza	20	37,8	24	10.414	1.998
Parma	20,5	34,8	22,4	17.227	29.288
Reggio Emilia	23,5	30,5	19,8	19.797	2.936
Modena	22,1	32,4	21	28.895	16.449
Bologna	20,4	37,2	23,6	31.137	68.551
Ferrara	17,5	40,8	25,8	13.942	17.827
Ravenna	20,5	37,7	23,8	13.213	1.148
Forlì-Cesena	21	34,9	22,4	16.050	9.619
Rimini	21,3	32	20,9	12.815	2.143
Totale	20,9	35,2	22,5	163.490	149.959

(a) Fonte: Regione Emilia-Romagna 2012

(b) Fonte Camere di commercio su dati ISTAT 2011

(c) In Emilia-Romagna hanno sede le università di Bologna - con le sedi di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini - Ferrara, Modena-Reggio-Emilia, e Parma. A Piacenza c'è la sede distaccata (facoltà di agraria) dell'Università Cattolica "Sacro Cuore" di Milano. Fonte: MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca).

2.1.3 Parametri di mobilità

- Spostamenti: complessivamente circa 9 milioni al giorno. (fonte: Prit 2010-2020)
- Unità locali e relativi addetti:

	Numero Unità locali	Addetti delle Unità locali
Piacenza	26.075	96.192
Parma	42.026	167.855
Reggio Emilia	47.374	196.309
Modena	65.176	276.680
Bologna	97.168	395.976
Ferrara	28.661	100.285
Ravenna	33.929	135.193
Forlì-Cesena	38.074	148.262
Rimini	37.174	127.866
Totale	415.657	1.644.618

Fonte: ISTAT 2009 dati pubblicati nel 2011

2.2 Domanda e offerta attuale di trasporto

2.2.1 Rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale

2.2.1.1 *Trasporto ferroviario regionale*

Consistenza della rete

La rete regionale ferroviaria della Regione Emilia-Romagna, pari complessivamente a km 1.350, è articolata in due sotto reti, tra loro fortemente interconnesse, una nazionale di proprietà dello Stato e in gestione a RFI e una regionale di proprietà della Regione e concessa in gestione a FER Srl, la cui consistenza nell'anno 2013 è descritta nei termini seguenti:

- sviluppo rete nazionale km 1.000 circa;
- sviluppo rete regionale km 350.

Numero stazioni

In Regione Emilia-Romagna, il servizio ai passeggeri è assicurato attraverso stazione e fermate insistenti in parte sulla rete nazionale e in parte su quella regionale, oltre ad alcune stazioni poste fuori Regione ma d'interesse della stessa in relazione alla loro afferenza al servizio, la cui consistenza nell'anno 2013 è descritta nei termini seguenti:

- in gestione a RFI, stazioni n. 146;
- in gestione a FER, stazioni n. 119;
- in gestione a RFI, fuori Regione, stazioni n. 3;
- per un totale complessivo di n. 268 impianti di stazione/fermata.

Domanda:

Spostamenti

La domanda di mobilità ferroviaria e il corrispondente livello di utilizzo delle infrastrutture (rete nazionale e regionale) può essere espresso facendo riferimento al dato dei passeggeri*km, di cui in tabella per il triennio di riferimento.

Tale dato è stato calcolato sulla base delle indagini di frequentazione del servizio, che con riferimento ai singoli anni solari hanno permesso di stimare sia il dato dei passeggeri trasportati, di cui al paragrafo successivo, sia il dato della percorrenza media per singolo spostamento, dell'ordine dei 50 km su rete nazionale e dei 20 km su quella regionale.

<i>(Anno)</i>	2010	2011	2012
Passeggeri*km	2.904.855.599	2.932.222.129	2.961.950.531

Numero passeggeri

Il servizio offerto dalla Regione sulle due reti ferroviarie, armonizzato e integrato sul piano tariffario con il servizio di trasporto pubblico offerto dalla Regione su strada, permette di coprire in elevata misura le esigenze di mobilità dei cittadini, portando ai risultati di efficacia indicati nella tabella che segue con riguardo all'ultimo triennio. I passeggeri, in termini indicativi, sono ripartiti sulle due reti – nazionale e regionale – in un rapporto di 7:1.

<i>(Anno)</i>	2010	2011	2012
Passeggeri trasportati (n.)	40.417.212	40.947.783	41.468.759

Il dato dei passeggeri trasportati, grazie agli interventi di costante adeguamento della programmazione del servizio alla domanda, in sinergia con la revisione dell'organizzazione delle reti autofiloviarie, risulta costantemente in crescita.

Il dato dei passeggeri trasportati è ricavato, per estrapolazione all'anno, dalle indagini di frequentazione del servizio di trasporto, condotte in periodi significativi dal punto di vista del servizio e della domanda per due intere settimane all'anno, rispettivamente collocate in corrispondenza dell'orario estivo e di quello invernale.

Le indagini riguardano la totalità delle rete di competenza della Regione Emilia-Romagna, nazionale e regionale, il complesso del servizio di trasporto offerto e la globalità delle stazioni / fermate servite, di accesso / egresso dal sistema (conteggio dei saliti e dei discesi per ogni treno e per ogni impianto, nell'intero arco di servizio giornaliero).

Offerta:

Direttrici:

- n. 17 su rete nazionale;
- n. 9 su rete regionale;
- per un totale di n. 26 nel complesso della rete RER.

Treni*km prodotti:

Il servizio offerto sul complesso della rete RER, con il dettaglio relativo ai servizi erogati in modalità ferroviaria e ai servizi ferroviari erogati in forma autobus-sostitutiva, è sintetizzabile, nel triennio 2010-2012, nei termini di cui alla tabella che segue.

Il servizio autobus-sostitutivo presenta un dato in aumento, in esito agli interventi di riprogrammazione e razionalizzazione dell'offerta finalizzati ad adeguarla alle caratteristiche e alla distribuzione della domanda e ad assicurare condizioni di migliorata efficacia-efficienza-economicità dell'offerta, conseguendo un corrispondente miglioramento dell'utilizzo delle risorse regionali e del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.

<i>(Anno)</i>	2010	2011	2012
Treni*km + Bus*km	19.054.123	19.206.186	19.509.624
Treni*km	18.705.550	18.237.702	18.219.940
Bus*km sostitutivi	348.573	968.484	1.289.684

Numero addetti del settore

Il settore dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia impegna nei diversi processi produttivi caratteristici - dell'esercizio, della manutenzione e dei servizi di struttura (amministrazione e commerciale) - il dato degli occupati di cui alla tabella che segue.

<i>(Anno)</i>	2010	2011	2012
Totale addetti	1.557	1.512	1.427

Il totale degli addetti ferroviari presenta un andamento in calo nel triennio 2010 - 2012, in esito alle politiche di efficientamento e razionalizzazione organizzativa implementate dalle Aziende affidatarie del servizio al fine di conservare un'adeguata economicità del servizio in presenza di risorse di fonte nazionale in calo.

