



# **Agenzia del TPL di Brescia**

AGENZIA DEL TPL DI BRESCIA - Via Marconi, 12 - 25128 BRESCIA

## ***Conferenza Locale del Trasporto Pubblico*** ***Bacino di Brescia***

**Seduta di insediamento – 27 Gennaio 2017**

- 1. Natura e scopo della Conferenza (CLTP)**
- 2. Contenuti e articolazione del Programma di Bacino**  
*Coerenza con Linee Guida (LG) di Regione*
- 3. Caratteri generali del servizio di TPL (dimensioni quantitative, organizzative, territoriali, economiche)**
  - *Analisi conoscitiva*
  - *Dati caratterizzanti della domanda e del servizio offerto*
  - *Diagnosi del sistema*
  - *Problematiche di carattere strategico*
- 4. I criteri e le metodologie di riordino del servizio**
  - *Identificazione dei segmenti di utenza /clientela*
  - *Il nuovo schema di rete*
  - *Livelli di servizio e accessibilità*
  - *I vincoli economici e la determinazione dell'offerta*
- 5. Le attività sviluppate**
- 6. I punti di attenzione**

Sono descritte all'art. 13 della LR 6/2012 e riguardano:

## □ **COMPITI TECNICI**

- a) definizione e programmazione dei servizi di competenza tramite redazione e approvazione del **PROGRAMMA di BACINO** del TPL che hanno durata pari al contratto di servizio, con possibilità di revisione, in funzione
- b) elaborazione proposte per ottimizzare **l'INTEGRAZIONE intermodale con i servizi ferroviari regionali**
- c) Approvazione del **sistema tariffario e relative tariffe** e d'intesa con la Regione per i titoli integrati con i servizi ferroviari
- d) Determinazione degli **standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici**, nel rispetto degli standard minimi definiti a livello regionale

## ❑ **COMPITI GESTIONALI – FINANZIARI**

- e) La programmazione e la **gestione delle risorse finanziarie**
- f) **L'affidamento dei servizi con funzione di stazione appaltante**, con criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità
- g) La sottoscrizione e **verifica del rispetto dei contratti di servizio**

## ❑ **COMPITI di MONITORAGGIO**

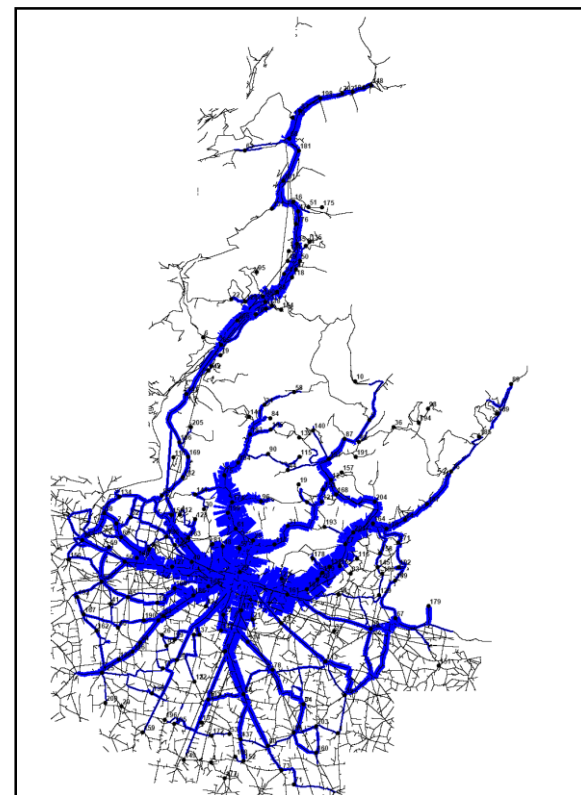
- h) La programmazione e la **gestione delle risorse finanziarie**
- i) **L'affidamento dei servizi con funzione di stazione appaltante**, con criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità
- j) La sottoscrizione e **verifica del rispetto dei contratti di servizio**

- **Prima Agenzia del TPL in Regione Lombardia ad essere operativa nel febbraio 2015**
- **Istituita con Decreto Assessore Regionale n. 8486 del 23.09.2013**  
(BURL n.39/26.09.2013) sulla base delle approvazioni dello Statuto da parte della Provincia di Brescia (delibera 28/25.07.2013) e del Comune di Brescia (Delibera 98/29.07.2013).

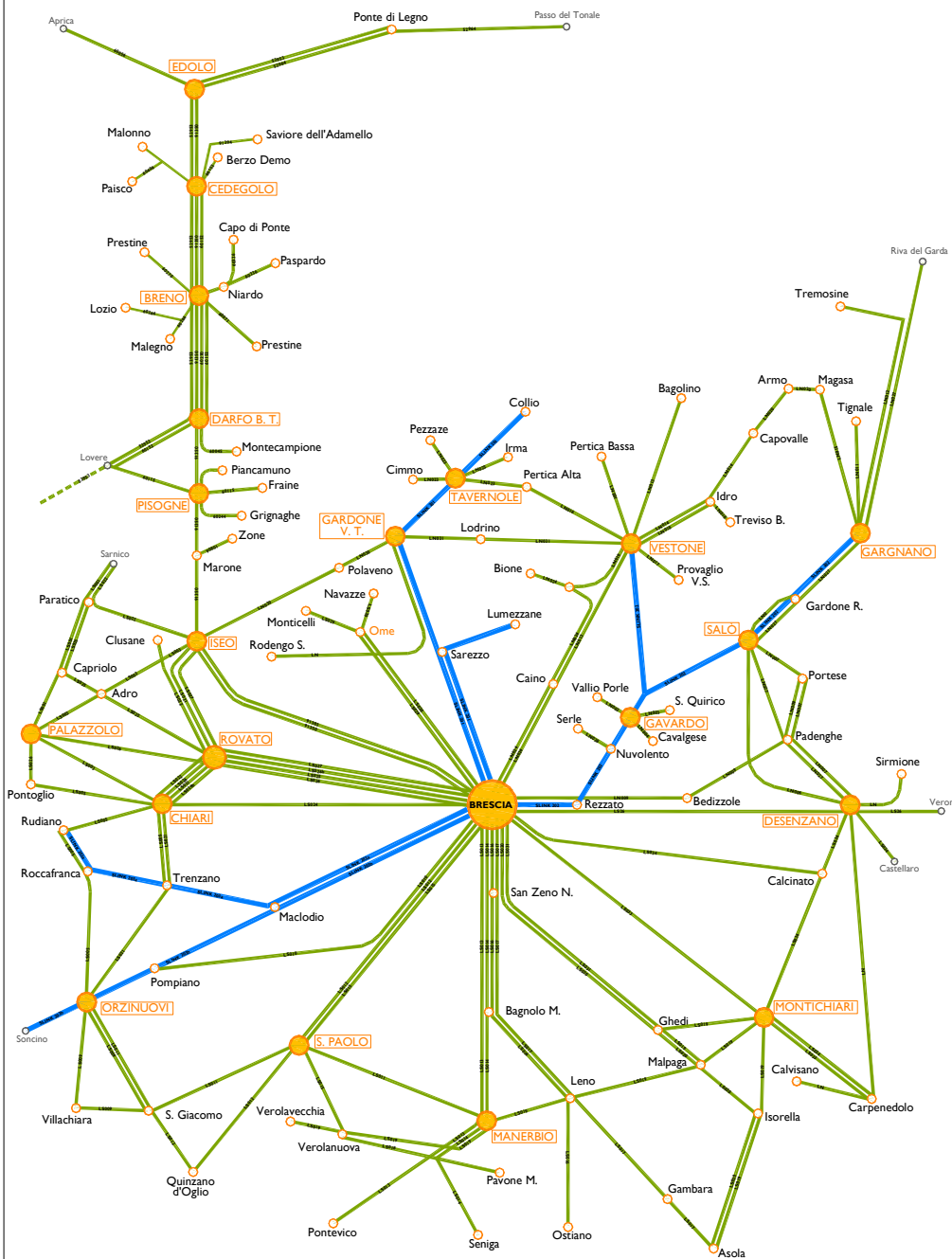


## Caratteristiche generali

- Forte disomogeneità morfologica e orografica
- Ampiezza territoriale
- Alto livello di popolamento



## Struttura dei servizi di TPL nel bacino



TIPO DI SERVIZIO	BACINO	SOTTORETE
EXTRAURBANO	BRESCIA SUD	Bassa Pianura Bresciana, Sebino – Franciacorta
EXTRAURBANO	BRESCIA NORD	Valle Trompia, Garda, Val Sabbia
EXTRAURBANO	VALLE CAMONICA	Valle Camonica
URBANO		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comune di Brescia</li> <li>- Comune di Desenzano</li> <li>- Comune di Gardone Val Trompia</li> <li>- Comune di Toscolano Maderno</li> </ul>

# ***I. La Conferenza Locale del TP***

# CLTP – Soggetti partecipanti - Temi di consultazione



- **La Conferenza raccoglie i soggetti portatori di interesse**  
**La Conferenza ha carattere consultivo** nei riguardi dell'Agencia nella fase di predisposizione del Programma di bacino in modo che i principali attori e stakeholder del territorio **possano avanzare proprie osservazioni e valutazioni in merito alla organizzazione del sistema di TPL locale ed esprimere valutazioni sul documento di programmazione.**

**Oltre ai membri di diritto (Enti partecipanti Agencia) è prevista la partecipazione fino a 8 esponenti delle comunità locali e dei soggetti indicati nel prospetto.**

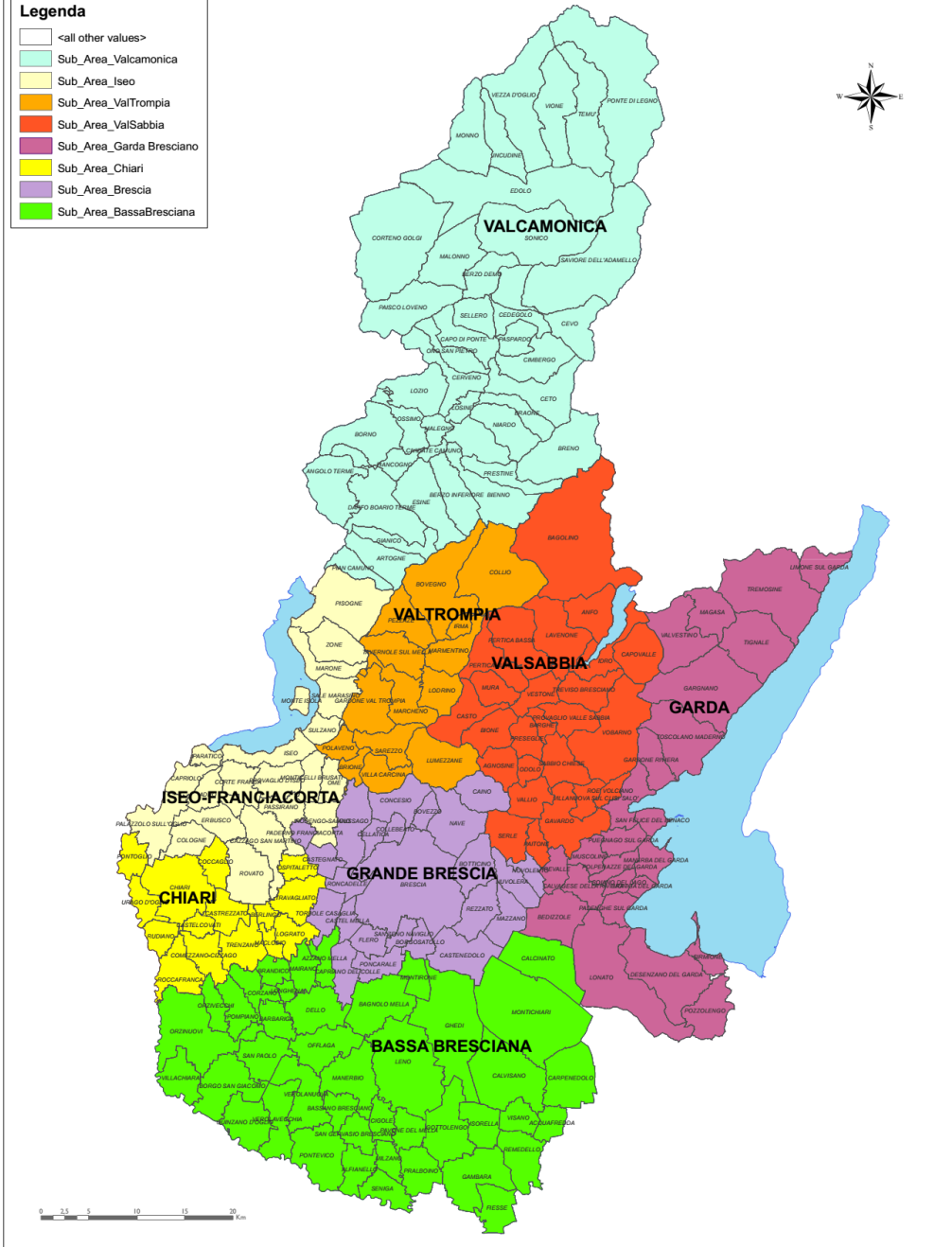
<b>Categoria/Enti/ Associazioni appartenenti al Bacino di Brescia</b>	<b>Numero rappresentanti</b>
Associazione Comuni Bresciani	1
Viaggiatori	fino ad un massimo di 8
Associazioni Consumatori e Utenti riconosciute da Reg. Lombardia con presenza nel bacino di Brescia	1 per ogni Associazione
Mobility Managers aziendali	fino ad un massimo di 3
Organizzazioni Sindacali dei lavoratori	1 per ciascuna Organizzazione e Categoria
Imprese di Trasporto Pubblico Locale	fino ad un massimo di 3
Associazioni delle Imprese di TPL	1 per ogni Associazione

