

Relazione descrittiva delle attività svolte o in corso di svolgimento nell'anno 2009.

Per comodità e semplicità di esposizione si sono raggruppate le **principali attività** realizzate dall'Agenzia per la Mobilità in quattro distinte sezioni:

- **Attività straordinaria:** provvedimenti per il rilancio del TPL e per la scelta del partner industriale di ATCM;
- **Attività ordinarie:** gestione del contratto di servizio, manutenzione della rete dei beni essenziali del trasporto pubblico locale (TPL), proseguimento attuazione progetti attivati nel passato;
- **Nuove attività:** nuovi servizi di TPL attivati, nuovi progetti avviati;
- **Programma di investimenti.**

Attività straordinarie.

Sono attività non ricorrenti ma che, nel 2009, hanno assorbito parte importante delle risorse umane dell'Agenzia.

1. Completamento delle attività necessarie alla attuazione dei provvedimenti previsti dalle delibere degli Enti Locali modenesi, adottate alla fine del 2007 per il **rilancio del trasporto pubblico nel bacino di Modena e l'individuazione di un partner industriale per ATCM**, attività delegate ad aMo. Tali attività sono iniziate nel 2008 e si sono concluse nel primo quadrimestre del 2009 ed hanno riguardato:
 - a. selezione, mediante gara internazionale, dell'Advisor che ha assistito l'Agenzia negli adempimenti per la scelta del partner industriale di ATCM;
 - b. predisposizione delle bozze degli atti deliberativi per gli enti pubblici locali necessari per l'approvazione e sottoscrizione della apposita Convenzione (ex art. 30 del D. Lgs. n. 267/2000) che impegna gli stessi Enti a precise scelte per il rilancio del trasporto pubblico locale (realizzazione di un corposo piano di investimenti, incremento dei contributi da 0.10 a 0.20 €/Km di servizio programmato, criteri per l'aggiornamento delle tariffe), delega per l'espletamento della gara per selezionare il partner industriale di minoranza di ATCM, modalità per il riassetto della governance in ATCM post ingresso del partner industriale;
 - c. pubblicazione dell'invito a manifestare interesse per l'individuazione di imprese industriali aventi determinate caratteristiche ed interessate a partecipare alla gara per acquistare il 49% del capitale sociale di ATCM, con la raccolta di cinque manifestazioni di interesse, valutate in possesso dei requisiti per partecipare alle fasi successive della procedura dalla apposita Commissione;
 - d. realizzazione della scissione di alcuni beni immobiliari da ATCM alla Agenzia per salvaguardarne la loro finalità pubblica di beni essenziali per lo svolgimento del TPL.;
 - e. rinnovo del Contratto di servizio con ATCM per il triennio 2009/2011, come previsto dall'originario contratto, successivamente all'assegnazione della Regione al Bacino Modenese delle risorse finanziarie per il finanziamento dei servizi minimi, essenziale per la stessa validità giuridica del rinnovo;



- f. invito ed assistenza ai concorrenti selezionati nella prima fase a prendere visione del complesso aziendale, dei documenti economici, finanziari e contrattuali di ATCM (data room);
- g. predisposizione dei documenti giuridico-contrattuali (contratto di investimento, patto parasociale, nuovo statuto di ATCM post ingresso, contratto di opzione, prezzo a base di gara per il 49% del capitale sociale di ATCM e modalità di valutazione dell'offerta economica, oltre alla bozza del Contratto di Servizio ter) necessari per definire le condizioni per l'ingresso del partner industriale in ATCM, elaborati sulla base delle direttive della Convenzione e tenuto conto delle osservazioni presentate dai Concorrenti;
- h. assistenza agli Enti Locali per l'approvazione degli atti giuridico-contrattuali di cui sopra (novembre-dicembre 2008);
- i. invito ai concorrenti a presentare la loro offerta vincolante e nomina della Commissione di gara che ha valutato le offerte e predisposto la graduatoria (gennaio 2009);
- j. aggiudicazione della gara alla cordata di imprese formata da RATP, FER, CCT e Nuova Mobilità, che ha presentato l'offerta economicamente più vantaggiosa, (febbraio 2009);
- k. Partecipazione da parte di due persone di aMo alla Commissione di Gara e redazione con gli altri commissari dei verbali inerenti alla gara stessa;
- l. completamento degli atti giuridici e contrattuali e supporto degli Enti Locali per la sottoscrizione del contratto di investimento e degli altri documenti contrattuali in vista della convocazione della assemblea straordinaria di ATCM per l'approvazione dell'aumento del Capitale sociale riservato al nuovo socio aggiudicatario della gara, approvazione del nuovo Statuto, nomina dei nuovi amministratori (aprile 2009);
- m. resistenza in giudizio, anche per conto del Comune di Modena e della Provincia di Modena contro il ricorso di ATC S.p.A. di Bologna avverso l'aggiudicazione alla "Cordata", che si è conclusa positivamente con il ritiro da parte di ATC del ricorso (aprile-ottobre 2009);
- n. integrazione al **contratto di servizio 2009-2011 tra aMo ed ATCM** per recepire quanto offerto dalla Cordata vincitrice nell'offerta vincolante, nello specifico riguardanti principalmente la natura e l'esercizio del servizio, la politica tariffaria (PEB, orari e fermate etc.), le compensazioni economiche, la flotta, la manutenzione e gli investimenti.

2. **Attuazione del nuovo Piano di riordino del Trasporto Pubblico nella città di Modena.**

Dopo 10 anni dal precedente Piano (Husler - 1994) al fine di adeguarne il servizio alle trasformazioni urbanistiche della città, aMo fin dal 2007 ha avviato, d'intesa con il Comune di Modena, l'attuazione del Piano di riordino del TPL Urbano. La complessità dello stesso ha suggerito di darne attuazione in due distinte fasi.

- a. La prima fase, realizzata a metà 2007, ha riguardato la revisione di 6 linee, di cui le tre filoviarie, con l'obiettivo di linearizzarle e regolarizzarle, e l'istituzione della nuova linea 13 al servizio dell'Ospedale di Baggiovara. I risultati conseguiti sono stati lusinghieri (un incremento dei passeggeri di 800.000 unità, pari al +11%).
- b. La seconda fase, attivata nel settembre 2009, ha completato il processo, con il ridisegno di altre 7 linee e la istituzione della nuova linea 14. Gli obiettivi principali perseguiti dalla riorganizzazione sono stati quelli di:
 - i. servire nuove zone della città in precedenza prive di servizi (via Menotti e via Ferrari, polo dei servizi di via Costellazioni);
 - ii. servire alcune aree di recente urbanizzazione (Peep di S. Caterina e i primi insediamenti della cosiddetta "Città del Nord" in via Soratore);