2.2.1.2 Trasporto pubblico locale (strada) - Settore autofiloviario

L'offerta dei servizi autofiloviari è organizzata in 15 Servizi urbani coincidenti con i 10 capoluoghi di provincia, i comuni con oltre 50.000 abitanti e altre città minori. Il servizio extraurbano è ordinato secondo i 9 bacini provinciali a loro volta raggruppati in 5 ambiti ottimali sovrabacinali. (cfr. 1.2).

Per maggiori dettagli si rimanda ai singoli Piani di riprogrammazione.

- Lunghezza rete viaria (in km):

Lunghezza rete viaria						
strade statali	strade provinciali	strade comunali	strade vicinali	strade private	demaniali e non classificate	Totale km
1045	9042	37277	3488	2365	64	53281

Fonte: Regione Emilia-Romagna - Archivio regionale delle strade ARS

- Domanda (anno 2012):
 - o Numero spostamenti:
Il dato degli spostamenti riferito al settore autofiloviario è evidenziato nei Piani presentati.
 - o Numero passeggeri: 251.996.492

Il metodo di calcolo utilizzato per quantificare il numero dei viaggiatori ovvero il numero dei viaggiatori equivalenti, in via transitoria e fino alla rilevazione puntuale derivante dall'applicazione del sistema STIMER/Mi Nuovo, è ottenuto moltiplicando il numero dei titoli venduti, come identificati con DGR. 309/97, per i coefficienti convenzionali di loro presunto utilizzo. Gli abbonamenti annuali sono trasformati in equivalenti abbonamenti mensili (es. 11 abb. mensili = 1 abb. ann.) a cui è applicato, ai fini del calcolo dei viaggiatori, il coefficiente di riferimento dell'abbonamento mensile (coef. 100 se riferito al servizio urbano, coef. 50 se extraurbano). Tali coefficienti sono stati determinati a livello regionale, in aderenza con il metodo di rilevazione ministeriale. Si riportano di seguito i principali coefficienti di trasformazione:

SERVIZIO URBANO	Coefficiente	SERVIZIO EXTRAURBANO	Coefficiente
Corsa semplice oraria	1,4	Corsa semplice	1
Abb. mensile personale	100	Abb. settimanale	12
Abb. mensile impersonale	120	Abb. mensile personale	50
Abb. mensile studenti	85	Annuale personale	600
Quota cum. Mensile/studenti	80		
Abb. ann. personale/agevolati	1100		

Gli altri tipi di titoli di viaggio aziendali che non rientrano nelle tipologie sopraindicate, sono trasformati sulla base della soglia di convenienza del prezzo prendendo a riferimento la tariffa della corsa semplice o dell'abbonamento mensile.

- Offerta (anno 2012):	
○ Vett*km prodotte:	111.627.587 vett*km
○ Vett*km	
▪ Urbane	51.342.507 vett*km
▪ extraurbane /suburbane	60.158.939 vett*km
○ Numero addetti del settore :	5.302

2.2.2. Contratti di servizio in essere

Il settore ferroviario

- A. In data 31 marzo 2008 è stato stipulato, in seguito a procedura di gara ad evidenza pubblica, il Contratto di servizio tra la Regione Emilia-Romagna e il Consorzio Trasporti Integrati/CTI (di cui sono parte Trenitalia e FER; ora, a seguito di separazione societaria, TPER) risultato vincitore della gara aggiudicata l'anno precedente, con validità triennale dall'1 luglio 2008 al 30 giugno 2011, con impegno al rinnovo per ulteriori 3 anni (fino al 30 giugno 2014) al raggiungimento di condizioni minime, e proroga per un ulteriore anno in attesa di gara (fino al 30 giugno 2015).
- B. Il 30 giugno 2011, non essendo stato rinnovato il contratto, il gestore CTI ha svolto il servizio per ulteriori 12 mesi aggiuntivi, come da art. 3 del Contratto di servizio "alle stesse condizioni" del contratto originario (come previsto dall'art. 3 citato), fino al 30 giugno 2012.
- C. Il 18 giugno 2012, la Giunta della RER ha deliberato la prosecuzione del contratto per tre anni, fino al 30 giugno 2015, alle stesse condizioni del contratto originario.
- D. L'art. 5 comma 5 del Regolamento CE n. 1370 del 2007, richiamato per quanto concerne le proroghe anche dalla R.L. n. 30 del 1998, art. 13 comma 10, prevede che "L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.
L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni."
- E. L'art. 8 del Regolamento prevede quanto segue: "... l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto."
- F. Il Regolamento CE, dunque, fino al 2019, consente flessibilità della gestione dei contratti in essere, prevedendo anche la loro proroga per i casi in cui il contratto di servizio sia giunto al termine e si rischi dunque una interruzione di servizio pubblico.
Il termine di due anni di cui a tale Regolamento (previsto per la proroga onde evitare interruzioni di servizio) può peraltro essere prorogato ulteriormente, stante la norma transitoria di cui all'art. 8 che consente di derogare all'art. 5 (ivi compreso il valore di due anni) fino a tre anni, come è stato necessario fare, per consentire l'avvio del nuovo servizio, affidato con gara.
- G. Anche l'art. 44 comma 4. quater L.R. 30/98 prevede quanto segue: "al fine di garantire continuità al servizio è consentito .. l'affidamento diretto del servizio di trasporto all'esercente il servizio stesso stipulando un contratto di durata massima triennale".

L'importo attualmente corrisposto per il servizio ferroviario regionale è pari al prezzo di mercato del servizio, come emerso in seguito alla gara comunitaria a suo tempo pubblicizzata e aggiudicata. Tale importo è intrinsecamente congruo poiché emerso da gara pubblica comunitaria, rispetto al servizio da svolgere.

Nel 2012 i servizi svolti sono stati pari a 18,2 milioni di tr*km e 1,2 milioni di bus*km a fronte di una compensazione di 114,5 milioni di euro, che costituisce il valore attuale di riferimento del Contratto.

Contratto di servizio ferroviario (in sintesi):

Descrizione	Dato
Modalità di trasporto	Ferrovioario
Azienda fornitrice	Consorzio Trasporti Integrati (CTI), di cui fanno parte Trenitalia Direzione ER e TPER Spa
Stazione appaltante	Regione Emilia-Romagna sino a metà 2012 cui è subentrata FER Srl (società a controllo pubblico) mediante cessione del Contratto e attribuzione della corrispondente funzione di Stazione appaltante, in coerenza con quanto previsto dalla L.R. 30/98 e s.m. e i.
Tipologia di affidamento	Procedura di gara negoziata
Data d'inizio Contratto	01/07/2008
Durata del Contratto (mesi)	n. 88 mesi, determinati nei termini seguenti: n. 36 mesi di durata base iniziale, cui si sono aggiunti a metà del 2011, non essendo stata esercitata l'opzione di proroga, ulteriori n. 12 mesi di servizio a parità di condizioni, cui si sono aggiunti a metà 2012, in fase di transizione in attesa della nuova gara, ulteriori n. 36 mesi di prosecuzione del Contratto
Valore del Contratto	Corrispettivi erogati nell'ultimo triennio: Anno 2010: € 129.042.327; Anno 2011: € 126.536.832; Anno 2012: € 128.434.013.
Treni*km + Bus*km	Servizio ferroviario e autobus sostitutivo complessivamente offerto nell'ultimo triennio: Anno 2010: km 19.054.123 Anno 2011: km 19.206.186 Anno 2012: km 19.509.624
Treni*km	Servizio ferroviario offerto nell'ultimo triennio: Anno 2010: treni*km 18.705.550 Anno 2011: treni*km 18.237.702 Anno 2012: treni*km 18.219.940
Bus*km	Servizio autobus-sostitutivo-ferroviario offerto nell'ultimo triennio Anno 2010: Bus*km 348.573 Anno 2011: Bus*km 968.484 Anno 2012: Bus*km 1.289.684

Il settore autofiloviario

Descrizioni dettagliate delle informazioni richieste possono essere rintracciate nei singoli Piani di Riprogrammazione di bacino allegati alla deliberazione.