- **Temi oggetto di consultazione**
  - **Programmazione e organizzazione dei servizi di TPL**
  - **Contenuti e problematiche inerenti i Contratti di Servizio**
  - **Qualità dei servizi, Carta della qualità , livello di soddisfazione degli utenti**
  - **Aspetti tariffari**
  - **Dati di monitoraggio del servizio e di andamento economico**

- Legenda**
- <all other values>
  - Sub\_Area\_Valcamonica
  - Sub\_Area\_Iseo
  - Sub\_Area\_ValTrompia
  - Sub\_Area\_ValSabbia
  - Sub\_Area\_Garda Bresciano
  - Sub\_Area\_Chiasi
  - Sub\_Area\_Brescia
  - Sub\_Area\_BassaBresciana



# CLTP – La rappresentanza del territorio



- **Creare un luogo istituzionale di interlocuzione sui temi del TPL con carattere permanente a livello di bacino**

La Conferenza nasce come tappa nel percorso di formazione e approvazione del PTB in base alla LR 6/2012 ma rappresenta l'opportunità di costituirsi come luogo privilegiato di confronto tra i soggetti interessati alla organizzazione del TPL.

Per questo motivo l'Agenzia ha ritenuto opportuno concepirla come sede di discussione istituzionale a carattere permanente.

- **Istituire una sede in cui svolgere e dare spazio alle attività di rendicontazione**

La rendicontazione, intesa come momento di verifica quantitativa e qualitativa sui servizi svolti (e contrattualizzati) rappresenta un momento chiave per individuare le aree di criticità e migliorare concretamente i servizi.

- **La CLTP è il luogo ove individuare e stabilire in forma collaborativa le Aree di lavoro e gli Indicatori su cui misurare l'efficacia del servizio**

(KPI - Key Performance Indicators)

L'Agenzia ritiene opportuno valorizzare l'apporto che gli utenti possono fornire per indirizzare le scelte tecniche e di politica trasportistica (comprese le cruciali politiche tariffarie) riguardo ai servizi di TPL nel bacino.

- **Dal resoconto (monitoraggio) al rendiconto (analisi critica delle prestazioni)**

Lo scopo è quello di far evolvere la conoscenza dei fatti e dei dati riguardanti il “sistema TPL” dalla attuale acquisizione statica (limitata di fatto ad una raccolta statistica, peraltro assai aggregata e parziale) verso un sistema dinamico che consenta una più approfondita e aggiornata conoscenza della evoluzione del servizio.

## ***2. Contenuti e articolazione del Programma di bacino del TPL***

- Riferimento base: “Linee Guida” della Regione Lombardia  
(Deliberazione n.° X /2486 del 10.10.2014)
- Criterio generale: riorganizzare la rete dei servizi TPL
  - evoluzione verso una maggiore **gerarchia del sistema delle linee**, sul modello delle linee **S-Link** che hanno dato buona prova
  - ristrutturazione dell’offerta secondo **principi di integrazione**
- Il servizio **TPL** va considerato come un **tutt’uno** sull’intero bacino territoriale provinciale
  - superare la compartimentazione tra servizi Urbani ed Extraurbani che ha caratterizzato l’offerta “storica” e che ha finora ripartito le competenze del soggetto pubblico fra ambiti geografici con sovrapposizioni di percorsi e linee

- a) Definizione dell'offerta dei servizi nel bacino
- b) Programmazione dei servizi esterni al territorio di competenza e/o extraregionali
- c) Reti oggetto dei contratti di servizio e ambiti territoriali a domanda debole
- d) Criteri per migliorare l'accessibilità degli interscambi del TPL e incrementare la velocità commerciale
- e) Modalità di integrazione tra i servizi TPL e servizi complementari
- f) Criteri per migliorare accessibilità e fruibilità dei servizi di TPL per persone disabili
- g) Indirizzi per la programmazione da parte dei Comuni degli interventi sulla mobilità locale e la circolazione per migliorare l'efficacia del TPL
- h) Risorse per finanziare offerta programmata e investimenti necessari
- i) Strategie di comunicazione e di diffusione informazioni all'utenza

- Il concetto basilare del PTB che prefigura il servizio TPL come un'unica entità sull'intero bacino provinciale, si accompagna ad un atteggiamento **realistico** pur riconoscendo le conseguenti profonde riorganizzazioni e ristrutturazioni derivate dalla **visione unitaria**.
- Tenendo conto delle presumibili tempistiche di evoluzione ed implementazione dei programmi di potenziamento infrastrutturale (riguardanti il sistema ferroviario, i nodi di interscambio, i sistemi tecnologici, ecc.), il PTB si configura come:
  - programma di **breve termine** (3 anni) e, al contempo
  - piano di **medio termine** (5 anni), nel rispetto della norme regionali e nella coerenza dello scenario di pianificazione (PRMT) che si sta delineando.

# Articolazione delle attività e dei temi del PTB (I)



Attività	Descrizione e contenuti	Obiettivi e indicatori DPCM 11.03.2013 Delibera X/833 25.10.2013
<b>INTRODUZIONE</b>	Ruolo Agenzia - Processo della formazione del Programma -	Percorso di razionalizzazione - Applicazione art 3-bis e bacini regionali (1.1 e 1.2)
<b>Gli OBIETTIVI e i CRITERI. II QUADRO REGOLAMENTARE</b>	Finalità generali e specifiche - Descrizione del contesto normativo e delle innovazioni regolamentari – Integrazione vettoriale e tariffaria – Unitarietà del contesto operativo – Adempimenti su monitoraggio - PRMT e aspetti connessi	Evoluzione della disciplina di settore
<b>II QUADRO CONOSCITIVO</b>	<i>Ricognizione - Descrizione aree /aspetti tematici investigati (2.1 LG)</i>	<b>Definizione dei fabbisogni</b> ai fini della <b>riprogrammazione</b>
<i>Demografia e situazione socio-economica</i>	Quadro statistico e tendenze evolutive – Aspetti connessi alle tematiche del turismo	Assetto territoriale e socio-economico (2.1)
<i>Situazione infrastrutturale</i>	Illustrazione dotazioni ed evoluzione attesa in base alla programmazione di livello superiore in corso di attuazione. Tema dei nodi di interscambio. PRMT della Regione in corso di adozione – Individuazione "colli di bottiglia" e vincoli di sistema: (velocizzazione, interscambi, parcheggi) – Criticità nell'accesso informazioni, segnaletica e aspetti comunicazione (interfaccia "utente"), approvvigionamento titoli viaggio – Situazione fermate (censimento paline/pensiline)	
<i>Organizzazione dei servizi</i>	Descrizione storica dell'evoluzione della produzione del TPL sul territorio. Mutamenti indotti da attivazione metropolitana	
<i>Analisi Offerta di servizio -</i>	Raccolta dati e descrizione ragionata e critica della situazione in essere- Descrizione <b>parco autobus</b>	Trasporto pubblico locale (2.2.2.1)
<i>Analisi Domanda</i>	Analisi dati statistici frequentazione – per direttrice linee extraurbane (acquisto per area geografica, indagini ecc.) - Area urbana. Analisi dati customer urbana	Trasporto pubblico locale (2.2.2.2)
<i>Aspetti economici – Quadro tariffario</i>	Presentazione dei trend storici e relativa analisi – Aspetti contrattuali - Costi di produzione e ricavi – Sistemi tariffari in vigore e problematiche loro armonizzazione - Articolazione titoli di viaggio e analisi utilizzo titoli di viaggio	

# Articolazione delle attività e dei temi del PTB (2)



Attività	Descrizione e contenuti	Obiettivi e indicatori DPCM 11.03.2013 Delibera X/833 25.10.2013
<b>II PROGRAMMA di BACINO</b>	Ridefinizione del modello di offerta: aspetti tecnici di organizzazione del servizio integrato (urbano+extraurbano e con ferrovia) - Criteri di riorganizzazione offerta dei servizi base – Superamento frammentazione operativa – Riferimenti alle <b>Linee Guida</b> (DGR 2486/10.10.2014)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evoluzione modello governance (4.2)</li> <li>• Integrazione e centri interscambio (4.5.1)</li> <li>•</li> </ul>
	Il contesto di riferimento: <b>Piano di riprogrammazione</b> (DGR 833/25.10.2013) e descrizione per assegnazione risorse finanziarie	<b>Piano di riprogrammazione (4.1)</b>
	Elaborazioni per il <b>disegno della nuova rete integrata</b> – Redazione grafica percorsi – Impostazione impianto dell'offerta per quadrante geografico (2.2.1 LG e 2.2.2. LG) - <b>Sistemi informativi a supporto del programma (2.7.3 LG)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sviluppo del servizio di TPL offerto (4.4)</b></li> <li>• Coordinamento di immagine e dei sistemi informazione e comunicazione (4.5.2)</li> </ul>
	Aree a <b>domanda debole</b> (2.2.5 LG) e <b>servizi di completamento</b> (2.3.3 LG)	Politiche sviluppo mobilità complementare (4.5.4)
	Ridefinizione orari (2.2.3 LG): orari coordinati, frequenze, ecc.	
	Raccomandazioni per redazione Disciplinare tecnico e aspetti contrattuali da considerare /trasferire in sede di preparazione dei <b>documenti di gara per affidamento servizi (2.4 LG)</b>	
<b>La QUALITA' del SERVIZIO INNOVAZIONE dei SISTEMI</b>	Leve strategiche (parco autobus e rinnovo) (2.3.1 LG) – Innovazione: SBE e relative tecnologie (2.3.2 LG) Rimozione vincoli di sistema (2.5 LG) e coordinamento con <b>Pianificazione PUMS</b> Orientamento al cliente: coordinamento immagine e informazione (2.6.1 LG), Sistema di monitoraggio del servizio (2.7.2 LG) come input per verifica su attuazione del Programma –	<b>Innovazione dei sistemi (5.2)</b> - SBE (5.2.1) - Politiche di info-mobilità (5.2.2)
<b>Gli SCENARI ECONOMICI</b>		
<i>Costi, risorse e loro evoluzione</i>		
<i>Equilibri economico-finanziari</i>		Efficientamento e razionalizzazione (3.1)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rapporto ricavi/costi</li> <li>– Domanda</li> <li>– Occupazione</li> </ul> <b>Sostenibilità economica del TPL (4.6)</b>