- iii. servire meglio le aree industriali di Torrazzi e di Modena Nord;
 - iv. migliorare i collegamenti con le principali frazioni (San Damaso, Baggiovara);
 - v. articolare le frequenze delle diverse linee in relazione alle fasce orarie di punta e di morbida e uniformare le frequenze, portandole tutte a 10 e 20 minuti, ad esclusione della nuova Linea 14, in attesa di verificarne l'impatto, per adeguarla alla effettiva domanda, che nelle ore pomeridiane si riduce consistentemente, e recuperare parzialmente le risorse per i potenziamenti attivati;
 - vi. estensione a tutte le aree del forese della positiva sperimentazione del servizio a chiamata "Prontobus".
- c. Il nuovo Piano non è solo razionalizzazione ma è soprattutto un progetto di sviluppo per il TPL Urbano di Modena: si incrementano, infatti, i servizi di 80.000 Km*bus*anno, aumenta l'accessibilità (istituite 80 nuove fermate), raddoppia il servizio Prontobus, con l'istituzione di altre 200 punti di accesso.
- d. L'avvio concreto del nuovo Piano ha fatto emergere diversi disservizi e criticità, in particolare per la regolarità (ritardi e diversi salti corse). Ciò non è dipeso dal Piano, infatti i disservizi hanno riguardato anche linee urbane e linee extraurbane non interessate da modifica, che nel passato non avevano evidenziato particolari problemi. Le criticità sono inerenti alla modalità di gestione dei servizi da parte del Gestore, in particolare all'impatto di una nuova programmazione dei turni di guida che, tra l'altro, ha provocato lo stato di agitazione e scioperi da parte dei Sindacati aziendali.
- e. Il Piano ha impattato con l'avvio della nuova gestione di ATCM da parte del socio industriale recentemente selezionato, il quale nel cercare di recuperare una difficile situazione finanziaria dell'azienda ha messo in atto repentinamente delle azioni di contenimento dei costi. Ovviamente ciò non sorprende, anche se sarebbe stato auspicabile un confronto preventivo con le organizzazioni sindacali, una maggiore gradualità e soprattutto una maggiore attenzione a salvaguardare la qualità del servizio e i diritti degli utenti.
- f. Appena verificata l'entità e la tipologia dei disservizi aMo è intervenuta con precise richieste di ripristino della regolarità. Tale azione ha prodotto alcuni aggiustamenti ai percorsi e agli orari di alcune linee, peraltro limitati, e un potenziamento dei turni di lavoro del personale di ATCM in modo da conseguire una accettabile regolarità: dopo alcuni primi interventi di emergenza attivati dopo appena 15 giorni dall'avvio del Piano, sono poi stati successivamente introdotti adeguamenti strutturali che hanno riportato ad una accettabile regolarità tutto il servizio, sia nell'urbano che nell'extraurbano. Anche le ultime criticità sulle linee 9 e 13 e su alcune linee extraurbane sono in corso di risoluzione.

Non stupisce l'atteggiamento del Gestore ATCM, al di là del metodo utilizzato e delle singole scelte fatte, alla presa con un difficile piano di risanamento, su cui non abbiamo competenze per valutarne le caratteristiche e le scelte. Ma non deve nemmeno stupire la pretesa di aMo che vengano salvaguardati la qualità e le quantità programmate dei servizi e il suo diritto di esercitare un attento controllo. Vengono infatti evidenziati i diversi ruoli tra il gestore ATCM, che deve cercare di produrre i servizi commissionati al minore costo, con la maggiore efficienza possibile, e il regolatore aMo che ha compiti di progettazione dei servizi, sulla base delle esigenze della collettività, come interpretate dagli Enti Locali, di affidamento degli stessi in base alle regole del contratto di servizio scaturito da regolare gara pubblica, di puntuale controllo di qualità e quantità dei servizi programmati, su cui commisurare le compensazioni economiche e gli eventuali premi al gestore se consegue standard di qualità migliori di quelli contrattualizzati, ma anche le eventuali penali per i disservizi. Questa vicenda mette ancor più in evidenza l'essenzialità del ruolo dell'Agenzia per la Mobilità quale soggetto competente, in grado di confrontarsi tecnicamente con il Gestore, e che si è dato gli strumenti per un controllo



di merito, importante quando ATCM era a totale capitale pubblico, evitando di limitarsi a certificare ex post i suoi costi, essenziale oggi che in ATCM vi è un partner industriale a cui è stata affidata la gestione operativa.

Ovviamente il rapporto tra aMo ed ATCM non si limita alla sola verifica del rispetto della qualità e quantità dei servizi erogata o nel fissare le tariffe, ma si sostanzia in un continuo confronto tecnico in cui, anche sulla base delle sollecitazioni del Gestore, si ricercano continuamente la maggiore efficienza nella produzione coniugata alla maggiore efficacia trasportistica, nella continua verifica del raggiungimento di adeguati ed accettabili standard di qualità, nella tensione a massimizzare gli impegni finanziari degli Enti Locali e della Regione che finanziano per quasi il 70% i costi dei servizi annualmente prodotti da ATCM.

3. Revisione periodica delle tariffe.

L'aggiornamento delle tariffe dei servizi di TPL è un obbligo di legge, che prescrive che almeno il 35% dei costi operativi di produzione dei servizi sia coperto con le tariffe, è un impegno assunto con la Regione, nell'ambito dell'accordo di Programma 2007-2010, ad adeguarsi alle tariffe obiettivo da essa fissate, e un obbligo assunto in sede di gara di individuazione del partner industriale di ATCM, con adeguamenti biennali, la stessa cadenza già applicata nel passato (i precedenti adeguamenti sono stati fatti nel 2005 e nel 2007).

La determinazione degli indirizzi e dell'entità del periodico adeguamento è competenza degli Enti Locali, mentre compete ad aMo la loro traduzione per le diverse tipologie e i diversi valori dei titoli di viaggio: *biglietto di corsa semplice, carta a deconto, abbonamenti agevolati ed ora anche abbonamenti annuali e mensili*, ogni periodico aggiornamento delle tariffe viene inserito nelle norme del contratto di servizio per renderle vincolanti per il Gestore.

Ovviamente il gestore ha diritto di avanzare proposte dei nuovi prezzi e di nuovi titoli di viaggio, in quanto il Contratto di servizio in essere con aMo è net cost, cioè le entrate vanno direttamente al Gestore. Forma di contratto, che nell'ambito della recente riforma delle Agenzie per la Mobilità è stato reso obbligatorio dalla Regione, in quanto sistema che meglio incentiva il Gestore ad incrementare gli utenti e ridurre l'evasione.

L'adeguamento del sistema delle tariffe attivato dall'inizio di agosto è stato fatto nei limiti delle scelte fissate nelle delibere della Provincia e dei Comuni per il **rilancio del trasporto pubblico nel bacino di Modena e l'individuazione di un partner industriale per ATCM**, adottate alla fine del 2007: adeguamento biennale, con un incremento delle tariffe non superiore all'inflazione reale maturata nel biennio luglio 2007-luglio 2009.

aMo, in un confronto di merito con i maggiori Enti Locali, e anche sulla base delle proposte avanzate dal Gestore di una nuova struttura tariffaria che di fatto introduce gli abbonamenti mensili, annuali, questi ultimi con uno sconto per gli studenti, richiesta fatta anche per rendere più efficace la lotta all'evasione, ha determinato la nuova struttura tariffaria che prevede:

- un aumento medio del 4,5% rispetto a quelli in vigore nel luglio 2007, inferiore quindi al tasso di inflazione provinciale rilevato dall'ufficio statistiche del Comune di Modena, pari al 5,2% per i prezzi al consumo delle famiglie e al 7% per il solo settore trasporti;
- costituzione dei nuovi abbonamenti "flat" mensili ed annuali che a parità di numero di viaggi rispetto alla preesistente Atcm card non prevedono alcun aumento, anzi in alcuni casi vi è un calo dei prezzi (ad esempio, un adulto con l'abbonamento annuale da 2 zone spenderà 315 euro mentre con la precedente Atcm card calcolata con le vecchie tariffe, nel caso di 400 viaggi, avrebbe sopportato una spesa di 338, che sarebbero diventati 350 con l'aumento del 4,5%);
- le tariffe degli abbonamenti mensili, ed annuali studenti sono state adeguate al livello delle tariffe obiettivo della Regione, obbligatorie entro il 1/1/2010 e per la Città di Modena sono state poste ad un livello leggermente superiore per garantire lo stesso trattamento ai cittadini delle frazioni che altrimenti avrebbero dovuto pagare dei titoli per due zone;



