

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 | | | | | bus*km | | | |
|------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| tratta | treni*km | | | | 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 | | | | | | bus*km | | | | note |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------|---------|---------|------|---------|
| tratta | treni*km | | | | Direttrici di CdS | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | |
| (MI-TO)-Piacenza-Bologna-F | 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 oltretutto 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 di 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 reti 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 Muovo, 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):
 - o Vett*km prodotte: 111.627.587 vett*km
 - o Vett*km
 - Urbane 51.342.507 vett*km
 - extraurbane /suburbane 60.158.939 vett*km
 - o 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 | Ferroviario |
| 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 autofilotraviari 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 feriale 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 autoveicoli), 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'efficiamento 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 ferroviario, 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.