# Articolazione delle attività e dei temi del PTB (3)

Attività	Descrizione e contenuti	Obiettivi e indicatori DPCM 11.03.2013 Delibera X/833 25.10.2013
<b>L'IMPIANTO TARIFFARIO</b>	Politiche tariffarie (2.2.4 LG) e (2.3.2 LG) -	Il nuovo sistema tariffario integrato <b>(4.5.3)</b>
<i>Zonizzazione – Studi ed analisi</i>	Criteri di individuazione delle configurazioni e individuazione scenari di studio– Risultati e analisi delle simulazioni – Soluzioni alle problematiche specifiche relative al bacino - Lavoro congiunto con RL – Individuazione zonizzazione ottimale con riferimento LG specifiche della RL	
<i>Politiche tariffarie - Titoli di viaggio – Transizione al SBE</i>	Definizione nuova articolazione titoli di viaggio e offerta tariffaria associata Migrazione verso il sistema Bigliettazione Elettronica (SBE)	Sistema di Bigliettazione Elettronica <b>(5.2.1)</b>
<b>IL MONITORAGGIO del servizio e dei contratti</b>		Sistema informativo di monitoraggio e dati di contratto – Problematiche di raccolta, trattamento e trasferimento <b>(5.1)</b>
<b>L'ACCESSIBILITA' e la SICUREZZA</b>	Percorsi di adduzione – Accessibilità e intermodalità (2.6.2 LG) - Dotazione parcheggi fermate, attrezzaggio, fruibilità (2.6.3 LG) ecc.	Promozione mobilità ciclabile <b>(4.5.4.1)</b>
<b>Le ATTIVITA' di CONSULTAZIONE</b>	Coinvolgimento stakeholders (Incontri sul territorio – Indagine sui Servizi scolastici - Attivazione <b>Conferenza locale per il TPL</b> (2.6.4 LG)	
<b>Le AREE di IMPLEMENTAZIONE</b>  <b>Linee operative e azioni principali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'organizzazione della mobilità collettiva come sistema <b>(2.5 LG)</b></li> <li>➤ Quality management</li> <li>➤ Promozione del TPL e finanziamento delle misure di promozione</li>   <li>➤ Creazione dei “Gruppi di partenariato”</li>   <li>➤ Connessione del sistema di TP con il sistema ciclabile (2.3.3 LG)</li> <li>➤ Il ruolo del TP per il sistema turistico e i relativi “circuiti” (vedi pagina web RL Mobilità infrastrutture → Tempo libero” collegamenti Val Camonica- Valtellina–Engadina</li> </ul>	<p><b>Cronoprogramma</b> linee strategiche e operative e azioni principali <b>(6.1)</b></p> <p>Sviluppo del TPL <b>(6.1.3)</b> Integrazione del TPL <b>(6.1.4)</b> Sostenibilità economica del TPL <b>(6.1.5)</b></p> <p>Promozione mobilità ciclabile <b>(4.5.4.1)</b></p>

# Contenuti del Programma in relazione alla Linee Guida (I)

## Quadro sintetico

### LINEE GUIDA per la REDAZIONE dei PROGRAMMI di BACINO del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(L.R. n° 6 del 4.06.2012 art.13)

Rif.	Sub-attività	CONTENUTI fondamentali	ATTIVITA' Programma di Bacino
2.1		<b>Ricognizione della domanda e dell'offerta di TPL</b> (Identificazione contesto operativo e fabbisogni di mobilità)	
		Impatto del quadro della programmazione sovra-ordinata sulla programmazione di bacino e sulla programmazione sotto-ordinata (interventi su PUMS/PUT e PGT)	
		Individuazione soggetti istituzionali e degli <i>stakeholders</i>	
		Ricognizione affidamenti vigenti	
		<b>Mappatura offerta di TPL esistente</b> e analisi dei sistemi tariffari e dei livelli di integrazione	
		Offerta di trasporto e collegamento tra bacini diversi	
		<b>Analisi della domanda</b> , sua entità e distribuzione territoriale (pendolarismo con centri attrattori, stato attuale accessibilità ai servizi di TPL)	
		Aspetti esclusione sociale e soluzioni esistenti nel quadro delle politiche di TP ( <b>esigenze gruppi vulnerabili</b> )	
		Aspetti insediativi e di <b>distribuzione e dei poli generatori</b> /attrattori più significativi – Grandi eventi	
		Elaborazione indicatori significativi domanda e offerta	
		Individuazione punti di forza e debolezza dell'attuale modello	
2.2		<b>Ridefinizione del modello di offerta</b> (Sistema integrato con elevata accessibilità e competitivo)	
2.2.1		Gerarchizzazione – Cadenzamenti – Disponibilità e integrazione del servizio	Assegnazione dell'offerta sugli assi forti di convergenza della domanda di mobilità – Eventuali soluzioni BRT-impianto gerarchico e individuazione caratteristiche
2.2.2		<b>Ridefinizione della rete dei servizi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centralità impianti a rete fissa – Organizzazione punti di interscambio – accessibilità grandi poli attrattori</li> <li>• Individuazione e gerarchizzazione dei poli attrattori di TPL</li> <li>• Progettazione punti afferenza gomma su sistemi impianti fissi</li> <li>• Revisione generale percorsi e ri-progettazione con itinerari standardizzati e ben individuabili</li> <li>• Valutazioni su capillarità del sistema</li> </ul>
2.2.3		<b>Ridefinizione degli orari</b> (promuovere integrazione e anche utilizzo TPL da parte utenti non sistematici, quali leve per migliorare rapporto ricavi/costi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinare orari gomma /ferro in corrispondenza punti di interscambio</li> <li>• Progettazione integrata orari e cadenzamento simmetrico – Continuità temporale del servizio</li> <li>• Coordinamento con <b>Piani territoriali degli orari</b></li> </ul>
2.2.4		<b>Politiche tariffarie:</b> per dare applicazione al regolamento regionale DGR 6.06.2014 /1921 e introduzione STIBM (promuovere utilizzo TPL tramite politiche tariffarie)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonizzazione tariffaria</li> <li>• Nuovi profili tariffari</li> <li>• Flussi turistici e grandi eventi</li> <li>• Transizione alla Bigliettazione elettronica</li> </ul>
2.2.5		<b>Programmazione servizi in aree a domanda debole</b>	Individuazione della tipologia di offerta più adeguata e funzionale alla domanda e al contesto (circuiti di feederaggio, servizi a domanda /convenzioni ecc.

# Contenuti del Programma in relazione alla Linee Guida (2)

Rif.	Sub-attività	CONTENUTI fondamentali	ATTIVITA' Programma di Bacino
<b>2.3</b>		<b><i>Incremento della qualità del servizio offerto</i></b> (in termini di accessibilità, leggibilità del servizio, confort, sicurezza e sostenibilità ambientale)	
	2.3.1	Rinnovo parco autobus (con dotazioni adeguate a utenza disabile)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parametri da definire in funzione situazione in essere – Localizzazione AVM e sistema SBE</li> <li>Definizione criteri premialità/ sanzionabilità</li> </ul>
	2.3.2	Innovazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Implementazione SBE – Centro controllo di Bacino</b></li> <li>• Infomobilità: nuove forme di accesso alle informazioni e interattività attraverso applicazioni on-line</li> <li>• <b>Strumenti per Monitoraggio prestazioni del sistema</b></li> <li>• Tecnologie per aumento sicurezza a bordo e antievasione</li> <li>• Efficientamento energetico</li> </ul>
	2.3.3	Servizi di completamento e mobilità complementare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strutture di interscambio – Accessibilità pedonale e ciclabile – Attrezzaggio bus – Iniziative di mobility management - Implementazione SBE</li> <li>• Servizi automobilistici finalizzati e servizi alternativi “dedicati”</li> <li>• Piani di mobilità persone con disabilità (L.104/5.02.1992, art.26 comma 3) – verifica livelli accessibilità alle fermate e per l’informazione</li> <li>• Piani di riqualificazione delle fermate (programmazione / interazione con Enti locali per coordinamento interventi)</li> </ul>
<b>2.4</b>		<b><i>Criteri individuazione sotto-bacini e lotti affidamento servizi</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Individuazione e sperimentazione di nuovi servizi di trasporto e possibili ambiti di sviluppo</li> <li>• Servizi bus scolastici /Funzione Agenzia come centrale di acquisto / ecc.</li> </ul>
<b>2.5</b>		<b><i>Rimozione vincoli di sistema e coordinamento pianificazione sovraordinata e di mobilità urbana</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinamento con PUMS Brescia</li> <li>• Individuazione strumenti atti alla possibilità di realizzare interventi di miglioramento infrastrutturale necessari per la competitività/attrattività del TPL</li> <li>• PRTA Franciacorta /PRTA Montichiari</li> <li>• Nodo ferroviario BS</li> <li>• Piani turistici</li> <li>• PRMT</li> <li>• PTCP (vincoli da inserire/rimuovere)</li> <li>• Competenze su espressione pareri</li> </ul>

# Contenuti del Programma in relazione alla Linee Guida (3)

## Quadro sintetico

### LINEE GUIDA per la REDAZIONE dei PROGRAMMI di BACINO del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

(L.R. n° 6 del 4.06.2012 art.13)

Rif.	Sub-attività	CONTENUTI fondamentali	ATTIVITA' Programma di Bacino
<b>2.6</b>		<b><i>Orientamento al cliente</i></b>	
2.6.1		Coordinamento immagine e informazione del TPL	<ul style="list-style-type: none"><li>• Azioni finalizzate alla pubblicizzazione dei servizi e a creare un sistema coordinato di informazione – mappe e pannelli indicatori, ecc.</li><li>• Applicazioni web</li></ul>
2.6.2		<b>Accessibilità al servizio e intermodalità</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Attrezzaggio fermate e funzionalità layout dei punti di interscambio</li><li>• Informazioni al pubblico</li><li>• Integrazione piattaforme informative e coordinamento con altri fornitori di servizi di trasporto /altri siti aziendali</li></ul>
2.6.3		Fruibilità del servizio	<ul style="list-style-type: none"><li>• Livelli di accessibilità per categorie di utenti</li><li>• Piano interventi di adeguamento per rimozione barriere architettoniche e percorsi</li></ul>
2.6.4		<b>Tutela del consumatore</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Indagini <i>customer satisfaction</i></li><li>• Disponibilità informazioni tramite monitoraggio permanente – Call center</li><li>• Condizioni di trasporto – Carte della mobilità</li><li>• Programmi di formazione del personale</li></ul>
<b>2.7</b>		<b><i>Verifica e monitoraggio del Programma</i></b>	
2.7.1		Verifica tecnica del Programma	
2.7.2		Monitoraggio del Programma – <b>Centro di Controllo di Bacino</b> c/o Agenzia	
2.7.3		Sistemi informativi a supporto del Programma -	

# **3. *Caratteri generali dei servizi di TPL***

*nel bacino di Brescia*

# **Elementi caratterizzanti del contesto in cui opera il TPL**

---



- **Aspetti territoriali e insediativi**

- Dispersione degli insediamenti, con particolare riguardo all'area di pianura.
- Sviluppo insediativo lineare nel fondovalle della Val Camonica, Val Trompia, Val Sabbia.
- Bassa densità della popolazione anche nelle aree urbanizzate.

- **Aspetti socio-demografici**

- Crescita della parte di popolazione anziana.
- Significativa quota di popolazione non originaria (18% nel capoluogo e circa 15% nella corona) con medio-basso livello di reddito e senza alternative modali

- **Motorizzazione privata molto elevata e moderna**

(Fonte ACI: 610 autovetture ogni 1.000 abitanti e 340 autovetture Euro 4 ogni 1.000 ab.)

- Struttura spaziale della **domanda fortemente incentrata sul polo di Brescia**, sia per la componente sistematica che per quella occasionale.
- **Servizio di Trasporto Pubblico orientato sostanzialmente alla domanda scolastica** (in specifico, istituti medi superiori).
- Trasporto ferroviario con disegno di rete infrastrutturale radiale rispetto al capoluogo, con interessanti prospettive di potenziamento.
- **Impostazione segmentata tra il servizio di trasporto pubblico Urbano ed Extraurbano**, derivante da un processo storico e organizzativo con precisi ambiti di competenza.