- l'adeguamento non peserà, inoltre, su alcune categorie di utenti "agevolate", come gli anziani e i disabili, in quanto per gli abbonamenti per anziani con pensione minima e per gli invalidi e per i titoli ATCM Senior (più di 60 anni se donna o 65 se uomini e che viaggiano nelle ore di morbida) non sono previsti aumenti;
- per garantire l'obiettivo di un incremento delle entrate di cui sopra sono state ridotte le agevolazioni per chi continua ad utilizzare il titolo a deconto e sono state incrementate le tariffe della corsa singola; nella Città è stata aggiornata la tariffa di corsa singola ad 1,05 euro: l'incremento di 5 eurocent ha sicuramente creato iniziali disagi agli utenti ma era una scelta che prima o poi andava compiuta, anche per evitare che gli incrementi delle tariffe venissero caricati sugli abbonamenti, cioè su chi utilizza di più il trasporto pubblico;
- il ricorso a nuove tecnologia di titoli a microcip, che velocizza la obliterazione dei titoli e consente agli abbonamenti di essere usati anche in modalità flessibile per viaggi diversi da quello pre-caricato sul titolo, tale scelta è coerente con il Progetto di tariffazione regionale STIMER, e garantirà il loro utilizzo indipendentemente dalla destinazione e dal mezzo utilizzato, non solo in provincia, come ora, ma in tutta la Regione a partire dal 1/1/2011.

4. Progetto MOSA.

Altra iniziativa che ha richiesto un rilevante impegno concertativo con più Enti ed Aziende è quello che ha riguardato la definizione del progetto di riqualificazione della ferrovia Modena – Sassuolo (MOSA). Nell'aprile scorso è stato definito, infatti, un importantissimo Accordo di programma per la qualificazione della infrastruttura ferroviaria e dei relativi servizi tra l'Amministrazione Provinciale, i comuni interessati, aMo da un lato e la Regione e FER dall'altro, a coronamento di un intenso lavoro di approfondimento e di elaborazione programmatica di aMo.

La consapevolezza di tutte le istituzioni interessate della inadeguatezza dell'attuale servizio, penalizzato da una infrastruttura obsoleta e non più adeguata, per velocità commerciale e per qualità del materiale rotabile e delle stazioni, ad una realtà territoriale con caratteristiche sub urbane quale quella attraversata dalla ferrovia, densamente urbanizzata, ha indotto gli Enti Locali interessati ad incaricare aMo a predisporre uno specifico studio che ha individuato precise proposte per lo "Sviluppo di strategie per l'ammodernamento e l'uso integrato della rete ferroviaria urbana e suburbana (Modena-Sassuolo) e valutazione della fattibilità". Tale studio è stato la base per un confronto con FER che ha portato alla messa a punto di un programma di interventi infrastrutturali da realizzarsi nel quadro delle politiche di ammodernamento delle ferrovie promosso dalla Regione Emilia-Romagna, e contenuti nell'Accordo di programma che si prefigge di rendere la linea ferroviaria Modena - Sassuolo un'asse portante della mobilità sostenibile, attraverso l'ammodernamento di mezzi e fermate e soprattutto attraverso la rimozione dei limiti strutturali esistenti.

L'accordo prevede che:

- la Regione investa 16,3 milioni di euro per la rimozione dei passaggi a livello e la messa in sicurezza della tratta, oltre ad inserire eventuali ulteriori risorse nell'ambito di stanziamenti per la viabilità;
- la Regione si renda anche disponibile a destinare all'ammodernamento della linea le risorse recuperate dalla dismissione e valorizzazione di alcune aree site nei centri urbani di Modena e Sassuolo, non più necessari alla gestione ferroviaria;
- la Provincia e i Comuni si impegnino a partecipare al finanziamento delle opere viarie di competenza necessarie per rimuovere i passaggi a livello, in quota parte da valutare in sede di approvazione di ogni singolo progetto;
- aMo supporti i Comuni con una attività di coordinamento della progettazione e realizzazione dei singoli interventi, d'intesa con la Regione e FER;



L'Accordo prevede due diversi ordini di interventi prioritari per lo sviluppo della linea ferroviaria Modena - Sassuolo:

- quelli a breve termine, per i quali sono già disponibili le necessarie risorse:
 - sperimentazione dell'attivazione della fermata a richiesta di Fornaci;
 - estensione dell'attuale sistema di informazione in tempo reale agli utenti della ferrovia MOSA;
 - completamento della nuova stazione ferroviaria Baggiovara-Bertola, realizzando il sottopassaggio pedonale e ciclabile e relativo parcheggio scambiatore;
 - l'attivazione del binario di precedenza e incrocio nella stazione Fornaci per rendere più flessibile la gestione della linea, oggi fortemente condizionata dal binario unico, in modo da poter aumentare la frequenza di passaggio dei treni;
 - l'aggiunta di due coppie di corse al giorno da dicembre 2009;
 - l'elaborazione di uno studio di fattibilità sull'ipotesi di collegamento ferroviario Vignola - Sassuolo, nel cui ambito approfondire le ipotesi di un nuovo ramo ferroviario Maranello - Formigine e la fattibilità tecnico-economica dell'interconnessione, a Sassuolo, delle due linee Fer per Modena e Reggio Emilia, con la realizzazione di un'unica stazione.
- quelli a medio termine che prevedono interventi strutturali volti ad aumentare la sicurezza e la velocità commerciale della tratta Modena - Sassuolo, al fine di realizzare un cadenzamento delle corse a 30 minuti per tutto l'arco della giornata con eventuali ulteriori potenziamenti nelle fasce orarie di punta, nell'ottica dell'integrazione con i servizi ferroviari diretti a Bologna, Reggio Emilia-Piacenza e Carpi-Verona:
 - l'avvio dell'acquisto e successiva immissione di due nuovi treni in servizio (tra fine 2009 e inizio 2010);
 - eliminazione delle intersezioni a raso tra la ferrovia e la rete stradale, con priorità agli interventi di sostituzione dei passaggi a livello che impongono più vincoli all'esercizio ferroviario ed a quelli che interferiscono con le strade di maggior traffico nel bacino o che determinano le più forti criticità per la mobilità in ambito urbano;
 - verifica dell'attuale sistema delle fermate ed eventuale individuazione di nuove stazioni;
 - progettazione e realizzazione della interconnessione delle linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia in Comune di Sassuolo e di un'unica stazione, riducendo nel contempo le interferenze della infrastruttura ferroviaria con il tessuto urbano;
 - completamento dell'interramento della tratta urbana di Modena e realizzazione di una nuova stazione interrata presso l'area di piazza Manzoni, nell'ambito di un più generale programma di riqualificazione urbanistica del comparto.

In questi ultimi mesi si è passati alla fase dell'attuazione, con l'avvio della progettazione e dell'attuazione dei primi interventi previsti, quali il potenziamento dei servizi con due nuove corse a partire dal 13 dicembre, l'avvio del cantiere del Comune di Modena per il completamento della fermata Baggiovara-Bertola, FER ha progettato i sistemi per la attivazione della fermata a richiesta ed è in attesa dell'autorizzazione dell'Ente statale sulla sicurezza ferroviaria (USTIF) e progettato l'attivazione di binario di precedenza e incrocio nella stazione Fornaci, il Comune di Formigine ha in corso la progettazione della rimozione di due passaggi a livello, la Provincia, aMo, la Regione e FER hanno definito l'accordo per avviare la elaborazione di uno studio di fattibilità sull'ipotesi di collegamento ferroviario Vignola - Sassuolo, del nuovo ramo ferroviario Maranello - Formigine, della fattibilità tecnico-economica dell'interconnessione delle due linee Fer e della realizzazione di un'unica stazione a Sassuolo.

Dal 13 dicembre 2009, in occasione dell'entrata in vigore dei nuovi orari ferroviari, saranno immesse in servizio sulla linea due ulteriori coppie di corse, a prolungamento delle fasce di punta mattutina e serale con cadenzamento degli orari a 30 minuti.