La tabella che segue mostra un quadro di sintesi dei regolatori e dei gestori dei servizi di Tpl in Regione.

Bacino	Stazione appaltante e regolatore	Gestore Servizio autofiloviario	Oggetto gara	Bus *km	Valore contratto (Euro) Anno 2012	Scadenza gara
Piacenza	Tempi Agenzia SRL	ATI (SETA Spa + Apam Esercizio Spa + ATC Spa La Spezia)	- Progettazione ed esercizio servizi - Gestione reti e impianti	7.954.299	14.770.178,00	Proroga CDS 31/12/2014
Parma	SMTSP Spa	TEP Spa Parma	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	12.520.273	28.555.790,90	Proroga CDS 30/12/2013
Reggio Emilia	Agenzia per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico locale Srl- Reggio Emilia	SETA Spa	Progettazione ed esercizio servizi	9.000.745	18.014.872,00	Proroga CDS 30/12/2014
Modena	AMO Spa	SETA Spa - Modena	Esercizio servizi su gomma e filovia urbani e extraurbani	12.604.317	25.082.246,00	Proroga CDS 31/12/2014
Bologna	Società Reti e Mobilità SRL	TPB Scarl (T>per Spa, Autoguidovie italiane SPA, Omnibus)	- Esercizio servizi urbani e interbacino e di linea tram su gomma se attivata - Gestione delle reti e degli impianti	35.936.232	93.085.965,00	31/12/2016 Prorogabile di 3 anni
Ferrara	Agenzia Mobilità e Impianti Srl	TPF Scarl (T>per Spa + Consorzio FEM)	Progettazione ed esercizio dei servizi	8.970.000	16.511.350,00	31/12/2013
Ravenna	AmbRA Srl	Mete Spa	- Progettazione ed esercizio servizi urbani di bacino e interbacino autofilotranviari e su acqua - Gestione reti e degli impianti	7.654.649	14.943.489,00	Proroga CdS 31/12/2013
Forlì-Cesena	Consorzio ATR	START Spa	Esercizio servizi urbani di bacino e interbacino	9.472.650	18.454.623,00	Proroga al 31/12/2013
Rimini	Agenzia Mobilità Provincia di Rimini	Società Consortile A.T.G. Spa (Start Spa+ FER Srl + TEAM Srl)	Effettuazione del servizio di trasporto pubblico locale autofiloviario	7.514.422	17.204.424,00	31/12/2013

2.2.3 Investimenti Trenitalia

Il contratto in essere con Trenitalia, in quanto facente parte del CTI, Impresa affidataria del servizio in esito alla procedura di gara del 2008, non contiene specifiche previsioni in merito a progetti d'investimento, fatti salvi gli impegni assunti in tale ambito dalle Aziende in esito alla gara medesima.

Gli investimenti attuati per il rinnovo e l'acquisto di materiale rotabile, che legano tuttora Trenitalia e la Regione Emilia-Romagna, sono disciplinati da specifici accordi, nell'ambito del cosiddetto "Progetto Qualità", a fronte di contributi mirati in conto investimento riconosciuti dalla Regione medesima.

Il piano d'investimento concordato tra Trenitalia e Regione prevede contributi in conto capitale per complessivi 31 Mln Euro, a fronte di un programma d'investimento in materiale rotabile ammontante a un totale di oltre 134 Mln Euro.

2.2.4 Stato dei mezzi di trasporto

2.2.4.1 Autobus

La tabella espone la suddivisione del parco mezzi circolante al mese di ottobre 2013.

	Urbana	Suburbana	Interurbana	Totale
Bologna	442	186	311	939
Autobus	395	186	311	892
Filobus	47			47
Ferrara	74	35	187	296
Autobus	74	35	187	296
Forlì-Cesena	111	62	146	319
Autobus	111	62	146	319
Modena	109	49	223	381
Autobus	85	47	223	355
Filobus	24	2		26
Parma	151	90	43	284
Autobus	127	90	43	260
Filobus	24			24
Piacenza	84	32	98	214
Autobus	84	32	98	214
Ravenna	32	41	109	182
Autobus	32	41	109	182
Reggio dell'Emilia	126	20	171	317
Autobus	126	20	171	317
Rimini	109	40	56	205
Autobus	103	40	56	199
Filobus	6			6
Totale RER	1238	555	1344	3137

Fonte: Banca dati autobus e filobus - Regione Emilia-Romagna

2.2.4.2 Treni

Lo svolgimento dei servizi ferroviari, pari a più di 18 milioni di treni*km, viene effettuato con più di 900 treni nel giorno ferialo medio, utilizzando più di 150 composizioni.

A queste va aggiunta la percentuale (di circa il 10-20 %) per "riserve" (tra cui complessi Ale 801; Aln 668 e altri), occorrenti per sostituzioni e per i cicli di manutenzione.

La consistenza della flotta è la seguente:

- **TRENITALIA:**
 - Complessi tipo "TAF" n. 5
 - Complessi "Minuetto" n. 4
 - Complessi "Vivalto" n. 4 (composizioni a cinque casse);
 - Carrozze + Semipilota tipo "Media Distanza" n. 244
 - Carrozze + Semipilota tipo "Piano Ribassato" n. 68
 - Complessi ALe 642 + Le 764 + Le 682 totale n. 61 casse
 - Complessi ALe 582 + Le 763 + Le 562 totale n. 27 casse
 - Locomotive E 464 n. 44
 - Locomotive E 632 n. 10.

- **FER:**
 - *nuove composizioni:*
 - 9 composizioni a due piani tipo "Vivalto";
 - 10 automotrici a composizione bloccata a tre casse;
 - 12 elettromotrici a cinque casse Stadler/FLIRT (*la cui fornitura è pressoché completa*);
 - *vecchie composizioni (in buona parte da sostituire):*
 - 5 Ale 054 ("ex belghe");
 - 50 Aln 663, Aln 668 e rimorchiate (da 1 a 3 casse);

Circa 1/3 delle composizioni è effettuato con treni diesel di proprietà della Regione (ereditati dallo Stato) o totalmente finanziati con fondi regionali (materiale acquistato allo stato del nuovo).

