



Regione Umbria

Giunta Regionale

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

N. 1171 DEL 21/10/2013

OGGETTO: Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 — convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012. Adozione del piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.

		PRESENZE
Marini Catuscia	Presidente della Giunta	Assente
Casciari Carla	Vice Presidente della Giunta	Presente
Bracco Fabrizio Felice	Componente della Giunta	Presente
Cecchini Fernanda	Componente della Giunta	Assente
Paparelli Fabio	Componente della Giunta	Presente
Riommi Vincenzo	Componente della Giunta	Assente
Rometti Silvano	Componente della Giunta	Presente
Tomassoni Franco	Componente della Giunta	Assente
Vinti Stefano	Componente della Giunta	Presente

Presidente: Carla Casciari

Segretario Verbalizzante: Catia Bertinelli

Efficace dal 23/10/2013.

Il funzionario: FIRMATO

LA GIUNTA REGIONALE

Visto il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta dell'Assessore Silvano Rometti;

Visto il Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 — convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012 che oltre ad istituire il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri derivanti del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, quantificato in €4.929.254.469,00/anno per gli anni 2013-2014-2015, stabilisce i criteri ai quali riferirsi per dimostrare l'efficientamento e la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale TPRL, rendendo efficiente la gestione e la programmazione mediante:

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

Tenuto conto che è necessario, al fine di dimostrare la virtuosità della Regione in merito ai succitati criteri, predisporre il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, che dovrà essere inviato al Ministero Infrastrutture e Trasporti per il tramite dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, che procederà alle verifiche del soddisfacimento dei suddetti criteri;

Considerato che il Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha proposto, nella riunione del 10 aprile u.s., una bozza di Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, comune a tutte le regioni a statuto ordinario e che la Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio, nella seduta del 17 aprile 2013, ha approvato;

Dato atto, per quanto precede, che l'istituzione del Fondo Nazionale sottrae alle regioni l'autonomia gestionale e programmatica del trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale che, come tale, deve essere garantito a tutti i cittadini in virtù del diritto costituzionale alla mobilità;

Vista la deliberazione del 16/09/2013, n. 1020, con cui la Giunta regionale ha preso atto della prima bozza, rivisitata dal proponente Servizio Trasporti, del documento "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale";

Preso atto:

- a) del parere favorevole di regolarità tecnica e amministrativa reso dal responsabile del procedimento;
- b) del parere favorevole sotto il profilo della legittimità espresso dal Dirigente competente;
- c) della dichiarazione del Dirigente medesimo che l'atto non comporta oneri a carico del Bilancio regionale;
- d) del parere favorevole del Direttore in merito alla coerenza dell'atto proposto con gli indirizzi e gli obiettivi assegnati alla Direzione stessa;

Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e la normativa attuativa della stessa;

Visto il Regolamento interno di questa Giunta;

A voti unanimi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

- 1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta dell'Assessore, corredati dei pareri e del visto prescritti dal Regolamento interno della Giunta, che si allegano alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;

- 2) di prendere atto ed adottare il documento denominato “Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale”, allegato e parte integrante del presente atto, redatto a seguito del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 – convertito con modifiche dalla legge n. 135/2012 – art. 16-bis, comma 4, come modificato dall’art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012 e finalizzato al raggiungimento degli obiettivi imposti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 *“Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario”* (pubblicato in GURI n. 148 del 26/06/2013 – Serie Generale);
- 3) di trasmettere copia del provvedimento adottato ed i dati istruttori del documento “Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale”, da cui risulta eseguita la proposta di riprogrammazione, in ossequio a quanto stabilito dal DPCM del 11 marzo 2013, art. 3, ultimo periodo (sesto comma), al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all’Osservatorio per le politiche del TPL, istituito ai sensi dell’art. 1, comma 300 della legge 244/2007, entro 130 (centotrenta) giorni dalla data di emanazione del DPCM;
- 4) di dare atto che, per l’anno in corso (2013), gli obiettivi previsti sono comunque soddisfatti con l’adozione del “Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale”, così come previsto dal DPCM, all’art. 3, comma 6;
- 5) di pubblicare il presente atto sul portale web istituzionale della Regione.

IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE

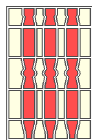
f.to Catia Bertinelli

IL PRESIDENTE

f.to Carla Casciari

DOCUMENTO ISTRUTTORIO

- **OMISSIS** -



REGIONE UMBRIA – GIUNTA REGIONALE

Direzione Regionale Programmazione, Innovazione e Competitività dell'Umbria
Ambito di Coordinamento: Territorio, Infrastrutture e Mobilità

Documento:

“Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale”

Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 — convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012
— art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012.

Indice

	Premessa	4
	1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012.....	5
1.1	Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010.....	7
1.2	L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale.....	8
	2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione	10
2.1	Assetto territoriale e socio-economico della Regione.....	10
	2.1.1 Comuni, superficie territoriale, popolazione residente e densità abitativa per provincia e zona altimetrica.....	10
	2.1.2 Indicatori demografici.....	12
	2.1.3 Indicatori di occupazione	13
	2.1.4 Fattori economici	14
	2.1.5 Il pendolarismo.....	14
	2.1.6 Popolazione studentesca	15
	2.1.7 Unità locali e relativi addetti.....	16
2.2	Domanda e offerta attuale di trasporto	16
	2.2.1 Rete regionale dei servizi di trasporto pubblico locale.....	16
	2.2.2 Contratti di servizio in essere	43
	2.2.3 Investimenti Trenitalia	45
	2.2.4 Investimenti Imprese ferroviarie regionali	45
	2.2.5 Investimenti Imprese autotrasporto.....	46
	2.2.6 Stato dei mezzi di trasporto.....	46
2.3	Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti.....	50
	2.3.1 Approccio proposto per la definizione dell'analisi SWOT	50
	2.3.1 Analisi SWOT del comparto dei servizi di trasporto pubblico locale.	51
	3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto	54
3.1	La politica regionale per la mobilità	54

	4 Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione) .	56
4.1	Breve riepilogo delle prescrizioni normative.....	56
4.2	Metodologie di elaborazione degli indicatori principali e sussidiari.....	58
4.2.1	Obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012	58
4.2.2	Obiettivo di cui al punto b) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012	59
4.2.3	Obiettivo di cui al punto d) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012	60
4.3	Quantificazione degli indicatori principali e sussidiari e dei relativi target da raggiungere per il 2014 ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento	60
4.3.1	Indicatore 1 (Obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012).....	60
4.3.2	Indicatore 2 (Obiettivo di cui al punto b) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012)	61
4.3.3	Indicatore 3 (Obiettivo di cui al punto d) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012)	62
	5 Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale	64
5.1.1	(GEN) sistema complessivo.....	64
5.1.2	(SF) Servizi ferroviari.....	65
5.1.3	(AE) Settore automobilistico extraurbano	65
5.1.4	(AU) Settore automobilistico urbano.....	66
	6 Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni.....	68
	7 Note:	69

Premessa

Il presente documento costituisce il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale e di Trasporto ferroviario regionale ai sensi del comma 4 dell'art. 16-bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012, così come modificato dall'art. 1, co. 301, della legge n. 228/2012.

Il Piano è stato redatto cercando di aderire, per quanto possibile, allo schema approvato dal Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nella riunione del 10/4/2013 approvato la Bozza comune di piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale, al fine di rendere compatibili i dati forniti dalle diverse regioni.

1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012

Uno dei più importanti obiettivi strategici dell'azione regionale di questo ultimo scorcio di legislatura riguarda lo sviluppo e la qualificazione dei servizi integrati di trasporto per le persone, le merci e la logistica. Da diverso tempo la Regione guarda al suo futuro cercando di coniugare ambiente e sviluppo, sostenibilità e crescita. In tale contesto una delle leve essenziali per il perseguimento degli obiettivi prefissati è il sostegno al Trasporto Pubblico Regionale e Locale (TPRL) e la sua riorganizzazione ormai indispensabile per far fronte all'imponente crisi che attualmente investe tale settore, fortemente penalizzato dalle recenti manovre economiche del Governo nazionale.

Il percorso di riorganizzazione è stato avviato nel 2006 (DGR n. 725/2006), dalla Regione, per facilitare la razionalizzazione e l'efficientamento del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, anche attraverso la rivisitazione dei servizi offerti, su ferro e su gomma, confermando la centralità del ferro rispetto al sistema del trasporto pubblico e privato su gomma.

I successivi fondamentali provvedimenti della Giunta Regionale, riguardanti la riorganizzazione del sistema trasportistico umbro possono essere sinteticamente così riepilogati:

- la D.G.R. del 26 marzo 2008, n.° 307, con cui sono state definite ed approvate le "Linee di indirizzo inerenti l'aggregazione delle Aziende Umbre di Trasporto;
- la D.G.R. del 16 febbraio 2009, n.° 188, che ha ulteriormente aggiornato le suddette linee guida e fissato gli obiettivi e i tempi per la costituzione della Holding Regionale;
- la D.G.R. del 06 aprile 2009, n.° 472, relativa alla presa d'atto dei contenuti del documento "Holding regionale - Progetto di fattibilità", in cui si stabilivano gli obiettivi e i tempi per la costituzione della Holding Regionale;
- la D.G.R. del 01 febbraio 2010, n.° 133, riguardante l'adesione formale della Giunta Regionale alla costituzione della Holding e l'approvazione della documentazione necessaria;
- la D.G.R. del 10 giugno 2010, n.° 850, con cui la Giunta Regionale, fra quant'altro, ha preso atto della costituzione della Holding denominata "UMBRIA TPL – Società per Azioni" avvenuta in data 25 marzo 2010.

La Regione Umbria quindi confida che un importante contributo alla razionalizzazione delle spese per il TPRL scaturirà, a regime, dalla piena operatività dell'Azienda unica regionale costituita nel dicembre 2010.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari regionali, nel corso del 2009 è stata data attuazione al nuovo contratto di servizi sottoscritto il 12.04.2010 con Trenitalia che, soprattutto per la scelta di un orizzonte temporale piuttosto lungo, sei anni, ha garantito la stabilità dell'offerta ferroviaria ai cittadini, con certezza di orari, servizi e costi. Proprio in attuazione di questo contratto, nel 2010 Trenitalia ha potuto avviare un processo di rinnovamento dei mezzi circolanti a disposizione dei pendolari.

Il nuovo scenario normativo e la nuova articolazione organizzativa del TPL ha portato, inoltre, nel corso del 2011 ad una nuova fase programmatica con l'approvazione della modifica della legge regionale di settore, la L.R. 37/98, che spinge con forza verso una visione del territorio regionale come Bacino Unico, in coerenza con l'assetto organizzativo che vede al centro del sistema una offerta unica che dovrà rispondere alla domanda potenziale e in perfetta sintonia ed anticipo, con quanto disposto dal dettato del D.L. 138/2011, convertito in L. 14 settembre 2011, n. 148, in materia di Bacini Ottimali.

La Regione Umbria ha concluso il percorso di aggiornamento della legge regionale 18 novembre 1998, n. 37 "Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" con la promulgazione della nuova legge regionale 3 aprile 2012, n. 5, che in materia di trasporto pubblico locale stabilisce numerosi ed urgenti adempimenti anche in vista dell'ormai prossima scadenza prevista per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale con procedura ad evidenza pubblica. Con D.G.R. n. 747 del 25/06/2012, la Giunta prendeva atto della coerenza delle misure e degli obiettivi stabiliti dalla Regione Umbria, nell'ambito dell'avviato processo di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con quanto disposto dal D.L. 138/2011 e s. m. e i..

Conseguentemente è stato avviato anche l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, attualmente ancora in corso di redazione. Questo strumento punta sulla centralità dei trasporti ferroviari e sull'inserimento della mobilità alternativa nel sistema di trasporto pubblico regionale oltreché alla realizzazione dell'orario integrato che consentirà - ai cittadini ed alle migliaia di ospiti che vivono o frequentano la nostra regione per motivi di lavoro, studio o turismo - un uso più agevole del mezzo di trasporto pubblico da tutte le località del territorio regionale, anche da quelle non servite dalla rete ferroviaria.

L'introduzione di una nuova visione del trasporto pubblico in cui ferro, gomma, mobilità alternativa ed altri sistemi sono da intendersi come un **sistema unico e sinergico**, consentirà il vero salto di qualità per i servizi di TPRL.

Tabella 0 Riepilogo risorse stanziati anni 2010-2013

Riepilogo risorse stanziati anni 2010-2013 — Quota da bilancio regionale Assestato			
Anno	Risorse per l'anno	Gap anno precedente	Gap 2010
2013	93.976.184,17	1.400.998,09	- 8.142.369,83
2012	92.575.186,08	- 13.827.885,17	- 9.543.367,92
2011	106.403.071,25	4.284.517,25	4.284.517,25
2010	102.118.554,00		

La Regione ha affrontato il tema della riduzione delle risorse nazionali intervenendo con il proprio bilancio al fine di continuare a garantire il corrispettivo stabilito nei contratti di servizio sottoscritti con i gestori del TPL, utilizzando i trasferimenti statali provenienti dalla compartecipazione alle accise sui carburanti e quota statale relativa al contratto di servizio Trenitalia (fino al 31.12.2012). Dal 01.01.2013 la legge di stabilità 228/2012 ha istituito il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario.

I servizi su gomma sono stati assegnati per mezzo di gara ad evidenza pubblica e riguardano i tre bacini di traffico:

- BACINO 1 Azienda Aggiudicataria ISHATAR S.C. a R.L. (Servizio erogato da ex APM Perugia);
- BACINO 2 Azienda Aggiudicataria TPL e Mobilità S.C. a R.L. (Servizio erogato dal ex SSIT di Spoleto);
- BACINO 3 Azienda Aggiudicataria ATC & Partners S.C. a R.L. (Servizio erogato da ex ATC di Terni).

Riguardo ai contratti di servizio ferroviario sono vigenti, all'anno 2012 i Contratti Servizio, affidati direttamente:

Servizi ferroviari regionali ed interregionali (collegamenti con Roma, Firenze ed Ancona) gestiti da TRENITALIA s.p.a.;

Servizi ferroviari regionali e locali (collegamenti tra le città dell'Umbria sulla direttrice Sansepolcro – Perugia – Terni) e servizi metropolitani su rete RFI e servizi sperimentali su rete RFI sulla tratta Orte – Terni – Orvieto, gestiti da UMBRIA TPL e MOBILITA' s.p.a.

Le risorse per il Trasporto Pubblico Locale sono state fino all'anno 2010, erogate per la Comunità Tariffaria relativa alla sperimentazione condotta dal Comune di Perugia sul proprio territorio e riguardante "UNICO PERUGIA" quale esperienza da estendere all'intera regione.

Le risorse per il Trasporto Pubblico Locale sono state fino all'anno 2011, erogate per i servizi in sede fissa escluse le reti ferroviarie.

1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010

Il processo di efficientamento e razionalizzazione, per quanto riguarda i servizi ferroviari gestiti da Trenitalia, ha avuto inizio già dall'anno 2009 in quanto si è proceduto al ricalcolo del corrispettivo che, ad oggi, non ha subito sostanziali aumenti, pur mantenendo inalterata l'offerta. A seguito della soppressione di alcuni ES, nell'anno 2011 la Regione ha provveduto, riorganizzando i servizi offerti, ad istituire una nuova coppia di treni Perugia – Roma Termini e VV, inserita nella fascia oraria pendolare (intorno alle ore 18.00 in partenza da Roma Termini). La nuova coppia ha da subito registrato una frequentazione significativa e pertanto ancora oggi questo servizio è confermato. La Regione, a seguito di un costante monitoraggio delle frequentazioni, ha operato una razionalizzazione delle composizioni dei treni, ha ottimizzato i tempi di percorrenza ed il numero dei posti offerti. Queste azioni hanno consentito, come detto, di non modificare il corrispettivo, avendo quindi una effettiva economia di diversi milioni nel corso del periodo 2009 – 2013 (i primi sei mesi). Le suddette attività di ricognizione sono state oggetto di specifica deliberazione della Giunta Regionale n. 997 del 09.09.2013.

Per quanto riguarda i servizi offerti di Umbria TPL e Mobilità s.p.a., area ferro, il corrispettivo, fermo all'anno 2000, nel 2012 è stato rivisitato ed adeguato.

I servizi su gomma, contrattualizzati con gli EE.LL e con la Regione, per quanto di competenza, sono stati oggetto di gara ad evidenza pubblica nel 2005 per i Bacini 1 e 3 e nel 2006 per il Bacino 2. Sono stati prorogati secondo quanto stabilito dai contratti stessi. A seguito della legge regionale 5/2012, di modifica della legge 37/98, sono stati ulteriormente prorogati fino al 31.12.2012 ed oggi soggetti alla imposizione dell'obbligo di servizio, come previsto dall'art. 27 della legge regionale 8/2013. Gli EE.LL. hanno provveduto ad una complessiva rivisitazione dei servizi che, di fatto, non hanno modificato i rapporti contrattuali. Tali rivisitazioni sono state effettuate anche in conseguenza delle attuali disposizioni normative statali.

Sul fronte della manovra tariffaria si evidenzia che:

- con il contratto di servizio di Trenitalia è stato regolamentato l'adeguamento delle tariffe prevedendo un aumento del 20% (15% per gli acquisti online) a decorrere dal 01.07.2010 e valido fino al 31.12.2014;
- con atto di Giunta n. 714 del 18.06.2012 è stata approvata la manovra tariffaria relativa ai servizi su ferro offerti da Umbria TPL e Mobilità s.p.a., la cui finalità ha riguardato l'omogeneizzazione delle tariffe con quelle di Trenitalia. La Regione ha stabilito, al fine di agevolare al massimo l'utenza, di procedere ad un primo aggiornamento dal 01.07.2012 e pervenire al completamento della omogeneizzazione dal 01.07.2013;
- ad eccezione del Comune di Perugia, che ha adeguato le tariffe dal 01.10.2010, fino al 31.12.2012 gli altri EE.LL. non hanno provveduto ad adeguamenti tariffari. Solo nel corso del corrente anno (a far data dal settembre 2013) gli EE.LL. hanno provveduto ad una omogeneizzazione delle tariffe, a livello regionale, anche in relazione all'esigenza di passare rapidamente al sistema regionale di tariffazione che sarà inserito, presumibilmente, nel bando di gara, da esperire nel più breve tempo possibile.

1.2 L'applicazione dell'art. 3-bis e l'individuazione del Bacino Regionale

La Regione nell'ambito dell'aggiornamento della legge regionale 18 novembre 1998, n. 37 "Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" con la promulgazione della nuova legge regionale 3 aprile 2012, n. 5, ha anticipato quanto disposto dall'art 3 bis della *D.L. 138/2011, convertito con L. 148/2011 e s.s.m.* Con D.G.R. n. 747 del 25/06/2012, la Giunta prendeva atto della coerenza delle misure e degli obiettivi stabiliti nell'ambito del processo di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. All'art.8 della succitata legge viene stabilito un unico ambito di traffico che coincide con il bacino unico regionale e nel quale viene definita unitariamente la rete integrata dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale effettuati con qualsiasi modalità e con qualsiasi mezzo.

La Regione, in virtù delle disposizioni normative di cui all'art. 17, comma 2, lett. gbis), affida i servizi, compresi quelli provinciali e comunali, in accordo rispettivamente con le Province di Perugia e di Terni ed i comuni e stipula i relativi contratti. Questi sono sottoscritti anche dagli EE.LL. quando il bando prevede i servizi, posti in gara, in capo agli EE.LL. Al fine di pianificare l'offerta complessiva dei servizi, i comuni possono delegare alla Regione l'affidamento dei servizi aggiuntivi per i quali dovranno essere utilizzate risorse pro-

prie, messe a disposizione dai medesimi EE.LL. Nel caso in cui i Comuni volessero affidare i suddetti servizi aggiuntivi la legge dispone che comunque dovranno essere congruenti con gli altri servizi di trasporto pubblico.

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 COMUNI, SUPERFICIE TERRITORIALE, POPOLAZIONE RESIDENTE E DENSITÀ ABITATIVA PER PROVINCIA E ZONA ALTIMETRICA

La superficie territoriale dell'Umbria è pari a 846.432,75 ettari (basi territoriali ISTAT 2011), corrispondente al 2,8% del valore nazionale. Relativamente a superficie e numero di comuni per zona altimetrica, il territorio è suddiviso tra le due province come indicato nelle tabelle seguenti:

Tabella 1. Superficie territoriale e numero di comuni per zona altimetrica e provincia.
Fonte: Istat (superficie al 9 ottobre 2011 proveniente dalle "Basi Territoriali" ISTAT).

		Montagna	Collina	Tot	% sul totale
Provincia di Perugia	Superficie territoriale (kmq)	2.339,97	3.997,19	6.337,15	74,87%
	Numero di comuni	20	39	59	64%
Provincia di Terni	Superficie territoriale (kmq)	140,29	1986,9	2.127,18	25,13%
	Numero di comuni	4	29	33	36%
Regione Umbria	Superficie territoriale (kmq)	2.480,26	5.984,09	8.464,33	100%
	Numero di comuni	24	68	92	100%

L'84% della popolazione risiede in comuni "di collina", la restante quota in comuni "di montagna" (percentuali che raggiungono rispettivamente l'87,9% in provincia di Terni e il 66,1% in provincia di Perugia). Va tuttavia precisato che nonostante il loro territorio si estenda prevalentemente sopra la quota dei 300 metri, da cui la classificazione in zone altimetriche di collina o di montagna, 26 comuni umbri hanno il proprio centro in pianura; essi sono: Bastia Umbra, Bevagna, Campello sul Clitunno, Cannara, Castel Ritaldi, Città di Castello, Deruta, Foligno, Fratta Todina, Magione, Marsciano, Passignano sul Trasimeno, Scheggino, Spello, Torgiano, Umbertide, Valfabbrica in provincia di Perugia e Alviano, Arrone, Attigliano, Baschi, Ferentillo, Giove, Narni, Otricoli e Terni in provincia di Terni.

Per quanto riguarda l'ampiezza demografica, si osserva che circa i 2/3 dei comuni hanno una popolazione che non supera i 5.000 abitanti; tali comuni occupano circa il 39,4% della superficie territoriale totale regionale; un altro 38,7% della superficie territoriale regionale è occupato dai 16 comuni con popolazione fra i 10.001 e i 50.000 abitanti. Solo 3 comuni superano i 50.000 abitanti, per un'estensione complessiva del

14% del territorio regionale. Nella tabella che segue vengono riportati il numero di comuni e la relativa superficie territoriale per classi di ampiezza demografica.

Tabella 2. Numero di comuni e superficie territoriale per provincia e classe di ampiezza demografica.
Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.

		Classi di ampiezza demografica dei comuni					Tot
		Fino a 5.000	5.001-10.000	10.001-50.000	50.001-100.000	oltre 100.000	
Provincia di Perugia	Superficie territoriale (kmq)	2.092,70	449,51	2.664,21	866,06	264,67	6.337,15
	Numero di comuni	33	11	13	1	1	59
	% n. comuni su tot.	24,7%	5,3%	31,5%	10,2%	3,1%	74,9%
Provincia di Terni	Superficie territoriale (kmq)	1.240,56	212,43	611,76	62,43	0,00	2.127,18
	Numero di comuni	28	1	3	0	1	33
	% n. comuni su tot.	14,7%	2,5%	7,2%	0,7%	0,0%	25,1%
Regione Umbria	Superficie territoriale (kmq)	3.333,26	661,94	3.275,96	928,49	264,67	3.333,26
	Numero di comuni	61	12	16	1	2	92
	% n. comuni su tot.	39,4%	7,8%	38,7%	11,0%	3,1%	100,0%

Dall'ultimo censimento ISTAT risulta che la densità abitativa media dell'Umbria è di circa 104,5 abitanti per kmq, la metà rispetto al valore nazionale (200 ab/kmq); nei comuni "di montagna" il valore di densità crolla al 57%. A livello provinciale, i territori di Perugia e Terni non differiscono significativamente per tale indicatore, con una differenza nei valori registrati di sole 4 unità per kmq.

Tabella 3. Popolazione residente e densità abitativa per provincia.
Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.

	Popolazione 2011			% pop. sul tot.	Densità abitativa (abitanti per kmq)		
	Montagna	Collina	Totale		Montagna	Collina	Totale
Provincia di Perugia	134.944	520.900	655.844	74,2%	57,67	130,32	103,5
Provincia di Terni	6.337	222.087	228.424	25,8%	45,17	111,78	107,4
Regione Umbria	141.281	742.987	884.268	100,0%	56,96	124,16	104,5

Rispetto al Censimento 2001, la popolazione è cresciuta di circa il 7% (+60.000 residenti), con un incremento pari al 4% in provincia di Terni e all'8% in provincia di Perugia; quest'ultima ha da sola guadagnato circa 50.000 residenti in dieci anni. L'incremento di popolazione continua anche nel 2012, anche se di poco (+0,3%) e solo in provincia di Perugia.

Tabella 4. Popolazione residente al 31 dicembre 2012 e variazione % 2011-2012.
Fonte: Istat, <http://demo.istat.it/bil2012>.