5. Progetto Modena Metrofilovia.

Lo sforzo profuso da tempo dal Comune di Modena per individuare modalità più efficaci per la gestione del trasporto pubblico, capace realmente di modificare radicalmente la mobilità cittadina, ha prodotto l'affidamento ad ATCM della progettazione di un sistema di linee metrotramviarie (denominato "Modena Metropolitana") che però non è stato ancora possibile realizzare in quanto, nonostante le promesse di diversi Governi, non è stato finanziato il progetto, che per la sua dimensione finanziaria non può essere messo in attuazione senza un adeguato intervento statale.

Lo stesso Comune, non avendo intenzione di limitarsi ad attendere un finanziamento che per ora ha scarsissime possibilità di essere concesso dallo Stato, stante la numerosità dell'elenco delle opere pubbliche prioritarie, molte delle quali attendono da decenni, ha ritenuto opportuno avanzare domanda di finanziamento su un nuovo bando emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per finanziare progetti di medie dimensioni (inferiori a 100 milioni di €), avviando la riflessione sull'opportunità di predisporre, in questa fase, un progetto più "leggero", con caratteristiche fortemente innovative, comunque conseguente agli studi ed alle valutazioni prodotte da ATCM per "Modena Metropolitana".

A questo fine il Comune ha incaricato aMo, in coerenza con l'attribuzione all'Agenzia delle funzioni di progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di rete del TPL, di predisporre un specifico progetto preliminare, più "leggero" e la cui eventuale realizzazione possa essere considerata una "anticipazione" del progetto "Modena Metropolitana". In assolvimento di tale compito, aMo ha predisposto il progetto, denominato "Modena Metrofilovia", e la complessa documentazione di corredo (piano finanziario, analisi costi benefici, valutazione ambientale, ecc) che poi il Comune ha presentato, nei tempi strettissimi previsti, al Ministero. L'ipotesi progettuale, definita nei dettagli in accordo con l'Amministrazione, è la realizzazione di un sistema di linee filoviarie a guida vincolata immateriale, strettamente integrate con la rete filoviaria esistente, il cui bilanciamento costi-benefici nel breve periodo è migliore rispetto al progetto originale a causa dei molto più ridotti costi da sostenere, e di più semplice e veloce realizzazione.

L'ipotesi è la realizzazione di due linee di lunghezza complessiva di 14 km, con 29 fermate, cadenzamento delle corse ogni 5 minuti al mattino e 10 minuti al pomeriggio, con la previsione di trasportare oltre 4 milioni e mezzo di passeggeri e prevede un costo di realizzazione di circa 90 milioni di euro, incluso il costo dei mezzi che dovrebbero essere acquistati dal Gestore del servizio. Si prevede l'impiego di moderni mezzi filoviari da 18 metri a guida assistita magnetica o ottica su corsie riservate, in modo da garantire al servizio regolarità e velocità paragonabili a quelle di una linea tranviaria, minore impatto ambientale rispetto a linee esercite con mezzi a trazione termica, elevazione dei livelli di comfort per gli utenti grazie alla realizzazione di fermate con marciapiedi di altezza e sagomatura adeguate a consentire un accesso a livello con il piano di incarrozzamento ed informazioni in tempo reale.

Il progetto ha una ricaduta positiva anche per il servizio extraurbano in quanto le ipotizzate corsie preferenziali saranno fruibili anche dagli attuali mezzi urbani ed extraurbani.

Se il progetto verrà ammesso a finanziamento dal Ministero, è prevedibile un concorso alle spese da parte dello Stato di circa 52 milioni, concorso anche in questo caso necessario per passare alla progettazione definitiva e alla realizzazione delle opere.

In attesa degli esiti della domanda di finanziamento, il Comune potrà comunque procedere con la realizzazione di tratti di corsie preferenziali sui tracciati ipotizzati per la metrofilovia, utili per velocizzare e regolarizzare gli attuali servizi; alcune di queste opere sono già coperte da finanziamenti regionali nell'ambito del vigente Accordo di Programma e sono oggetto di progettazione congiunta tra aMo ed il Comune.



6. Progetto MetroBus

Nell'ambito delle attività regolate dal Protocollo di Intesa sottoscritto tra Regione ed EE.LL. modenesi e reggiani, aMo collabora con l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia e con FER nella redazione di uno Studio di Fattibilità per il potenziamento del TPL sulla direttrice Carpi-Correggio-Reggio Emilia. Gli intendimenti comuni dei due bacini provinciali, che tale studio deve perseguire verificandone nel contempo la fattibilità tecnico-economica, sono principalmente:

- l'interconnessione ad entrambe le estremità con la rete ferroviaria regionale e nazionale e con gli altri servizi di TPL;
- l'opportunità di previsione di un'infrastruttura e di veicoli a tecnologia innovativa, a guida vincolata immateriale su gomma;
- la elevata qualificazione del servizio mediante la previsione di un orario cadenzato per tutta la giornata, ad alta velocità commerciale, adeguata frequenza, elevata capacità e confort;
- l'adeguata riconoscibilità dell'infrastruttura, eventualmente affiancata da una pista ciclabile, e l'opportuno inserimento territoriale dell'opera, mediante la previsione di percorsi protetti e dedicati, da valutarsi anche in relazione alla disponibilità del sedime dell'ex ferrovia Carpi-Correggio-Bagnolo in Piano, la qualificazione delle fermate, il basso impatto sull'ambiente sia in fase di costruzione che in fase di esercizio.

Attività ordinarie.

Tale area considera un insieme di attività che costituiscano il cuore del ruolo dell'Agenzia e che rappresentano l'attività prevalente. Le principali attività svolte nel corso del corrente anno sono le seguenti:

1. **Partecipazione ai processi di formazione dei documenti di pianificazione territoriale provinciale e comunali.** La partecipazione ai processi di formazione dei documenti di pianificazione territoriale e trasportistica degli EE.LL., tra cui le Conferenze di Pianificazione dei Piani Strutturali Comunali (PSC), in accordo con gli indirizzi definiti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) recentemente approvato, consente all'Agenzia di fornire un contributo tecnico alle Amministrazioni in materia di pianificazione del territorio, attraverso la ricerca di una armonizzazione della crescita urbana con lo sviluppo sostenibile del territorio, favorendo la crescita delle dotazioni di standard urbanistici legati alla quantità e alla qualità dei servizi di trasporto pubblico e di individuare l'ottimale collocazione, ove necessario, di nuovi terminal od autostazioni del TPL ed altro ancora per salvaguardare le esigenze del trasporto pubblico nella progettazione delle infrastrutture viarie (localizzazioni delle fermate e loro tipologia, ecc).
2. **Interventi per il miglioramento dei servizi scolastici.** Come noto, gli studenti, in particolare quelli delle scuole medie superiori, rappresentano la categoria prevalente di utenti e meritano, quindi, specifica attenzione. In particolare si è operato:
 - a. per concertare con i dirigenti scolastici, nel tavolo promosso dall'Amministrazione Provinciale, il calendario del servizio nel periodo scolastico (data di inizio e fine anno scolastico, periodi di vacanza natalizia e pasquale, l'orario di arrivo e partenza dei bus dai singoli plessi scolastici, ecc.). Nonostante la Regione abbia finalmente definito con maggiore puntualità il calendario scolastico, valido per



tutti gli Istituti superiori, l'esigenza di coordinare gli orari di ingresso ed uscita dei vari plessi è essenziale per ridurre i disagi per gli studenti e garantire nel contempo il massimo rispetto dell'orario di ingresso degli studenti, come richiesto giustamente dai Dirigenti scolastici.

b. per rimuovere, appena evidenziatesi, alcuni disservizi attraverso specifici interventi di adeguamento, quali ad esempio:

