

Per essere sempre informati... Come cambia il trasporto pubblico

La newsletter è nata con l'obiettivo di essere un rapido strumento di comunicazione e d'informazione per i soci dell'Agenzia e le principali istituzioni pubbliche e private.

Orario dei bus sott'occhio, grazie all'A.V.M.

L'orario **effettivo** di passaggio degli autobus, anche in caso di imprevisti, ritardi, rallentamenti, non è più un mistero per gli utenti in attesa alla fermata. Per conoscerlo, basta guardare un display, collegato con il sistema satellitare Gps installato sui mezzi. Dopo un primo periodo di sperimentazione, è entrato infatti in funzione il sistema Automatic Vehicle Monitoring (A.V.M), un servizio realizzato da Atcm e aMo, con il contributo della Provincia di Modena e della Regione Emilia Romagna. Dallo scorso giugno gli orari sono accessibili visivamente, grazie a punti informativi elettronici. Sono circa una ventina i display e le paline elettroniche inseriti nella sperimentazione. Una decina di questi si trovano a Modena: presso la stazione Ferroviaria; la stazione delle autocorriere e in piazza Garibaldi. In provincia, i display già attivi e in rete sono alla stazione di Carpi; a Sassuolo, presso il punto d'interscambio del servizio urbano e l'ospedale; a Fiorano, presso le fermate di piazzale Ciro Menotti, via Capelli, e le scuole "Leone" di Spezzano; a Cavezzo e Medolla presso i nuovi terminal. Al termine della prima fase di avviamento, necessaria per tarare e collaudare il sistema, saranno posizionati nuovi punti informativi elettronici nelle

principali fermate del bacino modenese. Saranno in tutto 70 tra paline e display, di cui 30 a Modena.

"Dopo l'installazione di nuove pensiline e la realizzazione di nuovi terminal nei principali snodi del trasporto pubblico locale modenese, ancora un investimento finalizzato a migliorare la qualità del servizio - commenta Nerino Gallerani, Presidente dell'Agenzia per la mobilità di Modena - per unire al comfort delle fermate, il vantaggio di poter pianificare il viaggio in base alle proprie esigenze d'orario, e non viceversa, anche in caso di ritardi e disguidi."

COME FUNZIONA L'AVM

Nei mesi scorsi, aMo ha effettuato un complesso lavoro di georeferenziazione di tutte le fermate del servizio urbano di Modena e provincia, circa 5mila. Parallelamente, Atcm ha installato sui propri autobus un software in grado di comunicare con la centrale aziendale, in tempo reale, i dati di posizionamento del mezzo. L'autobus invia costantemente la propria posizione alla centrale, la quale calcola la distanza dalla prossima fermata, e la rapporta alla velocità del veicolo, ottenendo l'orario effettivo di passaggio, che viene mostrato infine sui display alle fermate. Grazie allo stesso software, attraverso i 175 monitor di bordo già installati sui mezzi urbani viene annunciata la fermata seguente e visualizzato l'orario di arrivo. Il controllo in centrale, inoltre, consente di diffondere messaggi in tempo reale informando, per esempio, di eventuali deviazioni o perturbazioni alla regolarità dello stesso. Il sistema, dopo un primo periodo di collaudo, sarà accessibile agli utenti anche telefonicamente. Ad ogni fermata, anche la più periferica, sprovvista di



display, si potrà così conoscere l'orario di arrivo della corsa desiderata, semplicemente digitando un numero verde e seguendo le istruzioni della voce all'altro capo del filo.

UNA MINIERA DI DATI

Oltre alla centrale "gestionale" dell'A.V.M., guidata da Atcm, esiste una centrale operativa di consultazione dati nella sede di aMo, cui l'Agenzia può attingere in qualsiasi momento per compiere analisi sul servizio di trasporto pubblico. Si tratta di informazioni preziose, sia per poter svolgere al meglio la funzione di controllo in carico all'Agenzia, che per individuare i punti di criticità strutturali della rete, in vista di potenziali modifiche. In futuro, ad esempio, si potrà rendere pienamente operativo il sistema di preferenziamento semaforico.

E' arrivata la linea 7N, per muoversi di notte in centro

Importante novità per il servizio di trasporto pubblico urbano di Modena, a lungo attesa e richiesta dagli utenti. Grazie alla collaborazione tra aMo, Atcm e Comune di Modena, dal 30 giugno è **entrata in servizio la linea 7N, o 7 notturna**, che estende l'orario di attività della linea 7 fino a mezzanotte. Un'opportunità in più, che a Modena mancava, per vivere il cuore della città anche dopo il calar del sole, muovendosi in modo pratico, economico e sicuro. Si può ad esempio andare al ristorante, al pub o al cinema con l'autobus, senza dover pensare al posto auto, o all'accesso alla zona Ztl. Per chi utilizza l'auto basta lasciare il proprio mezzo privato nel parcheggio di via Gottardi, o in quello che si trova nei pressi della Stazione Ferroviaria, al Novi Sad e al Parcheggio dello Stadio, per poi lasciarsi trasportare da un capo all'altro della città. Dalle 5.30 di mattina alle 20.30, tra il capolinea di via Gottardi e via Gramsci funziona, come sempre, la linea 7 urbana, con frequenza 15 minuti (10