	Popolazione 2012	Var. %2011-2012
Provincia di Perugia	657.873	0,31%
Provincia di Terni	228.366	-0,03%
Regione Umbria	886.239	0,22%

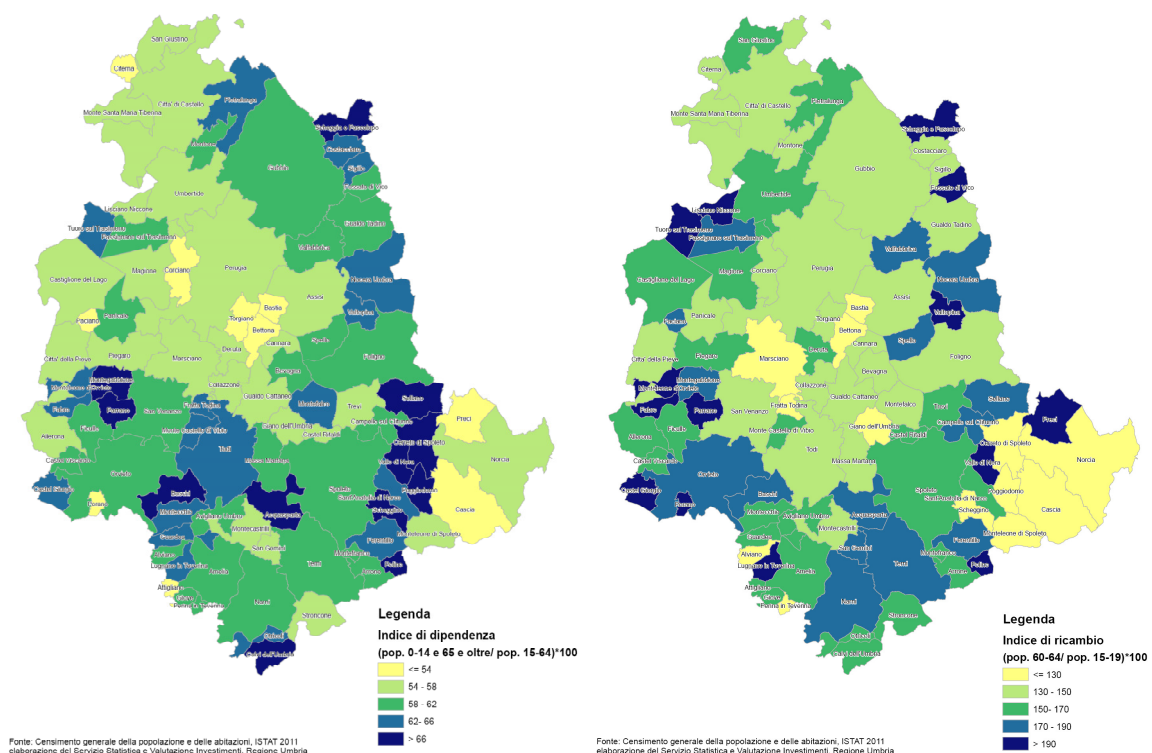
2.1.2 INDICATORI DEMOGRAFICI

Tutti gli indici demografici che si registrano in Umbria (Censimento 2011) mostrano una forte distanza con quelli nazionali e descrivono una popolazione dove gli anziani prevalgono nettamente sui giovani, caratteristica marcata soprattutto nel territorio ternano.

Tabella 5. Indici di vecchiaia e di dipendenza per regione, province e capoluoghi di provincia, 2011.
Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.

	indice vecchiaia	indice di dipendenza	indice di dipendenza degli anziani	indice di ricambio
Regione Umbria	182,3	58,1	37,5	152,0
Provincia di Perugia	173,5	57,3	36,3	145,8
Comune di Perugia	165,9	56,0	35,0	143,4
Provincia di Terni	209,7	60,5	41,0	171,3
Comune di Terni	207,8	60,2	40,6	170,5
Italia	148,7	53,5	32,0	130,3

I cartogrammi riportati di seguito, elaborati, come le letture appresso riportate, sulla base dei dati del Censimento del Servizio Statistica della Regione Umbria (<http://www.statistica.regione.umbria.it>), permettono di individuare sul territorio le aree di maggiore fragilità della struttura della popolazione. In particolare rappresentano indice di dipendenza strutturale e indice di ricambio: relativamente all'indice di dipendenza i livelli più alti si registrano nella zona della Valnerina, nella fascia orientale e nord occidentale dell'Orvietano, in buona parte della dorsale appenninica, mentre i più bassi si estendono nell'Alta Valtiberina, nel Bacino del Trasimeno, in buona parte dell'Assisano - Folignate, a Norcia, in alcuni comuni dell'Area Centrale Umbra e pochi altri comuni sparsi sul territorio; per quanto riguarda invece l'indice di ricambio, i livelli più bassi sono localizzati nella Valnerina, nell'Alta Valtiberina, in una parte dei comuni della Dorsale Appenninica, nell'Assisano-Folignate, in qualche comune del Bacino del Trasimeno e dell'Orvietano, mentre i valori più alti si presentano nel versante orientale della zona Terni - Narni, nell'Orvietano, in alcuni comuni della Dorsale Appenninica e nell'Orvietano.



**Indici di dipendenza (a sinistra) e indice di ricambio (a destra), 2011.
Servizio Statistica Regione Umbria.**

2.1.3 INDICATORI DI OCCUPAZIONE

Le tabelle che seguono riportano i valori degli indicatori di occupazione riferiti alla Regione Umbria ed all'intero territorio nazionale per gli anni 2001 e 2011.

**Tabella 6. Indicatori di occupazione 2001-2011.
Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni**

	Anno 2001		Anno 2011	
	Umbria	Italia	Umbria	Italia
Tasso di occupazione	62,4	55,9	62,3	56,9
Tasso di occupazione 55-64 anni	31,9	27,6	37,4	37,9
Tasso di disoccupazione giovanile	16,0	24,1	22,8	29,1
Tasso di disoccupazione	6,3	9,1	6,5	8,4
Incidenza della disoccupazione di lunga durata	41,3	49,4	41,7	51,9
Tasso di disoccupazione di lunga durata	2,6	4,5	2,7	4,4

Per quanto riguarda le variazioni fra i dati del 2001 e del 2011, le più significative (sopra ai 5 punti percentuali) sono quelle relative al tasso di occupazione 55-64 anni (che aumenta a livello nazionale di circa 10 punti percentuali e a livello regionale di 6) e al tasso di disoccupazione giovanile (che aumenta di 5 punti a livello nazionale e di 7 a livello regionale).

Il confronto tra 2011 e 2012 conferma una condizione occupazionale migliore in Umbria rispetto al territorio nazionale (tasso di occupazione al 61,5 contro il 56,8), ma peggiorata rispetto all'anno precedente, soprattutto per quanto riguarda il tasso di disoccupazione, che passa dal 6,5 al 9,8.

2.1.4 FATTORI ECONOMICI

Nel 2012 l'ISTAT ha diffuso la serie storica dei Conti Economici Regionali 1995-2011, con i valori del 2011 stimati. La tabella di seguito mostra i valori assoluti 2011 e le variazioni percentuali rilevate nell'ultimo biennio, calcolati secondo il valore concatenato riferito all'anno 2005.

Tabella 7. Principali indicatori economici territoriali. 2011 e variazioni 2011-2010, 2010-2009. Valori calcolati su valori concatenati con anno di riferimento 2005. Fonte: Istat, Conti economici regionali.

VALORI ASSOLUTI 2011				
	Unità di lavoro (in migliaia)	Prodotto interno lordo (milioni di euro)	Spesa per consumi finali delle famiglie (milioni di euro)	Pil ai prezzi di mercato per abitante (migliaia di euro)
Umbria	370,9	19.366,80	12.042,30	23.988,90
Italia	24.036,20	1.425.792,10	866.460,30	26.002,90
VARIAZIONI PERCENTUALI 2011 SU 2010				
	Unità di lavoro	Prodotto interno lordo	Spesa per consumi finali delle famiglie	Pil ai prezzi di mercato per abitante
Umbria	-0,2	-0,1	-0,8	0,9
Italia	0,1	0,4	0,2	1,3
VARIAZIONI PERCENTUALI 2010 SU 2009				
	Unità di lavoro	Prodotto interno lordo	Spesa per consumi finali delle famiglie	Pil ai prezzi di mercato per abitante
Umbria	-0,7	1,9	-0,9	1,6
Italia	-0,9	1,8	1,2	1,7

2.1.5 IL PENDOLARISMO

Fino a quando i dati definitivi del Censimento 2011 sul pendolarismo non saranno disponibili, gli indicatori di cui avvalersi per descrivere il fenomeno dal punto di vista socio-economico (analisi di natura più prettamente "trasportistica" sono riportate nel §2.2) derivano dall'indagine campionaria condotta annualmente dall'ISTAT "Aspetti della vita quotidiana"; i risultati di questa indagine diffusi dall'ISTAT per regione relativamente agli spostamenti pendolari sono:

- spostamenti abituali per andare a scuola o all'università, di bambini dell'asilo e della scuola materna e studenti fino a 34 anni, per mezzo di trasporto/per tempo impiegato;
- spostamenti abituali per andare al lavoro di persone di 15 anni e più occupate, per mezzo di trasporto/per tempo impiegato.

Va precisato che:

- la somma delle percentuali di coloro che "vanno a piedi" e coloro che "usano mezzi di trasporto" non è 100 ma inferiore poiché le percentuali sono calcolate su studenti e occupati totali (di cui una parte non si reca a scuola o al lavoro e non genera spostamento).

- la percentuale di coloro che "usano mezzi di trasporto" non coincide con la somma delle percentuali delle quattro categorie di "mezzo utilizzato" poiché uno spostamento può prevedere anche l'uso di più mezzi di trasporto, quindi la percentuale "usano mezzi di trasporto" è inferiore alla somma delle percentuali di "mezzo utilizzato".

Tabella 8. Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia, studenti e occupati che escono di casa per andare a scuola, all'università o al lavoro per modalità di spostamento. Anno 2012 (per 100 persone con le stesse caratteristiche che escono di casa per andare a scuola o al lavoro). Fonte: Istat.

		Vanno a piedi	Usano mezzi di trasporto	Mezzo utilizzato			
				Mezzo pubblico o collettivo	Auto come conducente	Auto come passeggero	Altro mezzo privato
Regione Umbria	Studenti	16,4	83,6	33,8	11,2	43,1	4,2
	Occupati	11,6	87,3	8,3	77,9	3,4	2,0
Italia	Studenti	27,8	71,7	38,8	4,9	34,7	5,3
	Occupati	11,5	87,8	13,7	69,3	5,0	8,0

Rispetto ai dati nazionali i dati della regione Umbria evidenziano, per quanto riguarda gli studenti, un maggiore utilizzo dei mezzi di trasporto e in particolare dell'auto (sia come conducente che come passeggero), mentre per quanto riguarda i lavoratori, sempre rispetto al dato nazionale, una diversa distribuzione di coloro che utilizzano il mezzo di trasporto e in particolare un minore utilizzo del mezzo pubblico e dell'auto come passeggero ed un maggiore utilizzo dell'auto come conducente.

2.1.6 POPOLAZIONE STUDENTESCA

Nell'anno scolastico 2010/2011 gli iscritti alle scuole superiori in Umbria sono stati circa 350 per ogni istituto scolastico di secondo grado; circa il 77% degli iscritti e degli istituti scolastici sono a Perugia.

Tabella 9. Scuole e Iscritti Scuola secondaria II grado. Anno scolastico 2010-2011. Fonte: Istat, 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni.

Province	Iscritti scuola secondaria II grado 2010-2011	Numero scuole	Media studenti per scuola
Perugia	27.822	80	348
Terni	8.473	24	353
Umbria	36.295	104	349

Per quanto riguarda gli studenti universitari, gli atenei con sede nella regione sono:

- Università degli Studi di Perugia,
- Università per Stranieri di Perugia.

Gli iscritti dell'anno accademico 2012-2013 sono circa 26.400 di cui circa 4.500 immatricolati nello stesso anno (dati aggiornati al 7.09.2013); di seguito viene mostrata la distribuzione di iscritti ed immatricolati nei due atenei.

Tabella 10. Iscritti e Immatricolati Atenei umbri. Anno accademico 2012-2013.
Fonte: MIUR (<http://anagrafe.miur.it>).

Province	Iscritti Atenei 2012-2013	Immatricolati Atenei 2012-2013
Perugia	25.225	4.359
Perugia università per stranieri	1.183	136
Totale	26.408	4.495

2.1.7 UNITÀ LOCALI E RELATIVI ADDETTI

Le imprese rilevate sul territorio dell'Umbria dal 9° Censimento Istat su Industria e servizi, Istituzioni pubbliche e Non Profit sono 69.332, pari al 1,6% del totale nazionale (4.425.950). Il numero medio di addetti per impresa è, sia a livello regionale che provinciale, di poco inferiore alla media nazionale.

Tabella 11. Imprese attive, addetti (valore assoluto e medio). Anno 2011.
Fonte: Censimento dell'industria e dei servizi 2011.

Province	numero imprese attive	numero addetti delle imprese attive	numero medio addetti per imprese attive
Perugia	52.631	184.473	3,51
Terni	16.701	55.742	3,34
Umbria	69.332	240.215	3,46
Italia	4.425.950	16.424.086	3,71

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

Dati di traffico ed economici Trenitalia su rete RFI

Consistenza della rete: 612 Km
Numero stazioni: 35
Domanda: Numero spostamenti: 7.789.377 (frequentazioni anno 2012) Numero passeggeri: 7.789.377 (frequentazioni anno 2012)
Diretrici:: Roma - Ancona 2.116.510 Tr-Km Orte - Terontola 225.601 Tr-Km Foligno - Firenze 1.355.524 Tr-Km
Treni-Km prodotti: 3.697.635

Numero addetti del settore: 170
<p>Principali dati di traffico:</p> <p>Treni utilizzati: 26.977</p> <p>Treni-Km: 3.697.635</p> <p>Percorrenza media annua per treno in Km: 137,07</p> <p>Posti offerti: 12.479.601</p> <p>Viaggiatori trasportati: 7.789.377</p> <p>Posti-Km offerti: 1.883.264.872</p> <p>Viaggiatori-Km trasportati: 635.435.572</p>
<p>Principali indicatori economici e di produttività:</p> <p>Costo medio per Km percorso (€): 16,06 (<i>nota 1</i>)</p> <p>Proventi totali per Km percorso (€): 16,06 (<i>nota 1</i>)</p> <p>Ricavi del traffico per Km percorso (€): 6,05 (<i>nota 2</i>)</p> <p>Rapporto ricavi del traffico e costi totali: 37,70%</p> <p>Percorrenze media annua per treno utilizzato (Km): <i>nota 3</i></p> <p>Percorrenza media annua per addetto (Km): <i>nota 3</i></p> <p>Percorrenze media annua per addetto alla guida (Km): <i>nota 4</i></p>
<p>Note:</p> <p><i>nota 1</i>: dato relativo al CdS a catalogo e comprensivi di € 175.670 di bus-Km sostitutivi di Treni-Km.</p> <p><i>nota 2</i>: dato come da allegato 10 al CdS in essere.</p> <p><i>nota 3</i>: dato non significativo perché il materiale rotabile di competenza della DR Umbria opera anche su linee e treni di altre Direzioni Regionali.</p> <p><i>nota 4</i>: dato non significativo perché il personale di condotta della DR Umbria opera anche su treni di altre Direzioni Regionali.</p>

Dati di traffico ed economici Umbria Mobilità – settore ferroviario

- Consistenza della rete: 157 km
- Numero stazioni: 52
- Domanda:
 - Numero spostamenti (frequenzazioni 2012 sulla base del venduto): 1.057.506
 - Numero passeggeri (frequenzazioni 2012 sulla base del venduto): 1.057.506
- Offerta:
 - Diretrici: San Sepolcro-Perugia e Terni-Perugia

- Treni*km prodotti, 1.425.945 treni*km
- Numero addetti del settore (Infrastruttura e Trasporto):

Tabella 12 Numero di addetti del settore (Infrastruttura e Trasporto)

MACCHINISTI	42
CAPITRENO	51
CAPI STAZIONE	14
OFFICINA	24
IMPIEGATI TECNICI (servizi ferroviario)	9
IMPIEGATI TECNICI (infrastruttura)	8
IMPIEGATI AMMINISTRATIVI	12
MANUTENZIONE IMPIANTI FISSI	30
<u>DIRIGENTI</u>	<u>3</u>
Totale	193

Interazione domanda-offerta

Attraverso l'analisi dei passeggeri trasportati è possibile suddividere la rete ferroviaria umbra in tratte che presentano una certa omogeneità sia per quanto riguarda i volumi di domanda soddisfatta, sia per modalità di utilizzo del sistema ferroviario. Ordinando tali tratte in funzione dei flussi giornalieri di passeggeri che li caratterizzano si hanno:

- la tratta Terni-Orte, sulla quale si muovono mediamente, in un giorno feriale invernale tipo, oltre 4.300 passeggeri/giorno in prevalenza diretti verso Roma (i volumi di traffico sulle tratte intermedie presentano un caratteristico andamento crescente, riconoscibile anche se non particolarmente marcato, via via che ci si sposta da Terni verso Orte).
- le tratte Spoleto-Terni e Foligno-Spoleto, che sono caratterizzate da volumi di traffico del medesimo ordine di grandezza, circa 3.000 passeggeri/giorno, ma la direzione prevalente degli spostamenti su ferro sono opposte; Spoleto costituisce in qualche modo uno spartiacque: tra Spoleto e Terni, la direzione prevalente degli spostamenti è quella di Terni-Roma, tra Foligno e Spoleto invece la maggioranza dei passeggeri si sposta verso Foligno (-Perugia-Firenze-Ancona); si tratta in ogni caso di prevalenze poco marcate con presenza di una forte componente di attraversamento.
- la Perugia-Foligno, che si caratterizza per un volume di traffico medio di oltre 2.500 passeggeri/giorno, con valori per le singole tratte intermedie che crescono progressivamente tra Foligno e Perugia evidenziando che la componente prevalente della domanda è quella che si sposta verso il capoluogo umbro e Firenze.
- la tratta Orvieto-Orte, caratterizzata da circa 2.000 passeggeri/giorno diretti in marcata prevalenza verso Roma.

- la Terontola-Perugia, con circa 1.500 viaggiatori con comportamenti differenziati: diretti prevalentemente verso Perugia quelli che si muovono su medie e brevi distanze, prevalentemente verso Firenze quelli che si muovono su distanze più lunghe.
- le tratte Terontola-Chiusi e Chiusi-Orvieto, con circa 1.500 passeggeri/giorno che differiscono per orientamento prevalente degli spostamenti: diretti verso Firenze a nord di Chiusi, verso Roma a sud.

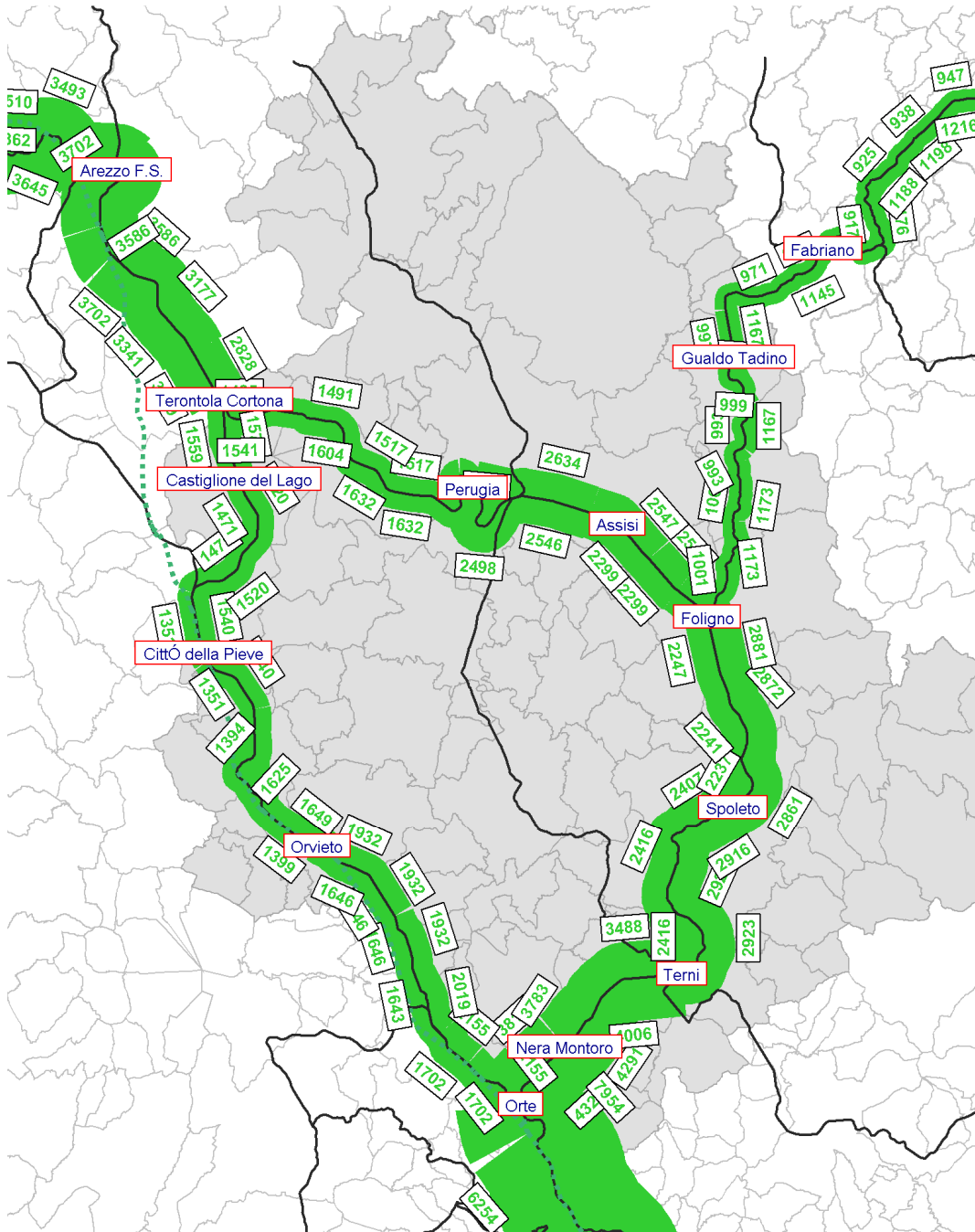


Figura 1. Passeggeri/giorno sui servizi di competenza regionale circolanti su rete RFI (¹). Orario 2012-2013.

- la tratta San Sepolcro-Perugia, caratterizzata da flussi crescenti verso Perugia fino ad un valore massimo di circa 700 passeggeri/giorno alle porte del capoluogo umbro.

- le tratte Perugia-Todi e Todi-Terni che si caratterizzano per volumi di traffico, modesti, crescenti rispettivamente verso Perugia e verso Terni a indicare la direzione prevalente opposta degli spostamenti sulle due tratte.

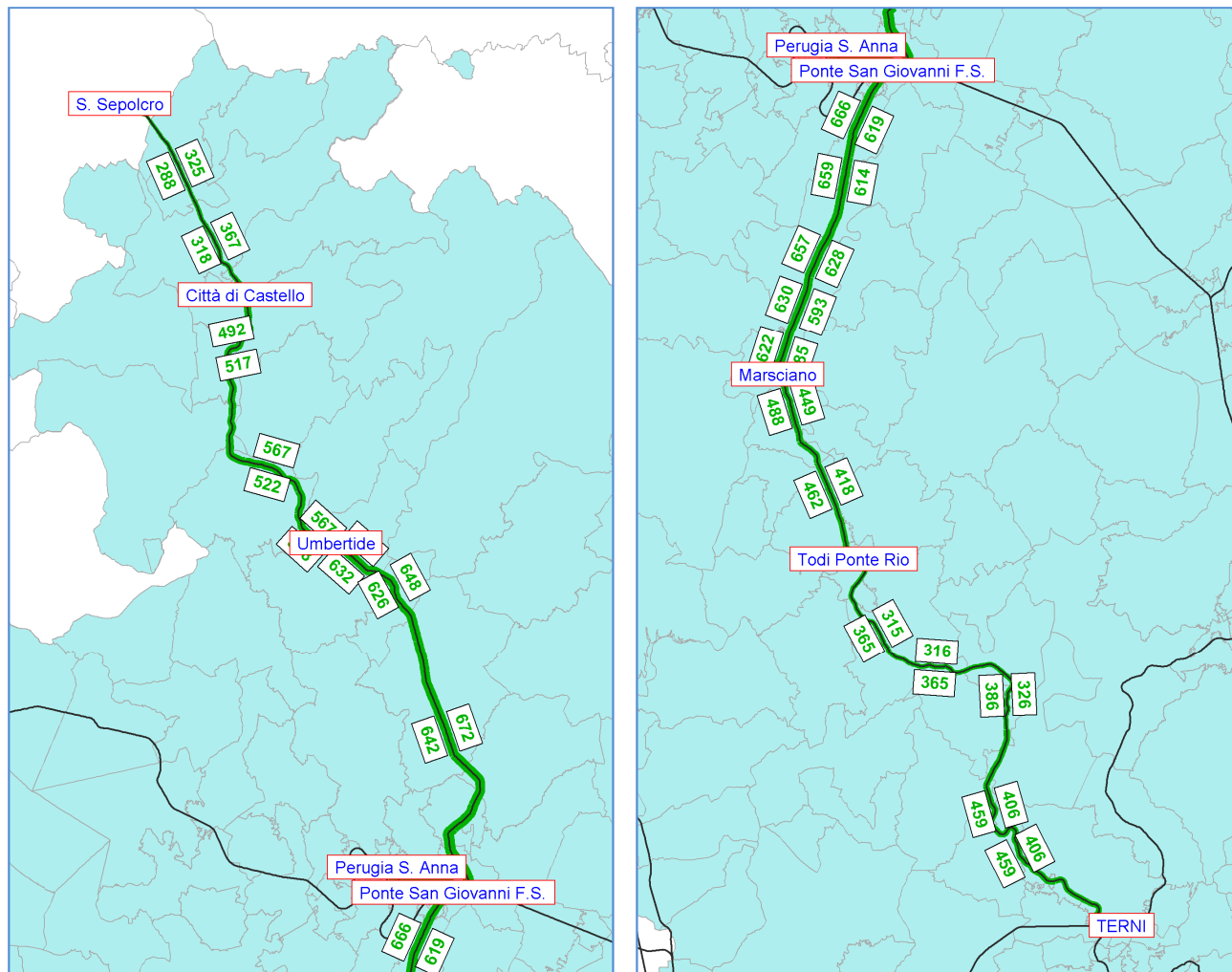


Figura 2. Flussi giornalieri (²) di passeggeri sui servizi circolanti sulla rete UMBRIA MOBILITÀ. Invernale 2012.