# Offerta

## Percorrenze e posti-km (Anno 2014) – Dati Lispa



LOTTO	Percorrenze autobus [Km/anno]			Totale offerta [posti-km]	Corse annue effettuate [N]
	Programmata a contratto	Effettivamente svolta	%		
I, Sud	7.924.778	7.966.612	27,5	626.175.678	350.643
II, Nord	9.332.157	9.204.140	31,8	668.712.532	402.610
III, Valle Camonica	2.980.097	3.017.233	10,4	220.656.116	97.092
<b>Subtotale Extraurbano</b>	<b>20.237.032</b>	<b>20.187.985</b>	<b>69,7</b>	<b>1.515.544.326</b>	<b>850.345</b>
<b>Urbano Brescia</b>	<b>8.374.932</b>	<b>8.426.682</b>	<b>29,1</b>	<b>851.094.882</b>	<b>588.217</b>
<b>Altro Urbano</b> (Desenzano, Gardone V., Toscolano Mader.)	<b>337.662</b>	<b>354.350</b>	<b>1,2</b>	<b>35.375.601</b>	<b>45.308</b>
<b>Totale generale</b>	<b>28.949.626</b>	<b>28.969.017</b>		<b>2.402.014.809</b>	<b>1.483.870</b>

**Extraurbano = circa 70% delle percorrenze totali, un po' meno di posti offerti (63%)**

# Struttura territoriale dell'offerta di trasporto

## Servizi autobus (anno 2014)



LOTTO	Popolazione residente [abitanti]	Estesa delle linee TPL [km]	Fermate [N]
I, Sud (Pianura, Franciacorta)	588.090	935	1.292
II, Nord (Valtrompia, Valsabbia, Garda)	374.127	1.563	1.802
III, Valle Camonica	107.252	1.073	228
<b>Sub totale extraurbano</b>	<b>1.069.469</b>	<b>3.571</b>	<b>3.322</b>
<b>Urbano Brescia</b>	<b>196.058</b>	<b>565</b>	<b>1.147</b>
<b>Altro Urbano</b> (Desenzano, Gardone, Toscolano M.)	<b>(*)</b>	<b>109</b>	<b>245</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1.265.527</b>	<b>4.245</b>	<b>4.714</b>

*Nota: [\*] Il dato della popolazione residente è incluso nei lotti extraurbani*

COMPARTO	Percorrenze autorizzate [km]	Linea principale [km - %] (*)	Grado di concentrazione prime 3 linee (*)	Grado di concentrazione prime 5 linee (*)
LOTTO I, Sud	7.889.598	908.255 – 11,5%	25,4%	37,4%
LOTTO II, Nord	9.196.229	2.633.211 – 28,6%	60,6%	72,4%
LOTTO III, Valle Camonica	2.846.261	1.006.426 – 35,6%	63,0%	74,5%
<b>Subtotale Extraurbano</b>	<b>19.932.088</b>	<b>2.633.211 – 13,2%</b>	<b>28,9%</b>	<b>37,6%</b>
<b>Urbano Brescia</b>	<b>8.426.682 (**)</b>	<b>865.640 – 10,3%</b>	<b>29,8%</b>	<b>47,9%</b>

[\*] Calcolato come percentuale delle percorrenze di linea sul totale delle percorrenze autorizzate del Lotto

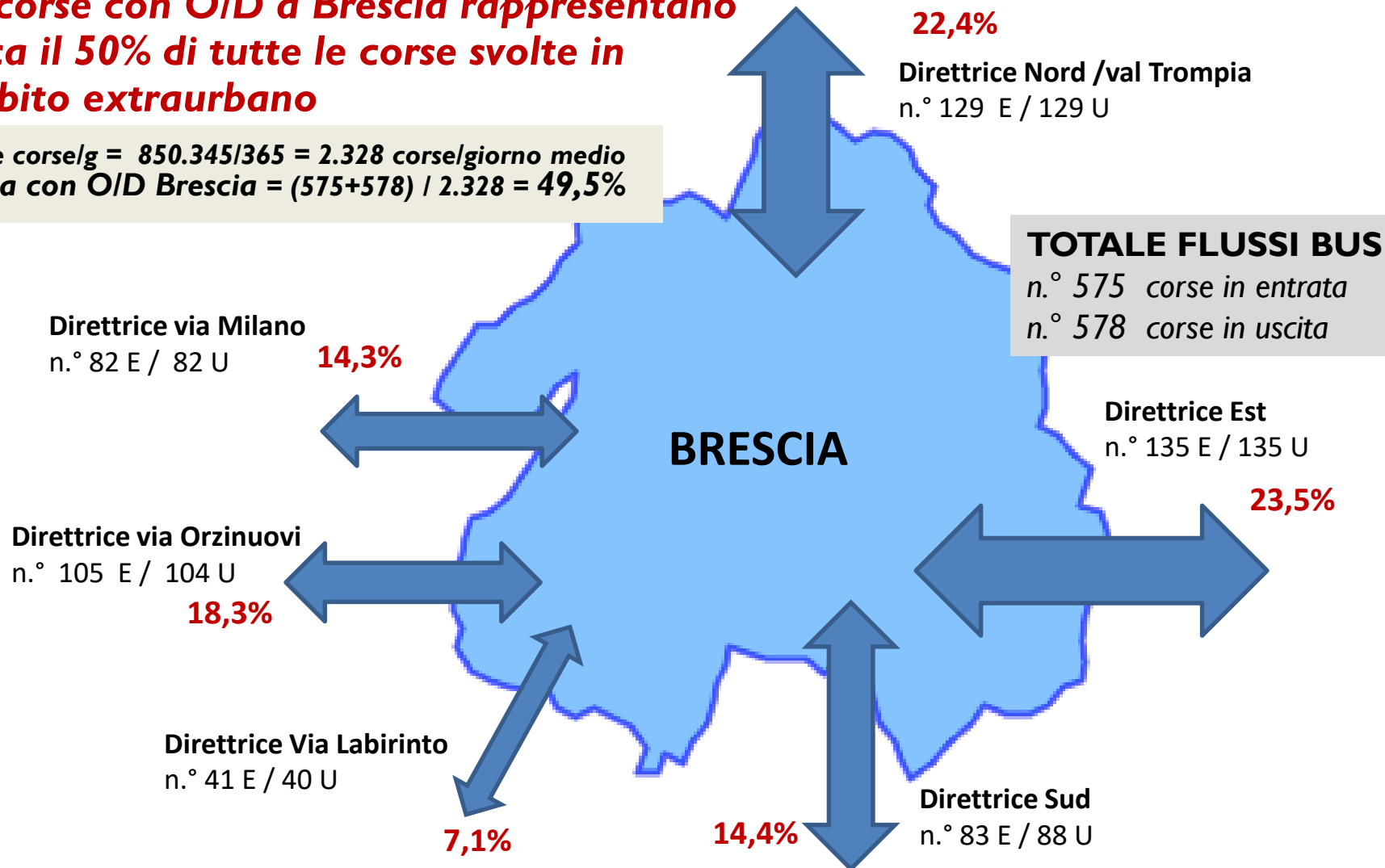
[\*\*] Valore che coincide per quanto riguarda il servizio urbano con le percorrenze effettivamente svolte (vedi slide precedente)

	Attuale				Totale
	Scolastico		Non scolastico		
PRINCIPALI	3.734.882	30,9%	8.335.039	69,1%	12.069.922
Secondarie	2.857.839	39,4%	4.396.042	60,6%	7.253.881
<b>TOTALE</b>	<b>6.592.722</b>	<b>34,1%</b>	<b>12.731.081</b>	<b>65,9%</b>	<b>19.323.803</b>

# Flussi autobus in ingressi/uscita a Brescia - Giorno feriale medio

**Le corse con O/D a Brescia rappresentano circa il 50% di tutte le corse svolte in ambito extraurbano**

Totale corse/g =  $850.345/365 = 2.328$  corse/giorno medio  
Quota con O/D Brescia =  $(575+578) / 2.328 = 49,5\%$



# Ricavi tariffari (IVA 10% inclusa) – Anno 2014 (Euro)

Valori da monitoraggio LISPA - Fonte: Lombardia Informatica



COMPARTO	Totale		di cui			
	Euro	%	Biglietti	da abbonamenti		
				Settimanali	Mensili	Annuali
LOTTO I, Sud	9.776.381	26,4	2.416.404	292.784	5.552.427	1.514.766
LOTTO II, Nord	11.676.878	31,4	5.038.717	443.174	4.274.932	1.920.055
LOTTO III, Val Camonica	2.598.600	7,0	995.521	525.974	978.275	98.830
<b>Subtotale Extraurbano</b>	<b>24.051.859</b>	<b>64,8</b>	<b>8.450.642</b>	<b>1.261.932</b>	<b>10.805.634</b>	<b>3.533.651</b>
<i>Ripartizione %</i>		100	<b>35,1</b>	5,3	44,9	14,7
<b>Urbano Brescia</b>	<b>12.834.072</b>	<b>34,5</b>	6.862.472	121.102	3.420.601	2.429.897
		100	<b>53,5</b>	0,9	26,7	18,9
<b>Altro Urbano</b> (Desenzano, Gardone, Toscolano Maderno)	250.620	0,7	128.605	84	103.021	18.910
<b>Totale generale</b>	<b>37.136.551</b>	<b>100,0</b>	<b>15.441.719</b>	<b>1.383.118</b>	<b>14.329.256</b>	<b>5.982.458</b>

- Riflessioni :**
- I ricavi da tariffa sono ottenuti in maniera preponderante dagli **utenti extraurbani** = **65% del totale introiti**
  - La componente di utenti **abbonati nell'extraurbano** pesa per il **65%**, cioè oltre 20 punti percentuali di più di quanto avvenga in ambito urbano

# Contesto in cui opera il TPL nel bacino di Brescia



## PUNTI di FORZA

- ALTO LIVELLO TECNOLOGICO GOVERNO MOBILITA'
- **EFFETTO METROBUS**
- **RETE FERROVIARIA CON SCHEMA RADIALE SU BRESCIA** a COPRIRE larga parte SETTORI TERRITORIALI
- **ELEVATO POSIZIONAMENTO RANKING USO del TPL in area urbana** (dato di valenza comparativa)

## OPPORTUNITA'

- MERCATO TURISTICO
- AZIONI di MOBILITY MANAGEMENT COORDINATE per ZONE COMMERCIALI e PRODUTTIVE
- INTEGRAZIONE: sistema tariffario integrato a scala regionale

## ELEMENTI di DEBOLEZZA

- **BASSO LIVELLO di INTEGRAZIONE DEI SERVIZI TPL**
- **DEBOLI POLITICHE di DISINCENTIVO** a UTILIZZO VETTORI di TRASPORTO MECCANIZZATI privati/individuali
- **MODESTO LIVELLO di PENETRAZIONE TECNOLOGIE ICT** PER IL SERVIZIO EXTRAURBANO
- RIDUZIONE OCCUPAZIONE IN UNITA' PRODUTTIVE a FORTE CONCENTRAZIONE di RISORSE UMANE
- **ELEVATA MOTORIZZAZIONE PRIVATA**

## FATTORI e TENDENZE CONTRARI

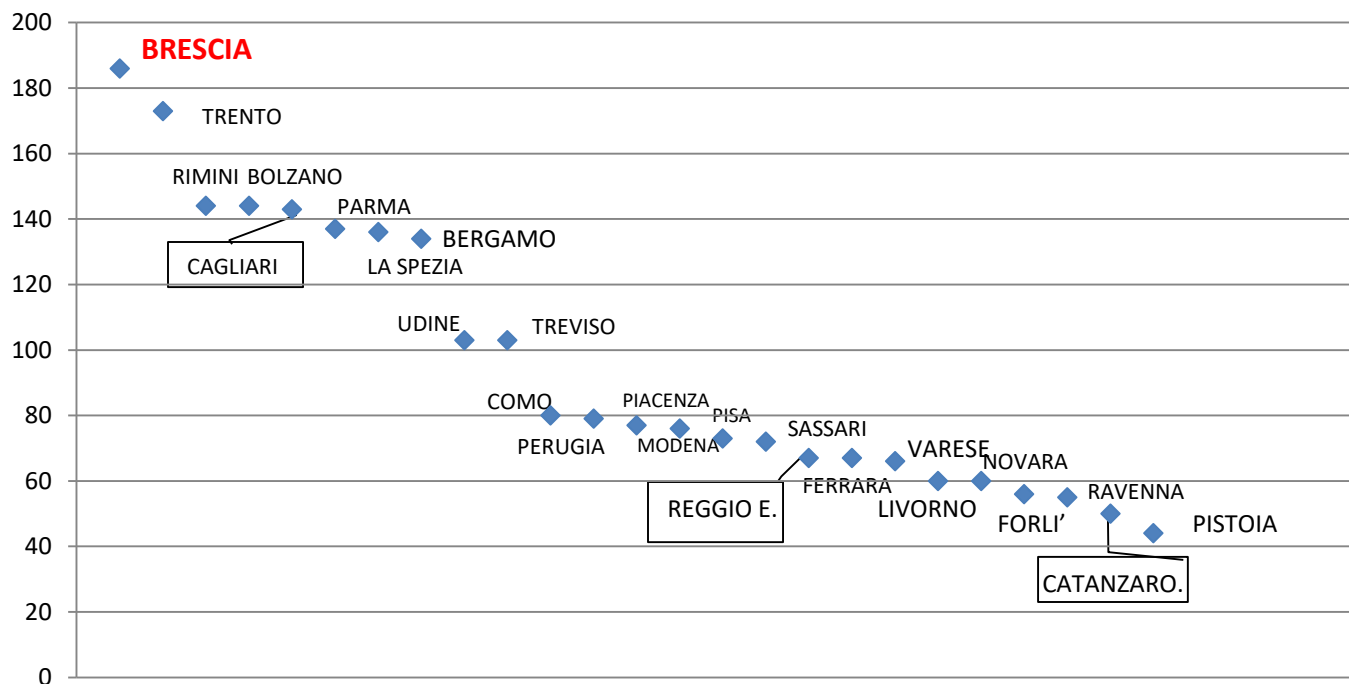
- SISTEMA INSEDIATIVO : scelte urbanistiche non orientate alla "densificazione"
- SVILUPPO FORME di MOBILITA' AUTO-ORGANIZZATA TRA UTENTI "CAPTIVE"
- INCREMENTO MOBILITA' COMPLESSA: spostamenti plurimi e "concatenati"
- AUMENTO SPOSTAMENTI LEISURE e NON SISTEMATICI

Per semplicità, lo strumento utilizzato è quello dell'analisi SWOT che permette di evidenziare i punti di forza (Strengths) e debolezza (Weaknesses) del sistema esaminato e gli elementi esterni che lo possono influenzare: opportunità (Opportunities) e minacce (Threats).