- posticipate tutte le partenze da stazione autolinee di Modena alle 13.50 per permettere la coincidenza delle navette dal polo scolastico di Modena;
- calibrati gli orari delle navette del polo scolastico;
- calibrati gli orari delle navette di Sassuolo piscine FP;
- posticipate le partenze da Vignola delle 12.45 e 13.40;
- inseriti bus 18 mt.

i. A differenza del passato, con l'inizio dell'anno scolastico si sono verificate su alcune linee diversi ritardi, nonostante che esse non fossero state oggetto di modifiche di orari e percorsi, dovuti probabilmente alla modifiche decise da ATCM ai turni di lavoro, non tutti appropriati alla situazione reale del traffico. aMo anche in questo caso è intervenuta su ATCM pretendendo modifiche tali da riportare la situazione ad un livello di qualità dei servizi accettabile, come è possibile riscontrare ora.

ii. Per gli studenti che frequentano istituti fuori provincia, dopo che negli anni scorsi si era intervenuto per affrontare le esigenze degli studenti che frequentano Istituti localizzati nel comune di S. Giovanni P. (BO) o di Castelnuovo di Garfagnana (LU), si sono attuati i seguenti interventi:

- per l'istituto Alberghiero di Poggio Rusco adeguamento orari per coincidenza;
- per San Giovanni in Persiceto istituzione di coppia di corse da Castelfranco E. per l'istituto Archimede di san Giovanni.

3. **Manutenzione e controllo sulla attuazione del contratto di servizio.** Un servizio composto da oltre 100 linee, in cui viaggiano oltre 300 mezzi ogni giorno e che in un anno sviluppa quasi 13 milioni di km*bus, necessita di un continua manutenzione ed adeguamento (negli orari, nei percorsi, per favorire l'integrazioni con altre linee e con i servizi ferroviari, ecc.) per migliorare la qualità dei servizi eserciti e per soddisfare, la dove possibile e non contraddittorio con altre esigenze, le richieste degli utenti e degli enti locali. E' un'attività che richiede un impegnativo e continuo monitoraggio e controllo del servizio, la progettazione di dettaglio di ciascuna modifica, da concertare con gli Enti Locali soci. Particolare attenzione viene riservata alla Customer Care, cioè alle segnalazioni degli utenti, circa 250/300 segnalazioni all'anno, a cui viene data puntuale risposta. In tale area di attività rientra anche il controllo sull'attuazione delle obbligazioni previste dal contratto di servizio da parte del Gestore ATCM sul complesso dei servizi erogati. In particolare vengono controllati la regolarità, l'utilizzo di mezzi adeguati, l'utilizzo dei filobus nel servizio urbano di Modena. In caso di disservizi, prima delle eventuali sanzioni previste dal contratto, si opera per definire con il Gestore gli interventi utili a rimuovere le carenze. Tale attività viene svolta da operatori dell'Agenzia con controlli sul campo ed in contraddittorio con gli operatori di ATCM ed



avvalendosi del sistema di controllo satellitare della flotta (AVM) che consente un controllo in tempo reale di tutti i servizi realizzati dal Gestore sulle singole linee.

4. **Gestione della rete, delle fermate e dei terminal.** aMo ormai gestisce la quasi totalità delle infrastrutture di fermata, comprese quelle gestite in passato direttamente dal Comune di Modena, ad esclusione di quelle di Carpi e di Sassuolo, che dovrebbero essere anch'esse trasferite appena andranno a scadenza i contratti con le società concessionaria della pubblicità che gestiscono ora gli interventi di manutenzione. Nel corso del 2009 si è operato:
 - a. per controllare il rispetto degli impegni contrattuali dell'attuale Concessionario delle fermate in comune di Modena in modo da garantire un miglioramento delle attività di manutenzione, di pulizia e decoro delle stesse e la pronta sostituzione e riparazione di fermate e pensiline danneggiate;
 - b. per avviare le procedure di gara per l'individuazione di un unico concessionario per le infrastrutture di fermate negli ambiti urbani del territorio provinciale a cui affidare, attraverso un apposito contratto pluriennale, la manutenzione ordinaria e straordinaria, e la installazione di nuove pensiline, e la gestione degli spazi pubblicitari disponibili, la procedura verrà conclusa entro il primo semestre del 2010. Tale scelta consente ad aMo di non avere costi per la manutenzione e la installazione di nuove pensiline, in quanto il concessionario farà fronte ai costi con la vendita degli spazi pubblicitari installati sulle stesse, dentro precisi limiti. Con la gara ci si prefigge anche di ottenere una entrata economica con cui finanziare le attività di controllo, essenziali per garantirci il rispetto di adeguati standard di manutenzione e pulizia, le risorse derivanti dal canone di concessione degli spazi pubblicitari dovrebbero consentire anche la realizzazione di interventi di miglioramento della accessibilità alle fermate del TPL nei principali comuni della provincia;
 - c. per installare 10 nuovi dispositivi per l'informazione dinamica all'utenza alle fermate in coincidenza, resasi possibile con l'attivazione del sistema AVM, che si aggiungono alle 20 installate nel 2008 ed avvicinandoci ormai al numero delle installazioni previste dal progetto iniziale e ritenuto sufficiente, in quanto per le fermate in cui non è presente il video delle informazioni è recentemente entrata in funzione un sistema, gestito da ATCM, che tramite cellulare (a voce o sms) consente di conoscere l'orario di effettivo passaggio dei bus in quella determinata fermata.
5. **Indagine sul grado di soddisfazione dell'utenza.** Come richiesto dalla Regione, l'Agenzia ha realizzato ad inizio 2009, dopo adeguata consultazione con il Gestore e con il Comitato Utenti, la consueta indagine annuale di customer satisfaction, finalizzata a soppesare il grado di soddisfazione degli utenti dei servizi di TPL nel nostro bacino e ad individuare puntualmente le aree di miglioramento su cui concentrare gli sforzi di miglioramento. L'indagine è stata affidata all'Ufficio Ricerche del Comune di Modena, il quale attraverso interviste, in parte telefoniche in parte dirette, a 1.200 utenti (sia abbonati che utenti occasionali) ha derivato un giudizio sul servizio erogato complessivamente positivo, con un indice di soddisfazione pari a 7,2 su 10 in linea con quello delle realtà più avanzate del Paese ed in miglioramento su quello del 2007 pari a 7,0. Tale positivo risultato, unitamente a quello dell'aumento dei passeggeri nel 2008, ha fatto scattare l'erogazione delle risorse previste dal sistema premiante a favore del gestore per 120.000 euro. Le aree di miglioramento evidenziate dagli utenti, tra la decina di parametri qualitativi indagati, sono quelle della regolarità, della lotta



all'evasione del pagamento dei titoli di viaggio e della qualità delle fermate, aree su cui sono già stati attivati diversi interventi di miglioramento ed altri sono oggetto dell'attività dei prossimi mesi da parte dell'Agenzia ma anche da parte di ATCM (vedi l'impegno previsto dal Piano industriale per il contrasto all'evasione).