Di seguito si riportano, per le macro-tratte Terontola-Foligno, Fabriano-Orte, Sansepolcro-Perugia P.S.G. e Perugia P.S.G.-Terni, i valori giornalieri dei passeggeri saliti in ciascuna stazione.

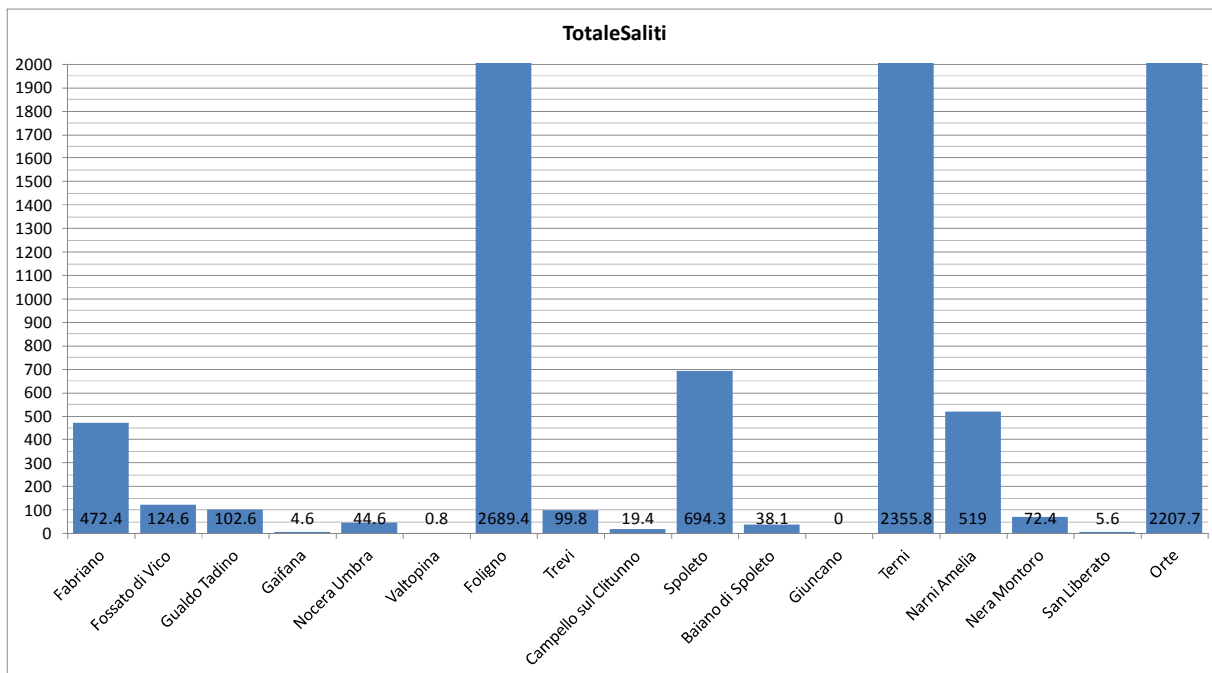


Grafico 1. Totale passeggeri medi saliti/giorno, tratta Fabiano-Orte (dati: anno 2013).

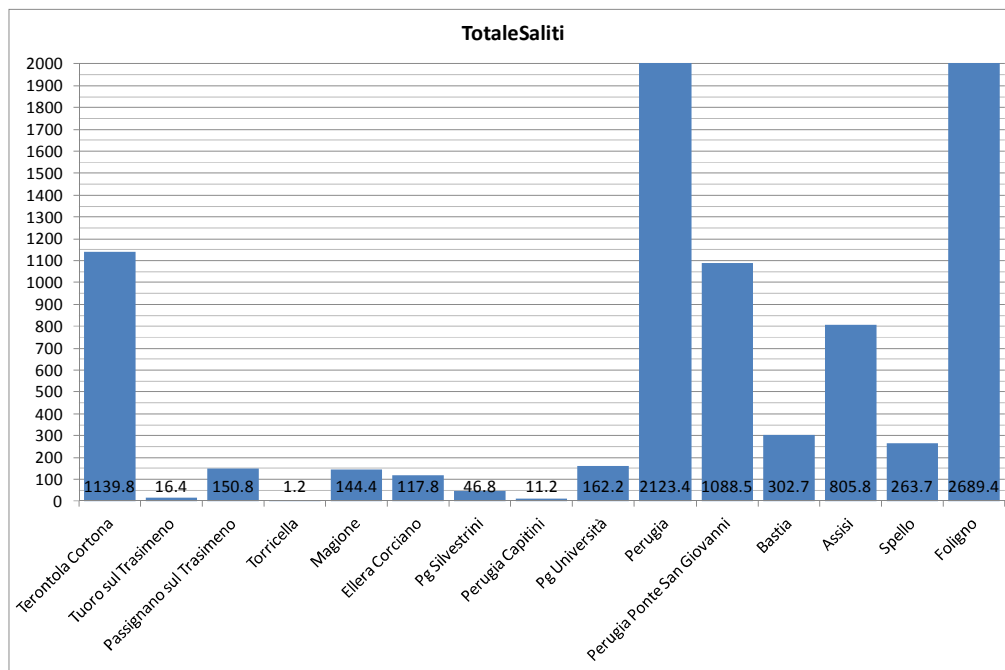


Grafico 2. Totale passeggeri medi saliti/giorno, tratta Terontola-Foligno (dati: anno 2013).

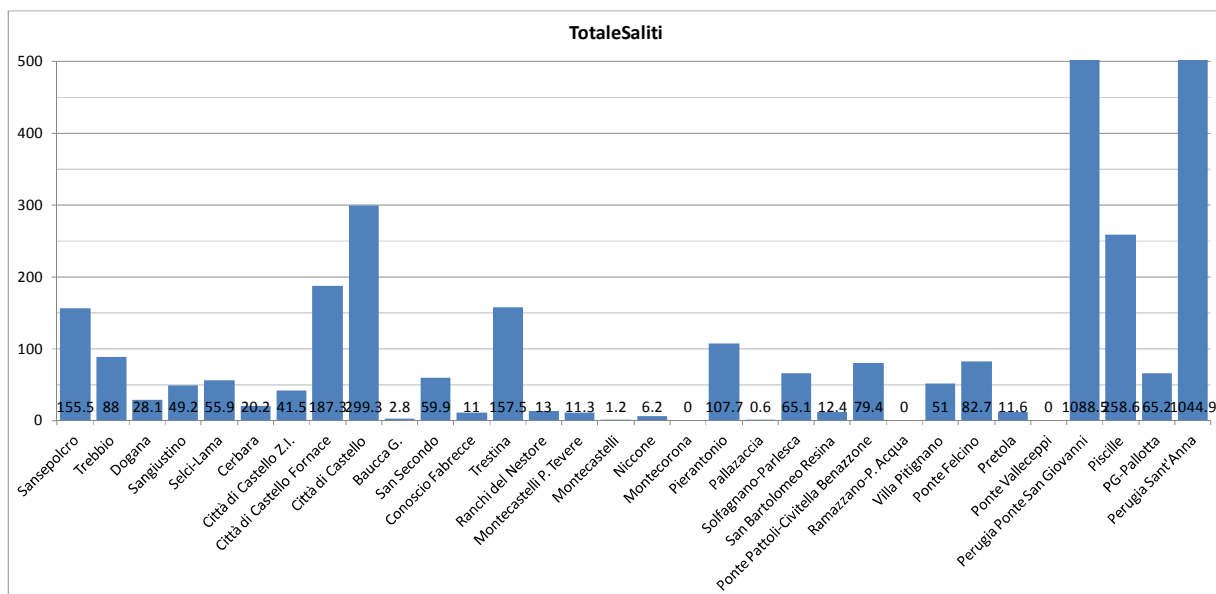


Grafico 3. Totale passeggeri medi saliti/giorno, tratta San Sepolcro-Sant'Anna (dati: anno 2013).

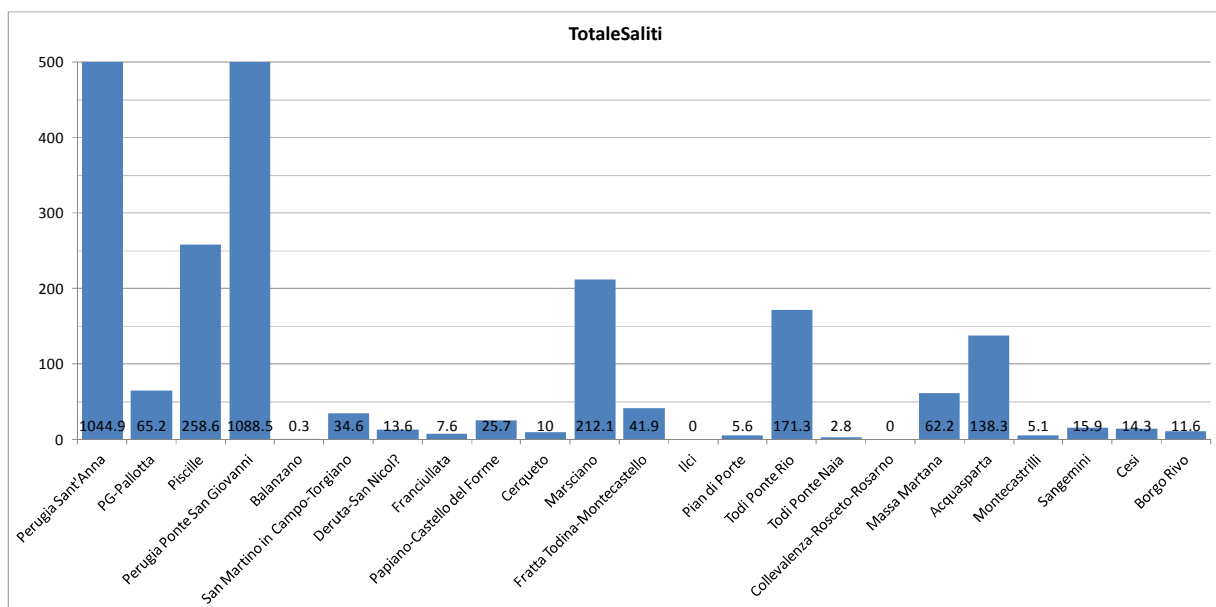


Grafico 4. Totale passeggeri medi saliti/giorno, tratta Sant'Anna-Terni (dati: anno 2013).

Analisi delle tratte a scarsa frequentazione

La legge regionale 37/1998 e ss.mm.ii a proposito dell'utenza media dei servizi ferroviari (articolo 5, comma 3) stabilisce che : *"I servizi su gomma interferenti con quelli ferroviari non sono consentiti. Sono considerati interferenti quelli che hanno orari simili di partenza e di arrivo e seguono prevalentemente lo stesso percorso. Qualora l'utenza media servita in via ordinaria dal servizio ferroviario, monitorata per un periodo significativo, risulti inferiore ai trenta passeggeri, può essere consentito il servizio con autobus in sostituzione al treno"*. Tenuto conto di ciò, è stata effettuata un'analisi sulla domanda attualmente soddisfatta sulle relazioni ferroviarie infraregionali basata sui dati disponibili di UM (marzo 2013) e di Trenitalia (marzo 2013), dal-

la quale è emerso come circa il 25% delle percorrenze su Umbria Mobilità, sono effettuate da treni con meno di 30 passeggeri a bordo ⁽³⁾, mentre per Trenitalia la percentuale si riduce significativamente (< 10%).

Tabella 13. Elaborazioni su dati di frequentazione UM, anno 2013.

Relazione di traffico	% corse su tratte elementari percorse con meno di 30 pass. sul totale	% percorrenze percorse con meno di 30 pass. sul totale
PSG-Todi	14,5%	14,5%
TR-Todi	17,6%	23,9%
Città di Castello-Umbertide	10,7%	10,7%
PSG-Umbertide	23,2%	22,7%
Sansepolcro-Città di Castello	71,6%	73,2%
Sant'Anna-PSG	32,0%	32,4%
Totale	25,9%	25,6%

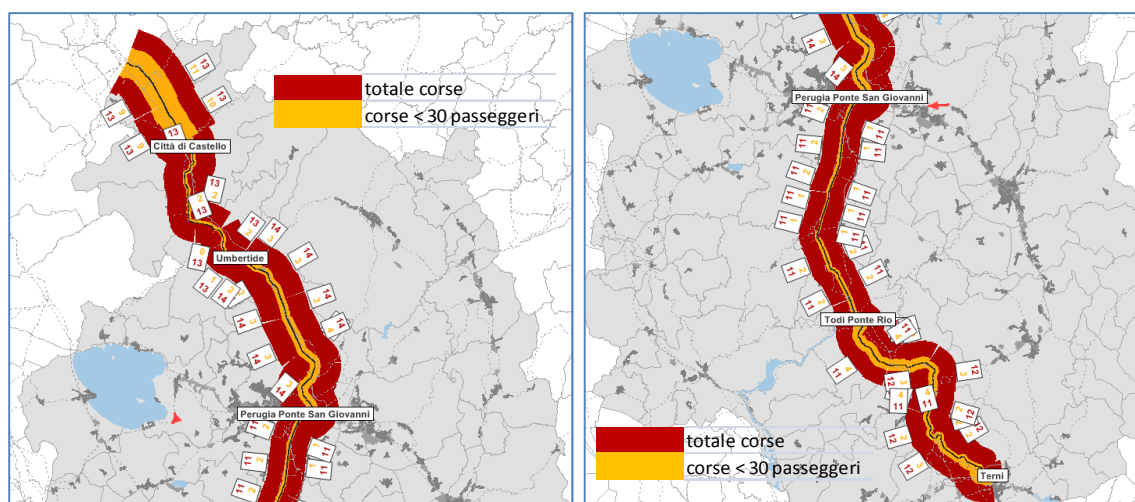
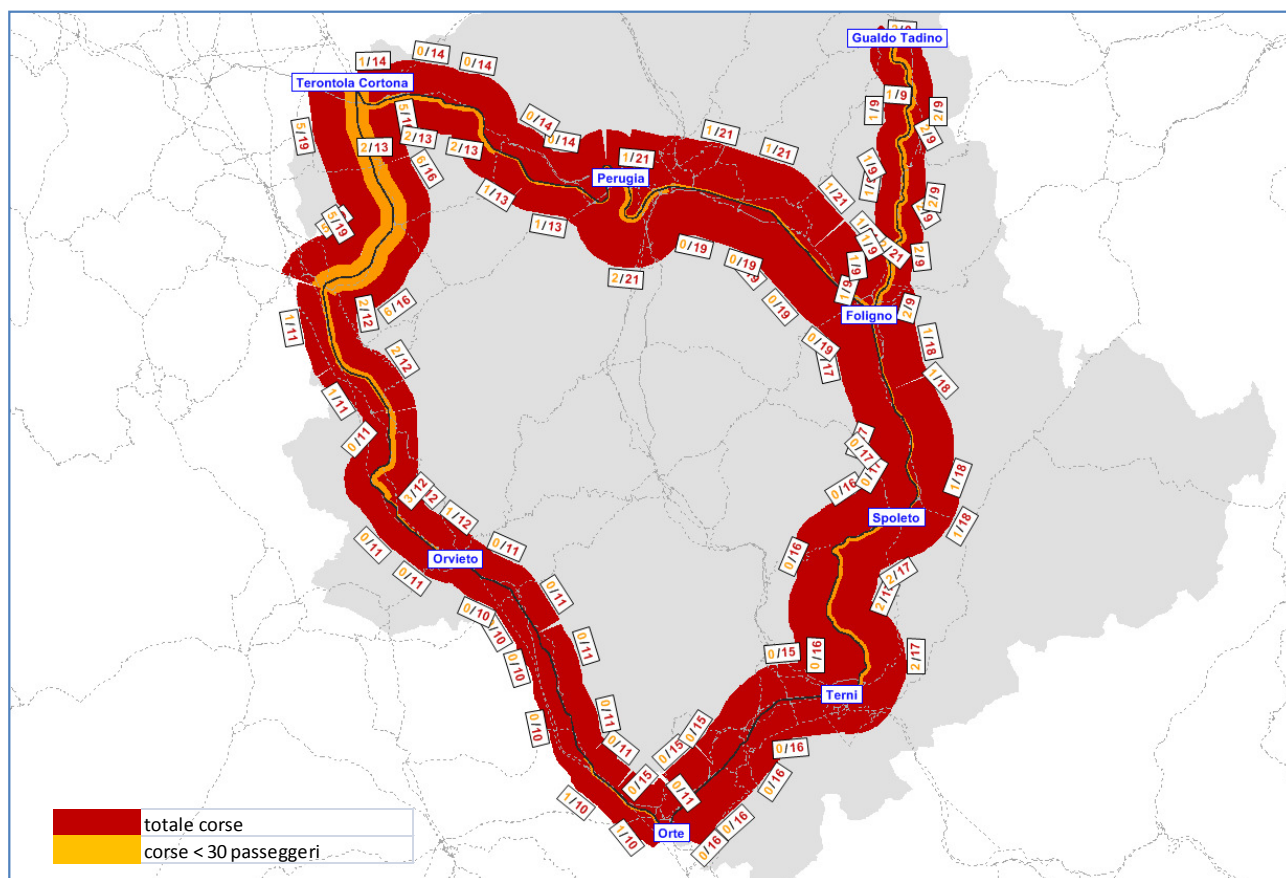


Tabella 14. Nostre elaborazioni su dati di frequentazione Trenitalia, marzo 2013.

Relazione	% corse su tratte elementari percorse con meno di 30 pass. sul totale	% percorrenze percorse con meno di 30 pass. sul totale
PG-Terontola	5,4%	6,1%
Foligno-Gualdo	16,7%	16,7%
Terontola-Orvieto	18,9%	21,0%
PG-Foligno	3,7%	4,2%
Foligno-Spoleto	2,9%	2,9%
TR-Spoleto	6,1%	6,1%
Orvieto-Orte	1,8%	1,8%
TR-Orte	0,0%	0,0%
Totale complessivo	7%	8%



Lunghezza della rete viaria

Tabella 15. Rete stradale e indicatori di densità della rete stradale . Anno 2009.
 Servizio Statistica Regione Umbria.

Regioni	infrastruttura stradale (2009)					
	strade regionali e provinciali (km)	altre strade di interesse nazionale (km)	autostrade (km)	km per 10.000 abitanti		
				strade regionali e provinciali	altre strade di interesse nazionale	autostrade
Umbria	4.472	560	59	49,6	6,2	0,7
Italia	154.513	19.375	6.661	25,6	3,2	1,1

Interazione domanda-offerta sulla rete di trasporto pubblico automobilistico

L'immagine che segue rappresenta la distribuzione delle corse extraurbane che transitano sulla rete stradale regionale; gli spessori delle barre variano a seconda della numerosità dei passaggi sugli archi della rete. Dall'osservazione del flussogramma si riconosce un fenomeno di polarizzazione dell'offerta in corrispondenza dei centri regionali attrattori di traffico e sedi di servizi pubblici.

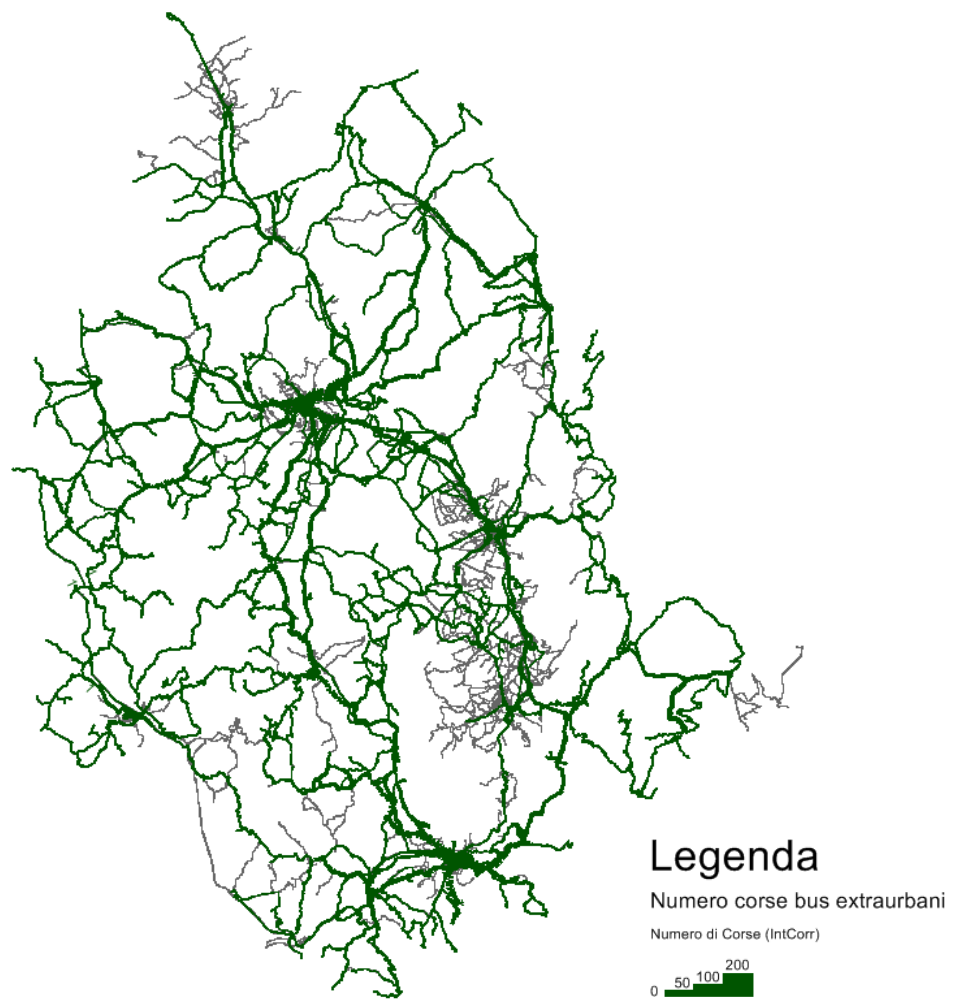


Figura 3. Numero corse bus extraurbani giornata feriale invernale 2012.

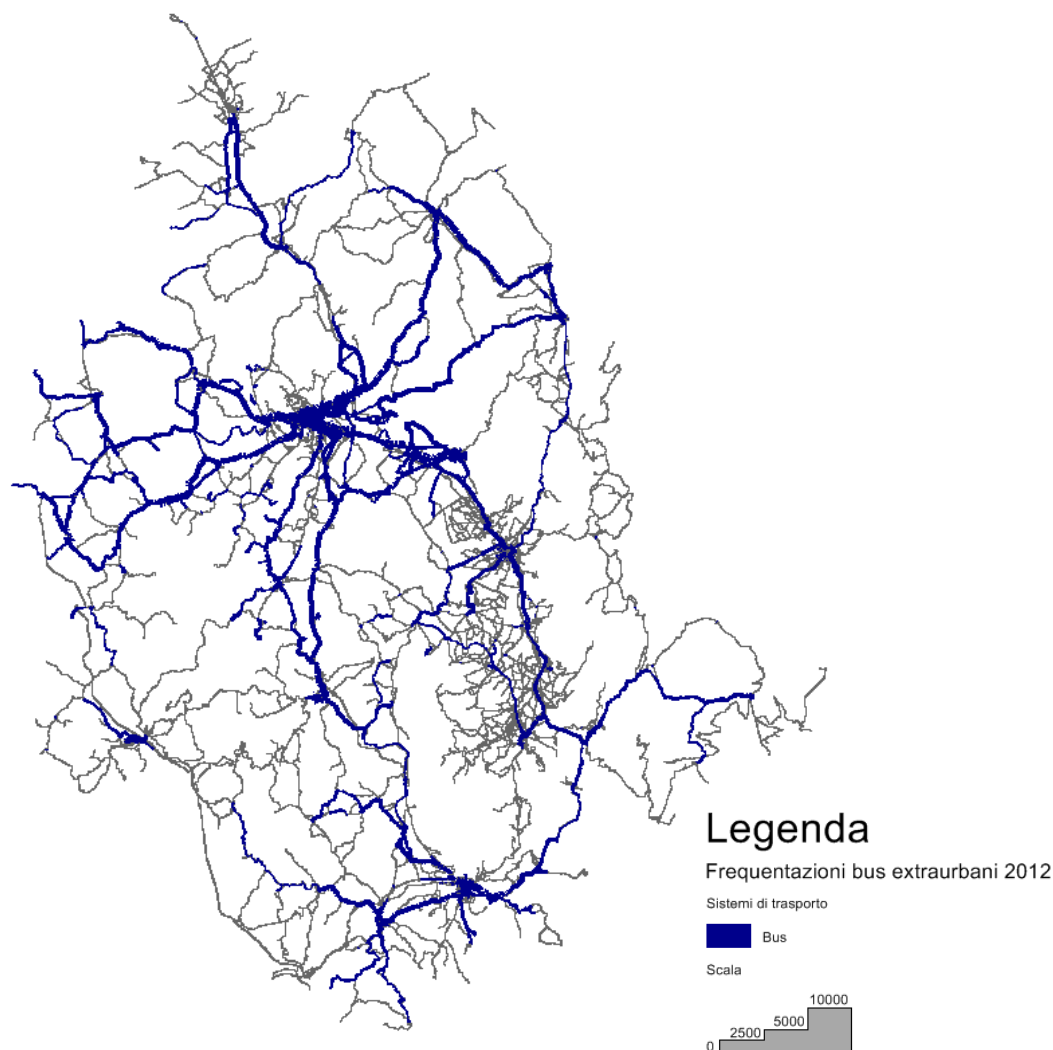


Figura 4. Frequentazioni bus extraurbani giornata ferialle invernale 2012.