# Posizionamento TPL di Brescia nel panorama nazionale

## Domanda, anno 2014

### Passeggeri trasportati annualmente per abitante [viaggi/ab/anno]



Nota. Valori riferiti al campione delle "città medie"- Fonte: Rapporto Ecosistema Urbano – Ambiente Italia

# I problemi da risolvere (1)

- **Servizi interurbani prevalente orientati al servizio scolastico**
  - le riduzioni degli ultimi anni hanno ridotto il TPL su molte direttrici ad un servizio quasi solo dedicato agli studenti
- **Periodicità non uniforme sul territorio**
  - servizi festivi scarsi/assenti in molte aree
  - livello dei servizi di morbida non omogeneo
- **Affollamento nelle ore di punta su direttrici principali**
  - Saturazione delle corse da/per i poli scolastici
- **Servizi nelle aree “deboli”**
  - Capillarità dei servizi non omogenea e non garantita su tutto il territorio a bassa densità abitativa (aree montane e non solo)

# I problemi da risolvere (2)



- **Coincidenze ed interscambi – Impatto delle condizioni viabilistiche**
  - Interscambi con ferrovia, altre linee su gomma e navigazione da migliorare
  - Congestione stradale
  - Carenza/assenza di strutture di interscambio efficaci
  - Gestione operativa delle coincidenze
- **Percorsi**
  - In alcuni casi la ricerca di capillarità non consente collegamenti efficaci
  - Promiscuità con circolazione privata su tratte strategiche
- **Tariffe**
  - Pluralità di sistemi tariffari: Interurbano / Area urbana; lineare / a zone
- **Connessioni/integrazioni con i Bacini limitrofi**
  - Coordinamento orari, itinerari e servizi
  - Armonizzazione tariffe
- **Qualità ed adeguamento tecnologico dei mezzi**
  - Necessità di ridurre l'attuale anzianità media del parco extraurbano (10,1 anni)
  - Dotazioni tecnologiche di bordo da estendere a tutti i mezzi

## ***4. Criteri e metodologia di riordino dell'offerta***

## 1. Criteri per il riordino, la razionalizzazione e lo sviluppo del servizio

*Gerarchizzazione della rete*

*Razionalizzazione dei percorsi (rettificazione + riduzione corse e lunghezza linee)*

*Interventi per favorire l'aumento velocità commerciale*

*Attestazione linee extra-urbane su linea Metro BS*

*Interventi per favorire l'interscambio*

## 2. Proposta di progetto per la nuova rete

→ *Semplificazione*

→ *Assetto di rete su livelli gerarchici*

→ *Scelta dei livelli di servizio e loro applicazione alla rete – LdS per i centri ordinatori*

→ *Quantificazione dell'offerta in termini di percorrenze (prima /dopo)*

## 3. Sub-aree di studio

## 4. Diretrici

## 5. Nodi di interscambio

## 6. Linee di valenza turistica – Linee urbane dei centri minori

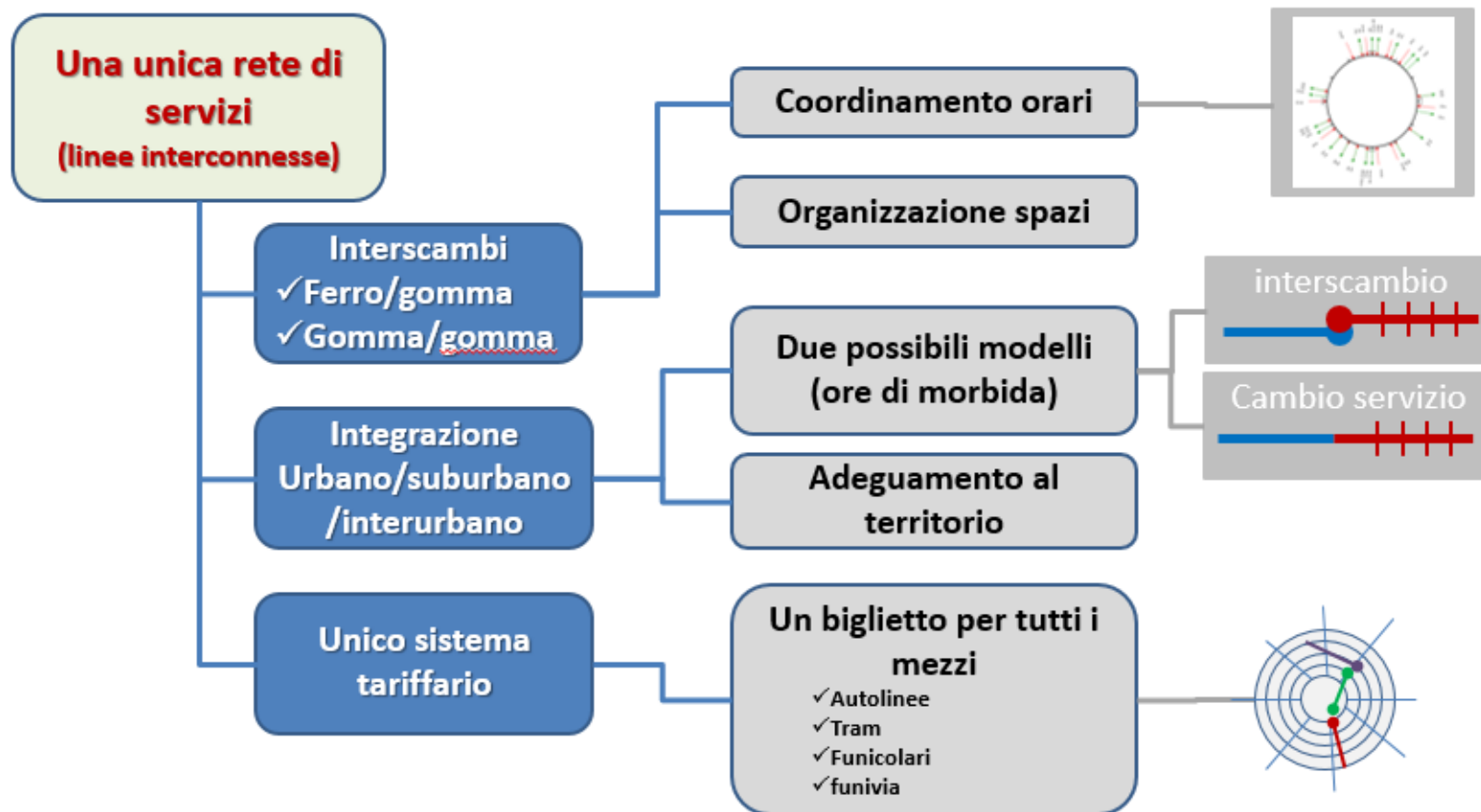
## Aspetti economici e finanziari di sostenibilità del progetto

→ *Il quadro attuale – Segmenti di utenza e nuova clientela potenziale*

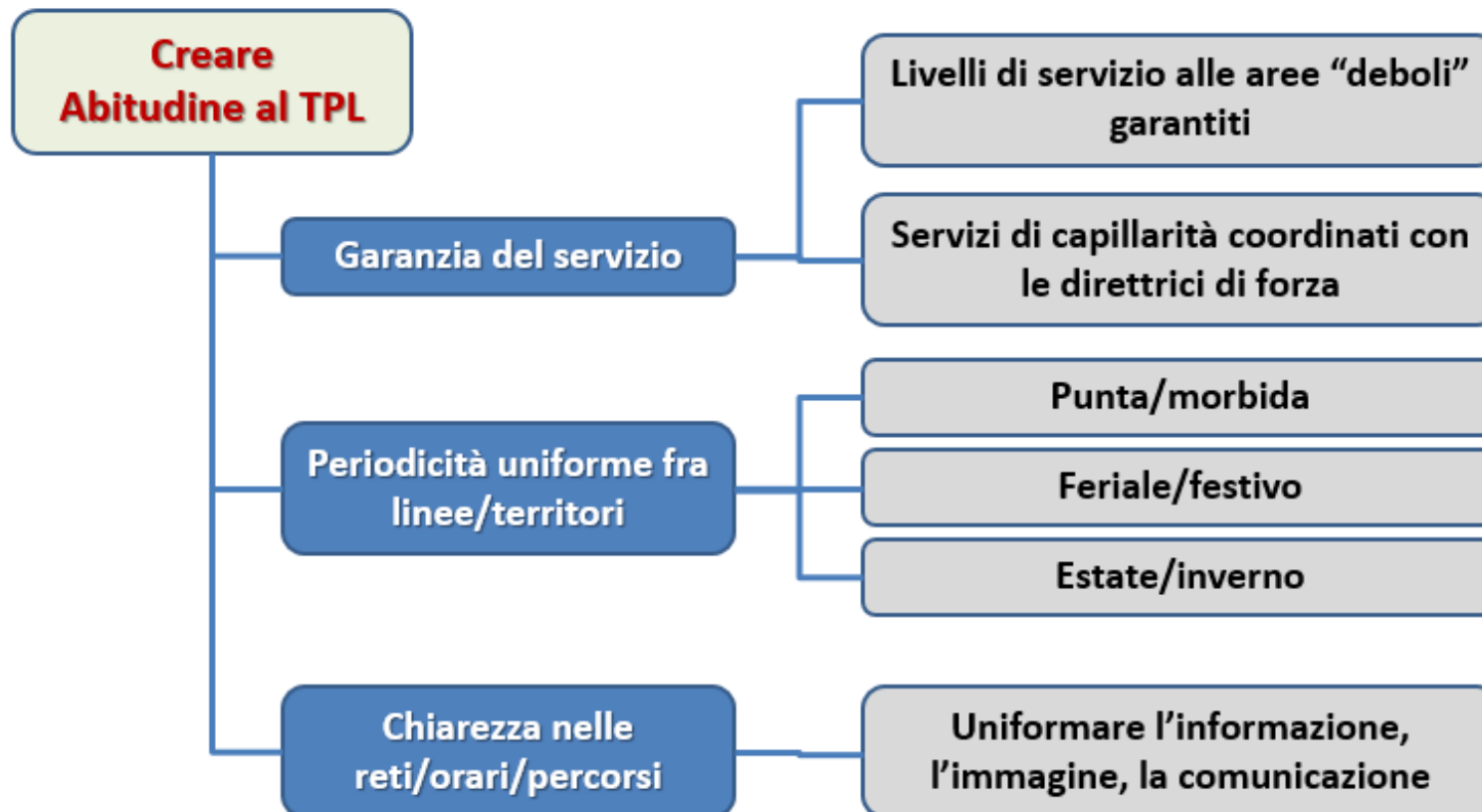
→ *Scenari finanziari in relazione scelte tariffarie e modalità di acquisizione risorse economiche*