minuti da settembre, quando riprenderà l'orario normale). **Dalle 20.30 alle 24 entra in funzione la 7N che, mantenendo lo stesso percorso, viaggia con frequenza 15 minuti dal capolinea di via Gottardi alla stazione Ferroviaria. Domenica e festivi, la frequenza di passaggio dell'autobus è di 30 minuti per entrambe le linee (7 e 7N).**

Grazie alla disponibilità della nuova linea notturna, alla tariffa ordinaria di 1 euro, (a cui si aggiungono gli sconti concessi dall'Atcm card, che permette di risparmiare fino all'80% del prezzo) sulla tratta e nella fascia oraria servita dalla 7N non è più disponibile il TaxiBus notturno.

L'estensione dell'orario non è l'unica novità: considerato il gradimento del servizio della linea 7 da parte degli studenti universitari, è stata aggiunta anche **una seconda coppia di fermate in via Braghiroli**. Le fermate attivate tra il Policlinico e il capolinea di via Gottardi, da luglio 2007, salgono così a 4 (le altre tre si trovano in zona poliambulatori; via Campi, e via Braghiroli).

La campagna informativa e promozionale del nuovo servizio vede la realizzazione e diffusione di oltre 10.000 depliant distribuiti direttamente alle famiglie residenti lungo la tratta, manifesti di vario formato affissi lungo il percorso e nei punti di grande afflusso della città, più di 100 locandine esposte in tutte le fermate della linea 7, uno spot visibile sui 150 monitor presenti sui mezzi urbani di Modena. Percorsi ed orari della linea 7N sono inoltre riportati nella nuova Mappa urbana, distribuita in circa 40mila copie in tutti i punti informativi ATCM.

Linea 7, la più usata dai modenesi

La linea 7, nell'intero 2007, ha trasportato 1 milione 416mila passeggeri, contro il milione e 198mila del 2006, con **un incremento pari al 18,2%**. **Il dato sale al 23,5%** se riferito al solo **secondo semestre 2007**,



dopo l'estensione della filovia fino a via Gottardi, e l'aggiunta di 3 nuove fermate. Un numero che assume un significato ancora più rilevante se si considera che il periodo in esame comprende i mesi estivi, nei quali l'utilizzo del mezzo pubblico ha un calo fisiologico.

Nessun'altra linea del servizio urbano di Modena trasporta così tanti utenti. Basti pensare che la seconda più utilizzata, la linea 1 (che collega il Villaggio Zeta a Stradello Romano) nel 2007 ha registrato 812mila passeggeri.

Penali: strumento di tutela dell'utente. Risorse investite per migliorare servizio Tpl

"Nessun "tesoretto abbandonato", ma somme già destinate a qualificare i servizi e ad investimenti per i prossimi due anni che, per legge, non potrebbero in alcun modo finanziare la gestione del servizio convenzionale di trasporto pubblico locale". Lo chiarisce lo stesso presidente di aMo Nerino Gallerani, in risposta alle interrogazioni presentate al Consiglio comunale di Modena e a quello provinciale dai rispettivi consiglieri di Forza Italia. Le interpellanze si riferiscono alle somme ricavate dalle penali elevate ad Atcm, e messe a bilancio dell'Agenzia negli anni 2006 (per le penali elevate nel 2005) e 2007 (per le penali elevate nel 2006). Sanzioni previste dal contratto di servizio stipulato tra aMo e Atcm, ed elevate in caso di carenze gestionali accertate, come la cancellazione di corse programmate ("saltate"). Nel 2006 le multe ammontavano a 817mila euro, e nel 2007 a 496mila euro, per un totale di circa un milione e 313mila euro. "Queste risorse, proprio perchè "una tantum", per legge non possono finanziare il servizio di Tpl - prosegue Gallerani - possono essere invece impiegate per attività di qualificazione e investimenti. C'è una ragione precisa: il servizio convenzionale, una volta avviato con un unico investimento di partenza, necessita poi di risorse strutturali e costanti, per il suo stesso funzionamento, che non può