- **TPER:**
 - *nuove composizioni:*
 - 2 automotrici a composizione bloccata a tre casse.

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

Le analisi effettuate per la redazione del nuovo Piano integrato dei trasporti regionale (Prit 2010-2020) hanno evidenziato che la popolazione residente in Regione al 1° gennaio 2008 è pari a 4.275.843 unità, in crescita dell'8,3% rispetto al 1998. La crescita maggiore ha interessato i comuni tra 5.000 e 10.000 abitanti, cresciuti quasi del 14% negli ultimi dieci anni. Negli ultimi cinque anni, il saldo migratorio netto (pari alle persone arrivate dall'esterno al netto di quelle che dall'Emilia-Romagna si sono trasferiti altrove) è stato pari a 282mila unità. E' come se in soli cinque anni fosse nata una nuova provincia delle dimensioni di Piacenza, una dinamica che per dimensioni non ha uguali nelle altre regioni italiane.

Le previsioni ISTAT indicano che la popolazione dell'Emilia-Romagna continuerà ad aumentare nei prossimi anni: nel 2015 è previsto un incremento di popolazione pari al 5,8%, nel 2020 di oltre il 9%. Rispetto alle dinamiche insediative, tra il 1994 e il 2003 (ultimo anno di cui si hanno i dati dell'uso del suolo), i territori urbanizzati sono aumentati del 60%, mentre le aree occupate da insediamenti produttivi, commerciali, dei servizi pubblici e privati, delle reti e delle aree infrastrutturali sono cresciute di circa il 55%.

Nel periodo 2001-2008 il numero degli spostamenti complessivi (tutte le modalità, urbani ed extra-urbani) si è mantenuto sostanzialmente stabile, circa 9 milioni/giorno, ma gli spostamenti*km sono aumentati di oltre il 50%.

La mobilità con origine destinazione all'interno dello stesso comune si è ridotta a vantaggio di quella extra-comunale, con un aumento in valore assoluto di oltre 1 milione rispetto al 2001, conseguenza anche degli effetti di delocalizzazione insediativa (sprawl) che ha portato ad un aumento delle percorrenze medie auto, passate in ora di punta da 24,5 a 34,5 km (aumento di oltre il 40%).

In generale, per la mobilità extra-urbana, i passeggeri/giorno in auto sono aumentati di quasi 500.000 unità passando da circa 2,3 milioni a 2,8 milioni (+21%) con una quota modale che si è consolidata di un ulteriore +0,7% (dall'88,5% all'89,2%).

I passeggeri/giorno su ferrovia sono aumentati di 51.000 unità passando da 116.000 a 167.000 (+44%) con una ripartizione modale aumentata dello 0,9% (dal 4,4% al 5,3%); quelli sul trasporto pubblico extraurbano sono invece calati di 21.000 unità passando da 176.000 a 155.000 (-11,5%), con una ripartizione modale ridotta dell'1,7% (dal 6,7% al 5,0%).

La modalità ciclabile assume valori importanti solo in ambito urbano. Va comunque ricordato che tale modalità si mantiene in Emilia-Romagna su livelli di eccellenza (9,8% degli spostamenti totali, valore quasi triplo della media nazionale).

Gli spostamenti delle persone, in Italia come in Emilia-Romagna, hanno in questi ultimi anni cambiato radicalmente le caratteristiche essenziali: dalla mobilità sistematica come forma prevalente a quella occasionale che la pareggia o la supera.

I livelli di accessibilità del territorio possono essere innalzati solo puntando su sistemi più efficienti di integrazione modale e di co-modalità (ottimizzazione dei percorsi anche su singola modalità), per i passeggeri.

Pertanto la gerarchizzazione dell'offerta di mobilità assume un valore decisivo guardando soprattutto all'organizzazione dei servizi, da concepire in una prospettiva del tutto nuova, in cui si colloca un obiettivo di fondo del nuovo Piano, ovvero quello di riuscire a razionalizzare l'uso delle risorse da destinare: occorrono quindi regole per la governance di settore, finanziamento dei servizi di trasporto pubblico, investimenti in tecnologie e infomobilità, investimenti nelle infrastrutture leggere per l'intermodalità, incentivi ai modi e ai mezzi di trasporto a basso impatto; ciò in coerenza con le due coordinate strategiche di riferimento di tutto il Piano, la sostenibilità e l'accessibilità (attraverso il governo della domanda).

Date le caratteristiche territoriali e la configurazione distributiva della domanda di trasporto della regione, il modello regionale è caratterizzato da una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino, attraverso i quali assicurare prestazioni adeguate in termini di regolarità, affidabilità, frequenza dei passaggi, comfort di marcia e rapidità di collegamento sulle direttrici lungo le quali confluiscono le linee di forza della mobilità regionale, e una sub-rete di autolinee, in coordinamento con tali servizi, dimensionata in modo da estendere la copertura territoriale della ferrovia e da contribuire al miglioramento dei livelli di accessibilità su mezzo pubblico anche per le zone non direttamente servite dalle attuali direttrici ferroviarie. Snodi fondamentali in questo sistema sono le stazioni ferroviarie, che diventano punto di integrazione del sistema del trasporto pubblico e di interscambio e accessibilità anche per il trasporto privato.

Il PRIT punta a sostenere le integrazioni intermodali per i passeggeri (gomma-ferro-bici), secondo un sistema di adduzioni agli assi portanti (essenzialmente gli assi ferroviari) articolato nei diversi livelli gerarchici della rete stessa. Questo significa che il finanziamento

dei servizi e delle infrastrutture dovrà rispondere, in via esclusiva, a questa logica di sistema, che ottimizza l'offerta potenziando i servizi di trasporto pubblico lungo le maglie portanti e nelle linee di adduzione, eliminando le ridondanze e le duplicazioni (servizi extraurbani su gomma e su ferro), riqualificando e attrezzando i nodi di interscambio (parcheggi auto e bici, stazioni ferroviarie ecc.), promuovendo soluzioni innovative di trasporto soprattutto negli ambiti urbani (bike e car sharing).

Il potenziamento dei processi di integrazione modale si completa con un'opzione molto forte verso l'integrazione tariffaria, in gran parte già realizzata, e verso l'informazione coordinata all'utenza. E' evidente che un'offerta di servizi centrata sull'integrazione modale può comportare nell'immediato un rischio di allungamento dei tempi e di incremento dei costi di spostamento per i passeggeri, a causa di possibili (più frequenti) "rottture di carico". In un sistema ben organizzato, in verità, questo rischio dovrebbe contenersi, purché gli utenti dei servizi dispongano di un'informazione adeguata sulle soluzioni ottimali di trasporto da utilizzare "dal primo all'ultimo miglio".