La struttura dell'offerta di servizi automobilistici rappresentata in Figura 3, rapportata al flusso-gramma delle frequentazioni proposto sopra, se confrontata all'offerta ferroviaria regionale suggerisce le seguenti considerazioni:

- esistono alcune direttrici extraurbane che si prestano ad essere interpretate come linee portanti complementari/sostitutive rispetto al trasporto su ferro laddove la domanda si riveli relativamente modesta per quest'ultima modalità di trasporto;
- esistono potenziali sovrapposizioni nei corridoi serviti con la ferrovia, che in alcuni casi sono da mantenere, in quanto permettono di coprire relazioni di corto raggio senza dover infittire il numero delle fermate del servizio ferroviario con conseguente abbassamento della velocità commerciale dei treni (portale Foligno-Spello-Assisi-Bastia-Perugia), mentre in altri devono essere eliminate, scegliendo o di trasformare i servizi automobilistici in servizi di adduzione laddove la modalità ferroviaria presenti valori di traffico adeguati, o di sostituire i servizi ferroviari con corse bus laddove la domanda risulti insufficiente.

La struttura dell'offerta di servizi di trasporto extraurbani è rivolta a soddisfare soprattutto le esigenze di un'utenza sistematica e fidelizzata costituita da studenti e, in misura minoritaria, lavoratori, come confer-

mato sia dalla distribuzione delle corse che dai dati sui passeggeri trasportati in una giornata ferialle invernale (dato 2012). Il grafico seguente riporta la distribuzione dell'offerta di servizi classificata in base all'orario di arrivo in una giornata ferialle: la distribuzione evidenzia una forte concentrazione delle corse nelle ore di punta del mattino (tra le 7:00 e le 9:00) in corrispondenza con l'ingresso a scuola e l'orario di inizio delle attività lavorative, ed a cavallo delle ore centrali della giornata (tra le 13:00 e le 16:00) ovvero coincidenti con l'uscita delle scuole e il termine delle attività lavorative presso gli uffici pubblici.

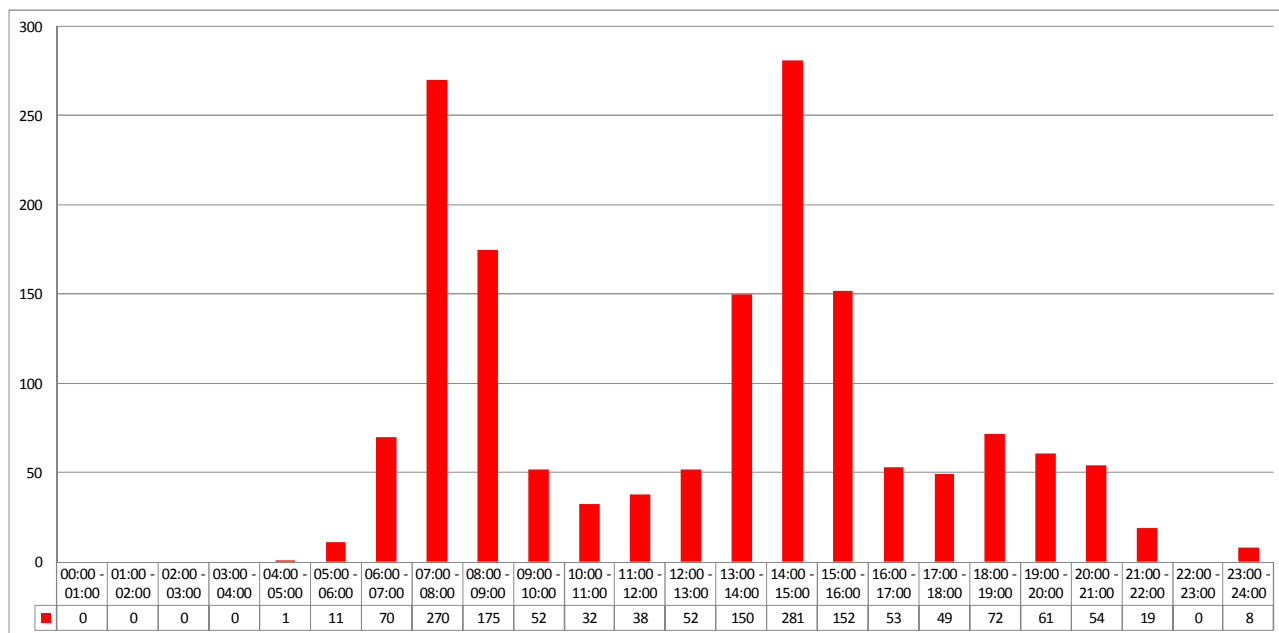


Grafico 5. Distribuzione degli arrivi a capolinea dei bus extraurbani – intera rete regionale.

Nella tabella seguente si evidenziano le fasce orarie in cui per ciascun polo si concentra il massimo numero di arrivi (percentuale sul totale degli arrivi); se si escludono Terni e Gubbio, in tutti gli altri poli oltre il 20% degli arrivi si concentrano in un'unica ora della giornata, con picchi del 46% per Assisi e del 35% per Perugia e Città di Castello.

Tabella 16. Distribuzione degli arrivi a capolinea dei bus extraurbani per fascia oraria.

Fascia Oraria	Totale Umbria	Poli urbani principali							
		Perugia	Terni	Foligno	Città di Castello	Gubbio	Assisi	Orvieto	Spoletto
04:00 - 05:00	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
05:00 - 06:00	0,69%	0,59%	3,55%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
06:00 - 07:00	4,38%	4,14%	5,92%	2,41%	0,00%	1,47%	2,70%	0,00%	0,00%
07:00 - 08:00	16,88%	34,91%	18,34%	28,92%	21,74%	17,65%	8,11%	36,73%	13,89%
08:00 - 09:00	10,94%	11,24%	9,47%	3,61%	34,78%	16,18%	45,95%	6,12%	25,00%
09:00 - 10:00	3,25%	5,33%	4,14%	3,61%	4,35%	7,35%	0,00%	6,12%	2,78%
10:00 - 11:00	2,00%	1,78%	2,37%	3,61%	0,00%	1,47%	2,70%	0,00%	2,78%
11:00 - 12:00	2,38%	1,78%	3,55%	2,41%	0,00%	2,94%	0,00%	0,00%	0,00%
12:00 - 13:00	3,25%	0,00%	1,78%	4,82%	4,35%	7,35%	2,70%	2,04%	5,56%
13:00 - 14:00	9,38%	5,92%	6,51%	6,02%	8,70%	4,41%	16,22%	22,45%	8,33%
14:00 - 15:00	17,56%	6,51%	8,88%	14,46%	8,70%	10,29%	10,81%	4,08%	8,33%
15:00 - 16:00	9,50%	10,06%	8,28%	6,02%	13,04%	10,29%	2,70%	8,16%	11,11%

Fascia Oraria	Totale Umbria	Poli urbani principali							
		Perugia	Terni	Foligno	Città di Castello	Gubbio	Assisi	Orvieto	Spoletto
16:00 - 17:00	3,31%	3,55%	4,73%	6,02%	0,00%	1,47%	0,00%	6,12%	5,56%
17:00 - 18:00	3,06%	2,37%	5,33%	2,41%	0,00%	5,88%	0,00%	4,08%	8,33%
18:00 - 19:00	4,50%	5,92%	2,96%	8,43%	4,35%	2,94%	0,00%	4,08%	0,00%
19:00 - 20:00	3,81%	2,96%	4,73%	2,41%	0,00%	4,41%	2,70%	0,00%	5,56%
20:00 - 21:00	3,38%	1,78%	2,96%	4,82%	0,00%	2,94%	5,41%	0,00%	0,00%
21:00 - 22:00	1,19%	1,18%	6,51%	0,00%	0,00%	2,94%	0,00%	0,00%	0,00%
23:00 - 24:00	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,78%

La stessa struttura dell'offerta dei servizi è confermato anche dall'analisi delle partenze: dalla Tabella 17 si può notare come nei poli scolastici (Città di Castello, Assisi ed Orvieto).ci siano delle punte di partenze, tra le 14:00 e le 15:00, che arrivano a superare anche il 40% del totale.

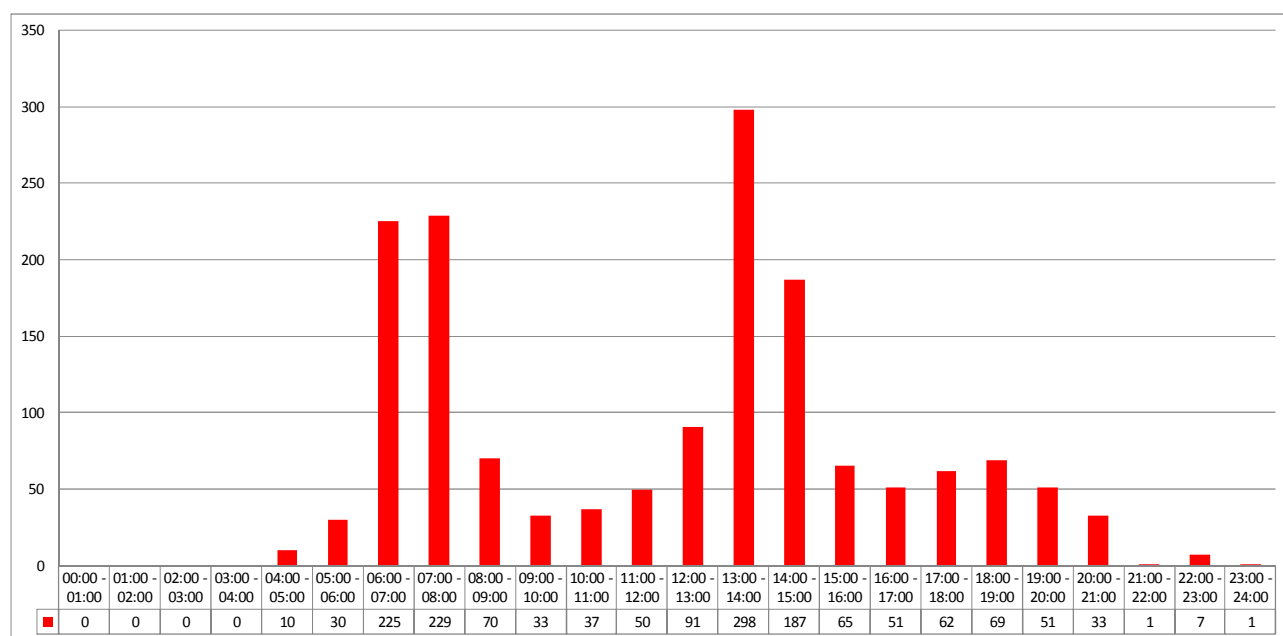


Grafico 6. Distribuzione delle partenze da capolinea dei bus extraurbani – intera rete regionale.

Tabella 17. Distribuzione delle partenze dei bus extraurbani per fascia oraria.

Fascia Oraria	Totale Umbria	Poli urbani principali							
		Perugia	Terni	Foligno	Città di Castello	Gubbio	Assisi	Orvieto	Spoletto
04:00 - 05:00	0.63%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.03%
05:00 - 06:00	1.88%	0.00%	1.20%	0.00%	4.00%	1.47%	0.00%	2.00%	0.00%
06:00 - 07:00	14.06%	7.78%	8.98%	9.64%	8.00%	11.76%	5.71%	6.00%	12.12%
07:00 - 08:00	14.31%	5.99%	10.78%	13.25%	12.00%	10.29%	11.43%	12.00%	9.09%
08:00 - 09:00	4.38%	0.60%	2.40%	2.41%	0.00%	7.35%	5.71%	6.00%	3.03%
09:00 - 10:00	2.06%	2.99%	3.59%	2.41%	0.00%	5.88%	0.00%	0.00%	0.00%
10:00 - 11:00	2.31%	1.80%	5.39%	2.41%	0.00%	4.41%	0.00%	0.00%	6.06%
11:00 - 12:00	3.13%	3.59%	4.19%	3.61%	8.00%	4.41%	0.00%	2.00%	0.00%
12:00 - 13:00	5.69%	8.38%	5.99%	6.02%	8.00%	4.41%	17.14%	6.00%	12.12%

Fascia Oraria	Totale Umbria	Poli urbani principali							
		Perugia	Terni	Foligno	Città di Castello	Gubbio	Assisi	Orvieto	Spoletto
13:00 - 14:00	18.63%	28.74%	13.77%	31.33%	48.00%	25.00%	45.71%	48.00%	27.27%
14:00 - 15:00	11.69%	16.17%	12.57%	4.82%	4.00%	4.41%	5.71%	6.00%	9.09%
15:00 - 16:00	4.06%	0.60%	4.19%	3.61%	0.00%	1.47%	0.00%	0.00%	3.03%
16:00 - 17:00	3.19%	2.40%	3.59%	4.82%	0.00%	4.41%	2.86%	0.00%	0.00%
17:00 - 18:00	3.88%	4.79%	5.39%	3.61%	8.00%	4.41%	2.86%	10.00%	6.06%
18:00 - 19:00	4.31%	7.78%	3.59%	6.02%	0.00%	4.41%	0.00%	0.00%	0.00%
19:00 - 20:00	3.19%	5.39%	7.19%	6.02%	0.00%	2.94%	2.86%	2.00%	3.03%
20:00 - 21:00	2.06%	2.40%	3.59%	0.00%	0.00%	2.94%	0.00%	0.00%	6.06%
21:00 - 22:00	0.06%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
23:00 - 24:00	0.44%	0.60%	3.59%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Nella tabella seguente si riporta il confronto tra la distribuzione oraria degli arrivi dei bus extraurbani su scala regionale ed il numero dei trasportati nelle stesse fasce orarie espanso in funzione del campionamento dei rilievi per ogni ora esaminata. Come si può notare nelle fasce di punta della mattina (7:00 – 9:00) a fronte del 27,81% delle corse si ha il 39,52% dei trasportati, mentre nell'intervallo tra le 13:00 e le 16:00 il 36,44% delle corse trasporta il 43,11% degli utenti. **In sintesi l'82,63% dei passeggeri è concentrato nei due intervalli di punta nei quali circola il 65,25% delle corse.** Nel caso si restringesse l'analisi alle sole fasce orarie caratterizzate da un numero di arrivi maggiore del 10% (7:00-8:00, 8:00-9:00 e 14:00-15:00) emerge che a fronte del 45,38% delle corse si ha il 65,66% dei trasportati.

Tabella 18. Numero passeggeri su bus extraurbani per fascia oraria.

Fascia Oraria	Numero passeggeri su bus extraurbani						
	Num. Corse		Num. Rilievi	Campionamento	Saliti		
	Val. Ass	Val. %			Val. Ass	Val. Esp.	val. %
04:00 - 05:00	1	0,06%	1	100,00%	1	1	0,00%
05:00 - 06:00	11	0,69%	11	100,00%	59	59	0,17%
06:00 - 07:00	70	4,38%	64	91,43%	322	352	1,01%
07:00 - 08:00	270	16,88%	244	90,37%	7'177	7'942	22,76%
08:00 - 09:00	175	10,94%	167	95,43%	5'579	5'846	16,76%
09:00 - 10:00	52	3,25%	47	90,38%	776	859	2,46%
10:00 - 11:00	32	2,00%	24	75,00%	289	385	1,10%
11:00 - 12:00	38	2,38%	36	94,74%	350	369	1,06%
12:00 - 13:00	52	3,25%	51	98,08%	558	569	1,63%
13:00 - 14:00	150	9,38%	135	90,00%	2'833	3'148	9,02%
14:00 - 15:00	281	17,56%	250	88,97%	8'113	9'119	26,14%
15:00 - 16:00	152	9,50%	143	94,08%	2'608	2'772	7,95%
16:00 - 17:00	53	3,31%	48	90,57%	467	516	1,48%
17:00 - 18:00	49	3,06%	46	93,88%	449	478	1,37%
18:00 - 19:00	72	4,50%	65	90,28%	786	871	2,50%
19:00 - 20:00	61	3,81%	57	93,44%	807	864	2,48%
20:00 - 21:00	54	3,38%	51	94,44%	529	560	1,61%
21:00 - 22:00	19	1,19%	19	100,00%	119	119	0,34%
22:00 - 23:00	0	0,00%	0	-	0	0	0,00%
23:00 - 24:00	8	0,50%	8	100,00%	58	58	0,17%
Totale	1.600	100,00%	1.467	91,69%	31.880	34.887	100,00%

La distribuzione dei passeggeri trasportati valutata a livello regionale è confermata anche restringendo l'analisi ai poli urbani principali, come emerge dai grafici riportati di seguito che rappresentano la distribuzione oraria dei passeggeri trasportati in funzione dell'orario di arrivo e di partenza delle corse.

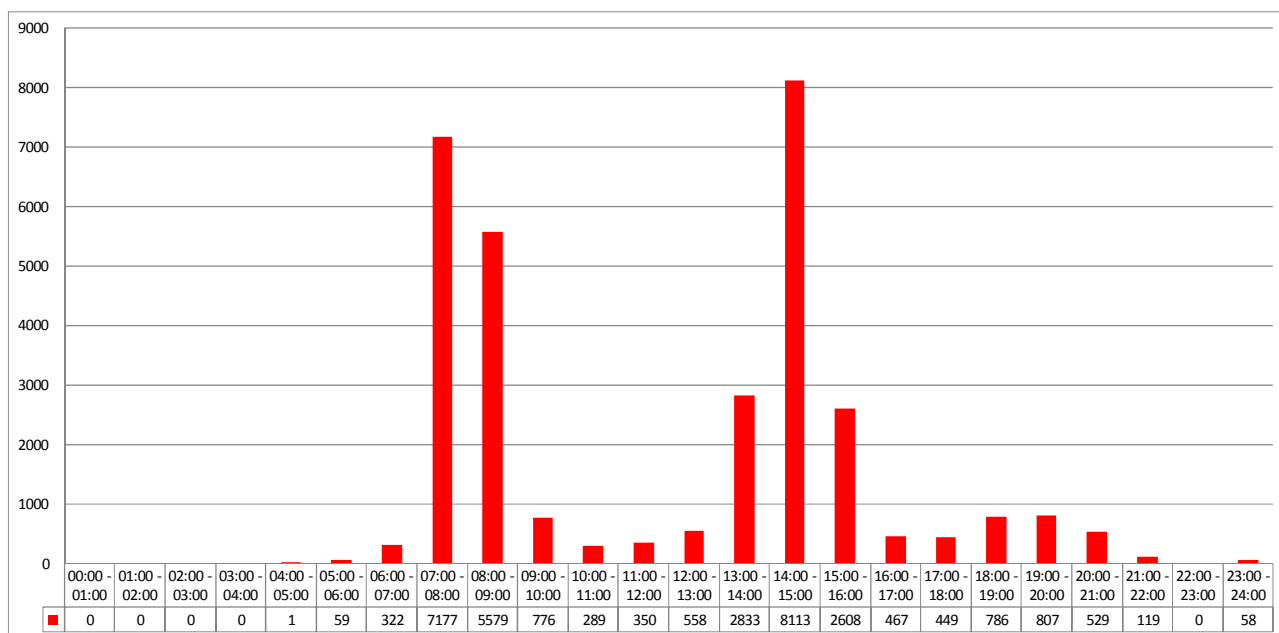


Grafico 7. Distribuzione passeggeri saliti ai capolinea in base agli arrivi dei bus extraurbani – intera rete regionale.

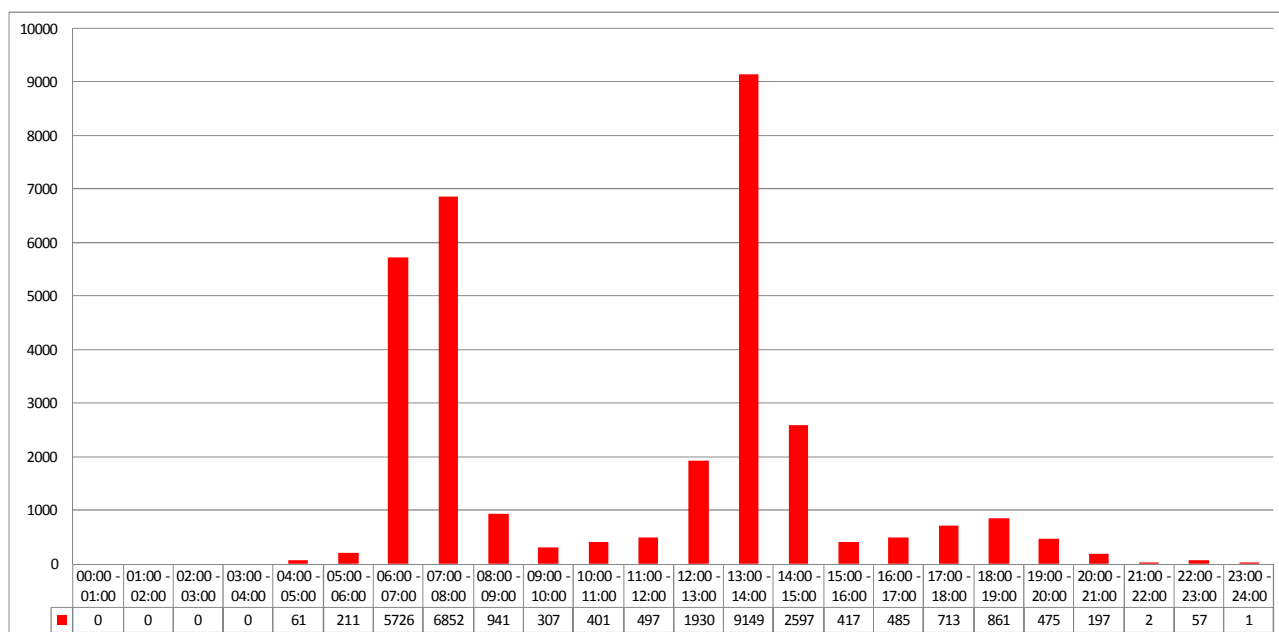


Grafico 8. Distribuzione passeggeri saliti in base agli orari di partenza a capolinea dei bus extraurbani – intera rete regionale.

Analisi delle tratte a scarsa frequentazione

L'analisi dei passeggeri trasportati su servizi extraurbani ha permesso di classificare le corse in funzione del numero di passeggeri trasportati. Nella tabella e nel grafico seguenti si riporta il numero di corse rilevate per ognuna delle classi definite. Da tali dati **emerge che il 31% delle corse trasporta da 1 a 5 passeggeri ed il 14% tra 6 e 10, ovvero il 45% dei servizi è caratterizzato dalla presenza di meno di 10 trasportati e solo il 25,19% trasporta oltre 30 passeggeri.**

Passeggeri trasportati	Numero corse	Incidenza classe	Cumulata
Classe 01: da 1 a 5 trasportati	496	31,00%	31,00%
Classe 02: da 6 a 10 trasportati	224	14,00%	45,00%
Classe 03: da 11 a 20 trasportati	219	13,69%	58,69%
Classe 04: da 21 a 30 trasportati	125	7,81%	66,50%
Classe 05: da 31 a 40 trasportati	127	7,94%	74,44%
Classe 06: da 41 a 50 trasportati	138	8,63%	83,06%
Classe 07: da 51 a 60 trasportati	104	6,50%	89,56%
Classe 08: da 61 a 70 trasportati	19	1,19%	90,75%
Classe 09: da 71 a 80 trasportati	11	0,69%	91,44%
Classe 10: da 81 a 100 trasportati	2	0,13%	91,56%
Classe 11: da 101 a 130 trasportati	2	0,13%	91,69%
Non Rilevata	133	8,31%	100,00%
Totale	1600	100,00%	

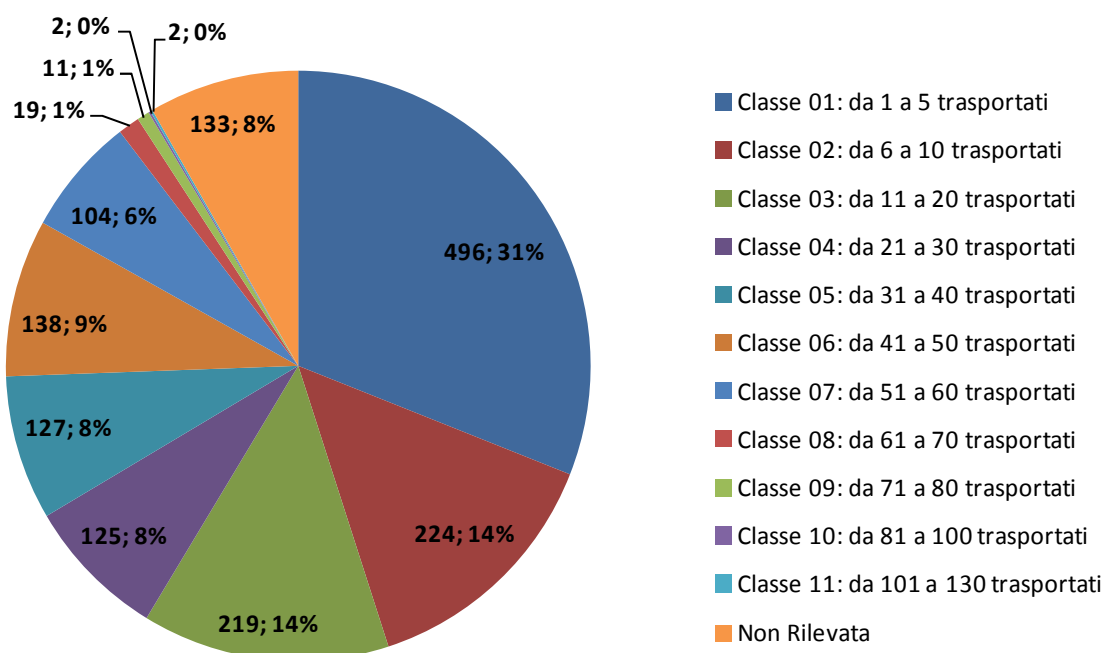


Grafico 9. Distribuzione passeggeri saliti in base alle partenze negli altri poli urbani principali.