essere interrotto improvvisamente per mancanza di stanziamenti. Cosa accadrebbe - fa notare il presidente di aMo - se una corsa scolastica interurbana venisse sospesa, da un giorno all'altro perchè, da bilancio, avrebbe dovuto essere finanziata con le penali, e queste si fossero attestate su livelli più bassi del previsto (come sarebbe auspicabile)?" Ad oggi, sono stati quindi spesi 334mila euro, la maggior parte per la manutenzione e l'acquisto di pensiline e per finanziare il Prontobus nel Comune di Modena nel 2007; minori quote per finanziare la campagna di contrasto all'evasione del pagamento del titolo di viaggio e campagne informative sulle modifiche effettuate ai servizi di Tpl di Modena e Sassuolo. **"Il resto della somma a disposizione, circa 978mila euro - continua Gallerani - servirà a finanziare, per i prossimi due anni, nuove pensiline in tutta la provincia e il servizio di Prontobus di Modena; il monte-premio da destinare ad Atcm in caso di miglioramento del servizio in base a standard stabiliti dal Contratto con aMo; telecamere a bordo mezzi per incrementare la sicurezza dei passeggeri; e nuove campagne informative dirette agli utenti.** In questa voce di spesa, è stato inserito anche il nuovo sito Internet dell'Agenzia, che vedrà la luce nei prossimi mesi".

"Le penali - conclude Gallerani - derivano da sanzioni a disguidi che, quando si verificano, danneggiano gli utenti nel normale svolgimento delle proprie attività quotidiane e, nel lungo periodo, li disaffezionano al trasporto pubblico. L'obiettivo di questo strumento, quindi, non è rimpinguare le casse di aMo, ma disincentivare i disservizi, spingendo il gestore a ridurli al minimo fisiologico. Obiettivo in parte raggiunto, come dimostra il netto calo delle multe elevate in un anno".



Partner privato Atcm: a che punto è la gara

aMo sta lavorando intensamente per svolgere al meglio, e nei tempi stabiliti, l'incarico assegnatogli dagli enti locali soci, attraverso la delibera per il "Rilancio del trasporto pubblico modenese". E' in corso infatti la gara europea che dovrà portare all'individuazione di un partner industriale di minoranza per Atcm, con il compito di gestire il trasporto pubblico, per il bacino di Modena, per i prossimi 3 anni. Di seguito, nel dettaglio, i provvedimenti attuati e quelli da attuare:

- E' stato selezionato tramite bando e nominato l'Advisor, Dexia Crediop, banca leader della finanza pubblica e di progetto che ha già assistito numerose Amministrazioni locali ed aziende di settore per incarichi simili a quello affidato ad aMo. L'Advisor, con la sua esperienza, sta assistendo l'Agenzia in ogni fase della procedura di gara.
- E' stata completata la scissione del patrimonio immobiliare di Atcm (del quale fa parte la sede di via Sant'Anna) a beneficio dell'Agenzia per la mobilità di Modena, per ridurre le barriere all'ingresso del partner industriale e mantenere in "mano" totalmente pubblica i beni strumentali all'esercizio del trasporto pubblico locale.
- E' stata approvata dagli enti soci una seconda delibera, per consentire l'ingresso del partner privato nel capitale sociale. In più, è in corso di sottoscrizione da parte dei soci stessi la Convenzione che precisa le "Modalità di rilancio del Trasporto pubblico locale modenese". Il documento definisce i reciproci rapporti tra i soci in relazione agli impegni assunti per il rilancio del Tpl; indica come agevolare il formarsi di una volontà collettiva unitaria; definisce le linee guida per l'espletamento della gara e il perfezionamento degli atti giuridici connessi alla stessa e alla gestione dei rapporti con il partner.

- E' stata avviata formalmente la gara, con la pubblicazione, il 30 maggio scorso, dell'Invito a manifestare interesse sulla Gazzetta Ufficiale. L'invito è comparso anche sui principali quotidiani europei. 5 le candidature pervenute ad aMo entro il 30 giugno.

- Il 25 luglio scorso, il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha approvato il verbale della commissione che, su delega degli Enti soci, ha avuto il compito di esaminare i concorrenti idonei a partecipare alla gara. In particolare, la commissione, con la consulenza dell'Advisor Dexia Crediop, ha esaminato la documentazione fornita dalle società industriali, verificando il possesso dei requisiti richiesti dal bando di gara: solidità finanziaria, esperienza nel settore, idoneità a contrarre rapporti con la pubblica amministrazione.

Tutte le imprese che hanno fatto pervenire la loro manifestazione d'interesse entro i termini stabiliti sono risultate in possesso dei requisiti richiesti. I candidati ammessi alla fase successiva dell'offerta vincolante sono quindi 5, due italiani e 3 stranieri: ATM - Azienda trasporti milanesi s.p.a; RATP Développement SA, in qualità di mandataria in una cordata di cui fanno parte Fer - Ferrovie Emilia Romagna s.r.l, Compagnia Toscana trasporti, Nuova mobilità s.c.a.r.l.; Transdev Italia; ATC s.p.a - Trasporti pubblici Bologna; Arriva Italy Holding s.r.l.

Ora è possibile procedere alla seconda fase della gara, che si concluderà con l'offerta vincolante, presumibilmente verso la fine del 2008. Vi terremo costantemente aggiornati sullo sviluppo di questa fase, anche attraverso la Newsletter.