- 6. Concessione abbonamenti agevolati.** La concessione degli abbonamenti per i servizi urbani ed extraurbani a prezzo particolarmente agevolato per i pensionati al minimo e per le persone diversamente abili, gestiti per conto della Regione e dei Comuni di Modena, Carpi e Sassuolo, che in specifici atti deliberativi hanno fissato l'entità e le regole di accesso alle agevolazione, è una attività di grande rilevanza sociale in quanto si rivolge a categorie di cittadini particolarmente deboli e bisognosi. Anche nel corso del 2009 aMo ha concertato con le organizzazioni rappresentative di tali categorie di cittadini, attraverso la sottoscrizione di un apposito Accordo, le tariffe e le modalità di erogazione, che tra l'altro ha posto a carico dei Comuni di cui sopra anche il limitato adeguamento annuale delle tariffe di 2 euro degli abbonamenti annuali, facendo sì che i costi a carico degli aventi diritti siano rimasti immutati da oltre 3 anni. Per favorire l'utilizzo del mezzo pubblico da parte dell'universo degli anziani, aMo d'intesa con ATCM e su sollecitazioni delle Associazioni di cui sopra, ha attivato uno specifico titolo di viaggio, denominato ATCM Card Senior, che prevede uno sconto del 30%, aggiuntivo a quello ordinario, qualora utilizzato nelle ore di morbida. Tale titolo ha ottenuto un notevole successo e pertanto è stato salvaguardato integralmente anche nell'ultima manovra tariffaria entrata in vigore in agosto 2009.
- 7. Promozione del Trasporto pubblico.** E' una attività che generalmente utilizza le risorse provenienti dalle penali comminate al Gestore per disservizi (peraltro in continua e consistente riduzione negli ultimi tre anni). Gli interventi più significativi attivati nel 2009 hanno riguardato la promozione di una adeguata informazione delle modifiche introdotte nella seconda fase del riordino del servizio Urbano di Modena, per proseguire la promozione del progetto "Taxi rosa" a Modena, attivato alla fine del 2008 e in uno strumento informativo, a cadenza annuale, denominato MOBY, giunto al terzo anno di vita, che si rivolge agli studenti delle scuole medie superiori per sollecitarli a riflettere sul servizio di TPL, utilizzando un linguaggio appropriato, MOBY è finanziato da aMo e realizzato direttamente, sia in termini redazionali che grafici, dai rappresentanti degli studenti in seno alla Consulta Provinciale degli studenti e da studenti dell'Istituto d'Arte Venturi di Modena.
- 8. Rapporti con gli utenti.** E' una attività che si è esplicata in continui contatti e relazioni con tutti i soggetti potenzialmente interessati al servizio di TPL. Non è possibile ovviamente illustrare le singole attività svolte, ma è opportuno evidenziare che tale attività è considerata essenziale per l'Agenzia per produrre un continuo miglioramento del servizio. I disservizi patiti dagli utenti nel mese di settembre a Modena e su alcune linee extraurbane, unitamente all'adeguamento delle tariffe e alle modifiche alla tipologia dei titoli di viaggio, ha indubbiamente creato difficoltà nel rapporto di una parte degli utenti con aMo ed ATCM. A questa situazione, come accennato in precedenza, si è risposto con interventi di risoluzione delle criticità, ora in via di completo superamento e rispondendo nel merito a tutti gli utenti che ci hanno contattato direttamente e, tutte le volte che è stato possibile, si sono tenute in conto anche singole esigenze, quando queste non fossero in contraddizione con quelle più generali e collettive. Non sono mancati purtroppo tentativi di cavalcare i disagi e le proteste manifestatisi in ottobre, soprattutto da parte di gruppi di studenti (che hanno protestato più che altro contro un paventato aumento delle tariffe degli abbonamenti che, come dimostrato in più occasioni, non vi è assolutamente stato), sia da parte di alcune forze politiche e di organizzazioni sociali, ma anche da parte del Comitato Utenti



che, purtroppo tende sempre più ad allontanarsi dal suo ruolo di strumento consultivo e di proposta, capace di portare a sintesi esigenze espresse dai singoli rappresentanti delle associazioni dei consumatori, delle organizzazioni dei pensionati o delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, utilissimo per una effettiva collaborazione con l'Agenzia per procedere al miglioramento continuo dei servizi, tendendo, invece, a diventare un soggetto "sindacale", che nulla a che fare con quanto previsto dalla legge regionale, che ha prefigurato invece un organismo consultivo.

Nuove attività.

Sono attività che si realizzano attraverso la elaborazione di specifici progetti attuativi per singoli territori e/o realtà urbane, predisposti in coerenza con il Piano di riordino del trasporto pubblico extraurbano predisposto nel corso del 2006/07. In particolare si è operato come di seguito descritto.

1. **Attivazione di nuovi servizi di trasporto pubblico.** Gli interventi del 2009 sono:
 - a. L'attuazione della seconda fase del riordino del servizio urbano di Modena, già illustrato in un altro capitolo.
 - b. L'adeguamento di alcune linee e relativi servizi extraurbani, come ad esempio la divisione della Vignola-Rubiera in due tranches: Vignola-Modena (autostazione) e Modena-Rubiera per perseguire maggiore regolarità.
 - c. L'adeguamento di alcuni servizi Prontobus. I servizi a chiamata attivi nel bacino provinciale sono ora 8 e conoscono un crescente successo, con oltre 60.000 viaggiatori trasportati di cui circa 40.000 a Modena e Pavullo, con un aumento del 12% nel 2008, a testimonianza del gradimento manifestato dagli utenti;
2. **Promozione dello sviluppo dei servizi ferroviari regionali** e della loro integrazione con i servizi su gomma. Nel corso del 2009 si è operato soprattutto in due direzioni:
 - a. **Presenza attiva al tavolo regionale sulla pianificazione dello sviluppo dei servizi ferroviari.** La presenza di aMo è finalizzata a concorrere, con proposte dettagliate e sollecitazioni nei confronti della Regione, a definire il programma regionale di potenziamento dei servizi ferroviari regionali (+20% entro il 2010 e + 50% entro il 2015) in modo che siano salvaguardate le esigenze del nostro territorio, a partire da precise proposte programmatiche elaborate alcuni anni fa e tese ad avere servizi cadenzati per tutta la giornata a 30' su tutte le relazioni che interessano la stazione di Modena (Carpi, Reggio, Sassuolo, Bologna) con rinforzi nelle ore di punta e valutando l'ipotesi di prevedere un cadenzamento sistematico a 15' sulla tratta Modena - Bologna ed integrati con i servizi su gomma urbani ed extraurbani. Tutte le proposte formulate sono state inserite dalla Regione nel suo programma di sviluppo, ma la loro completa attuazione è ipotizzabile solo nel medio periodo, soprattutto quando saranno completati i lavori per l'Alta Capacità nel nodo di Bologna.
 - b. **I potenziamenti attivati.** aMo, d'intesa con i Comuni interessati, ha incentrato la sua azione per sollecitare la Regione ad intervenire sui Gestori per introdurre i miglioramenti e gli adeguamenti possibili. Alcuni primi risultati sono stati conseguiti, e ne è una conferma il continuo aumento dei viaggiatori nelle stazioni del bacino provinciale: è appena il caso di ricordare:
 - l'inserimento, a partire dal 2005, di Castelfranco come fermata per i treni regionali veloci tra Modena e Bologna, che ha portato al raddoppio del numero delle fermate e al quadruplicamento del numero di utenti che quotidianamente utilizzano il mezzo ferroviario;