Lo strumento per il raggiungimento di detti obiettivi è costituito da una serie di indicatori di gestione, che saranno oggetto di monitoraggio:

- l'indice di utilizzo del trasporto pubblico locale come rapporto tra numero di passeggeri e vett-km;
- l'indice del costo del trasporto per viaggiatore-km;
- il costo per gli investimenti rapportato a viaggiatore-km e vett-km;
- gli indici di interscambio con valorizzazione delle stazioni, misurato come numero di interscambi gomma-gomma e ferro-gomma come da orario offerto al pubblico;
- la qualità del servizio, specificatamente in termini di regolarità e accessibilità;
- la velocità commerciale nelle aree urbane e peri-urbane.

Il trend di tali indicatori sarà oggetto di valutazione e di conseguente premialità, che valorizzi il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento e le scelte delle politiche convergenti a partire dal 2014.

Con la messa a regime del sistema di tariffazione integrata STIMER - Mi Muovo, dal 2015 sarà possibile monitorare puntualmente le frequentazioni delle singole corse e delle singole tratte (origine-destinazione) e anche dei punti di interscambio, nonché l'utilizzo dei diversi titoli di viaggio. Tale strumento sarà utile per una programmazione più efficiente ed efficace dei servizi, nonché come supporto alla ripartizione delle risorse messe a disposizione per il trasporto pubblico locale e sarà quindi possibile passare dalla ripartizione del contributo sulla base storica delle vetture*km (valorizzazione dell'offerta) a una modalità mista che valorizzi la domanda trasportata. A tale proposito, si definiranno criteri per la determinazione di "costi medi" ai quali fare riferimento per i futuri contributi ai servizi di TPL.

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

Gli spostamenti effettuati dai cittadini dell'Emilia-Romagna sono circa 9 milioni ogni giorno, di cui i 2/3 all'interno dei perimetri urbani e i restanti su destinazioni extraurbane. Il 70% degli spostamenti si effettuano con mezzi privati (soprattutto auto), il 7% con il trasporto pubblico, il 10% in bicicletta. Coerentemente, il parco mezzi privato delle famiglie e delle imprese ammonta a 3,6 milioni di veicoli (di cui 2,7 milioni di autovetture), ovvero 83,3 veicoli ogni 100 abitanti (un indice di motorizzazione tra i più alti in Italia). Questi flussi di persone e merci sono "sostenuti" da una robusta rete infrastrutturale.

Rispetto alla geografia regionale, inoltre, sono evidenti gli squilibri di domanda e offerta di mobilità tra le aree di maggior addensamento della popolazione e delle imprese, lungo l'asse est-ovest della Via Emilia e lungo l'asse nord-sud della linea adriatica, e le zone meno dense montane e pedemontane a sud della Via Emilia, a cui si aggiungono le aree a ridosso del Po e del delta padano. Questi squilibri pongono storicamente un duplice problema di accessibilità: da sovraccarico di domanda nelle zone più dense e criticità nell'accesso alle aree urbane più importanti, e da (relativa) carenza di offerta, in termini di collegamenti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico, nelle zone meno dense.

L'aumento dei viaggiatori sui mezzi pubblici negli ultimi anni si è attestato a un ritmo molto più contenuto rispetto all'aumento della domanda complessiva di trasporto, in particolare per il TPL su gomma. Quanto al trasporto ferroviario, la quota di mercato è migliorata e sta ancora migliorando, ma siamo molto lontani dalle dimensioni quantitative auspicate. D'altra parte, anche se il servizio ferroviario regionale mostra oggettivi minori deficit di qualità (puntualità, pulizia ecc.), rispetto alla media nazionale, rimane limitata la sua capacità attrattiva.

Strettamente collegato è il nodo irrisolto dell'accessibilità territoriale su cui ha inciso l'ulteriore avanzamento dello *sprawl* residenziale e logistico-produttivo, generando quote aggiuntive di domanda di mobilità, come confermato dal fatto che rimanendo stabile il numero degli spostamenti complessivi, aumenta però la distanza percorsa. Inoltre, in assenza di una più significativa integrazione tra pianificazione urbanistico-territoriale e pianificazione delle reti e dei servizi di trasporto, la domanda aggiuntiva passeggeri non è stata adeguatamente assorbita dall'offerta di mobilità collettiva.

Un ulteriore punto di forte attenzione - e preoccupazione - resta quello ambientale. In stretto collegamento al fenomeno dello *sprawl* emerge, infatti, un forte aumento dell'utilizzo dell'auto come "unico" modo di trasporto. Ciò è uno dei fattori più rilevanti di perdita di qualità ambientale e di inefficienza del sistema e gioca tutto a sfavore dei centri maggiori, soffocati dalla congestione del traffico privato non sufficientemente controbilanciato dalla presenza di mezzi di trasporto pubblico realmente competitivi, o comunque da altre modalità di trasporto.

La debole integrazione tra lo sviluppo del sistema insediativo e quello infrastrutturale e della mobilità, nonché tra i rispettivi strumenti di pianificazione territoriali e gli strumenti di pianificazione dei trasporti, ha causato spesso un disaccoppiamento tra la localizzazione di insediamenti residenziali e produttivi e la realizzazione di infrastrutture e servizi che ne garantiscano adeguati assetti e piena sostenibilità.

I Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di ciascun bacino provinciale (Allegato 2) completano il quadro di riferimento.

3. Strategia di riprogrammazione della rete dei servizi di trasporto

3.1 La politica regionale per la mobilità

Il Piano Territoriale Regionale dell'Emilia-Romagna (approvato con Deliberazione dell'Assemblea legislativa Regionale 276/2010) propone un'inversione concettuale del rapporto tra sistema insediativo e reti di trasporto. Il PTR attribuisce alle reti, in particolare alle reti dell'accessibilità e alle reti ecosistemiche, la funzione ordinatrice del sistema e delle trasformazioni territoriali.

In questo quadro la scelta della Regione Emilia-Romagna è stata quella di rilanciare una strategia unitaria, con forte approccio integrato, per il governo della mobilità sul proprio territorio nonostante l'oggettiva maggiore complessità del contesto di riferimento per il settore, le urgenze della crisi e le incertezze degli scenari di riferimento accrescendo lo sforzo per aggredire i nodi strutturali del sistema.

In coerenza con il PTR, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2011-2020 (PRIT), allo stato attuale degli atti della Giunta regionale come propria proposta all'Assemblea Legislativa (Deliberazione della Giunta Regionale 159/2012) indirizza i suoi obiettivi attorno ai due seguenti assi strategici: la "sostenibilità del sistema" e il "governo della domanda di mobilità".

In merito alla "sostenibilità del sistema", riferita non solo al controllo e alla riduzione degli impatti ambientali ma anche, in una prospettiva più ampia, alle dimensioni sociale, economica e della cittadinanza attiva, il PRIT afferma il principio che le dinamiche del settore dei trasporti, opportunamente governate in armonia con gli indirizzi strategici del PTR, possano contribuire alla costruzione di un modello territoriale regionale pienamente sostenibile.

L'obiettivo prioritario resta quello di ridurre gli impatti negativi della mobilità sull'ecosistema, migliorando l'accessibilità al territorio, alle città e alle sue funzioni, attraverso la riduzione dei tempi di spostamento. Sotto il profilo economico, in particolare, sostenere un'offerta di reti e servizi di mobilità in grado di incrementare la competitività economico-produttiva del territorio e allo stesso tempo ridurre i costi unitari di settore.