***Obiettivo: Integrazione !***



# Visione del TPL



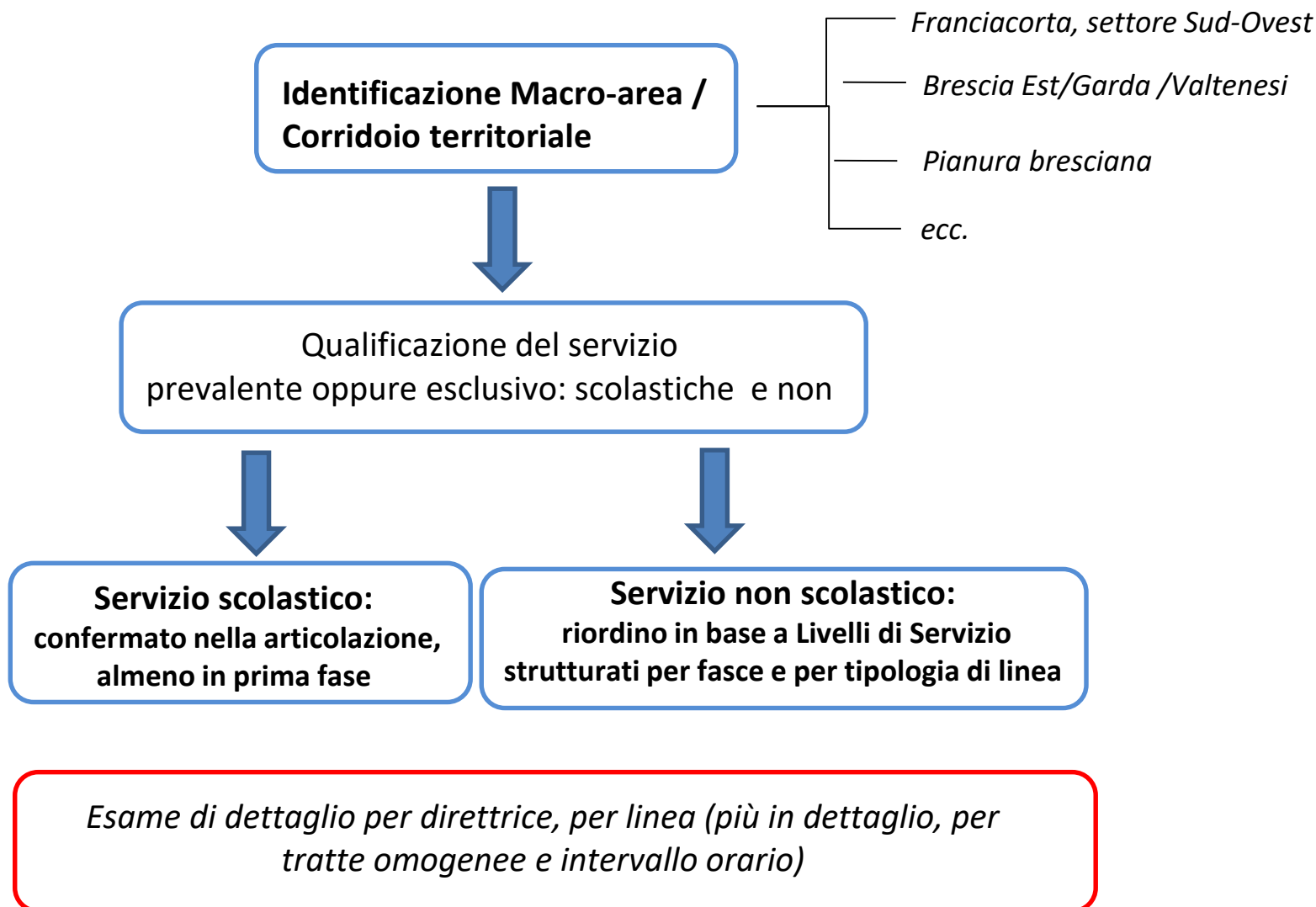
# Una strategia di intervento multipla

## IINTEGRAZIONE dei TITOLI di VIAGGIO



Nota [A] Obiettivo delle Linee Guida della Regione Lombardia per il medio termine:

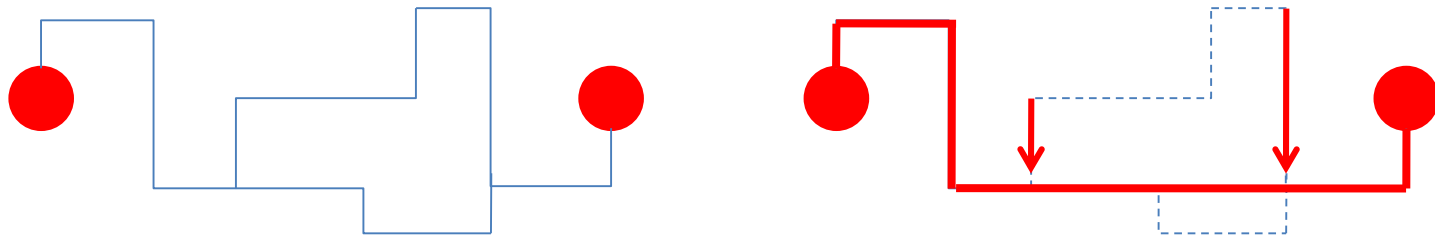
- 7,5 anni - standard europeo - come valore medio massimo di anzianità della flotta;
- 15 anni come valore massimo di anzianità per la sostituzione dei veicoli.



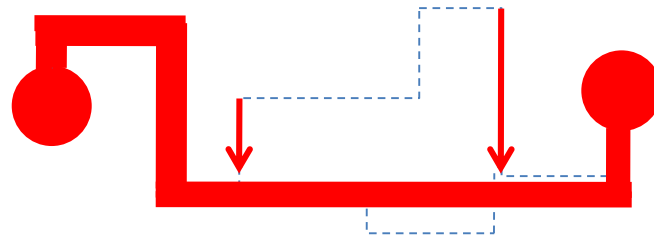
- **METODOLOGIA**

1. **Servizio confermato** per le corse cosiddette “scolastiche”
2. Per le “corse non scolastiche” si procede a **ridurre gli istradamenti** e a linearizzare il percorso, compattando l’offerta sull’ “itinerario prevalente”.
3. Modello di esercizio con **gerarchia estesa a tutto il bacino** e “leggibilità” del servizio offerto (itinerari identificabili e orari il più stabili possibili).

- RAZIONALIZZAZIONE dei PERCORSI delle LINEE



- CONCENTRAZIONE DELLE CORSE SULLE LINEE A MAGGIORE DOMANDA



- **RAZIONALIZZAZIONE DEI PERCORSI DELLE LINEE**  
univocità dei percorsi/itinerari delle corse di una medesima linea, per facilitare identificazione del servizio e maggiore produttività.
- **CONCENTRAZIONE DELLE CORSE SULLE LINEE A MAGGIORE DOMANDA**  
gerarchia della rete TPL e identificazione del cadenzamento (ossia attribuzione di frequenze del servizio in rapporto alla domanda).

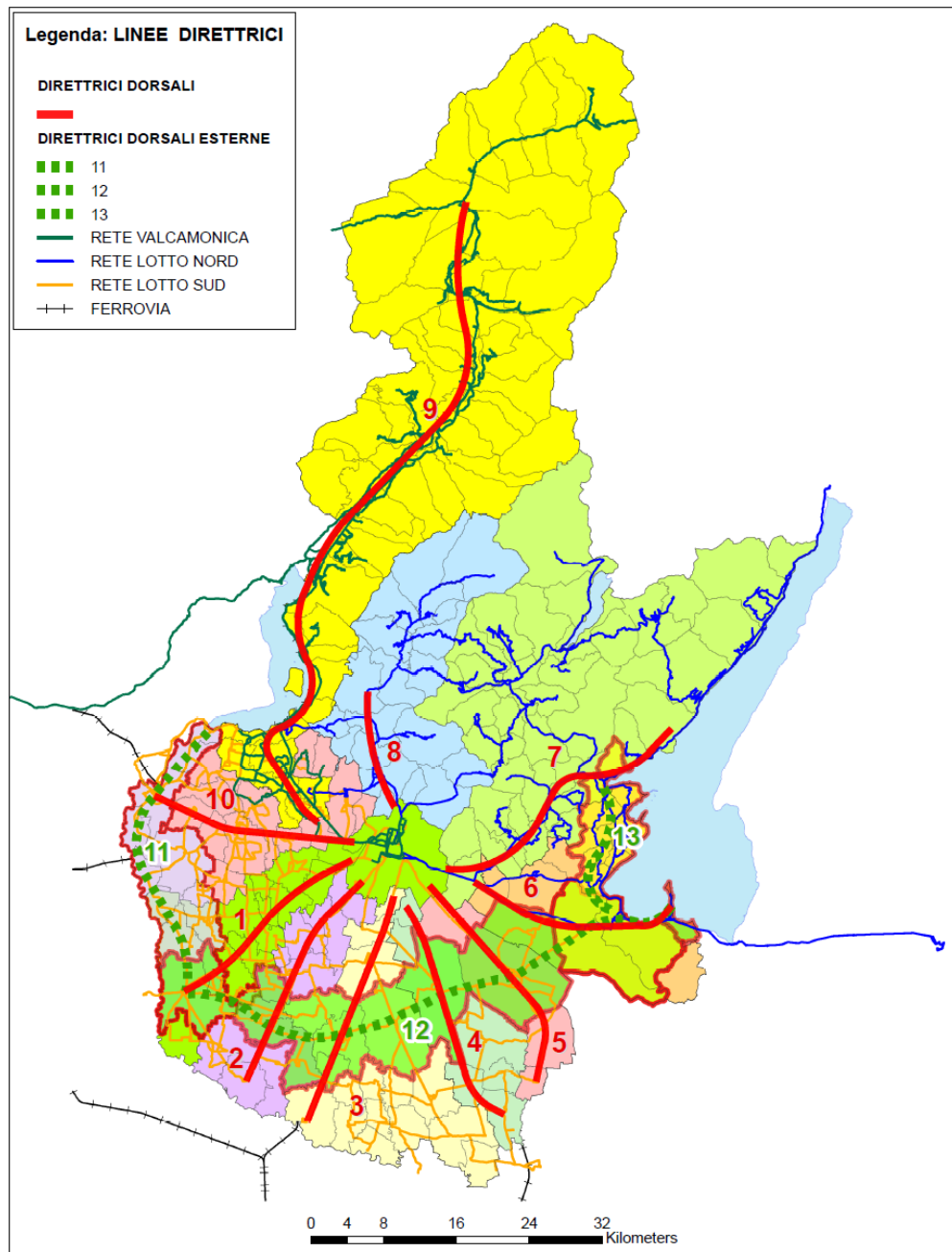
- **VANTAGGI**

La proposta di riordino del PTB si sviluppa a partire dalla *gerarchizzazione della rete* basata su un **set di opportuni Livelli di Servizio** (LoS) che vengono poi adattati alle esigenze specifiche del territorio e/o delle relazioni servite

Il PTB opera questa scelta di fondo per ovviare alla “dispersione” che caratterizza attualmente il servizio offerto e ottenere 3 obiettivi:

1. **LEGGIBILITA'** dell'offerta per **gli utenti generici** (“non scolastici”) - Itinerari identificabili e orari stabili con cadenzamento strutturato su arco di servizio ampio
2. **STABILITA'** dei percorsi ottenuta con linearizzazione dei percorsi, compattando l'offerta sull' “itinerario prevalente” e dando maggiore uniformità all'orario con **benefici per l'Azienda che produce il servizio.**
3. **CONTROLLO** e monitoraggio del servizio più efficace da parte **Agenzia**