La distribuzione oraria delle corse in base alla classe di numero di saliti è riportata nella tabella e nel grafico seguenti.

Fascia Oraria	Da 1 a 5 trasportati		Da 6 a 10 trasportati		Da 11 a 20 trasportati		Da 21 a 30 trasportati		Da 31 a 40 trasportati		Oltre 41 trasportati	
	Val. Ass.	Val. Perc.	Val. Ass.	Val. Perc.	Val. Ass.	Val. Perc.	Val. Ass.	Val. Perc.	Val. Ass.	Val. Perc.	Val. Ass.	Val. Perc.
00:00 - 01:00	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
01:00 - 02:00	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
02:00 - 03:00	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
03:00 - 04:00	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
04:00 - 05:00	6	1,21%	3	1,34%	1	0,46%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
05:00 - 06:00	16	3,23%	7	3,13%	3	1,37%	2	1,60%	0	0,00%	0	0,00%
06:00 - 07:00	72	14,52%	13	5,80%	20	9,13%	16	12,80%	20	15,75%	68	24,64%
07:00 - 08:00	40	8,06%	15	6,70%	23	10,50%	19	15,20%	36	28,35%	75	27,17%
08:00 - 09:00	25	5,04%	12	5,36%	14	6,39%	5	4,00%	4	3,15%	4	1,45%
09:00 - 10:00	10	2,02%	11	4,91%	5	2,28%	1	0,80%	0	0,00%	0	0,00%
10:00 - 11:00	10	2,02%	10	4,46%	13	5,94%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,36%
11:00 - 12:00	22	4,44%	17	7,59%	6	2,74%	4	3,20%	0	0,00%	0	0,00%
12:00 - 13:00	27	5,44%	15	6,70%	12	5,48%	10	8,00%	10	7,87%	11	3,99%
13:00 - 14:00	50	10,08%	9	4,02%	40	18,26%	33	26,40%	33	25,98%	106	38,41%
14:00 - 15:00	63	12,70%	35	15,63%	29	13,24%	16	12,80%	17	13,39%	9	3,26%
15:00 - 16:00	29	5,85%	16	7,14%	8	3,65%	0	0,00%	1	0,79%	0	0,00%
16:00 - 17:00	25	5,04%	12	5,36%	7	3,20%	6	4,80%	0	0,00%	0	0,00%
17:00 - 18:00	25	5,04%	15	6,70%	10	4,57%	5	4,00%	1	0,79%	1	0,36%
18:00 - 19:00	27	5,44%	13	5,80%	11	5,02%	6	4,80%	4	3,15%	1	0,36%
19:00 - 20:00	19	3,83%	13	5,80%	14	6,39%	1	0,80%	1	0,79%	0	0,00%
20:00 - 21:00	25	5,04%	5	2,23%	2	0,91%	1	0,80%	0	0,00%	0	0,00%
21:00 - 22:00	1	0,20%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
22:00 - 23:00	3	0,60%	3	1,34%	1	0,46%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
23:00 - 24:00	1	0,20%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Totale	496	100%	224	100,00%	219	100,00%	125	100,00%	127	100,00%	276	100,00%

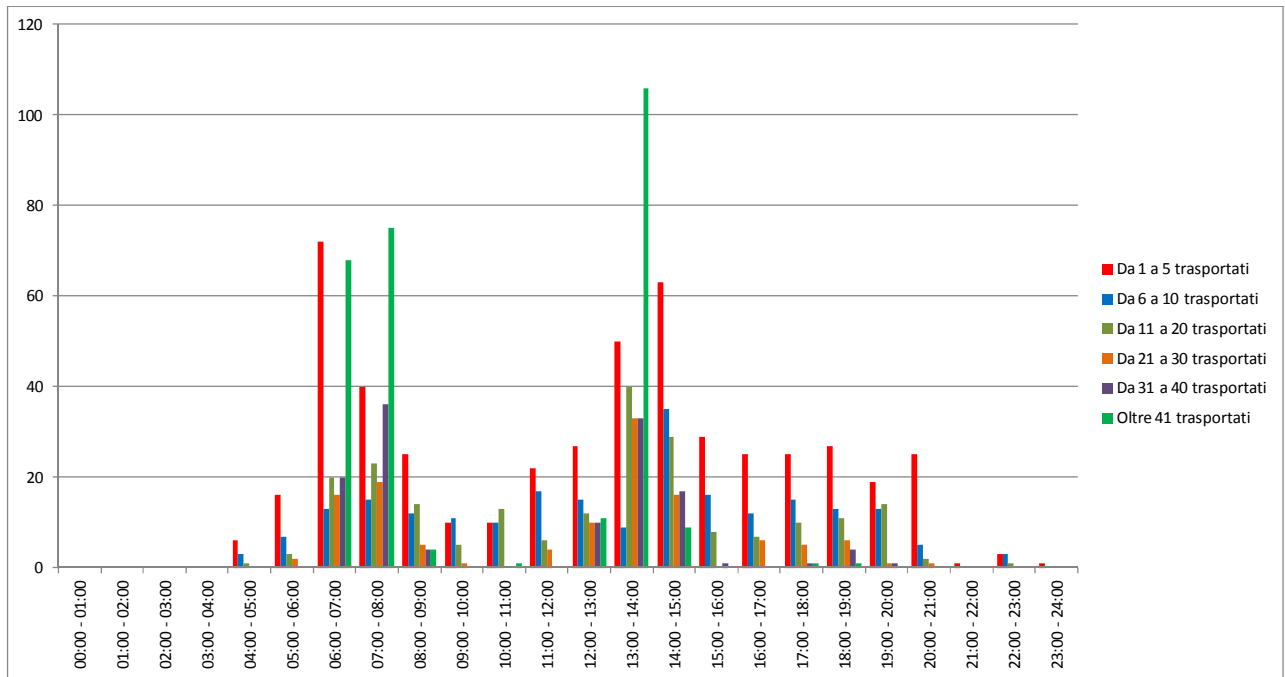


Grafico 10. Distribuzione oraria delle corse per classi di frequentazione.

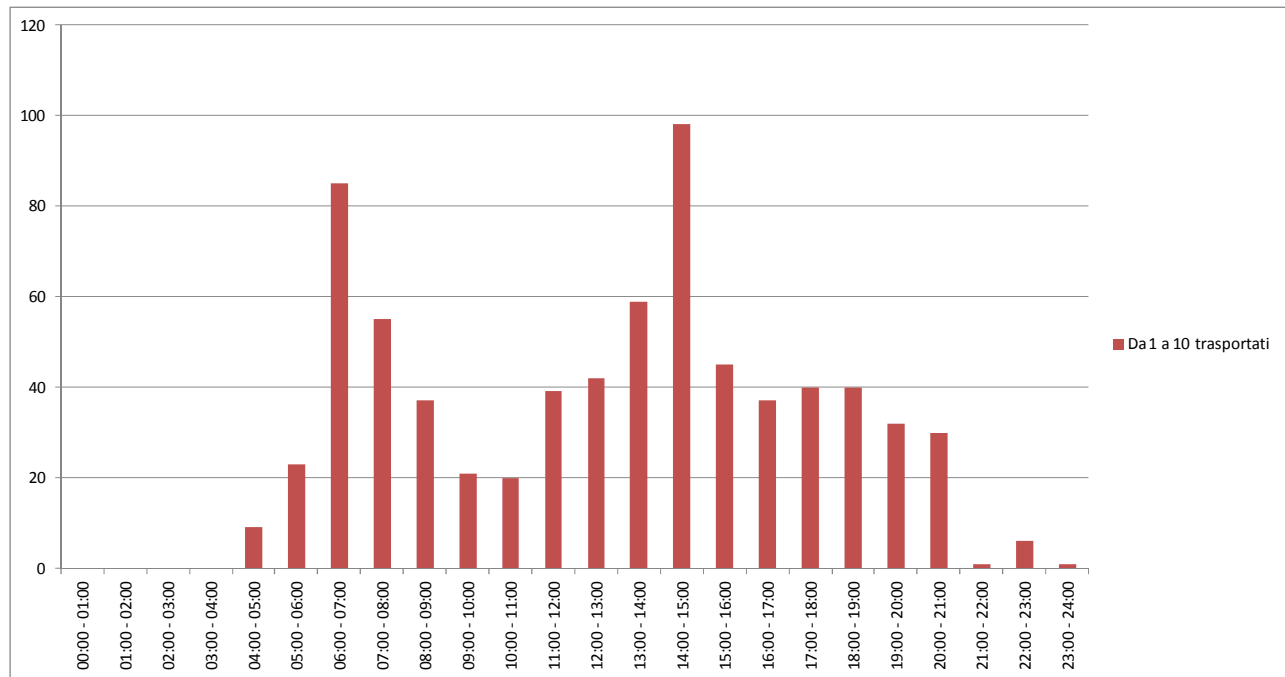


Grafico 11. Distribuzione oraria delle corse per la sola classe fino a 10 passeggeri trasportati.

La distribuzione spaziale delle corse con meno di 10 trasportati è riportata nell'immagine seguente e copre praticamente tutta la Regione in modo uniforme.

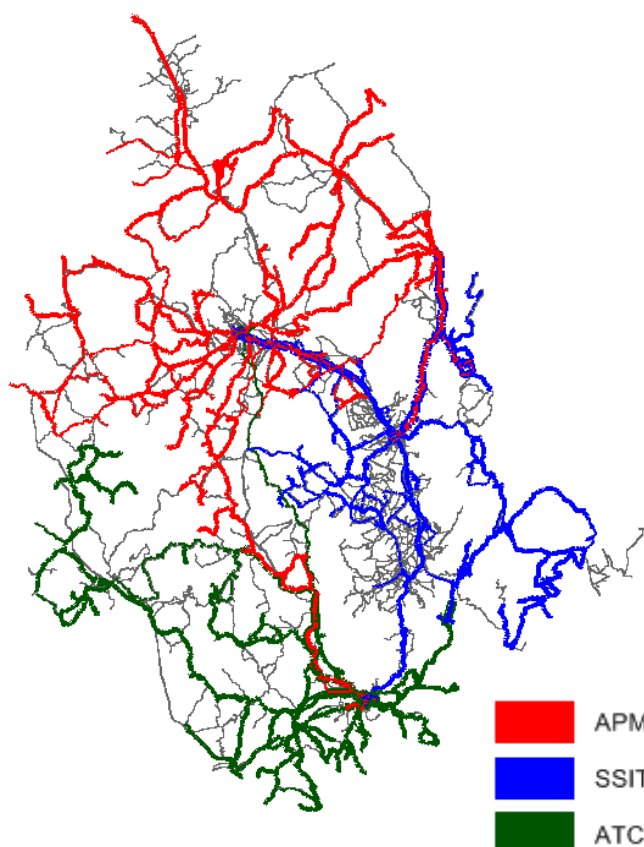


Figura 5. Percorsi delle corse con meno di 10 passeggeri trasportati.

Un approfondimento delle analisi effettuate relativamente ai passeggeri trasportati ha riguardato l'incidenza delle corse caratterizzate da meno di 10 utenti sulla totalità delle corse effettuate da ogni linea. L'obiettivo era identificare le aree a domanda debole per le quali potrebbe essere conveniente garantire i servizi di TPRL con modalità alternative al bus di linea, più conformi all'utenza da servire. Nella tabella seguente sono riportate le linee per le quali oltre il 70% delle corse effettuate trasporta meno di 10 passeggeri, soglia fissata per riconoscere i servizi a domanda debole e classificare le linee di conseguenza; a seguire, la relativa rappresentazione grafica.

Linea	Descrizione	Corse con meno di 10 trasportati	Corse feriale invernale rilevate	Corse feriale invernale effettuate	Incidenza corse bassa frequentazione
E031	Linea E031 Doglio-F.Todina-Marsciano	2	2	2	100.00%
E048	Linea E048 Gubbio-Ferratelle	2	2	2	100.00%
E049	Linea E049 Gubbio-V.Parrucini-Cipolletto-P.te d'Assi-S.Cristina	2	2	2	100.00%
E059	Linea E059 C.d.Nocera-G.Tadino	2	2	2	100.00%
E064	Linea E064 P.Compresseto-Anguillara-G.Tadino	9	12	14	75.00%
E065	Linea E065 Gualdo-Caselle-P.zo Mancinelli-Cer.Mastrogiorgio	7	7	7	100.00%
E115	Linea E115 Montone-Umbertide	8	11	11	72.73%
E418	Linea E418 Colfiorito-Sorifa-Nocera	10	10	12	100.00%
E420	Linea E420 Pissignano-C.S.Giovanni-Bruna-SMMT	1	1	2	100.00%
E421	Linea E421 Spoleto-Terni	7	10	12	70.00%
E430	Linea E430 Foligno-Matigge-Trevi	8	10	12	80.00%
E435	Linea E435 Roccatamburo-Monteleone-Cascia	5	7	8	71.43%
E616	Linea E616 Acquasparta-Portaria-Cesi-Terni	14	16	17	87.50%
E617/	Linea E617/ Narni-S.Gemini Scalo	6	8	8	75.00%
E619/	Linea E619/ Morre-Farnetta-M.Castrilli	5	5	5	100.00%
E621	Linea E621 Scheggino-Ferentillo-Arrone-Bv.Varcone-S.Liberatore-Terni	56	74	74	75.68%
E622	Linea E622 Stroncone-Coppe-S.Lucia-Terni	44	48	48	91.67%
E622/	Linea E622/ Terni T.Bus-S.Rocco-Colle	18	20	20	90.00%
E623	Linea E623 Finocchietto-V.Vasciano-Aguzzo-Terni	13	17	17	76.47%
E624	Linea E624 Colli_sul_Velino-Piediluco-Marmore-Terni	17	23	23	73.91%
E624/	Linea E624/ Terni T.Bus-Rieti FS	4	4	4	100.00%
E626	Linea E626 S.Urbano-Croce_Aia-Narni	12	13	13	92.31%
E630	Linea E630 Attigliano-Orte_A1-S.Liberato-Terni	10	14	14	71.43%
E647	Linea E647 Fabro_FS-Parrano-Cantone	4	4	4	100.00%
E649	Linea E649 Porano-Orvieto	10	11	11	90.91%
E650	Linea E650 Orvieto-Sugano	6	8	8	75.00%
E654	Linea E654 Marsciano-Todi-Acquasparta-Terni	17	20	20	85.00%
E656	Linea E656 Amelia-Orte_FS	8	8	8	100.00%

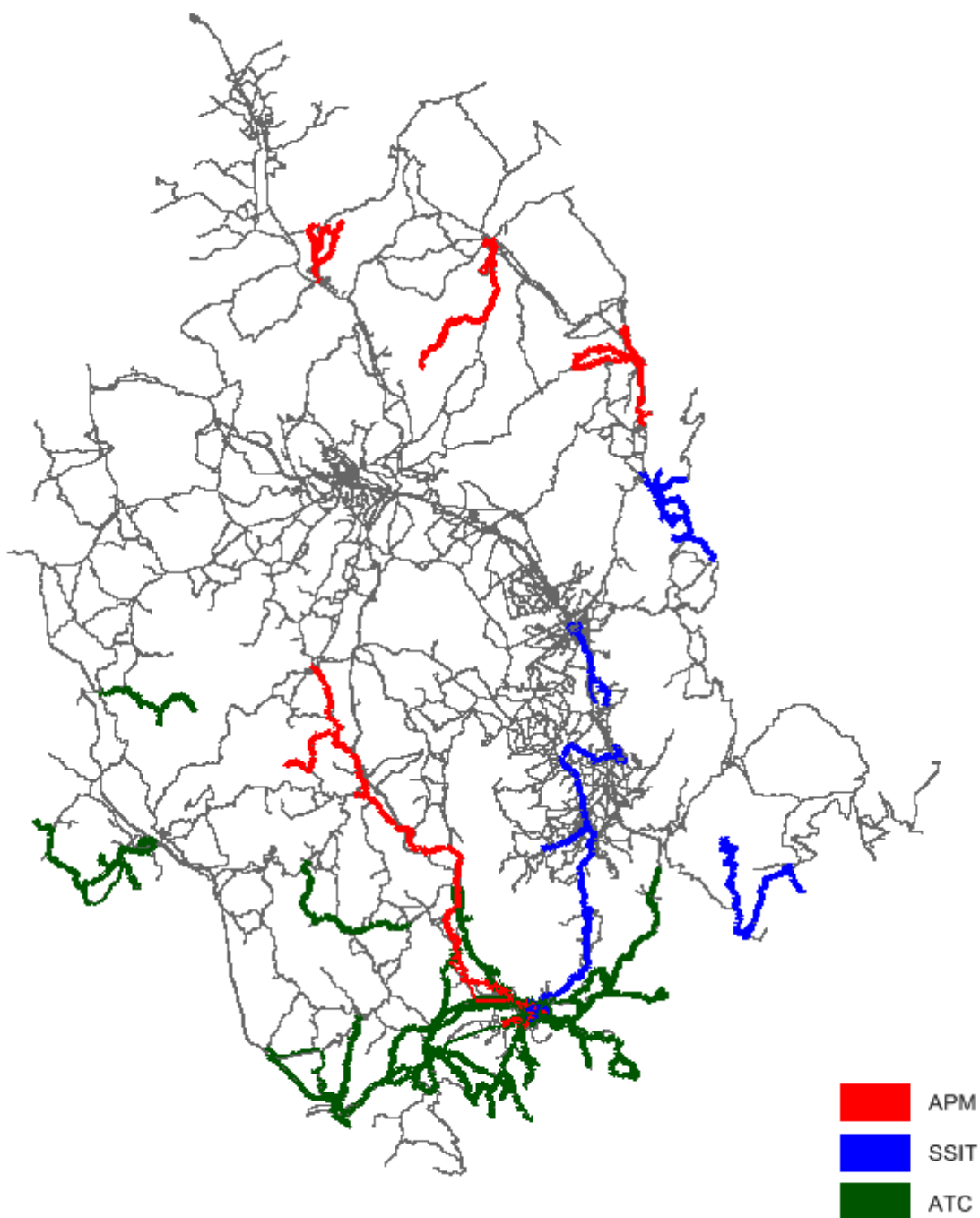


Figura 6. Tracciato delle linee con oltre il 70% delle corse con meno di 10 passeggeri trasportati.

Dall'analisi dei dati risulta che le zone maggiormente interessate da servizi con scarsa utenza sono:

- la zona meridionale della provincia di Terni, della zona di Avigliano, Orvieto e Fabro con i servizi storicamente di competenza della ATC;
- sulla direttrice Marsciano-Terni, nella zona di Gubbio, Montone e Gualdo Tadino con i servizi storicamente di competenza della APM;
- nella zona tra Campello sul Clitunno e Trevi, quella tra Spoleto e Terni, quella tra Cascia e Monteleone di Spoleto ed in quella di Nocera Umbra con i servizi storicamente di competenza della "SSIT Spoletina".

2.2.1.2 *Trasporto pubblico locale su gomma: servizi automobilistici urbani*

Alla competenza dei Comuni è affidato oltre il 53% delle percorrenze complessive dei servizi di TPRL contrattualizzati nei tre bacini rispetto ai quali sono stati effettuati gli affidamenti nel 2005/2006. Di queste percorrenze, che ammontano complessivamente a circa 16.000.000 bus*km, quelli contribuiti come servizi minimi mediante le risorse trasferite dallo Stato alla Regione sono circa 10.800.000 che corrispondono a circa il 36% delle percorrenze automobilistiche contribuite con risorse trasferite dallo stato. Il tema della razionalizzazione del trasporto urbano, considerata anche la distribuzione della domanda da servire, assume dunque un peso significativo ai fini dell'efficienza e della sostenibilità economica della rete complessiva del bacino unico e richiede una corresponsabilizzazione dei Comuni al fine di cogliere gli obiettivi prefissati dalla legislazione settoriale e di conseguire una perequazione nei livelli di offerta garantiti in funzione delle dimensioni e del ruolo delle città dotate di servizi di trasporto pubblico urbano che, come evidenziato nella tabella seguente, presentano alcune oggettive disparità. Tali valutazioni verranno riprese in fase di progettazione del Piano di Bacino unico, in corso di redazione, incrociando l'offerta, oltre che con la domanda, anche con i dati dei ricavi da traffico non appena la loro attribuzione alle rispettive reti sarà validata.

	km effettivi 2012 eserciti	% sul totale dei servizi di competenza comunale (ba- cino di appar- tenenza)	% sul totale dei servizi di competenza comunale (tutti i bacini)	% sul totale di tutti i servizi (tutte le com- petenze, tutti i bacini)	Dotazione pro- capite di Ser- vizi di compe- tenza comunale KM/ABITANTI 2011	Dotazione per unità di super- ficie di Servizi di competenza comunale KM/KMQ
BACINO 1	15.087.032			52,2%		
Comuni:						
Assisi	384.982	4,5%	2,5%	1,3%	14,06	2.056,59
Castiglione del Lago	73.308	0,9%	0,5%	0,3%	4,75	357,14
Città di Castello	778.159	9,1%	5,1%	2,7%	19,42	2.009,08
Corciano	353.629	4,1%	2,3%	1,2%	17,46	5.549,38
Deruta	28.926	0,3%	0,2%	0,1%	3,06	649,87
Gualdo Tadino	172.348	2,0%	1,1%	0,6%	11,15	1.386,71
Gubbio	209.975	2,4%	1,4%	0,7%	6,47	399,36
Magione	9.974	0,1%	0,1%	0,0%	0,68	76,88
Marsciano	132.097	1,5%	0,9%	0,5%	7,06	817,98
Passignano	3.940	0,0%	0,0%	0,0%	0,71	48,44
Perugia	6.103.286	71,0%	39,8%	21,1%	37,57	13.577,69
Todi	309.777	3,6%	2,0%	1,1%	18,33	1.390,01
Umbertide	34.439	0,4%	0,2%	0,1%	2,09	171,48
Provincia di Perugia	5.409.043			18,7%		
Regione Umbria	1.083.149			3,7%		
BACINO 2	5.789.758			20,0%		
Comuni:						
Campello sul Clitunno	121.794	3,8%	0,8%	0,4%	48,72	2.447,51
Foligno	811.628	25,4%	5,3%	2,8%	14,48	3.066,61
Montefalco	108.843	3,4%	0,7%	0,4%	19,13	1.565,78
Nocera umbra	73.259	2,3%	0,5%	0,3%	12,31	466,11
Norcia	32.137	1,0%	0,2%	0,1%	6,54	116,62
Spello	144.013	4,5%	0,9%	0,5%	16,69	2.336,15
Spoletto	1.847.824	57,8%	12,1%	6,4%	48,08	5.307,67
Trevi	56.530	1,8%	0,4%	0,2%	6,78	794,11
Provincia di Perugia	2.358.013			8,2%		
Regione Umbria	235.717			0,8%		
BACINO 3	8.026.042			27,8%		
Comuni:						
Amelia	119.779	3,4%	0,8%	0,4%	10,17	904,00
Narni	432.711	12,2%	2,8%	1,5%	21,58	2.185,55
Orvieto	624.864	17,6%	4,1%	2,2%	29,67	2.221,58
Terni	2.365.128	66,8%	15,4%	8,2%	21,66	11.133,46
Provincia di Terni	4.190.343			14,5%		
Regione Umbria	293.217			1,0%		
Totale complessivo	28.902.832			100,0%		

Analisi delle sovrapposizioni tra servizi urbani ed extraurbani

Ai fini della definizione delle strategie di efficientamento, sono state valutate le sovrapposizioni tra servizi classificati come extraurbani, suburbani ed urbani nei database dell'Azienda di trasporto regionale. Dalle analisi condotte si evince una significativa sovrapposizione dei servizi urbani ed extraurbani a Perugia (lungo la Pievaiola, la Marscianese, la Tiberina e la zona di Mantignana) e, anche se in misura inferiore, a Terni. Nelle città di Spello, Foligno e Spoleto si ha invece una sovrapposizione di tutte e 3 le tipologie di servizi esaminata, con le maggiori criticità a Spoleto, caratterizzata da un forte parallelismo di urbani e suburbani.