L'altro asse strategico del nuovo PRIT, sul quale è costruita l'architettura operativa del Piano, è incardinato sul "governo della domanda" di mobilità nel territorio regionale.

L'idea di fondo di questo nuovo approccio è che per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità non si deve puntare a "muovere i veicoli", ma piuttosto a garantire i massimi livelli di accessibilità alle persone, favorendo pari opportunità nel raggiungimento di luoghi e attività del territorio.

L'armatura infrastrutturale ferroviaria, relazionata con gli altri mezzi del TPL risponde a un solido e rigoroso criterio di gerarchizzazione per assicurare al territorio tutti i livelli di accessibilità delle persone necessari per i diversi bisogni di mobilità dei soggetti e per le diverse scale territoriali.

I flussi di mobilità interni al territorio regionale si addensano nei sistemi di area vasta, centrati sui comuni con oltre 30.000 abitanti. Questi sistemi territoriali, pur coprendo poco più della metà del territorio regionale, assorbono tuttavia il 90% della popolazione e la quasi totalità degli spostamenti urbani infracomunali.

Inoltre, circa il 60% della mobilità sistematica extracomunale ha origine e destinazione all'interno di queste aree. E' evidente quindi che il sistema dell'offerta di mobilità regionale per i flussi interni di persone deve assicurare, in primo luogo, la copertura di questi livelli di domanda.

La Regione ha puntato quindi su un sostanziale recupero di competitività del mezzo pubblico nei confronti del trasporto privato individuale relativamente alla mobilità che si svolge tra i poli regionali e tra questi e i più importanti poli del territorio esterno.

Settore ferroviario

Alla ferrovia è stato quindi attribuito il ruolo di rete fondamentale del trasporto pubblico extraurbano. Sulle principali direttrici è stato sviluppato e ampliato un sistema d'offerta basato sul perfezionamento e la regolarizzazione del "cadenzamento" degli orari, in particolare lungo l'asse della Via Emilia (Piacenza-Bologna e Bologna-Rimini). Per tutte le linee sono previsti potenziamenti aggiuntivi "nelle ore di punta", rispetto all' "offerta base", sempre nell'ambito del cadenzamento regolare e l'armonizzazione degli orari con gli altri sistemi.

La riorganizzazione dei servizi, incentivata dall'opportunità offerta dall'apertura della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità e il conseguente disimpegno, e relativo aumento di potenzialità, delle corrispondenti linee storiche, è stato definito attraverso una previsione di aggiornamento delle reti e dei servizi di potenziamenti mirati e interventi di riqualificazione, razionalizzazione e, soprattutto, valorizzazione delle risorse esistenti.

La riprogrammazione ha puntato:

- sul rafforzamento dell'integrazione tra i diversi livelli d'offerta ferroviari RV e R (compresi in questi ultimi i cd. "metropolitani"); tra di essi e il sistema della lunga percorrenza (LP) e tra i servizi ferroviari e quelli autofiloviari.
- sull'ottimizzazione delle coincidenze nei nodi unitamente al miglioramento della loro accessibilità;
- sul miglioramento della regolarità e della qualità, non solo legata a nuovo materiale rotabile.

Particolare attenzione è stata prestata ai servizi ferroviari che gravitano sul nodo bolognese, tra questi in particolare a quelli rientranti nel Servizio Ferroviario Metropolitano/SFM bolognese e agli accordi di programma che l'hanno generato e recepito.

La riprogrammazione ha quindi proseguito l'efficientamento del sistema, già da tempo avviata, mirata:

- all'incremento dei servizi dove la domanda è più forte, attraverso lo spostamento di percorrenze da relazioni a domanda ferroviaria debole,
- alla razionalizzazione dei collegamenti che hanno dimostrato maggiore fragilità, sopprimendo alcune corse o sostituendole con servizi su gomma,
- alla riprogettazione dell'offerta in alcune relazioni,
- al rafforzamento e all'estensione degli schemi cadenzati coordinandoli con i servizi su gomma, ove questi ultimi hanno, in parte, sostituito quelli ferroviari quando la domanda lo giustificava.

La riprogrammazione 2013-2015 è stata soprattutto caratterizzata dalla progressiva sostituzione di servizi su ferro con servizi su gomma e dallo spostamento di percorrenze ferroviarie verso le aree a maggiore domanda.

Si è pertanto consolidata e rafforzata l'offerta sulle dorsali principali, trasferendo su di esse percorrenze da relazioni a minore domanda, sulle quali sono stati comunque mantenuti, razionalizzandoli, servizi sostitutivi su gomma. Sono stati velocizzati alcuni collegamenti, integrandoli con quelli già presenti, per meglio rispondere alle esigenze dell'utenza, non solo pendolare, che da tempo attendeva dei potenziamenti.

Si è cercato, d'intesa con le imprese ferroviarie, di valorizzare al meglio il materiale rotabile disponibile per incrementarne la produttività e il livello d'impiego.

Settore autofiloviario

Gli indirizzi normativi e le diverse pianificazioni territoriali finalizzate alla buona mobilità, individuano nel perseguimento della sostenibilità urbana un nodo strategico per gli obiettivi di sviluppo sostenibile e una delle principali sfide per i governi delle città.

Lo stesso "Atto di indirizzo triennale 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale" approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 32/2010, indirizza e individua strategie di azione e di sostegno per il TPL volte allo sviluppo di tematiche inerenti la qualità dell'aria, la mobilità elettrica, l'integrazione modale e tariffaria, il bike sharing, il rinnovo e la riqualificazione del parco autobus, l'infomobilità, le azioni di mobility management, la mobilità ciclopedonale e una riforma e semplificazione della governance del sistema.

Le principali deliberazioni della Giunta regionale in attuazione delle linee guida volte alla riforma del TPL, al suo efficientamento e riorganizzazione, nonché al rinnovo del parco mezzi riguardano:

- n. 324 del 23 marzo 2009 "Approvazione orientamenti interpretativi e applicativi delle leggi regionali n. 30/1998 e n. 10/2008 nonché della delibera di Giunta regionale n. 2172/2008" in materia di riordino della governance del sistema di TPL;
- n. 1898 del 6 dicembre 2010 "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013";
- n. 2055 del 20 dicembre 2010 "Patto del TPL: indirizzi e disposizioni in materia di tariffe e regole di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale";
- n. 126 del 31 gennaio 2011 "Determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale nella regione Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" che quantifica i servizi minimi e le corrispondenti risorse finanziarie;
- n. 802 del 13 giugno 2011 "Indirizzi ed elementi esplicitativi utili alla omogenea applicazione delle riduzioni dei servizi minimi per il triennio 2011-2013 nei diversi bacini dell'Emilia-Romagna e degli impegni individuati e sottoscritti nel "Patto per il TPL";
- n. 908 del 2 luglio 2012 "Ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale della regione Emilia-Romagna";
- n. 1604 del 5 novembre 2012 "Recepimento decreto direttoriale prot. DVA-DEC-2011-0000735 del 19 dicembre 2011 relativo a un programma di finanziamento per il miglioramento della qualità dell'aria attraverso l'ammmodernamento del trasporto pubblico;
- n. 269 del 18 marzo 2013 "Criteri, modalità e vincoli per l'assegnazione e concessione dei contributi di investimento per la sostituzione degli autobus con oltre 15 anni di anzianità. Decreto direttoriale DVA-DEC-2011-0000735 del 19 dicembre 2011".