- la riprogettazione, effettuata nel 2008, dell'orario della linea Modena-Sassuolo, con la previsione di un cadenzamento sistematico a 30/60 minuti per tutta la giornata, una prima velocizzazione di tutte le corse e un loro aumento nella misura di tre coppie al giorno;
 - l'assegnazione della fermata a Camposanto alla maggior parte dei treni regionali della tratta Poggio Rusco-Bologna nell'ambito di un aumento di 5 coppie di treni e una velocizzazione del servizio;
 - l'inserimento di altri servizi supplementari a parziale copertura di periodi della giornata che presentavano un calo dell'offerta tra Modena e Carpi e sulla dorsale Piacenza-Bologna.
- c. **I potenziamenti in corso di attivazione.** Il nuovo orario ferroviario di dicembre 2009 prevede ulteriori interventi, successivamente elencati, compresi in un incremento dei servizi dell'8%. Permangono alcune criticità, soprattutto per quanto riguarda la linea Modena-Carpi-Verona, per la soluzione delle quali la Regione si è impegnata a proporre al Gestore alcuni interventi di minima per l'orario prossimo e ad operare una più generale riprogettazione del quadro orario in vista del cambio di orario di dicembre 2010. Gli interventi previsti per il dicembre 2009 sono:
- l'incremento di almeno 8 coppie di treni regionali, tra Piacenza e Bologna, cui si aggiunge l'incremento di almeno 4 coppie di treni a lunga percorrenza verso la riviera Adriatica. Questa configurazione determina la presenza, durante la giornata di tre o quattro collegamenti all'ora tra Modena e Bologna e tra Modena e Reggio-Piacenza, con rinforzi verso Bologna, un servizio cadenzato ogni 30 minuti tra Modena e Castelfranco e ogni 60 minuti tra Modena e Rubiera;
 - l'incremento di ulteriori 5 coppie di treni regionali tra Bologna e Poggio Rusco, con fermata a Camposanto, San Felice e Mirandola;
 - l'incremento di ulteriori 2 coppie di treni diretti sulla linea Modena-Sassuolo;
 - l'incremento da 4 a 9 coppie di treni che effettuano servizio festivo sulla linea Bologna-Vignola.
3. **Sviluppo delle attività di Mobility Management.** Dopo le prime iniziative avviate, nel corso del 2007/8, nell' area industriale del settore agroalimentare a Castelnuovo Rangone e nel distretto modenese delle ceramiche, nel quale i Comuni hanno individuato in aMo il loro mobility manager d'area, nel corso del 2009 si è cercato di consolidare le attività già avviate ed allargare, nel bacino modenese, gli ambiti territoriali in cui attivare azioni di mobility management. In particolare:
- a. nell' area del **distretto ceramico** modenese si sono sviluppate le seguenti attività:
 - i. schema di "rete ciclabile di distretto", utilizzando le piste e i percorsi ciclabili già esistenti e quelle in progetto, rete che interconnette le principali aree urbanizzate con i significativi poli attrattori e le aree industriali esistenti nel distretto, progetto realizzato in collaborazione con gli uffici tecnici dei Comuni;



- ii. la predisposizione di un abaco di progettazione delle nuove realizzazioni di pista ciclabile e di risistemazione delle esistenti;
 - iii. definizione di alcuni servizi accessori e di promozione della ciclabilità, in particolare si è progettato ed attivato nel marzo 2009 un servizio di bike sharing – “c’entro in bici” – nei quattro Comuni del distretto, il servizio è strutturato con 14 punti di prelievo e 64 biciclette messe a disposizione degli utenti, al 31 ottobre il servizio ha registrato oltre 3500 utilizzi, inoltre il servizio ha le stesse caratteristiche dei servizi di bike sharing esistenti a Modena, Carpi, Bologna, quindi consente agli utenti dei quattro comuni di accedere con la stessa chiave anche ai servizi esistenti negli altri comuni;
 - iv. nell’ aprile del 2009 è stato sottoscritto dal Comune di Maranello, l’ azienda Ferrari e aMo il protocollo d’ intesa per l’ attivazione delle prime azioni di mobility management rivolte ai dipendenti dell’ azienda che prevedono incentivi all’ utilizzo del trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro e la messa in esercizio di servizi collettivi di trasporto dedicati; l’ attività conclusa la parte di progettazione operativa, partirà nei primi mesi del 2010;
 - v. a fine ottobre è stata attivata, dal comune di Fiorano, una commissione di lavoro, con la partecipazione di Confindustria delle ceramiche , i Sindacati e quattro aziende del settore, sul tema degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, ed è stato affidato ad aMo il coordinamento della stessa;
 - vi. il progetto di percorsi casa-scuola protetti dedicati ai ragazzi delle scuole elementari di Formigine e Casinalbo, avviato nel 2008, è stato attivato in forma sperimentale nel maggio 2009, la sperimentazione ha visto la realizzazione di nove percorsi e la partecipazione di oltre 80 ragazzi, l’ iniziativa è stata rilanciata per l’ anno scolastico 2009-10, con l’ obiettivo di renderla operativa da gennaio 2010 fino al termine dell’ anno scolastico, ad oggi hanno già aderito 121 ragazzi;
- b. nel Comune di Modena si sono sviluppate attività per:
- i. il controllo e il monitoraggio della navetta “ TETRAPAK” iniziativa, attivata nel 2003, organizzata per i dipendenti delle aziende Tetrapak e Caprari e delle altre aziende della zona industriale ovest di Modena, nel settembre del 2009, in occasione della revisione della rete, il servizio dedicato è stato trasformato in percorso di linea ed inserito nella rete urbana di Modena ;
 - ii. nel 2009 è proseguito il lavoro, a fronte della richiesta dell’ azienda, di predisposizione del piano di riorganizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti dell’ azienda MASERATI, oggi l’ attività è congelata a fronte delle difficoltà industriali che hanno interessato l’ azienda, e primi contatti con l’ Azienda Sanitaria di Modena, l’ azienda Policlinico di Modena e la sezione modenese di Arpa.
- c. nel resto del bacino modenese si sono sviluppati:
- i. primi contatti con i Comuni di Mirandola, Carpi, Castelnuovo Rangone e S. Cesario sul Panaro per verificare le opportunità e potenzialità esistenti di iniziative di mobility management;



- ii. la formalizzazione con la Provincia di Modena di un Accordo di collaborazione, che prevede l' affidamento ad aMo dell' incarico di supporto e coordinamento della progettazione delle azioni di mobilità sostenibile contenute nel "Piano Provinciale di tutela e risanamento della qualità dell' aria di Modena";
 - iii. la predisposizione in collaborazione con la Provincia di Modena e il Comune di Modena di un progetto di "Car Pooling " di bacino, a fine 2009 si è concluso l' iter di ricerca per l' individuazione del SW necessario alla gestione dell' iniziativa, è stata espletata la gara per la fornitura e si prevede per i primi mesi del 2010 l' avvio della fase di sperimentazione con l' attivazione di alcuni equipaggi pilota formati da dipendenti della Provincia e del Comune .
7. **Sito Web di aMo.** Nel corso del 2009 è stata completata la realizzazione e pubblicato il nuovo sito di aMo. E' stato realizzato per agevolare quanti (enti soci, Associazioni, utenti, ecc.) hanno bisogno di un rapido e continuo accesso alle informazioni sulle attività e sui progetti dell'Agenzia e per fornire informazioni sui servizi TPL erogati. Ora il sito è oggetto di continua implementazione ed aggiornamento per farne uno strumento utile di dialogo con i portatori di interessi e per l'intera collettività.
8. **Analisi dati del sistema AVM.** E' stata messo a regime l'utilizzo dei dati provenienti dal sistema AVM (che comporta l'importazione di circa 25.000 file al mese provenienti dai bus e l'inserimento in appositi database di circa 2 milioni di registrazioni di eventi al mese). Attraverso gli strumenti di reportistica in dotazione ad aMo è stato possibile, in particolare monitorare l'andamento del servizio nelle fasi di avviamento del nuovo servizio urbano di Modena, evidenziandone le criticità e permettendo la positiva verifica dell'attuazione dei correttivi adottati in base alla individuazione delle suddette criticità.
9. **Progetto City Porto.** Esso è stato costituito per la razionalizzazione delle consegne delle merci in centro storico a Modena, per ridurre l'eccessivo afflusso di mezzi commerciali nel centro storico e nell'area delle targhe alterne, al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria, il rumore e l'utilizzo improprio di spazi pubblici pregiati. Il progetto è stato promosso dal Comune di Modena, che ha messo a disposizione i mezzi e le attrezzature, beneficiando di uno specifico contributo finanziario della Regione, e l'attuazione è stata affidata all'Agenzia, che ha successivamente individuato un soggetto operativo per le consegne. Il servizio è partito nel settembre del 2007 ed ha conosciuto una continua anche se lenta crescita (Il numero degli operatori che se ne servano - per ora CityPorto si rivolge solo agli operatori conto terzi- è passato dai 3 iniziali agli attuali 8 ed è cresciuto anche il numero dei colli consegnati: dai 2411 del settembre 2007 ai 6620 dello stesso mese del 2008). Nel corso del 2009 il servizio ha risentito della pesantissima crisi economica e commerciale con un calo delle consegne, rispetto all' anno precedente, del 46% nel mese di luglio, con la ripresa dell' attività a settembre si sta riscontrando una inversione di tendenza che ha determinato, in termini di consegne, un riavvicinamento ai dati operativi dei primi mesi del 2008. Il servizio è apprezzato dagli operatori conto terzi ed è ancora in fase di assestamento, ma deve ulteriormente crescere per raggiungere un soddisfacente equilibrio operativo ed economico. Per questo motivo aMo, d'intesa con il Comune di Modena, ha attivato azioni per sperimentare l'avvio di nuovi servizi di movimentazione delle merci, in particolare si sta lavorando, con la collaborazione dell' associazione Modenamoremio e le associazioni di categoria all' attivazione di un servizio di logistica rivolto ai commercianti del centro storico che hanno difficoltà di area magazzino nei loro negozi, inoltre si è dedicato particolare impegno ed attenzione al marketing per migliorare la penetrazione commerciale a Modena del servizio CityPorto.