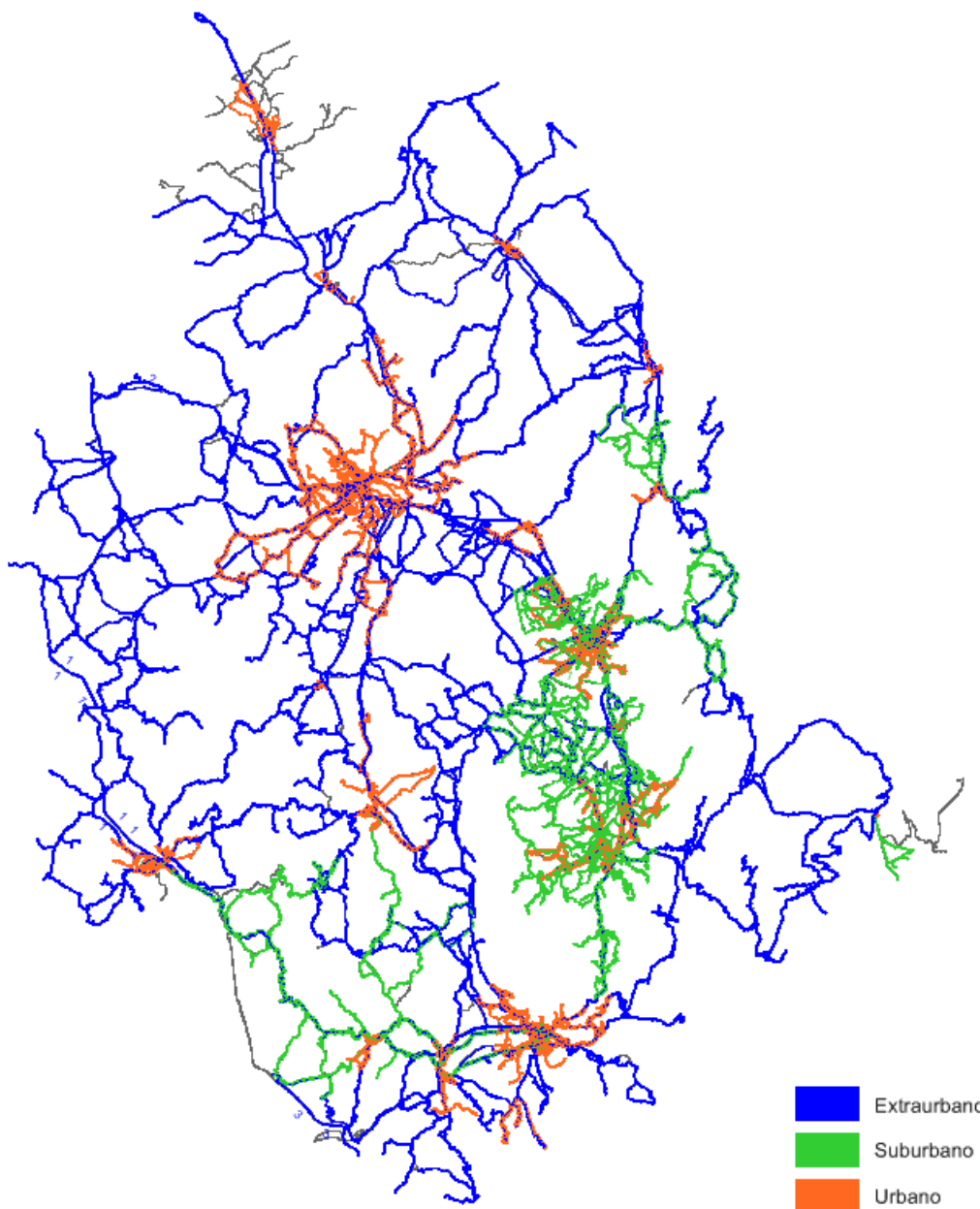


Figura 7. Percorsi TPRL distinti per tipologia di servizio.

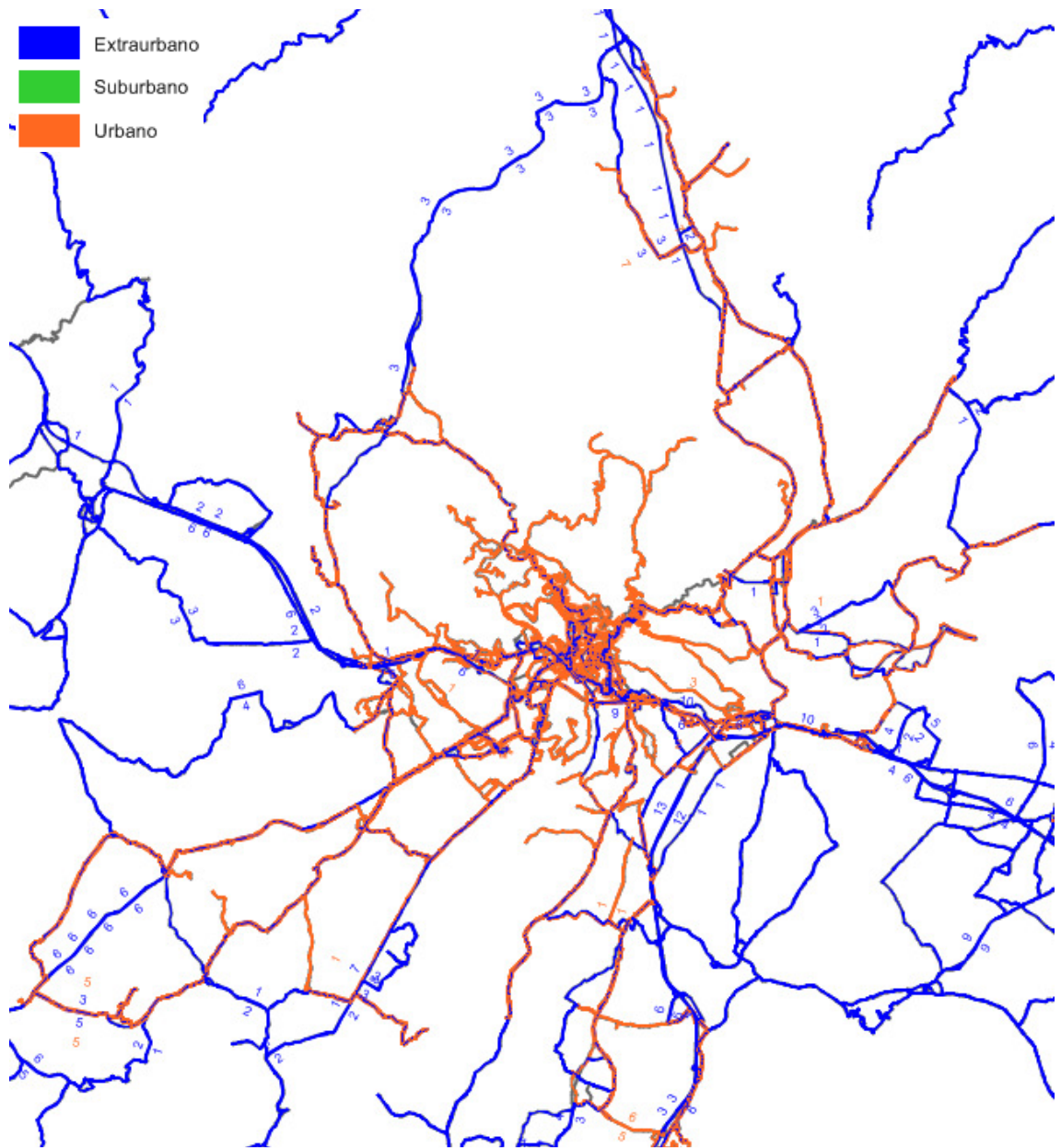


Figura 8. Sovrapposizioni potenziali extraurbano-urbano città di Perugia.

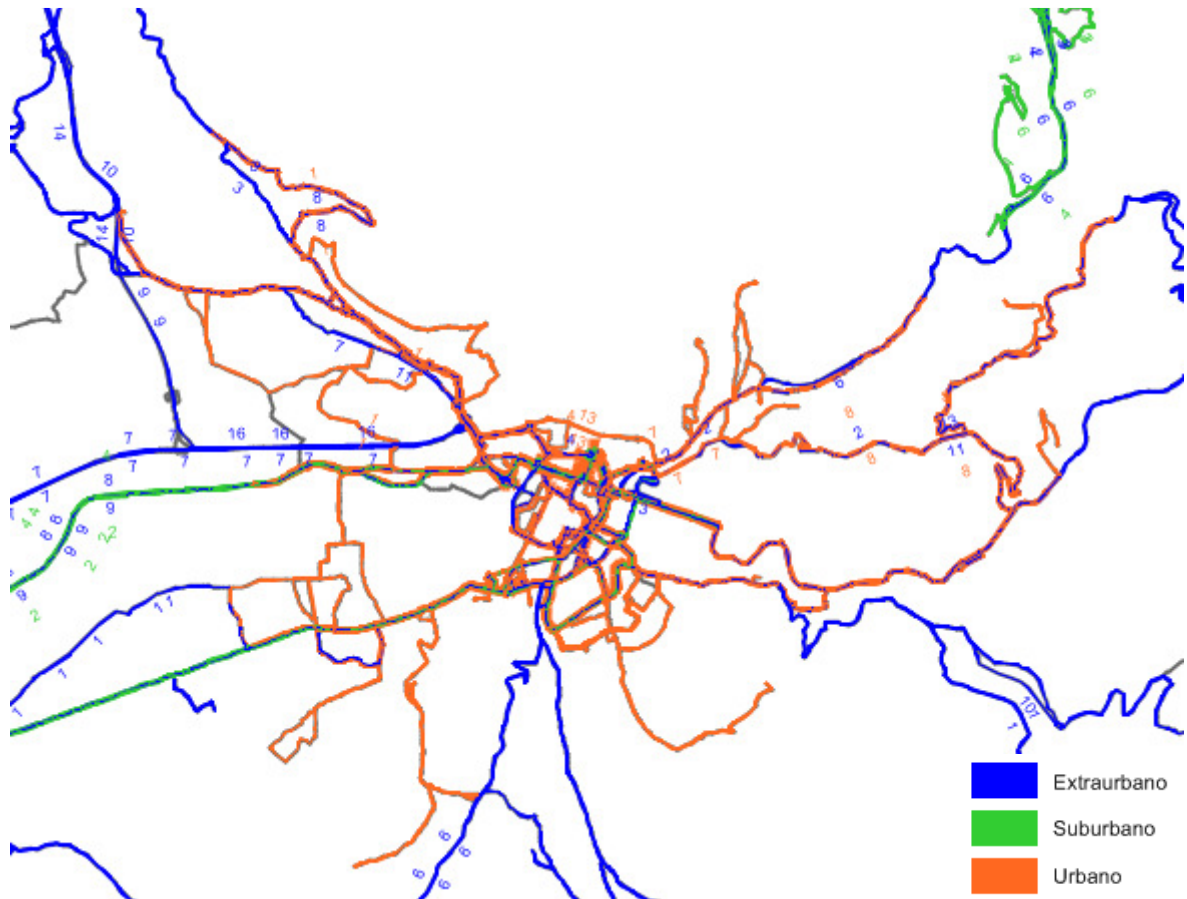


Figura 9. Sovrapposizioni potenziali extraurbano-urbano città di Terni.

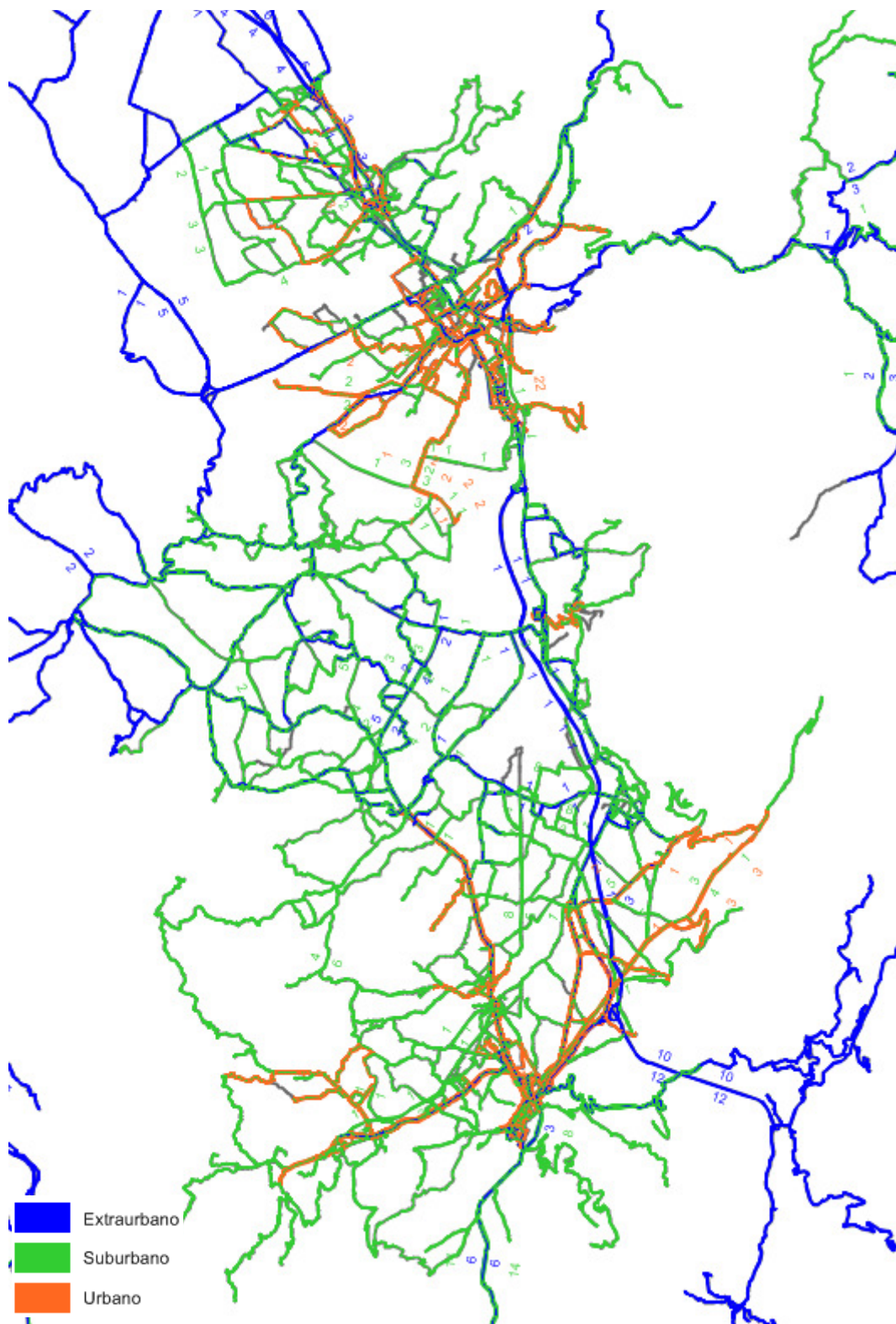


Figura 10. Sovrapposizioni potenziali extraurbano-urbano per Foligno-Spello e Spoleto.

2.2.2 CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE

I contratti in essere vigenti attualmente in Umbria sono:

CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA 2012	
Modalità di trasporto	FERROVIA
Azienda fornitrice	TRENITALIA S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE UMBRIA
Tipologia di affidamento (Diretto / Gara	DIRETTO
Data inizio contratto	01.01.2009
Durata contratto (mesi)	SETTANTADUE
Valore contratto	59.387.725 (CORRISPETTIVO 36.496.638 di cui 8.852.868 per il pedaggio)
Treni/Km – Bus/Km	TRENI*KM 3.697.635 + BUS*KM 62.452
Investimenti (% su valore contratto)	13%

CONTRATTO DI SERVIZIO UMBRIA MOBILITA' 2012	
Modalità di trasporto	FERROVIA
Azienda fornitrice	UMBRIA TPL E MOBILITA' S.P.A.
Stazione appaltante	REGIONE UMBRIA
Tipologia di affidamento (Diretto / Gara	DIRETTO
Data inizio contratto	01.01.2012
Durata contratto (mesi)	12
Valore contratto	7.016.042
Treni/Km – Bus/Km	TRENI*KM 1.425.945
Investimenti (% su valore contratto)	(IN CORSO ACQUISTO TRENO BASE ASTA EURO M7

CONTRATTO DI SERVIZIO BACINO 1 Azienda Aggiudicataria ISHATAR S.C. a R.L.;	
Modalità di trasporto	GOMMA
Azienda fornitrice	ISHATAR S.C. a R.L.
Stazione appaltante	PROVINCIA DI PERUGIA
Tipologia di affidamento (Diretto / Gara	GARA AD EVIDENZA PUBBLICA
Data inizio contratto	29.12.2005
Durata contratto (mesi)	72
Valore contratto	28.159.962 (compresi i servizi a chiamata che prevedono due diversi corrispettivi chilometrici in relazione al percorso base ed in relazione alle deviazioni che sono remunerate 1/3 rispetto all'importo riconosciuto per il percorso base. L'importo indicato dal Comune di Perugia è di euro 1.630.930,44. Deve essere poi fatta una ulteriore precisazione che riguarda il corrispettivo riconosciuto per gli impianti fissi, equivalente ad euro 1.244.614,90, come comunicato dal Comune di Perugia. In questo caso il corrispettivo è calcolato sulle ore di esercizio degli impianti fissi.
Treni/Km – Bus/Km	BUS*KM 15.087.032
Investimenti (% su valore contratto)	0,00

CONTRATTO DI SERVIZIO BACINO 2 Azienda Aggiudicataria TPL e Mobilità S.C. a R.L.;	
Modalità di trasporto	GOMMA
Azienda fornitrice	TPL e Mobilità S.C. a R.L.;
Stazione appaltante	PROVINCIA DI PERUGIA
Tipologia di affidamento (Diretto / Gara	GARA AD EVIDENZA PUBBLICA
Data inizio contratto	19.12.2006
Durata contratto (mesi)	72
Valore contratto	10.468.959
Treni/Km – Bus/Km	BUS*KM 5.789.758

CONTRATTO DI SERVIZIO BACINO 2 Azienda Aggiudicataria TPL e Mobilità S.C. a R.L.;	
Investimenti (% su valore contratto)	0,00

CONTRATTO DI SERVIZIO BACINO 3 Azienda Aggiudicataria ATC & Partners S.C. a R.L.	
Modalità di trasporto	GOMMA
Azienda fornitrice	ATC & Partners S.C. a R.L.
Stazione appaltante	PROVINCIA DI TERNI
Tipologia di affidamento (Diretto / Gara)	GARA AD EVIDENZA PUBBLICA
Data inizio contratto	29.08.2005 (COMUNE DI NARNI) 30.12.2005 (COMUNE DI ORVIETO) 30.12.2005 (COMUNE DI TERNI) 31.12.2005 (PROVINCIA DI TERNI) 02.01.2006 (COMUNE DI AMELIA) 17.07.2006 (REGIONE UMBRIA)
Durata contratto (mesi)	72
Valore contratto	15.828.646,47 (compreso servizio a chiamata, Comune di Terni, per un corrispettivo di € 1.412.765,89 per il quale non è definibile il numero dei KM)
Treni/Km – Bus/Km	BUS*KM 8.026.042 (non comprende i Km per il servizio a chiamata in quanto non definibili, come sopra indicato)
Investimenti (% su valore contratto)	0,00

2.2.3 INVESTIMENTI TRENITALIA

Di seguito si riportano gli investimenti in corso di realizzazione (conclusione per la consegna definitiva materiale rotabile a contratto entro il prossimo 31.12.2014) realizzati da Trenitalia sul Contratto di Servizio in essere, come appresso indicati:

- Valore Investimenti Previsti: intorno a € 46.000.000.
- Valore Investimenti Effettuati ad oggi: intorno a € 20.000.000.
- Valore Investimenti in Completamento: intorno a € 26.000.000.
- % Investimenti effettuati (su totale investimenti previsti): 43,48%
- % Investimenti in completamento (su totale investimenti previsti): 56,52%
- Descrizione Investimenti previsti: 8 Locomotive E464 + 4 Elettrotreni da 300 posti
- Descrizione Investimenti Effettuati: 7 locomotive E464
- Descrizione Investimenti in Completamento: 1 locomotiva E464 + 4 Elettrotreni da 300 posti

2.2.4 INVESTIMENTI IMPRESE FERROVIARIE REGIONALI

E' in corso l'acquisto di materiale rotabile per un valore di circa € 7.000.000. Tale materiale sarà presumibilmente disponibile e funzionante entro l'anno 2016.

2.2.5 INVESTIMENTI IMPRESE AUTOTRASPORTO

Sono in corso investimenti per l'acquisto di autobus finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e risorse (da un minimo del 25%) dei soggetti aggiudicatari delle suddette risorse pubbliche. Le risorse in parola, che ammontano a circa € 5.000.000, non sono ricomprese nel Fondo Nazionale Trasporti.

A questi investimenti se ne aggiungono degli altri, pari ad € 2.600.000 provenienti dal Ministero dell'Ambiente. Il meccanismo del finanziamento è analogo a quello sopra descritto. Va aggiunto che per l'erogazione di questi finanziamenti è previsto l'acquisto di autobus elettrici ed il cofinanziamento dei soggetti beneficiari.

2.2.6 STATO DEI MEZZI DI TRASPORTO

Per ciascuna modalità di trasporto che compone il TPL della regione di seguito si descrive la situazione dei mezzi.

2.2.6.1 *Autobus UMBRIA TPL E MOBILITA' S.P.A (EX APM, SSIT e ATC)*

Consistenza flotta		
	Autobus totali	699
	Autobus elettrici	25
	Autobus a metano	117
	Autobus ibridi	5
	Autobus dual fuel	12
	Autobus diesel	540
Età flotta		
	Età media totale	10,00
	Età media urbani	9,03
	Età media extraurbani	10,50
Classificazione Euro		
	Euro 0	71
	Euro 1	73
	Euro 2	156
	Euro 3	319
	Euro 4	31
	Euro 5	24
	ZEV	25

2.2.6.2 *Treni TRENITALIA S.P.A*

Nota: il materiale rotabile di competenza della DR Umbria opera anche su linee e treni di altre Direzioni Regionali.

Anzianità carrozze	>15 anni: 230 carrozze
Interventi di revamping	<= 5 anni: 230 carrozze
Anzianità motrici	<= 15 anni: 41 >15 anni: 6
Tipologia di motrici	41 locomotive E464 6 convogli Ale 841
Tipologie di attrezzaggio/servizi, sistemi di sicurezza a bordo e sulla linea	Tutti i rotabili con cabina di guida, locomotive, carrozze pilota e Ale 841, sono attrezzati con apparecchiature di sicurezza per la condotta e controllo marcia treno previste per la circolazione sulla rete nazionale; inoltre tutti i rotabili sono attrezzati con impianti di sonorizzazione e annunci a bordo treno

ANAGRAFICA MATERIALE ROTABILE (ferroviario)	Marca e modello	E 464
	Anno di costruzione	Dal 2000 al 2011
	Anno di immissione in servizio	
	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	
	Tipologia veicolo	Locomotiva
	Lunghezza	15.580 mm
	Finanziamento	Acquistato senza contributo regionale
	Larghezza	
	Numero posti a sedere	
	Numero posti in piedi	
	Numero posti carrozzelle	
	Velocità massima	160 Km/h
	Potenza	3.500 KW
	Tensione di alimentazione	3 KV cc
	Accelerazione iniziale	
	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	SCMT
	Toilette	No
	Pianale ribassato	No
	Impianto di videosorveglianza	No
	Impianto di climatizzazione (riscaldamento/aria condizionata)	Si
Trasporto biciclette	No	
Indicatore di linea e percorso (info utenza)	Si	
Impianto di vocalizzazione (info utenza)	No	
Altre strumentazioni/dotazioni di bordo		

ANAGRAFICA MATERIALE ROTABILE (ferroviario)	Marca e modello	Media Distanza Piano Ribassato InterRegionali
	Anno di costruzione	MD dal 1984 al 1987 PR dal 1976 al 1982 IR dal 1968 al 1977
	Anno di immissione in servizio	
	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	MD in corso PR e IR 2011

	Tipologia veicolo	Carrozze e carrozze pilota
	Lunghezza	26.400 mm
	Finanziamento	Acquistato senza contributo regionale
	Larghezza	
	Numero posti a sedere	MD da 34 a 84 PR da 58 a 84 IR da 56 a 58
	Numero posti in piedi	
	Numero posti carrozzelle	1
	Velocità massima	MD e IR 160 Km/h PR 140 Km/h
	Potenza	
	Tensione di alimentazione	
	Accelerazione iniziale	
	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	
	Toilette	Si
	Pianale ribassato	Si solamente le PR
	Impianto di videosorveglianza	No
	Impianto di climatizzazione (riscaldamento/aria condizionata)	Si
	Trasporto biciclette	Si
	Indicatore di linea e percorso (info utenza)	Si
	Impianto di vocalizzazione (info utenza)	Si
	Altre strumentazioni/dotazioni di bordo	

ANAGRAFICA MATERIALE ROTABILE (ferroviario)	Marca e modello	Ale 841
	Anno di costruzione	Dal 1960 al 1972
	Anno di immissione in servizio	
	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	2011
	Tipologia veicolo	Complesso automore
	Lunghezza	109.600 mm
	Finanziamento	Acquistato senza contributo regionale
	Larghezza	
	Numero posti a sedere	Da 58 a 84
	Numero posti in piedi	
	Numero posti carrozzelle	
	Velocità massima	160 Km/h
	Potenza	1.000 KW
	Tensione di alimentazione	3 KV cc
	Accelerazione iniziale	
	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	SCMT
	Toilette	Si
	Pianale ribassato	No
	Impianto di videosorveglianza	No
	Impianto di climatizzazione (riscaldamento/aria condizionata)	Si
	Trasporto biciclette	No
Indicatore di linea e percorso (info utenza)	Si	
Impianto di vocalizzazione (info utenza)	Si	
Altre strumentazioni/dotazioni di bordo		

2.2.6.3 Treni UMBRIA TPL E MOBILITA' S.P.A.

Anzianità motrici	< = 5 anni: 4 ALe501-Le220-ALe502 > 15 anni: 22 ALn776 Monocabina > 15 anni: 23 ALn776 Bicabina
Tipologia di motrici	4 convogli ALe501-Le220-ALe502 22 automotrici ALn776 Monocabina 23 automotrici ALn776 Bicabina

ANAGRAFICA MATERIALE ROTABILE (ferroviario)	Marca e modello	ALe501-Le220-ALe502
	Anno di costruzione	2007
	Anno di immissione in servizio	2008
	Tipologia veicolo	Elettrotreno in composizione bloccata
	Dimensioni	51.900 x 2.950 x 3.820
	Finanziamento	Acquistato con contributo pubblico
	Numero posti a sedere	142
	Numero posti in piedi	179
	Velocità massima	160 Km/h
	Potenza	1400 KW (potenza oraria)
	Tensione di alimentazione	3 KV cc
	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	SCMT (non è in opera l'ARV)
	Toilette	Si
	Impianto di videosorveglianza	Si
	Impianto di climatizzazione	Si
	Trasporto biciclette	Si
	Indicatore di linea e percorso	Si
Impianto di vocalizzazione	Si	
Quota piano di calpestio	600 mm	

ANAGRAFICA MATERIALE ROTABILE (ferroviario)	Marca e modello	ALn 776
	Anno di costruzione	2 Monocabina: 1986 2 Monocabina: 1988 2 Monocabina: 1989 16 Monocabina: 1993 23 Bicabina: 1993
	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	dal 2005 al 2009
	Tipologia veicolo	Automotrice diesel
	Dimensioni	23.540 x 2.878
	Finanziamento	Acquistato senza contributo regionale
	Numero posti a sedere	76
	Numero di posti in piedi	51
	Velocità massima	140 Km/h
	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	STB SCMT/SSC/BL3
	Impianto di videosorveglianza	No
	Impianto di climatizzazione	Si
	Trasporto biciclette	No
	Indicatore di linea e percorso	No
	Impianto di vocalizzazione	No

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

2.3.1 APPROCCIO PROPOSTO PER LA DEFINIZIONE DELL'ANALISI SWOT

L'analisi SWOT è finalizzata ad individuare le strategie operative da porre a base del piano di riprogrammazione per raggiungere gli obiettivi di efficientamento generali e particolari (criteri del DPCM 11 marzo 2013), sia sul versante dell'organizzazione dei servizi, sia sul versante della sostenibilità economica del settore. L'analisi è stata condotta assumendo quale ambito di riferimento l'intero comparto dei servizi di TPL, sistema sul quale il piano di riprogrammazione è chiamato ad intervenire direttamente e le cui variabili interne — domanda e offerta di trasporto pubblico, ma anche fattori economici, organizzativi e gestionali di competenza della politica regionale e intrinseci al settore — dovranno rappresentare gli oggetti veri e propri dell'azione di efficientamento. Tutti i fattori che caratterizzano il comparto, dalle dotazioni strumentali (ad eccezione del materiale rotabile per quanto si dirà sotto), alle politiche di orientamento della domanda, alla capacità di attrazione dell'utenza o, in breve, tutti i risultati da cui l'esercizio attuale parte, sono stati analizzati per riconoscere in ciascuno di essi un punto di forza o di debolezza che il Piano dovrà valorizzare o, al contrario, modificare per cercare di rimuoverlo.