# Linee "strutturanti" del servizio

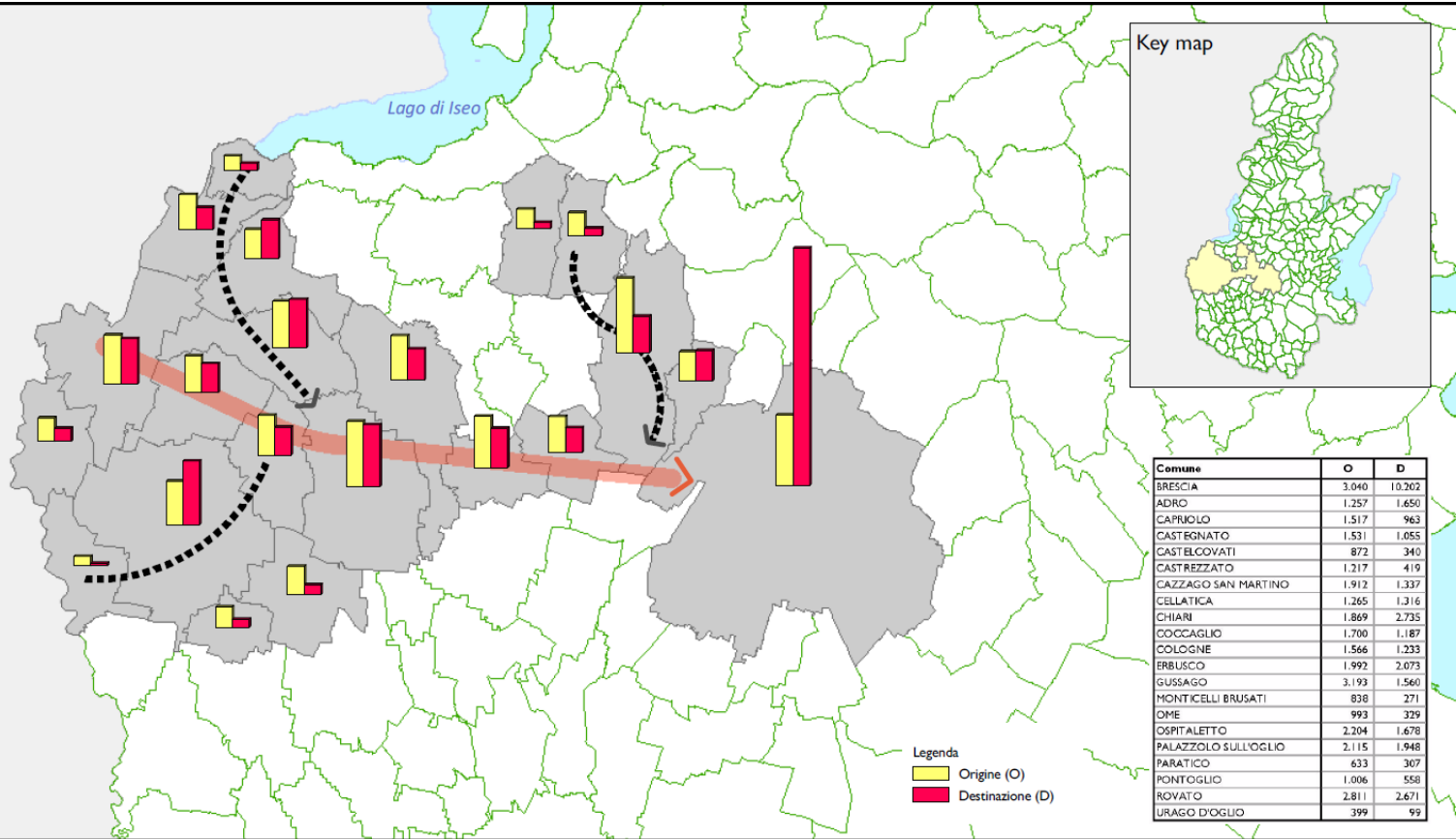


## ***5. Attività sviluppate***

- Incontri di presentazione con le Amministrazioni locali: (14.05 Concesio / 20.06 Salò / 03.06 Brescia / 11.06 Brescia / 14.07 Orzinuovi) e successivi incontri dedicati a approfondimenti specifici (area Mazzano/Rezzato, Franciacorta, Sirmione, ecc.)
- Indagine ed elaborazione statistica su organizzazione **trasporti scolastici**
- **Ricognizione della struttura insediativa** e dei **caratteri demografici e socio-economici** del bacino di Brescia
- **Analisi della domanda di mobilità per centri ordinatori e corridoi territoriali**
- **Ricognizione analitica dell'offerta** di servizi di trasporto pubblico su gomma, a scala provinciale e comunale
- Verifiche coerenza *data base dei percorsi linee* e geo-localizzazione fermate (oltre 3.000 a livello di bacino) e relativa mappatura con modello e data base informatizzato
- **Quadro complessivo** delle risorse strutturali, economiche e finanziarie dell'attuale servizio del TPL
- Messa a punto di una **metodologia di approccio per macro-aree** (Franciacorta /pianura Sud-Ovest; Brescia Est /Valtenesi/ Garda; bassa Bresciana; val Camonica; Val Trompia) con specifico riguardo al Progetto di rete TPL per il settore della Franciacorta, dell'ambito di Chiari /Orzinuovi, della Valcamonica, del settore est bresciano, ecc.

# Analisi della mobilità "per corridoio" territoriale

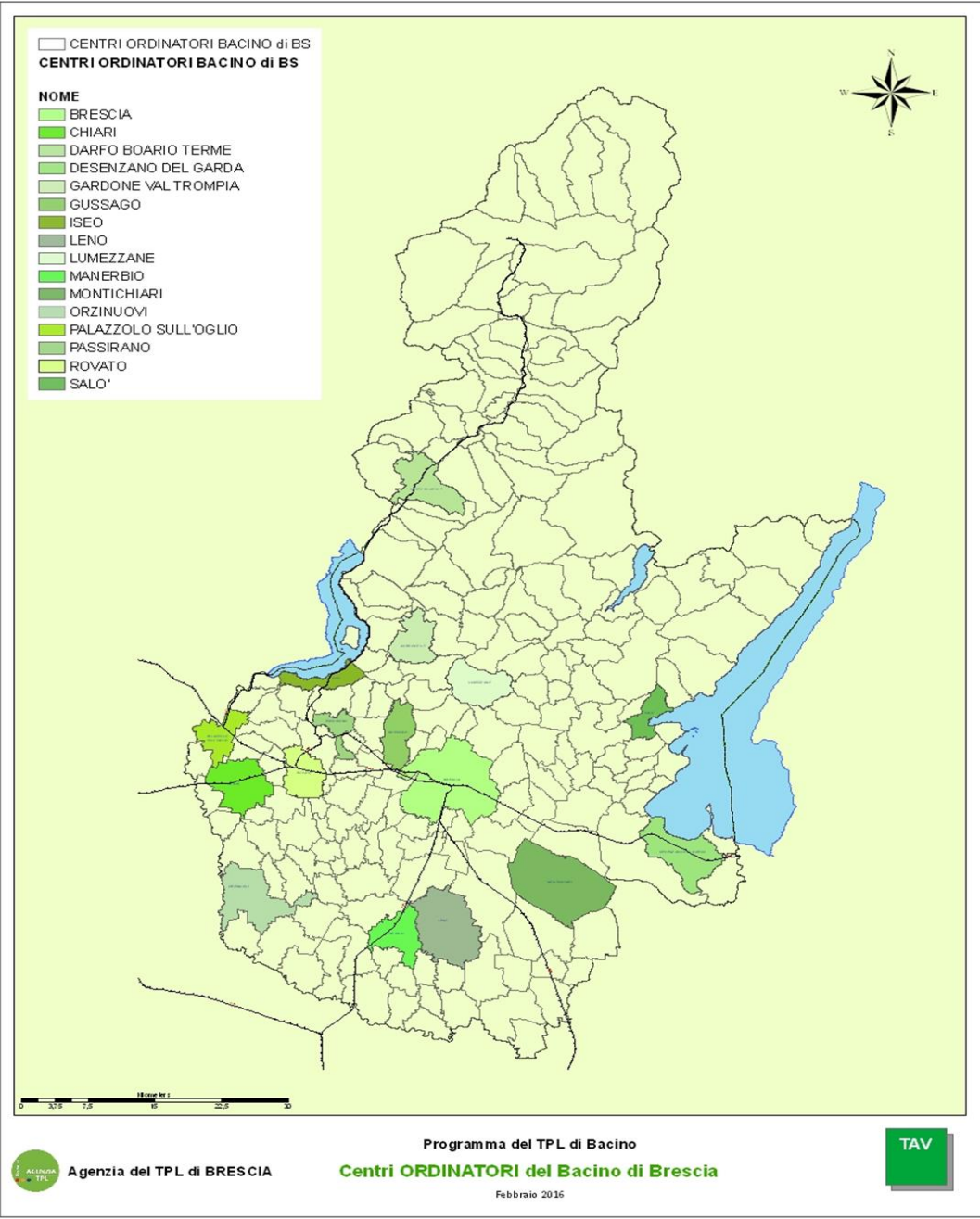
Spostamenti O/D Autobus+Auto



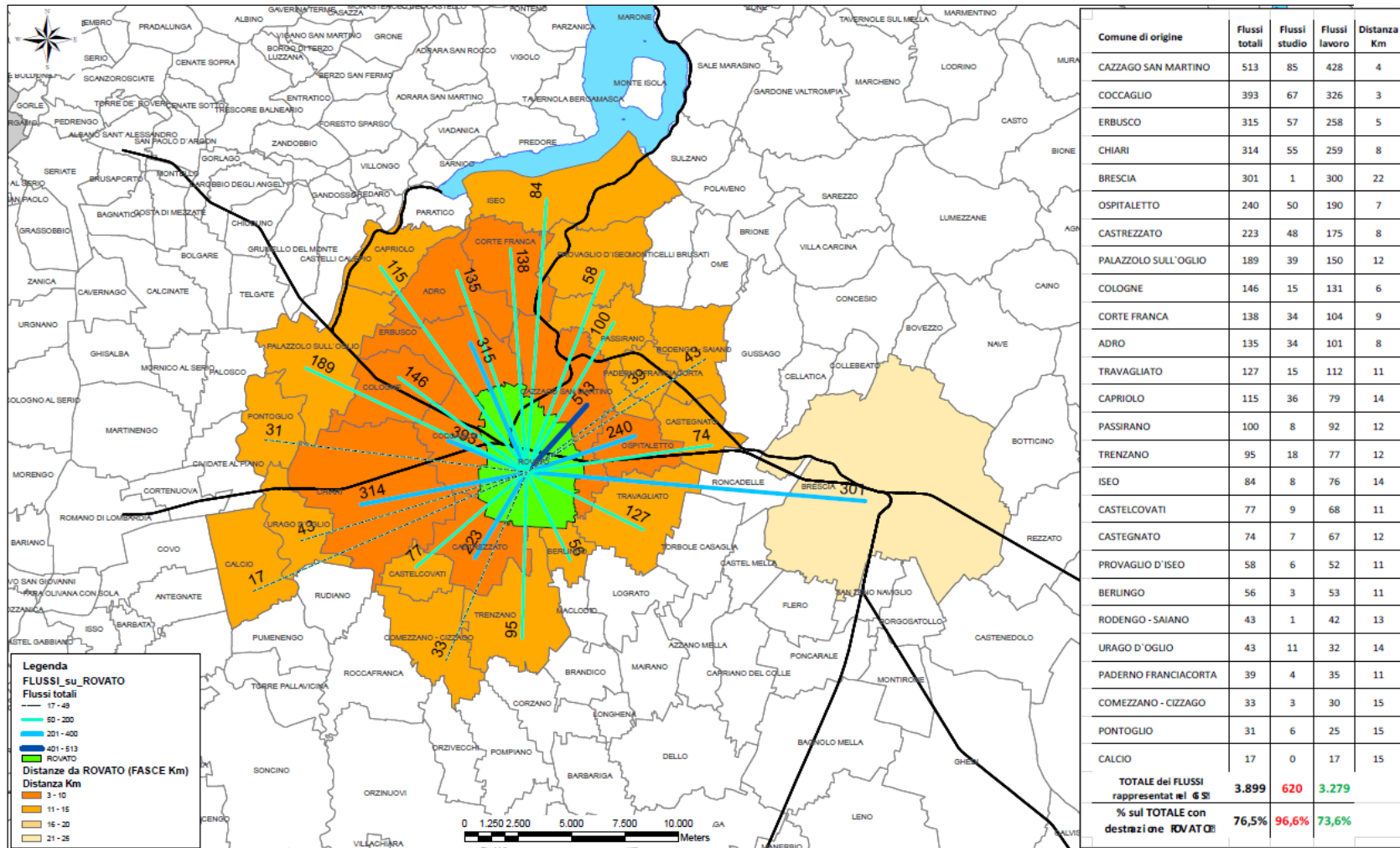
## Flussi Totali in O/D sui centri ordinatori e loro peso nella fascia 0-15 Km

			ORIGINE				DESTINAZIONE			
			FLUSSI TOTALI	% FLUSSI TOTALI ORIGINATI nella Fascia 0-15 Km	FLUSSI STUDIO	FLUSSI LAVORO	FLUSSI TOTALI	% FLUSSI TOTALI ATTRATTI nella Fascia 0-15 Km	FLUSSI STUDIO	FLUSSI LAVORO
CENTRI ORDINATORI OVEST BRESCIANO	1	BRESCIA	20.621	52,9%	1.149	19.472	85.634	50,4%	28.893	56.741
	2	CHIARI	4.349	44,9%	803	3.546	6.313	76,8%	2.364	3.949
	3	ISEO	2.420	53%	429	1.991	3.468	72,8%	1.353	2.115
	4	ORZINUOVI	2.691	39,4%	495	2.196	3.850	72,1%	1.219	2.631
	5	PALAZZOLO	4.826	66,8%	767	4.059	5.631	81,7%	2.051	3.580
	6	PASSIRANO	2.734	51,8%	522	2.212	2.156	65,1%	90	2.066
	7	ROVATO	5.218	61,3%	919	4.299	5.098	70,6%	642	4.456
		<b>Totale</b>		<b>42.859</b>		<b>5.084</b>	<b>37.775</b>	<b>112.150</b>		<b>36.612</b>