10. **Partecipazione a Progetti comunitari.** Nell'ambito del continuo sforzo profuso dall'Agenzia per migliorare la qualità e l'incisività delle sue iniziative, ha prestato attenzione alle migliori esperienze (buone prassi) nella gestione dei servizi di TPL realizzate in altre realtà, anche in altri paesi europei. La partecipazione a progetti di Cooperazione promossi dalla Comunità Europea è uno dei modi migliori per accedere a tali buone prassi. In questo senso l'Agenzia ha aderito favorevolmente alle richieste pervenutici da alcuni soggetti di partecipare all'attuazione di alcuni progetti di cooperazione, che se accolti ci consentano di accedere anche ad importanti risorse finanziarie, utili a sperimentare a livello locale soluzioni innovative ai complessi problemi della mobilità sostenibile. I progetti a cui aMo aderisce sono attualmente due:

- a. **Ad Personam.** Progetto finanziato dalla Commissione, che vede la partecipazione di 8 partner, con il Comune di Modena nel ruolo di capofila, che si prefigge di sperimentare nuove modalità di marketing operativo per promuovere il trasporto pubblico, in particolare verso gli utenti che ancora non lo utilizzano e che non lo conoscono. Il progetto nel corso del 2009 ha realizzato la parte principale delle azioni previste, (quali la raccolta di manifestazioni di interesse da 1000 cittadini, la progettazione personalizzata e la produzione automatizzata di soluzioni di viaggio per i partecipanti al progetto, la concessione ad ognuno di un titolo settimanale gratuito per l'utilizzo del servizio Urbano, ecc..). Nei prossimi mesi saranno raccolti i dati sull'utilizzo di tali titoli e sarà prodotto un report che valuti l'efficacia di tale azione di marketing.
- b. **IMITS** (Integrated Models of Intelligent Traffic Systems in Middle-sized Cities in South Eastern Europe) che si prefigge di mettere a punto azioni dimostrative per promuovere forme di mobility management rivolte alle imprese e ai lavoratori delle aree industriali presenti in aree non metropolitane, a cui aderiscano una decina di partner del Sud Est Europa e per il quale ci avvaliamo della collaborazione di ITL, fondazione promossa dalla Regione per promuovere attività formative e studi per l'ammodernamento della logistica. Il progetto ha superato, nella primavera del 2009, la prima fase di selezione comunitaria (ammessi 60 progetti su 500 presentati) ma non è stato ammesso alla fase di selezione finale, riservata solo ad una decina di progetti. Tenuto conto della validità del progetto si è concordato con ITL di ripresentare la domanda di contributo nel prossimo bando, previsto entro la metà del 2010.

Programma investimenti.

In aggiunta alle attività di manutenzione dell'importante patrimonio aziendale (17 depositi, rete di 4500 fermate e pensiline, sistemi informatici, ecc) nel corso dell'anno sono stati realizzati alcuni importanti investimenti e si è collaborato con i Comuni che hanno realizzato opere al servizio del TPL. Quelle più rilevanti hanno riguardato:

- a. attivazione del sistema di controllo satellitare della flotta dei BUS (AVM) assieme ad ATCM, che mette a disposizione dell'Agenzia i dati in tempo reale sul servizio effettivamente erogato, essenziale per il controllo dello stesso e per la progettazione delle modifiche alla rete del TPL. Rientra in tale progetto l'installazione delle prime 25 paline a messaggio variabile (su una previsione di 70), capaci di fornire informazioni in tempo reale sugli orari di arrivo dei bus a quella determinata fermata e gli orari dei possibili interscambi;
- b. concorso alla progettazione e fornitura delle pensiline e delle paline a messaggio variabile in alcuni nuovi Terminal realizzati dai Comuni di Medolla, di Cavezzo, di Castelfranco e di Sassuolo;



- c. progettazione preliminare di tre nuovi terminal, uno a Modena (Via Gottardi), l'altro a Castelfranco e l'ultimo a Sassuolo per i servizi extraurbani, per richiedere ed ottenere due contributi dal Ministro Ambiente per complessivi **554.000**. Le opere saranno completate entro il 2009 o i primi mesi del 2010;
- d. nel 2009 aMo ha supportato il Comune di Maranello nella predisposizione dello studio di fattibilità e nel progetto preliminare di un nuovo terminal nei pressi dello stabilimento Ferrari, per la realizzazione di questa opera è stato ottenuto un contributo di € 248.000 da parte del Ministero dell' Ambiente nell' ambito di un bando di finanziamento per azioni di mobilità sostenibile, rivolto ai comuni non compresi nelle aree metropolitane;
- e. subentro ad ATCM nella gestione del Progetto di realizzazione di un distributore di gas metano per le flotte di ATCM e di Hera (ed eventualmente di altre flotte pubbliche), a seguito operazione di scorporo di parte del patrimonio di ATCM. Negli ultimi mesi è stata completata la progettazione dell'opera da parte di Hera ed è stata acquisita la conferma del Contributo finanziario del Ministero dell'Ambiente per la sua realizzazione, pari a 1,2 milioni di euro;
- f. redazione del programma di interventi di adeguamento, ristrutturazione ed estensione della rete filoviaria di Modena;
- g. collaborazione alla progettazione del nodo d'interscambio presso la fermata ferroviaria di Camposanto;
- h. collaborazione alla progettazione del riassetto delle linee di trasporto pubblico locale negli ambiti urbani di Spilamberto e Castelnuovo Rangone: nuovi percorsi urbani e nuove fermate;
- i. manutenzioni straordinarie ai depositi di Finale Emilia, Concordia, Mirandola, Vignola, Frassinoro e Pievepelago;
- j. riassetto e potenziamento fermate sulle linee del servizio urbano di Modena: rinnovo integrale porta orari, istituzione n° 80 nuove fermate, installazione n° 10 nuove pensiline; estensione punti di raccolta dei servizi flessibili a chiamata "Prontobus";
- k. rifacimento manto di copertura del deposito bus di Carpi con rimozione delle vecchie lastre in fibrocemento;
- l. consolidamento strutturale del deposito bus di Zocca;
- m. prosecuzione programma d'installazione nuove pensiline e nuovi indicatori di fermata, omogeneamente diffusi sulle principali linee del trasporto pubblico di bacino provinciale.