Le variabili esterne che potranno influenzare positivamente (opportunità) o negativamente (minacce) il comparto dei servizi del TPL e che l'analisi ha derivato direttamente dal quadro conoscitivo su domanda e offerta di trasporto riguardano prima di tutto l'assetto di prospettiva di infrastrutture e materiale rotabile; questi fattori, considerati "di contesto" perché non direttamente controllabili dal piano di riprogrammazione dei servizi ma, di fatto, contigui ad esso nei processi ordinari di pianificazione dei trasporti, avranno un ruolo de-

cisivo sulla capacità di efficientamento del sistema; il Documento di Piano dovrà definire chiaramente le strategie da implementare sia di fronte a possibili scenari di miglioramento dell'offerta per sfruttare al meglio gli assetti potenziati, sia di fronte a scenari che al contrario potranno condizionare negativamente il funzionamento del sistema complessivo a causa di dinamiche peggiorative di interazione domanda-offerta non risolte, per approntare soluzioni temporanee o strutturali basate su una diversa organizzazione dei servizi. Altre variabili esterne prese in considerazioni dall'analisi derivano dal contesto socio-economico, dall'interazione tra assetto insediativo e sistema dei trasporti, dalle condizioni dal quadro normativo-istituzionale definite a livello nazionale.

L'analisi è stata infine condotta cercando di mantenere una lettura sinottica dei diversi settori (ferroviario, automobilistico extraurbano e urbano) pur individuando potenzialità e criticità specifiche di ciascuno.

2.3.1 ANALISI SWOT DEL COMPARTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p>Sistema complessivo</p> <p>Quadro normativo regionale favorevole all'instaurarsi di procedure/standard informatici (protocolli) per la trasmissione di dati per la rendicontazione (LR 8/2011)⁽⁴⁾.</p> <p>Dotazione di strumenti di analisi dei dati di interazione domanda-offerta⁽⁵⁾.</p> <p>Portale web dedicato al settore Trasporti per l'accesso e la comunicazione istituzionale e di servizio. (http://www.trasporti.regione.umbria.it/)</p> <p>Integrazione tariffaria nell'area con il maggior indice di densità abitativa regionale (Perugia) con accordo fra quattro aziende del TPL⁽⁶⁾</p> <p>Puntualità e rispetto della tempistica stabilita dalla L.R. 8/2011 in materia di pagamenti alle aziende di TPL da parte della Regione.</p> <p>Individuazione della Regione come organo di governo del Bacino unico regionale⁽⁷⁾.</p> <p>Rafforzamento del ruolo della Regione di Ente coordinatore e programmatore del TPL⁽⁸⁾.</p> <p>Costituzione dell'Azienda Unica regionale che vede la fusione delle Aziende presenti in Umbria, denominata Umbria TPL e Mobilità S.p.A che ha incorporato le tre aziende della gomma e quella del ferro (ex FCU).</p> <p>Settore ferroviario</p> <p>Costante attività di efficientamento, nel periodo dal 2010 ad oggi, della programmazione dei servizi regionali su ferro (Trenitalia) che ha consentito il mantenimento della produzione storica di treni *km ferme restando le stesse risorse finanziarie destinate a tali servizi, mai adeguate.⁽⁹⁾</p> <p>Affidabilità e puntualità dei servizi Trenitalia ⁽¹⁰⁾.</p> <p>Buona percezione e buon grado di soddisfazione dell'utenza dei servizi ferroviari (Trenitalia) ⁽¹⁰⁾.</p> <p>Dotazione di un'infrastruttura ferroviaria propria regionale (asse Sansepolcro-Perugia-Terni) potenzialmente valida per eventuali servizi veloci tra le maggiori città delle due Province.</p> <p>Accordi di cooperazione (in corso di definizione) con regioni limitrofe (Marche, Lazio, Toscana, Abruzzo) relativamente ai</p>	<p>Sistema complessivo</p> <p>Quadro normativo regionale che, per alcuni temi del settore trasporti, risulta ancora da rinnovare in coerenza con quanto stabilito dalla recente L.R. 5/2012 ⁽¹¹⁾</p> <p>Ritardo nell'implementazione della operatività delle funzionalità web del Portale Trasporti e assenza di sistemi centralizzati di informazione all'utenza.</p> <p>Integrazione tariffaria da ampliare all'intero territorio regionale ⁽¹²⁾.</p> <p>Mancato passaggio dal regime delle concessioni a quello dei contratti di servizio in merito ai servizi su ferro⁽¹³⁾.</p> <p>Mancata costruzione di un modello di costi standard dei servizi al quale parametrare il costo dei diversi servizi regionali così da stabilire il fabbisogno regionale e il costo oggetto dell'affidamento.</p> <p>Sovrapposizioni funzionali tra modalità (ferroviario-automobilistico) e competenze (urbano-extraurbano)⁽¹⁴⁾</p> <p>Scarsa attitudine alla co-pianificazione da parte degli E-E.LL.⁽¹⁵⁾</p> <p>Settore ferroviario</p> <p>Bassa percezione e grado di soddisfazione dell'utenza dei servizi ferroviari (Umbria TPL e Mobilità S.p.A.).</p> <p>Servizi ferroviari di Umbria TPL e Mobilità con scarse frequenziazioni in conseguenza della debole domanda che caratterizza il territorio umbro servito da questi servizi.</p> <p>Grado di saturazione dei posti offerti sulle tratte di lunga percorrenza gestite da Trenitalia in prossimità della Capitale e in prossimità del capoluogo della Provincia di Terni.</p> <p>Alta percentuale di evasione del pagamento del titolo di viaggio per i servizi gestiti da Umbria TPL e Mobilità.</p> <p>Condivisione del materiale rotabile con regioni limitrofe ⁽¹⁶⁾.</p> <p>Condizionamento derivante da programmi di esercizio condivisi con regioni limitrofe.⁽¹⁷⁾</p>

servizi interregionali e alle dotazioni infrastrutturali.

Settore automobilistico extraurbano

Presenza di una rete di servizi capillare.

Affidabilità e puntualità dei servizi.

Presenza di un elevato traffico consolidato per quanto riguarda i collegamenti nelle zone interne, verso i grandi poli attrattori.

Buona percezione e grado di soddisfazione dell'utenza dei servizi automobilistici extraurbani.

Presenza di un unico gestore (Umbria TPL e Mobilità S.p.A.) dei servizi di TPL.

Settore automobilistico urbano

Presenza di un programma di esercizio capillare.

Affidabilità e puntualità dei servizi.

Presenza di un elevato traffico consolidato in prevalenza nel Bacino di traffico del perugino.

Presenza di un unico gestore (Umbria TPL e Mobilità S.p.A.) dei servizi di TPRL.

Settore automobilistico extraurbano

Programmazione non ancora perfettamente integrata e non sempre improntata alla efficienza e funzionalità (troppe fermate che nel centro urbano si sovrappongono ai servizi urbani)⁽¹⁸⁾

Corrispettivi inadeguati.

Mancata definizione delle partite debitorie pregresse⁽¹⁹⁾.

Settore automobilistico urbano

Programmazione non ancora perfettamente integrata e non sempre improntata alla efficienza e funzionalità.

Sperquazione nella dotazione di servizi e nel riconoscimento dei corrispettivi.

Significativa evasione del pagamento del titolo di viaggio.

Livello di indebitamento delle Amministrazioni locali nei confronti degli operatori.

Corrispettivi inadeguati.

Mancata definizione delle partite debitorie pregresse⁽¹⁹⁾.

OPPORTUNITÀ	MINACCE
<p style="text-align: center;">Sistema complessivo</p> <p>Rimodulazione delle risorse del Fondo unico regionale per il trasporto pubblico, (LR 37/1998 e s.m. e i.). Dotazione di nodi di scambio intermodale⁽²⁰⁾. Quadro normativo regionale che incentiva l'attuazione di politiche a favore del TPL ⁽²¹⁾. Presenza di assi di continuità insediativa. Situazione generale economica di crisi che costringe all'utilizzo della mobilità pubblica⁽²²⁾. Maggiore attenzione ai temi relativi al rispetto dell'ambiente e alla preoccupazione di ridurre gli agenti inquinanti⁽²³⁾</p> <p style="text-align: center;">Settore ferroviario</p> <p>Percentuale significativa di popolazione direttamente servita dalla rete ferroviaria (Trenitalia). Centralità delle stazioni ferroviarie in ambito urbano. Presenza di linee in aree a forte vocazione turistica. Interventi in atto potenziamento/ ammodernamento dell'infrastruttura. Interventi in atto di potenziamento/ ammodernamento del materiale rotabile. Prossimo rinnovo dei contratti/gara per l'affidamento. Possibilità di collegarsi con l'alta velocità ed alta capacità; La rete interna (ex FCU) interconnessa con la rete RFI.</p> <p style="text-align: center;">Settore automobilistico extraurbano</p> <p>Prossimo rinnovo dei contratti/gara per l'affidamento. Interventi in atto di potenziamento/ ammodernamento della flotta autobus.</p> <p style="text-align: center;">Settore automobilistico urbano</p> <p>Prossimo rinnovo dei contratti/gara per l'affidamento. Interventi in atto di potenziamento/ ammodernamento della flotta autobus.</p>	<p style="text-align: center;">Sistema complessivo</p> <p>Instabilità dell'attuale quadro normativo a tutti i livelli; Incertezza delle risorse future trasferite alla Regione dal Fondo Nazionale TPL. Meccanismo della premialità che rischia di mettere in difficoltà il bilancio degli enti concedenti, costringendo a considerevoli anticipazione dei corrispettivi (legati alla percentuale della premialità) al fine di onorare gli impegni con gli affidatari dei servizi. Assenza, in via generale, di politiche a favore del TPL attuate dagli EELL. Presenza di aree a forte dispersione insediativa/aree a domanda debole⁽²⁴⁾. Alta percentuale di popolazione che risiede in zone montano/collinari⁽²⁵⁾.</p> <p style="text-align: center;">Settore ferroviario</p> <p>Caratteristiche prestazionali della rete ferroviaria interna (Umbria TPL e Mobilità). Stato di manutenzione della rete ferroviaria. Anzianità del materiale rotabile. Ritardo nella realizzazione degli interventi infrastrutturali programmati. Scarsa frequentazione sui servizi ferroviari offerti da Umbria TPL e Mobilità.</p> <p style="text-align: center;">Settore automobilistico extraurbano</p> <p>Congestione della rete stradale in particolare in prossimità e all'interno dei maggiori centri urbani. Stato di manutenzione della rete stradale. Livello di tortuosità della rete stradale. Assenza, in via generale, di corsie riservate o di sistemi di preferenziazione per il TPL nella penetrazione in campo urbano.</p> <p style="text-align: center;">Settore automobilistico urbano</p> <p>Congestione della rete stradale urbana, in particolare nei maggiori centri urbani. Stato di manutenzione della rete stradale urbana. Caratteristiche geometrico-funzionali della rete stradale urbana. Assenza, in via generale, di corsie riservate o di sistemi di preferenziazione per il TPL in campo urbano.</p>

3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto

3.1 La politica regionale per la mobilità

La politica regionale per la mobilità ha da tempo avviato un processo che tende ad uniformare il sistema del trasporto pubblico regionale e locale. In premessa sono stati indicati gli atti che hanno contribuito a raggiungere l'attuale situazione. E' in corso la revisione del Piano Regionale dei Trasporti che deve essere lo strumento di programmazione che copre il periodo temporale 2014-2023. Si ha assoluta consapevolezza che il sistema ha bisogno di sinergie e che gli EE.LL. devono essere coinvolti e partecipare al processo di ammodernamento del sistema medesimo. Le scelte fondamentali passano attraverso la determinazione dei costi e del fabbisogno standard, così come sono incernierati nelle individuazione dei criteri per la determinazione dei servizi minimi. La Regione, come più volte detto, ha una utenza estremamente variegata, ma si concentra comunque su quella scolastica. Le potenzialità che offrono i territori, dal punto di vista paesaggistico, culturale, turistico e sportivo, possono e devono essere considerati un punto di forza e non di debolezza, quindi il trasporto pubblico regionale e locale deve rispondere anche a queste aspettative. Sul fronte dei territori a domanda debole la legge regionale 5/2012, più volte richiamata, è innovativa dal punto di vista dell'organizzazione dei servizi, in quanto pone in campo sistemi di trasporto "non tradizionali" (art. 2bis della legge summenzionata). La Regione è consapevole dell'attuale dotazione organica delle Aziende di trasporto, così come è consapevole di perseguire ogni possibile strada per mediare le esigenze lavorative con le esigenze degli utenti, fidelizzati e non, del trasporto pubblico. La riduzione complessiva delle risorse da destinare al settore (TPRL, Investimenti, Manutenzione straordinaria, addetti) non può essere considerato un alibi per ridurre i servizi ma, al contrario, deve spingere sinergicamente tutti gli attori a fare di più e meglio. Con DGR 1019 del 16.09.2013 la Giunta regionale ha individuato le modalità di confronto tra gli enti, come prescrive la legge regionale 5/2012, per giungere il più rapidamente possibile alla redazione del Piano di Bacino unico regionale, il quale, come punto di forza, dovrà contenere un unico programma di esercizio, capace di rispondere alle diverse esigenze e necessità ed in grado di interloquire tra tutti i vettori del sistema. Anche con la DGR 1020 del 16.09.2013 la Giunta ha voluto coinvolgere, per la redazione del presente Piano di Riprogrammazione, tutti gli EE.LL., in particolare quelli sottoscrittori dei Contratti di Servizio, i quali, ineludibilmente, dovranno attrezzarsi per gestire in comune l'intero sistema del trasporto. E' ormai impensabile che i servizi possano essere frazionati e non coordinati come impensabile che non si pervenga quanto prima ad istituzione dell'Unico Biglietto Umbria.

La Regione sta predisponendo gli atti necessari ad avviare la gara ad evidenza pubblica attraverso la quale si vuole dare un impulso al settore, che dovrà essere sempre più competitivo e capace di evolversi con

l'evolversi della domanda. Il sistema non potrà più essere sostanzialmente statico, come avvenuto fino ad oggi, ma dovrà essere capace di mutare rapidamente. Un ulteriore punto di forza può senz'altro essere l'Azienda Unica Regionale UMBRIA TPL E MOBILITA', che si presume parteciperà alla gara pubblica regionale ed avrà quindi l'occasione di dimostrare la sua capacità imprenditoriale oltre che la sua potenzialità di confrontarsi con la realtà regionale dal punto di vista demografico e sulla rarefazione del territorio in termini di densità abitativa.

4 Misurazione dell'efficiamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)

4.1 Breve riepilogo delle prescrizioni normative

Gli obiettivi di efficientamento e i criteri di verifica del loro raggiungimento sono stabiliti rispettivamente dal Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.148 del 26 giugno 2013. La tabella che segue riporta gli elementi dettati dalle norme citate utili a definire gli indicatori da elaborare e i target che la Regione deve proporsi di perseguire ai fini dell'assegnazione delle risorse stanziare sul Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, a partire dal 2014.

Tabella 19. Obiettivi di efficientamento e razionalizzazione, criteri di verifica e quote di riparto.

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/03/2013	Art. 3 DPCM 11/03/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)
a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;	Incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del D.P.C.M. Nel primo triennio di applicazione: incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.*	30%

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/03/2013	Art. 3 DPCM 11/03/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)
b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;	Incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM.*	60%
d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;	Mantenimento o incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, riduzione degli stessi attuata con il blocco del <i>turn over</i> per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.	10%
e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.	Trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.	Qualora la Regione non trasmetta all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale i dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini delle verifiche di cui all'art. 1, la quota non viene assegnata.
* Gli obiettivi si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.		

Il raggiungimento degli obiettivi non è solo finalizzato all'attribuzione del 10% delle risorse stanziato per la regione a valere sul Fondo, ma anche all'ottenimento di ulteriori eventuali risorse rivenienti dall'accantonamento delle quote non assegnate a quelle regioni che non hanno raggiunto, parzialmente o integralmente, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione: l'articolo 4 del DPCM 11/03/2013 stabilisce infatti che le risorse che a seguito delle verifiche del raggiungimento degli obiettivi non possono essere ripartite verranno destinate *“ad investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi di TPL e ferroviari regionali, ovvero ad ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore”* e che il riparto tra le regioni verrà stabilito — con decreto del MIT di concerto con il MEF previo intesa con la Conferenza Unificata — *“in relazione al grado di raggiungimento degli obiettivi da parte di ciascuna regione, nel medesimo biennio.”*

La capacità di misurazione dell'efficientamento e dei dati di base che concorrono a definire sia gli indicatori del DPCM che il fabbisogno della regione, risulta fondamentale non solo ai fini dell'assegnazione *tout court* della quota del 10% delle risorse stanziato per la regione a valere sul Fondo (garantita esclusivamente al raggiungimento dell'obiettivo e)), ma anche per assicurare l'adeguatezza dell'entità complessiva del trasferimento (a partire dal 2016), posto che il DPCM 11/03/2013 stabilisce che le percentuali di ripartizione tra le regioni dell'intero ammontare del Fondo (stabilite per l'anno 2013 come riporta la Tabella 1 allegata al

DPCM) saranno rideterminate con cadenza triennale “sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL”.

4.2 Metodologie di elaborazione degli indicatori principali e sussidiari

In sintesi, gli indicatori che saranno utilizzati per verificare il raggiungimento degli obiettivi negli anni 2014, 2015 e 2016 saranno:

- **Indicatore 1: NUMERO di PASSEGGERI, per gli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'articolo 16-bis del DL 95/2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012.**
- **Indicatore 2: RAPPORTO tra RICAVI da TRAFFICO (R) e somma di RICAVI da TRAFFICO (R) e CORRISPETTIVI di SERVIZIO (C), per l'obiettivo di cui al punto b) dell'articolo 16-bis del DL 95/2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012.**
- **Indicatore 3 LIVELLI OCCUPAZIONALI APPROPRIATO, per l'obiettivo di cui al punto d) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012), convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012.**

4.2.1 OBIETTIVI DI CUI AI PUNTI A) E C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

Indicatore 1 = NUMERO DI PASSEGGERI TRASPORTATI SU BASE REGIONALE

Nel primo triennio di osservazione gli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 saranno soddisfatti se si verifica un:

incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale

Il numero dei passeggeri 2012 è stato determinato per il trasporto su gomma e su ferro svolto da Umbria Mobilità a partire dai dati sul venduto (proventi dalla vendita dei titoli di viaggio) forniti dai Consorzi delle aziende di trasporto regionale e da Umbria Mobilità – area ferro. Per Trenitalia il dato è stato direttamente fornito da Trenitalia. La quota di proventi ascrivibile ai servizi aggiuntivi contribuiti dagli Enti Locali è stata scorporata al fine di determinare il numero di passeggeri effettivamente ascrivibile ai servizi finanziati dalle risorse trasferite dal Governo nazionale alla Regione.

La procedura di conversione dai dati sul venduto al numero di passeggeri che è stata adottata è la stessa indicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del Programma Statistico Nazionale per l'Indagine sul Trasporto Pubblico Locale, in particolare per la compilazione del Modello D "Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio extraurbano", che prevede di calcolare il numero di *viaggiatori* come segue:

- nel caso di biglietti di corsa semplice, uguale al numero dei biglietti emessi;
- nel caso di abbonamento a numero di corse (biglietto multicorse), uguale al numero di corse;
- nel caso di abbonamenti settimanali, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità;
- nel caso di abbonamenti a vista mensili, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità, per un coefficiente di utilizzazione dell'abbonamento, stabilito in 0,85.

4.2.2 OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO B) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

$$\text{Indicatore 2} = \frac{\text{RICAVI da TRAFFICO (R)}}{\text{RICAVI da TRAFFICO (R) + CORRISPETTIVI di SERVIZIO (C)}}$$

Nel 2014 l'obiettivo di cui al punto c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 sarà soddisfatto se:

$$\text{se } \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2012)} \leq 0,20 \rightarrow \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2013)} \geq 0,03 + \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2012)}$$

$$\text{se } 0,20 < \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2012)} \leq 0,35 \rightarrow \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2013)} \geq 0,02 + \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2012)}$$

$$\text{se } \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2012)} > 0,35 \rightarrow \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2013)} \geq \left| \frac{(R)}{(R) + (C)} \right|_{(2012)}$$

L'indicatore al 2012 è stato calcolato come segue:

- **R, ricavi da traffico:** l'indicatore è stato determinato per il trasporto su gomma e su ferro svolto da Umbria Mobilità, conformemente a quanto fatto per il calcolo dei passeggeri, a partire dai dati relativi al 2012 sui ricavi dal venduto (proventi dalla vendita dei titoli di viaggio) dichiarati nei rispettivi bilanci aziendali. Anche in questo caso, i proventi ascrivibili alla quota di "servizi aggiuntivi" contribuiti dagli Enti Locali sono stati scorporati. Ai ricavi "da tariffa" sono stati sommati gli importi erogati alle aziende dalla Regione e dagli Enti Locali a compensazione degli oneri per il rilascio di agevolazioni o gratuità di viaggio sui servizi di trasporto pubblico regionale e locale. I valori utilizzati sono al netto dell'IVA. Per Trenitalia sono stati utilizzati i ricavi dichiarati dalla stessa da contratto.
- **C, corrispettivo:** l'indicatore rappresenta la sommatoria degli importi erogati per l'anno 2012 dalla Regione per l'esercizio dei servizi automobilistici e ferroviari sulla base degli oneri relativi ai servizi minimi definiti dai contratti di servizio vigenti, al netto dei costi per la manutenzione dell'infrastruttura, (nel caso di Umbria Mobilità) ma compresa la quota di pedaggio dovuto per l'accesso e l'uso della

rete in quanto allo stato attuale non è possibile fornire con precisione tale dato per la rete Umbria Mobilità. Per garantire un'omogeneità dei dati altrettanto si è deciso di fare per i servizi Trenitalia rinviando ad una fase successiva, nel corso della validità del presente Piano, il calcolo di questa componente. I valori utilizzati sono al netto dell'IVA.

4.2.3 OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO D) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

L'obiettivo riguarda il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, riduzione degli stessi attuata con il blocco del *turn over* per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite. Va segnalato che a seguito della costituzione dell'Azienda regionale Umbria TPL e Mobilità s.p.a., la medesima ha proceduto ai pensionamenti e ha bloccato il *turn-over* dall'anno della sua costituzione (2010).

4.3 Quantificazione degli indicatori principali e sussidiari e dei relativi target da raggiungere per il 2014 ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento

4.3.1 INDICATORE 1 (OBIETTIVI DI CUI AI PUNTI A) E C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

Nel 2012 i passeggeri trasportati (intesi come numero di viaggi complessivamente effettuati) dai diversi vettori di trasporto su base regionale (servizi ferroviari e automobilistici extraurbani e urbani) sono stati circa 28,5 milioni. L'incremento del 2,5% equivale a poco più di 700.000 di unità (viaggi = passeggeri).

Tabella 20. Sintesi Indicatore 1: Pax trasportati. Anno 2012.