A seguito dell'emanazione del DPCM 11 marzo 2013, per rendere omogenea la redazione dei Piani di riprogrammazione dei servizi autofiloviari di TPL nei diversi bacini provinciali della regione, con DGR 912/2013 sono stati individuati indirizzi e tendenze ai quali gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità si sono riferiti, fermo restando il 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".

A completamento delle azioni di efficientamento già avviate dal 2011, e in osservanza alle disposizioni dell'art. 1, comma 301, della L. 228/2012, gli Enti competenti possono 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 DGR 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. Inoltre in considerazione degli ambiti ottimali definiti per l'affidamento del servizio, appare utile prevedere forme di collaborazione tra le Agenzie locali per la mobilità finalizzate già fin d'ora ad operare le necessarie rimodulazioni dei servizi in ottica sovrabacinale.

Di seguito una sintesi sulle principali linee di intervento:

- 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 sulla card Mi Muovo per una maggiore accessibilità al TPL locale.

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

Il settore ferroviario

I dati presentati nel seguito sono stati ricavati dal sistema di monitoraggio economico-gestionale e dai connessi modelli di rendicontazione del Gestore affidatario del servizio di trasporto ferroviari, come in uso dalla Regione a partire dall'anno 2008, di avvio del nuovo servizio in esito a gara.

I modelli di rendicontazione aziendale del trasporto pubblico locale per ferrovia si basano su un sistema contabile di attribuzione diretta di costi e ricavi per linea di attività, con disaggregazione per principali voci di costo e di ricavo (in origine) e riclassificazione per principali processi produttivi (in destinazione).

I dati di riferimento sono analiticamente rilevati e i corrispondenti indicatori prestazionali presentati nel seguito sono ottenuti mediante elaborazione dei corrispondenti quozienti e totali, senza alcuna procedura di stima.

Rapporto ricavi da traffico/Costi operativi

Il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, definito come da all'allegato 1, presenta un valore significativamente superiore (pari a 1,5 volte) al minimo di legge del 35% e in costante miglioramento nel triennio.

<i>(Anno)</i>	2010	2011	2012
R/C	51,7%	53,3%	55,3%
<i>incremento</i>		1,6%	2%

Numero dei passeggeri (definito come da allegato 1)

Il numero di passeggeri trasportati dal servizio ferroviario su base annua presenta un dato medio prossimo ai 41 Milioni e un andamento in costante crescita nel triennio.

<i>(Anno)</i>	2010	2011	2012
Passeggeri trasportati	40.417.212	40.947.783	41.468.759
<i>incremento</i>		530.571	520.976
<i>%</i>		1,3%	1,3%

Livelli occupazionali

Il numero di occupati nel settore del trasporto ferroviario su base annua presenta un dato medio prossimo ai 1.500 addetti e un andamento in costante contrazione nel triennio.

(Anno)	2010	2011	2012
Numero addetti del settore	1.557	1.512	1.427
decremento		-45	-85
%		-2,9%	-5,6%

Settore autofiloviario

La tabella seguente espone i dati del settore gomma evidenziati nei singoli Piani di Riprogrammazione di bacino provinciale.

	Viaggiatori		Var % Viagg 2012/2011	Ricavi/Costi		Var % R/C 2012/2011	Livelli Occupazionali		Var % LO 2012/2011
	2011	2012		2011	2012		2011	2012	
PIACENZA	13.195.133	13.124.869	-0,5%	28,2%	31,6%	12,2%	353	346	-1,9%
PARMA	35.903.470	33.819.326	-5,8%	35,7%	36,4%	1,8%	615	599	-2,6%
REGGIO EMILIA	15.786.490	15.296.764	-3,1%	28,8%	26,8%	-6,9%	277	262	-5,4%
MODENA	13.605.362	13.560.108	-0,3%	33,4%	33,1%	-0,7%	600	596	-0,7%
BOLOGNA	109.935.618	111.121.609	1,1%	39,8%	39,6%	-0,3%	2060	1982	-3,8%
FERRARA	12.043.093	12.676.401	5,3%	27,3%	28,9%	5,9%	397	393	-1,0%
RAVENNA	13.392.729	13.318.760	-12%	28,5%	27,2%	-4,7%	268	268	0
FORLI'- CESENA	18.668.263	18.639.655	-0,2%	26,7%	27,9%	4,4%	420	420	0
RIMINI	21.029.000	20.439.000	-2,8%	37,4%	36,8%	-1,7%	448	435	-2,9%
TOTALE AUTOFILOVIARIO	253.559.158	251.996.492	-0,6%	34,8%	35,0%	0,5%	5.438	5.302	-2,5%

Nella tabella seguente si espongono i principali risultati, per i **due settori** riferiti alle annualità 2011/2012:

Indicatore		2011	2012
Ricavi da Traffico:	R		
- sett.ferroviario		100.840.466	105.527.801
- sett.autofiloviario		125.098.409	127.226.287
Totale		225.938.875	232.754.088
Ricavi/Costi di esercizio	R/C		
- sett.ferroviario		53,3%	55,3%
- sett.autofiloviario		34,8%	35,0%
Regionale		41,2%	42,0%
Passeggeri	NP		
- sett.ferroviario		40.947.783	41.468.759
- sett.autofiloviario		253.559.158	251.996.492
Totale		294.506.941	293.465.251
Addetti	LO		
- sett.ferroviario		1.512	1.427
- sett.autofiloviario		5.438	5.302
Totale		6.950	6.729

5. Piano di riprogrammazione

Si precisa che il Piano di Riprogrammazione dei servizi ferroviari regionali, rappresentato puntualmente per gli anni 2013 e 2014, con proiezioni riferite agli anni successivi (Allegato 1) unitamente ai singoli Piani di Riprogrammazione dei servizi autofiloviari di Tpl dei singoli bacini (Allegato 2) costituiscono il "Piano di Riprogrammazione regionale dei servizi del TPL".

6. Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

La Regione Emilia-Romagna ha sviluppato il sistema di bigliettazione elettronica MI MUOVO, ormai in fase di completa messa a regime tra tutti gli operatori autofiloviari e ferroviari, al fine di conseguire attraverso modalità flessibili, più vicine alle esigenze dell'utenza, una maggiore accessibilità al TPL e di conseguenza, un aumento dei passeggeri trasportati.

Le tecnologie utilizzate, la card contactless Mi Muovo, unitamente alle impiantistiche installate in sede aziendale, sui mezzi e alle stazioni ferroviarie, sono finalizzate anche al supporto delle politiche di organizzazione, pianificazione mirata ed efficiente nell'erogazione dei servizi.