	Indicatore 1	Indicatori sussidiari		
	Passeggeri [Pax]	Incidenza passeggeri su tot. regionale	Percorrenze da contratto contribuite SSMM [Veic*Km]	Passeggeri/percorrenze [Pax/(veic*km)]
Bacino 1	11.718.546	41,1%	12.143.681,7	0,96
Bacino 2	2.510.857	8,8%	4.695.814,0	0,53
Bacino 3	5.402.760	19,0%	7.210.665,9	0,75
Ferrovio Regionali (UM)	1.057.506	3,7%	1.425.945,0	0,74
TRENITA-LIA_Ferro+Sostitutivi	7.789.377	27,4%	3.759.070,0	2,07
Totale regionale	28.479.046	100,0%	29.235.176,6	0,97

Nel primo triennio di applicazione del DPCM 11/03/2013 l'indicatore scelto per verificare il raggiungimento degli obiettivi di *“un’offerta più idonea, più efficiente ed economica”* e della *“progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda”* con *“il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata”* non tiene conto dell'interazione domanda/offerta (non esprime infatti né il coefficiente di occupazione, né i passeggeri per veicolo*km prodotto) né delle differenze tra modalità e tra operatori (il valore richiesto è univoco e su base regionale), ma solo della domanda dal punto di vista del numero di viaggi effettuati. Al fine di orientare correttamente le strategie del piano di riprogrammazione focalizzando le azioni sugli ambiti che possono effettivamente produrre dei risultati significativi, sono stati calcolati valori distinti dell'indicatore principale per settore e modalità e degli indicatori sussidiari che ne supportano l'interpretazione. Questo anche per non penalizzare soggetti (operatori e/o territori) che, pur essendo più efficienti di altri, si troverebbero a dover incrementare i passeggeri trasportati delle stesse percentuali di chi, partendo da una situazione meno virtuosa, presentano margini di miglioramento molto più elevati.

Dall'analisi degli indicatori si evidenzia che l'incidenza del numero di passeggeri trasportati dal settore del trasporto automobilistico nel Bacino 1 supera il 40% dei passeggeri trasportati su base regionale e il numero di passeggeri trasportati per ciascun veicolo*km prodotto dimostra una maggiore efficienza dei servizi rispetto agli altri bacini.

4.3.2 INDICATORE 2 (OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO B) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

Nel 2012 il rapporto ottenuto su base regionale tra ricavi da traffico e somma tra ricavi da traffico e corrispettivi è pari a 0,30.

Essendo l'indicatore compreso tra il 20 e il 35%, l'obiettivo sarà verificato con un incremento minimo annuale di due punti percentuali di tale valore, che dovrà quindi essere nel 2014 almeno pari a 0,32.

Tabella 21. Sintesi Indicatore 2: "Coefficiente di esercizio". Anno 2012.

	Indicatore 2	Indicatori sussidiari			
	Ricavi / (ricavi + corrispettivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Incidenza dei ricavi sul ricavo regionale	Corrispettivo [€] (al lordo dei pedaggi)	Incidenza del corrispettivo sul corrispettivo regionale
Bacino 1	0,28	8.525.462,1	22,8%	22.420.106,9	25,6%
Bacino 2	0,14	1.461.756,8	3,9%	8.737.395,3	10,0%
Bacino 3	0,21	3.564.858,4	9,5%	13.071.337,4	14,9%
Ferroviano Regionali (UM)	0,17	1.389.299,3	3,7%	7.016.042,1	8,0%
TRENITALIA_Ferro+Sostitutivi	0,38	22.391.087,0	60,0%	36.496.638,0	41,6%
Totale regionale	0,30	37.332.463,6	100,0%	87.741.519,8	100,0%

Come per l'indicatore 1, l'indicatore 2 è stato affiancato da indicatori sussidiari che ne arricchiscono il significato. Non avendo potuto utilizzare un indicatore che tenesse conto dei costi operativi dell'esercizio, l'unica variabile su cui il Piano di riprogrammazione può incidere per incrementare il valore dell'indicatore è quella dei ricavi, a sua volta condizionata dal numero di titoli di viaggio venduti e dalle tariffe applicate.

Dall'analisi dell'indicatore 2 si conferma la valutazione positiva già emersa dall'osservazione per i servizi eserciti nel Bacino 1, mentre nel Bacino 2 il settore automobilistico e Umbria Mobilità - area ferro, mostrano valori decisamente inferiori rispetto alla media regionale.

4.3.3 INDICATORE 3 (OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO D) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

In questa fase della riprogrammazione sono stati assunti i dati relativi agli addetti, mentre risulta non immediato rapportare i servizi offerti con i livelli occupazionali appropriati.

Il numero di addetti riguardanti i servizi ferroviari regionali ed interregionali (**TRENITALIA s.p.a.**) risulta, al 31 dicembre 2012, in n. **170**, così distribuiti:

Personale PRODUZIONE Sala Operativa	4
Personale PRODUZIONE di Condotta FOLIGNO/TERNI	63
Personale PRODUZIONE Bordo FOLIGNO/TERNI	72
Personale della DIREZIONE REGIONALE	15
<u>Personale delle BIGLIETTERIE REGIONALI</u>	<u>16</u>
Totale	170

Il numero di addetti impegnati nei servizi di trasporto e nelle attività di circolazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria alla data del 31 dicembre 2012, in n. **193** riguardanti i servizi ferroviari regionali e l'infrastruttura sociale (**Umbria TPL e Mobilità s.p.a. - area ferro**) risulta come segue:

MACCHINISTI	42
CAPITRENO	51
CAPI STAZIONE	14
OFFICINA	24
IMPIEGATI TECNICI (servizi ferroviario)	9
IMPIEGATI TECNICI (infrastruttura)	8
IMPIEGATI AMMINISTRATIVI	12
MANUTENZIONE IMPIANTI FISSI	30
<u>DIRIGENTI</u>	<u>3</u>
Totale	193

Il numero di addetti riguardanti i servizi su gomma extraurbani ed urbani (**Umbria TPL e Mobilità s.p.a. e Aziende consociate**) in n. **1317**, risulta come segue:

OPERAI IMPIANTI FISSI	38
OPERATORI DI ESERCIZIO (UM + Associati)	1098
OFFICINA	45
IMPIEGATI	126
<u>DIRIGENTI</u>	<u>10</u>
Totale	1317

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

Per ciascun settore sono elencate le possibili azioni da implementare ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento nel primo triennio di monitoraggio (2014-2016). Ogni azione è codificata, brevemente descritta ed eventualmente proposta con riferimento a specifici Ambiti di applicazione. L'ultima casella di ciascun "settore" riporta un elenco di "innovazioni possibili" strumentali all'attuazione delle azioni proposte, riprese e brevemente dettagliate nel Capitolo 6. Se le innovazioni elencate riportano tra parentesi il codice di un'azione specifica si riferiscono a questa soltanto. In caso contrario sono da intendersi come trasversali all'intero settore considerato.

5.1.1 (GEN) SISTEMA COMPLESSIVO
GEN.1 Applicazione di adeguamenti tariffari in maniera coordinata e proporzionale agli adeguamenti dei corrispettivi (C) all'inflazione in modo da neutralizzare l'effetto di questi ultimi sull'indicatore $R/(R+C)$.
GEN.2 Contrasto al fenomeno dell'evasione del pagamento del biglietto.
GEN.3 Estensione dell'integrazione tariffaria multimodale realizzata a livello regionale con l'istituzione dell'Azienda Unica anche ai servizi Trenitalia a partire dalla dorsale Terni-Spoleto-Foligno-Perugia-Terontola sulla scia di quanto avviato sui due casi attualmente in funzione (Unico Perugia e abbonamento ferroviario Terni –Perugia via Todi (servizi UM) e via Foligno (servizi Trenitalia). L'integrazione riguarderà, in ordine di priorità: <ul style="list-style-type: none">a. la prosecuzione in campo urbano a Terni, Spoleto, Foligno, Assisi, Perugia dello spostamento effettuato su ferrovia;b. unico titolo di viaggio per spostamenti intermodali effettuati con servizi automobilistici extraurbano + servizi Trenitalia verosimilmente a partire da tre ambiti prototipali, Lago Trasimeno e Valnerina (alta e bassa), legati alla dorsale ferroviaria RFI, da attuare nell'arco del biennio di esercizio 2014-2015.
GEN.4 Coordinamento degli orari a partire dall'integrazione ferro-ferro e ferro-gomma sulla dorsale Terni-Spoleto-Foligno-Perugia-Terontola mediante: <ul style="list-style-type: none">a. creazione di un programma di esercizio a livello regionale che preveda il rendez-vous a Ponte San Giovanni tra servizi Trenitalia e Umbria Mobilità compatibilmente con la capacità della stazione;

- b. Rendez-vous ferro gomma in corrispondenza di un numero limitato di stazioni delle reti RFI e Umbria Mobilità in cui i programmi di esercizio realizzano dei punti di simmetria (arrivi e ripartenze simultanei dei treni nelle due direzioni).

GEN.5 Promozione della figura del Mobility Manager d'area e "di polo" oppure di un Ufficio Interistituzionale di coordinamento finalizzati a realizzare operazioni di razionalizzazione dei servizi di TPRL mediante il riconoscimento di specifici fabbisogni di mobilità da parte di determinate categorie di utenti.

Ambiti di applicazione: Le applicazioni prototipali proposte riguardano, rispettivamente, i due comuni capoluogo di provincia, le ASL di Perugia e Terni e le Università italiana e per Stranieri.

Innovazioni

- *Modello di integrazione tariffaria e sistema di ripartizione degli introiti. (GEN. 3)*
- *Coordinamento dei programmi di esercizio. (GEN. 4)*
- *Monitoraggio della frequentazione per corsa/linea.*
- *Infomobilità.*
- *Verifica e controllo del rispetto dei programmi di esercizio contrattualizzati e del regolare svolgimento dei servizi.*

5.1.2 (SF) SERVIZI FERROVIARI

SF.1 Ottimizzazione del programma di esercizio di Trenitalia, anche in coordinamento con le regioni limitrofe con cui si condividono servizi che effettuano relazioni a carattere interregionale.

SF.2 Velocizzazione dei servizi ferroviari di Umbria Mobilità tramite la riduzione delle fermate minori e creazione di nodi di rendez-vous ferro-gomma con i servizi di adduzione di tipo tradizionale e/o a chiamata.

SF.3 Trasferimento delle percorrenze ferroviarie di servizi a scarsa frequentazione di Umbria Mobilità alle tratte della rete aziendale caratterizzate da una più elevata domanda potenziale e sostituzione dei servizi ferroviari eliminati con servizi automobilistici tradizionali su percorsi più confacenti alla distribuzione territoriale della domanda da servire.

SF.4 Azione propedeutica allo scorporo tra gestione dell'infrastruttura e dei servizi su rete Umbria Mobilità consistente nel calcolo del valore del pedaggio per l'accesso e l'uso dell'infrastruttura di interesse regionale.

Innovazioni

- *Sistemi di bigliettazione e tariffazione integrati*
- *Monitoraggio dei dati di frequentazione per corsa/linea ferroviaria.*

5.1.3 (AE) SETTORE AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO

AE.1 Riorganizzazione del servizio automobilistico extraurbano sulle antenne e gli ambiti territoriali interconnessi alla dorsale ferroviaria RFI Terni-Spoleto-Foligno-Assisi-Perugia-Terontola.

<p>AE.2 Riorganizzazione dei Servizi Automobilistici Extraurbani lungo la rete ferroviaria di Umbria Mobilità.</p>
<p>AE.3 Razionalizzazione, nell'arco del biennio di esercizio 2014-2015, delle linee extraurbane tradizionali che su tutte le corse effettuate presentano un numero di passeggeri inferiori a 10, mediante:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. mantenimento del programma di esercizio, fatta eccezione per eventuali tagli limitati a corse inutilizzate, e sostituzione degli autobus ordinari con mezzi più piccoli in funzione del contenimento dei costi operativi (fatta salva la possibilità di eseguire investimenti adeguati sui mezzi più piccoli); b. trasformazione del servizio tradizionale in servizio a chiamata ad orario e/o a percorso flessibile c. trasformazione in servizi non tradizionali di cui all'art. 2bis della L.R. 5/2012, tenendo conto di tutte le diverse utenze sia fidelizzate che non, con attenzione alle persone disabili in generale ed in particolare a quelle in età scolare e lavorativa.
<p>AE.4 Riorganizzazione del modello di esercizio dei servizi extraurbani in aree in cui è presente una dorsale principale prevedendo l'interscambio in corrispondenza di un numero limitato di fermate attrezzate tra linea principale e linee secondarie, eventualmente anche a chiamata, in modo da ridurre le percorrenze in sovrapposizione lungo le tratte comuni.</p>
<p>Innovazioni</p> <ul style="list-style-type: none"> → <i>Monitoraggio della frequentazione.</i> → <i>Sistema di gestione e informazione dei servizi "non tradizionali" a chiamata. (AE.3)</i> → <i>Sistemi informativi, incluse paline intelligenti.</i> → <i>Arredo funzionale e infrastrutturazione leggera (sistemi di preferenziazione e fermate).</i>
<p>5.1.4 (AU) SETTORE AUTOMOBILISTICO URBANO</p>
<p>AU.1 Progressivo adattamento dell'offerta ai livelli della domanda espressa (rideterminazione dei servizi minimi).</p>
<p>AU.2 Razionalizzazione delle reti urbane riconosciute nei servizi minimi del bacino unico regionale mediante:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. l'individuazione di una sottorete principale ad elevata frequentazione (coefficiente di riempimento medio superiore a 0,50) con servizi cadenzati; b. l'individuazione, ove necessario, di una sottorete secondaria ad orario servita, nei casi a scarsa frequentazione, da servizi a chiamata; c. il conseguimento entro la fine del 2015, di un coefficiente di riempimento medio almeno pari a 0,35 considerando l'insieme dei risultati di traffico delle due sottoreti di cui ai punti a) e b); d. punti di interscambio tra la sottorete principale e la sottorete secondaria; e. trasformazione in servizi non tradizionali di cui all'art. 2bis della L.R. 5/2012, tenendo conto di tutte le diverse utenze sia fidelizzate che non, con attenzione alle persone disabili in generale ed in particolare a quelle in età scolare e lavorativa.
<p>AU.3 Riduzione delle sovrapposizioni tra servizi extraurbani e servizi urbani in ambiti e/o direttrici privi di continuità insediativa</p>

Innovazioni

- *Sistema di gestione e informazione dei servizi “non tradizionali” a chiamata ed ulteriori non tradizionali.*
- *Sistemi informativi, incluse paline intelligenti.*
- *Arredo funzionale e infrastrutturazione leggera (sistemi di preferenziazione e fermate).*

6 Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

Il percorso di efficientamento del sistema del TPRL prefigurato dal presente documento per essere attuato necessita di due azioni complesse di valenza strategica:

1. Uno stretto coordinamento tra gli enti cui competono le funzioni di coordinamento, programmazione, regolamentazione e gestione amministrativa dei contratti di servizio, un efficace rapporto con le imprese di trasporto affidatarie e la gestione in continuo dell'elaborazione e del monitoraggio degli indicatori di performance del sistema;
2. un efficiente sistema di infomobilità finalizzato a valorizzare lo sforzo di creazione di una rete multimodale integrata a livello regionale compiuto dalla Regione Umbria.

Al fine di perseguire gli obiettivi di cui al punto 1, potendo avvalersi dello strumento dell'Osservatorio Regionale della Mobilità istituito per legge, si prevede la creazione di un Organismo Interistituzionale che attraverso il concorso di Regione e Province, chiamate dalla legge 5/2012 ad elaborare il Piano di Bacino Unico di Trasporto Pubblico Regionale e Locale, garantisca l'attuazione del processo di efficientamento indicato dal Piano di Riprogrammazione. Con successiva determinazione si provvederà a definire le modalità operative di attuazione di tale istituto al quale saranno chiamati a collaborare anche i comuni e gli altri soggetti coinvolti.

Con riferimento all'Infomobilità, si provvederà ad attivare, parallelamente alla definizione del capitolato di gara per l'affidamento dei servizi di TPRL del Bacino Unico regionale, le specifiche del suddetto sistema e le possibili modalità di cofinanziamento.

FINE DOCUMENTO

7 Note:

¹ Valor medio dei presenti a bordo in un giorno feriale tipo invernale (Lun-Ven)

² Valor medio dei presenti a bordo in un giorno feriale tipo invernale (Lun-Ven)

³ L'analisi è stata effettuata con riferimento al valore massimo dei presenti a bordo per ciascuna tratta e per ciascun treno tra lunedì e venerdì.

⁴ La legge regionale 16 settembre 2011, n. 8 recante "*Semplificazione amministrativa e normativa dell'ordinamento regionale e degli Enti locali territoriali.*" rappresenta la semplificazione delle procedure dirette al pagamento degli oneri dei corrispettivi alle aziende di TPL. La normativa dispone maggiore rapidità nei pagamenti andando ad eliminare il più possibile i documenti cartacei. Con DGR 718/2013 è stato inoltre modificato il circuito finanziario e quindi è la Regione che oggi liquida direttamente alle Aziende di Trasporto, in sostituzione degli EE.LL., limitatamente alle risorse del Fondo Trasporti per i servizi minimi.

⁵ L'Ambito di Coordinamento: Territorio, Infrastrutture e Mobilità, della Direzione Programmazione, Innovazione e Competitività dell'Umbria, sta procedendo all'aggiornamento del programma VISUM per l'elaborazione dei dati e dei modelli necessari alla configurazione della rete regionale di TPL funzionale alla riprogrammazione dei servizi di TPL.

⁶ E' vigente nel territorio comunale di Perugia il sistema integrato di bigliettazione UP (Unico Perugia) che rappresenta la fase sperimentale da estendere all'intero territorio regionale in occasione della prossima gara pubblica sui servizi.

⁷ Con L.R. 5/2012 di modifica alla L.R. 37/98 è stato individuato il Bacino unico. Con D.G.R. n. 747 del 25/06/2012 la Giunta prendeva atto della coerenza delle misure e degli obiettivi stabiliti dalla Regione Umbria, nell'ambito dell'avviato processo di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con quanto disposto dal D.L. 138/2011 e s. m. e i.. Con la medesima L.R. si è dato avvio al processo di sinergia tra gli Enti per realizzazione del Piano di bacino e per un unico programma di esercizio che coinvolge i diversi vettori (ferro/gomma). Questo al fine di migliorare l'offerta complessiva e di rispondere nel modo più adeguato alle esigenze dell'utenza.

⁸ Con la suddetta L.R.5/2012 alla Regione è stato riconosciuto un ruolo più incisivo, tendente al coordinamento dell'intero settore del TPRL. La sinergia tra Enti si basa su forme di partecipazione e i servizi minimi sono garantiti dal punto di vista della copertura finanziaria dal Fondo Trasporti.

⁹ Con deliberazione del 09/09/2013, n. 997, si è proceduto ad effettuare una ricognizione degli interventi di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi ferroviari regionali nel periodo 2009-2013. Questo ha portato in evidenza una economia complessiva di diversi milioni di euro, nel periodo considerato, pur mantenendo invariata l'offerta. Questa serie di azioni ha visto il modificarsi dei tempi di percorrenza, l'aumento del "load-factor", nonché l'aumento del rapporto R/C.

¹⁰ Dalle risultanze dei verbali del Comitato tecnico di gestione del contratto di servizio Trenitalia, previsto all'art. 12, si evince in generale il rispetto della puntualità e una buona frequentazione su tutti i servizi offerti.

¹¹ In merito ad alcuni temi fondamentali e significativi quali: politiche e azioni sinergiche tra enti locali per favorire e promuovere l'accesso al TPL; azioni sanzionatorie coerenti con l'offerta; azioni di prevenzione in relazione all'elusione ed evasione del pagamento del titolo di viaggio, la normativa deve essere rapidamente aggiornata al fine di contribuire al raggiungimento dell'equilibrio economico dell'Azienda del trasporto, senza penalizzare l'utenza, ma anzi garantendo il corretto uso dei mezzi di trasporto pubblico.

¹² Ad eccezione del sistema di bigliettazione "Unico Perugia", che si sviluppa in via sperimentale nel solo Comune di Perugia, le iniziative per organizzare un sistema di integrazione tariffaria a livello regionale stanno incontrando ostacoli di tipo finanziario anche se un significativo passo in avanti sul fronte della tariffazione delle varie tipologie dei titoli emessi è stato compiuto. Oggi le tariffe relative ai servizi su gomma sono omogeneizzate così come lo sono quelle su ferro.

¹³ L'incalzante evoluzione normativa e l'esiguità delle risorse destinate a tale settore del trasporto pubblico locale hanno favorito il sistematico rinnovo delle concessioni storiche ai gestori dei servizi ferroviari (Trenitalia ed F.C.U., oggi Umbria TPL e Mobilità), senza concrete possibilità di poter incisivamente intervenire nella fase di programmazione dei servizi stessi se non attraverso un semplice efficientamento di quelli storicamente eserciti. Ciò ha determinato un indebolimento del potere contrattuale delle Regioni il cui esempio più eclatante è riscontrabile nella vicenda dell'ultimo contratto Trenitalia e del catalogo dei servizi di fatto "imposto" alle Regioni. Riguardo ad Umbria TPL e Mobilità s.p.a., si è invece provveduto a rivalutare il corrispettivo che negli anni (dal 2000) non è mai stato adeguato.

¹⁴ La coesistenza di due distinte fasi di programmazione dei servizi di TPRL, per il ferro e per la gomma, determinava notevoli difficoltà nell'elaborazione complessiva dell'offerta dei servizi con conseguenti inevitabili problemi di sovrapposizioni e dispendio di risorse finanziarie. Oggi, in virtù della L.R. 5/2012 si va verso una progettazione unitaria dell'offerta e questo consentirà un efficientamento ed una razionalizzazione della medesima all'interno dell'unico Bacino di traffico regionale.

¹⁵ Gli enti locali non hanno sufficientemente maturato una cultura della mobilità collettiva incentivata e sostenuta da politiche in materia di viabilità e di urbanistica disposte, se è necessario, anche a limitare e scoraggiare la mobilità privata.

¹⁶ La gestione condivisa del parco rotabile con le Regioni limitrofe, per quanto essenziale e non superabile, almeno non nel breve periodo, comporta tuttavia più di una difficoltà organizzativa. Possono, tuttavia, esserci margini di miglioramento al momento delle intese e degli accordi di utilizzo con le altre Regioni.

¹⁷ Il condizionamento scaturisce anche dai programmi di esercizio dei servizi interregionali di natura commerciale gestiti da Trenitalia Passeggeri N/I.

¹⁸ Il mancato coordinamento tra pianificazione dei servizi regionali e urbani, una cattiva ma ormai consolidata abitudine, sia dei vettori che dell'utenza del servizio extraurbano, di servirsi delle fermate dei servizi urbani ha completamente snaturato, in alcuni casi, la funzione e la tipologia dei vari servizi di trasporto. Il che ha portato ad un rallentamento della velocità commerciale dei servizi extraurbani con conseguente percezione dell'utenza di un trasporto poco conveniente e, d'altra parte, ad una congestione del traffico nei centri urbani.

¹⁹ Per quanto in via di definizione, sono ancora aperte alcune questioni che riguardano la determinazione dei saldi relativi ai contributi di esercizio riferiti all'ultimo triennio.

²⁰ Sono in corso di realizzazione le piastre logistiche nei comuni di Città di Castello, Foligno e Terni.

²¹ L.R.37/98 e s. m. e i. stabilisce:

- di riconoscere la mobilità alternativa, tra i sistemi di trasporto pubblico locale;
- il passaggio dagli attuali tre bacini di traffico ad un unico bacino;
- che la redazione del Piano di Bacino, per la quale è previsto il coinvolgimento delle Province e della Regione attraverso la sottoscrizione di uno o più accordi di programma, abbia come obiettivo la realizzazione di un'unica offerta di servizi erogati con modalità ferro e modalità gomma. I Comuni sono coinvolti nella fase della redazione e programmazione dei servizi;
- di prevedere il servizio urbano nei comuni con una popolazione superiore a 12.000 abitanti, assicurando comunque i servizi negli altri comuni con un'offerta su gomma (extraurbano) e con servizi alternativi (ad esempio a chiamata ma anche con servizi organizzati tra privati);
- l'eliminazione delle possibili sovrapposizioni di diverse modalità di trasporto, in particolare sulla medio-lunga percorrenza, privilegiando il vettore ferroviario;
- di favorire una forte integrazione fra le diverse modalità di trasporto, condizionata dalla significatività delle frequentazioni;
- l'incentivazione dei servizi ferroviari per gli spostamenti caratterizzati da medio-lunghe distanze, diminuendo i tempi di percorrenza;
- un'unica gara ad evidenza pubblica che preveda sia l'erogazione dei servizi su gomma che quelli su ferro. Spetta alla Regione organizzare la gara che abbia a base i servizi minimi, a cui possono essere associati anche quelli aggiuntivi.

²² Questa situazione di crisi congiunturale può rappresentare per il trasporto pubblico l'opportunità di "agganciare" anche l'utenza "new entry", purché il sistema sia capace di dimostrare efficienza, comodità e convenienza tali da consentire una fidelizzazione dei nuovi clienti che potranno quindi pensare al trasporto pubblico come scelta e non come necessità.

²³ Unitamente a quanto evidenziato nella precedente nota anche la maggiore sensibilità che si sta diffondendo con riguardo ai temi ambientali potrebbe essere un'opportunità per incoraggiare, da una parte, l'utenza e, dall'altra, gli enti locali così da favorire nelle decisioni relative alla viabilità di propria competenza, scelte che privilegino il mezzo pubblico (zona ZTL, corsie preferenziali, sistema di parcheggi efficiente, incentivo alla mobilità collettiva ecc.)

²⁴ Fatta eccezione per alcuni comuni che hanno un bacino di utenza significativo (Perugia, Terni, Spoleto, Foligno, Città di Castello ed altri), la maggior parte del territorio è caratterizzato da ampie zone con una elevata componente di domanda di mobilità debole e debolissima, dovuta alla presenza di realtà comunali caratterizzate da un basso e bassissimo livello demografico.

Questa caratteristica costituisce, per l'azione di programmazione del TPL, un elemento di debolezza e di complessità giacché rende difficoltosa la pianificazione e, soprattutto, il raggiungimento dell'obiettivo di incremento dei trasportati previsto dalla normativa vigente.

²⁵ Valgono le considerazioni di cui alla nota precedente.