L'offerta di titoli integrati gomma-ferro validi sull'intero territorio regionale, l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, comprensive delle forme complementari al tpl, quali il bike sharing e il car sharing, accompagnate da strumenti di infomobilità, che in tempo reale permettono una pianificazione del viaggio, costituiscono le principali innovazioni messe in campo da questa amministrazione.

Il progetto di Infomobilità G.i.M., il cui bacino di utenza include 12.850.000 abitanti, l'impegno di 6 Regioni e il coinvolgimento di 21 Amministrazioni locali, promuove un governo efficace ed efficiente della "mobilità diffusa" e il suo sviluppo sostenibile attraverso l'erogazione centralizzata di servizi multicanale di infomobilità pubblico-privata. In particolare è prevista la standardizzazione e l'implementazione di unità di test e moduli operativi di una centrale (o sistema di centrali) di infomobilità locali e su scala regionale (COIM Centrale Operativa Integrata della Mobilità).

Nell'ottica di riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico locale, il completamento del progetto G.i.M., inizialmente circoscritto a sei bacini provinciali non ancora dotati di sistemi di controllo bus, ha esteso i dispositivi AVM (Advanced Vehicle Monitoring) per il controllo del percorso dei bus a tutto il parco degli oltre 3.200 bus circolanti in regione (di cui 1/3 già dotati di tale sistema), 180 "paline intelligenti" con indicazione in tempo reale dell'arrivo dei bus e 55 pannelli informativi.

Le centrali locali e quella regionale di mobilità sono in grado di fornire:

- la gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata;
- l'integrazione delle informazioni relative al traffico privato (tempi di viaggio in rete, perturbazioni di circolazione) e di quelle relative al trasporto pubblico locale (automobilistico e ferroviario) attraverso la realizzazione di servizi integrati di infomobilità; il fine è quello di ottimizzare l'uso del tempo e fornire ai viaggiatori un travel planner integrato pubblico/privato, consultabile, in tempo reale, attraverso dispositivi mobili (cellulari, palmari, pocket PC) che permettono di costruire la miglior

combinazione di viaggio e l'eventuale itinerario alternativo con riferimento a tutte le modalità di trasporto disponibili per l'origine e la destinazione desiderata;

- l'analisi dei flussi di traffico sul lungo periodo per supportare la definizione di politiche di lungo termine e, sul medio/breve periodo, per opere di migliorie su tratti stradali specifici e limitati;
- la previsione sulla evoluzione del traffico a breve termine in grado di fornire allarmi tempestivi per prevenire il punto di saturazione della tratta in esame e indicare strategie operative ai sistemi di attuazione che consentono il controllo del traffico;
- la gestione di eventi critici quali incidenti, meteo, cantieri, manifestazioni ecc.
- la gestione del flusso di mezzi pesanti all'ingresso dei centri urbani, inclusi i bus turistici nei centri di maggior interesse artistico;
- la diffusione al cittadino di dati e stime sul traffico tramite pannelli a messaggio variabile a seguito dell'interfacciamento dei diversi enti preposti al controllo della mobilità all'interno di un'area territoriale;
- il miglioramento della fruibilità del tpl in funzione del reale posizionamento dei mezzi e dei livelli di puntualità del servizio a seguito dell'implementazione dei sistemi AVM (Automatic Vehicle Monitoring);
- la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di tpl tramite canali telematici e l'installazione di paline di fermata intelligenti in corrispondenza delle fermate urbane ed extraurbane dei mezzi del tpl.

Riguardo specificamente al trasporto ferroviario regionale (materiale rotabile, infrastruttura, fermate/stazioni) tutti gli elementi che lo compongono sono soggetti ad un processo di rinnovamento ed innovazione. Tra questi elementi si stabiliscono delle relazioni necessarie, che rendono efficaci le innovazioni e i rinnovamenti quando sono pienamente coordinate, tenuto conto che, i soggetti che presiedono ai diversi elementi, sono distinti.

Il materiale rotabile è stato progressivamente dotato di sistemi OBoE, che ne permette la localizzazione istantanea e la previsione di circolazione, prima quello di Trenitalia e in seguito quello di proprietà regionale. Ciò permette di sviluppare programmi applicativi "interrogabili" con i dispositivi portatili dei viaggiatori, per reperire le informazioni in tempo reale.

Una linea di sviluppo riguarda il sistema di vendita e validazione dei titoli di viaggio. Sia per le attrezzature nelle stazioni/fermate che per i punti di transazione esterni (banche, internet, PVT) che per quanto riguarda le dotazioni individuali degli operatori di bordo per la verifica della validità dei titoli di viaggio.

Per il sistema di informazione al pubblico, il monitoraggio delle flotte è il prerequisito per l'informazione in tempo reale. Nei poli di interscambio, multi o mono modali, la diffusione integrata delle informazioni permetterà che la stessa piattaforma dia informazione sia sui bus che sui treni in partenza da un dato punto, ovvero che dia informazioni su tutti i treni indipendentemente dall'IF che li opera.

Questo aspetto è strategico nella prospettiva (2022) di affidamento tramite gara di tutto il trasporto ferroviario regionale in Italia: ciò renderà più complessa l'informazione unificata al pubblico, come prova l'attuale evoluzione dell'informazione nel segmento AV. In mancanza di obblighi a cooperare o a sottostare a un soggetto integratore riconosciuto e terzo, si ottiene la frammentazione dell'informazione al pubblico.

In Emilia-Romagna ogni IF ha predisposto propri sistemi per l'informazione. Partecipa inoltre ad una centrale unificata di trattamento e diffusione dei dati del servizio programmato

("travel planner" regionale) che permette all'utente una visione unitaria di tutto il servizio di trasporto pubblico, sia su ferrovia che su strada.

I sistemi proprietari di ogni IF inoltre effettuano la diffusione al pubblico di dati dell'altra IF, per quanto in maniera ancora incompleta. E' da incoraggiare questo comportamento in quanto, in mancanza di obblighi a cooperare o a sottostare a un soggetto integratore riconosciuto e terzo, si rischia la frammentazione dell'informazione al pubblico.

Oltre alle funzioni di informazione al pubblico, le IF e i GI, che sono parte del servizio ferroviario regionale, generano flussi di informazione destinati ad altre funzioni:

- funzioni di monitoraggio: il soggetto titolare del CdS riceve i dati dalle IF, ovvero li ricava autonomamente dai sistemi del gestore dell'infrastruttura; altri dati qualitativi li ricava con ispezioni dirette. Dati economici sui costi e i ricavi delle IF sono ricavati dai bilanci aziendali.
- funzioni di programmazione e pianificazione: si basano su analisi di domanda di trasporto, solo in parte ricavabili con le osservazioni sulle frequentazioni dei mezzi. Anche i dati di circolazione, analizzati con strumenti che identificano le cause delle anomalie, sono parte del processo, svolto dalla autorità locale competente e dal gestore dell'infrastruttura.