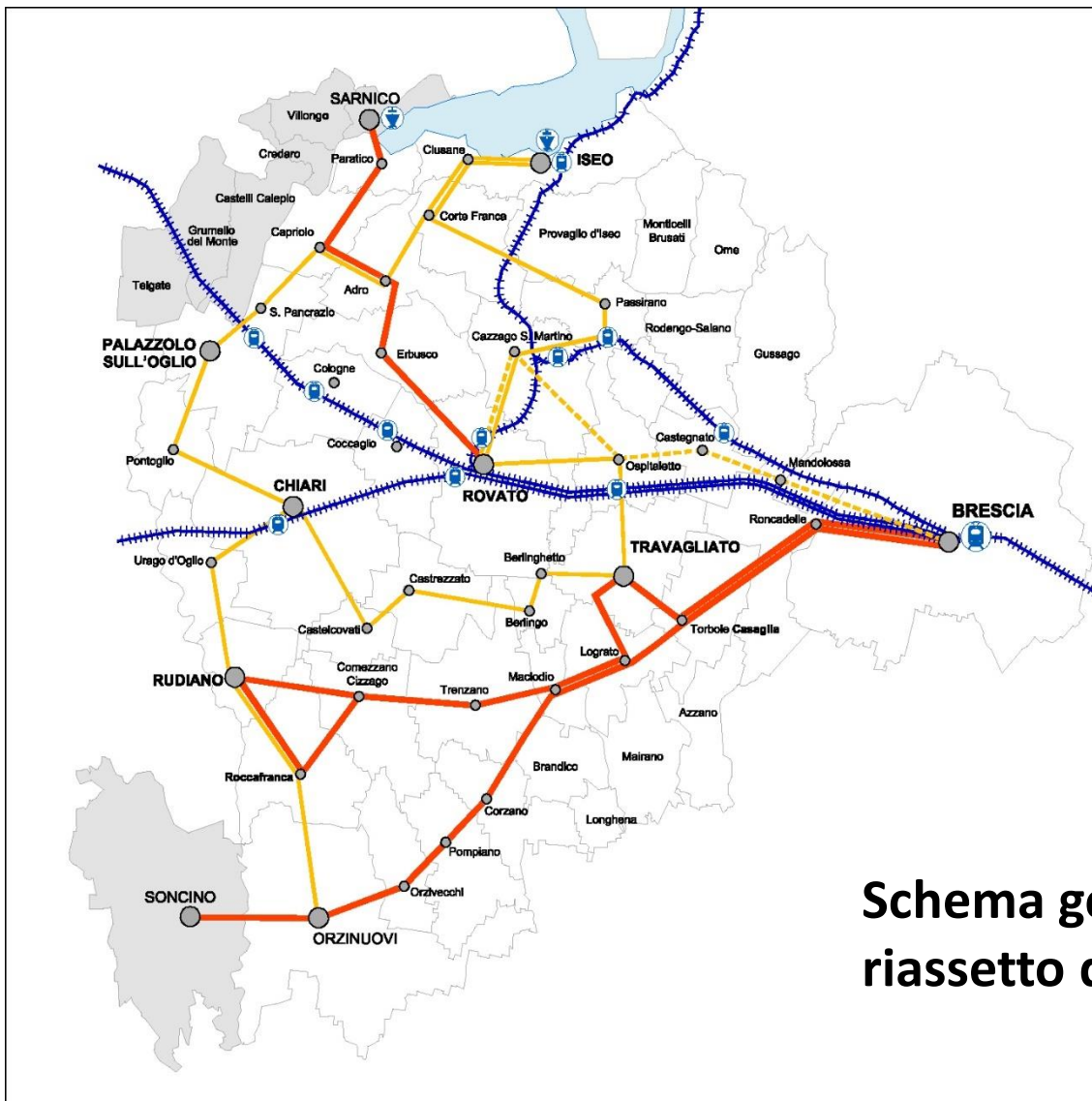
# Centri ordinatori



# Flussi O/D centri ordinatori



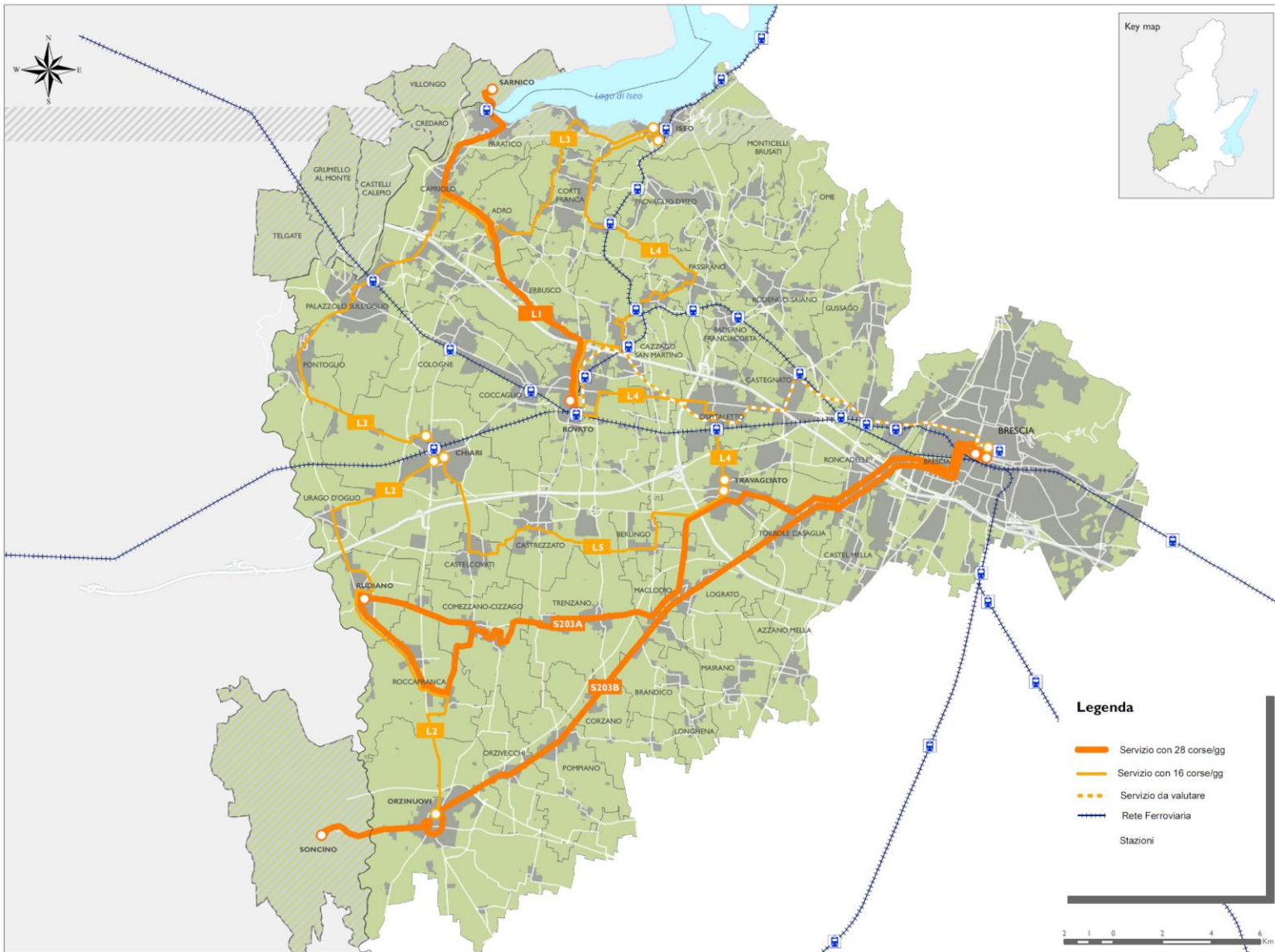
# Ipotesi di riordino del TPL nel quadrante Sud-Ovest - Franciacorta



Schema generale di proposta di riassetto della rete TPL nel Quadrante

# Tavolo Tavolo tecnico per il nodo ferroviario di Brescia - Milano 17 maggio 2016

## Ipotesi di riordino del TPL nel quadrante Sud-Ovest - Franciacorta



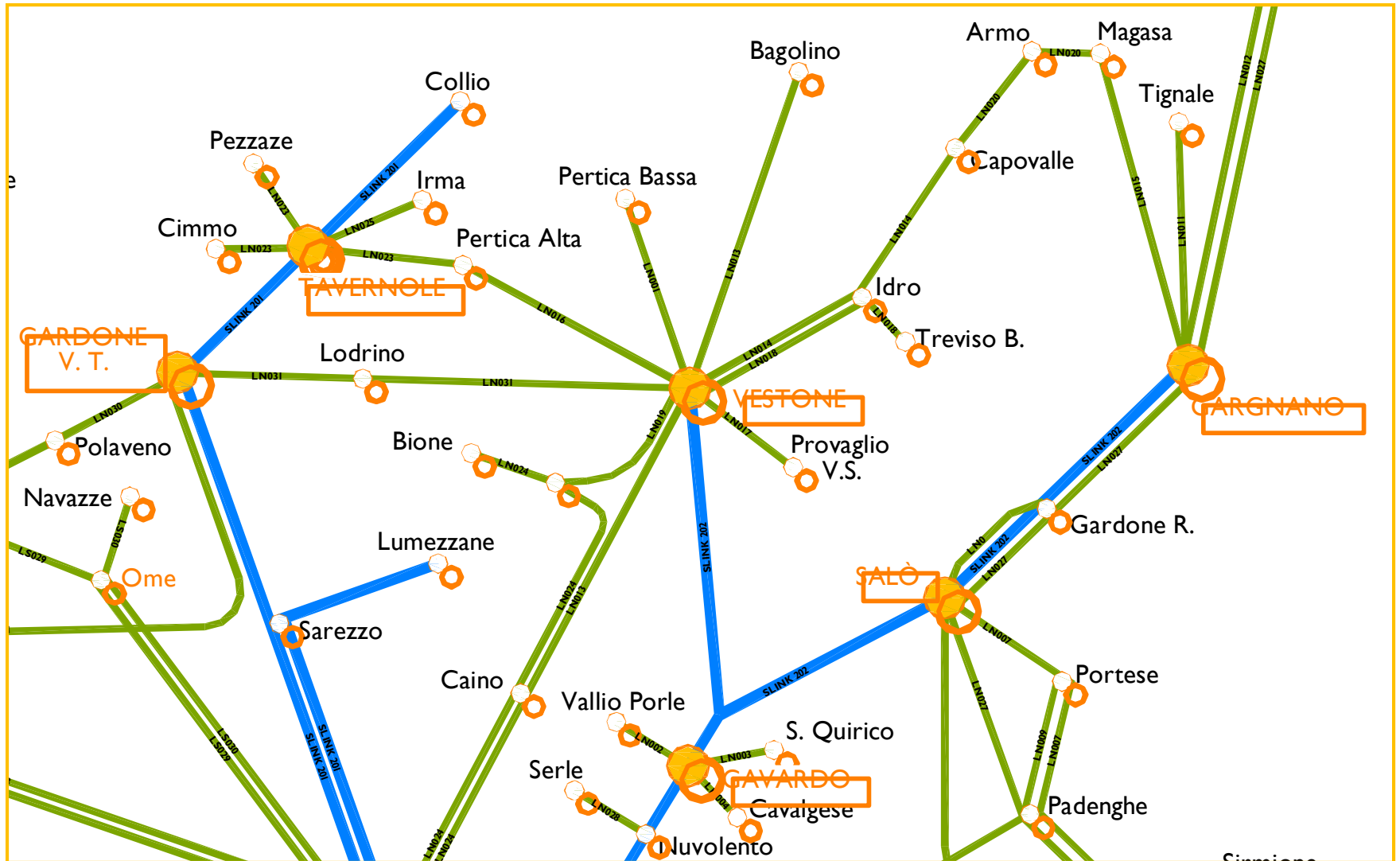
# Ipotesi di riordino del TPL nel quadrante Sud-Ovest - Franciacorta

	RELAZIONE	km	Cod. LINEA	Andata / Ritorno	Numero Corse / giorno	Percorrenze Annuie	Interscambio Ferroviario				RELAZIONE	Cod. LINEA	Andata / Ritorno	Numero Corse / giorno	km	Validità	Percorrenze Annuie km	Interscambio Ferroviario						
							Rovato	Chiari	Palazzolo	Iseo								Rovato	Chiari	Palazzolo	Iseo			
1	Brescia - Paratico (1)	40	LS 025	A	25	520.966,07	No	No	No	No	Rovato - Paratico - Sarnico (13)	L1	Andata	28	23	305	392.846	Si	No	No	No			
		40	91081	R	28								Ritorno	28	23	305								
2	(Brescia) - Rovato - Chiari (2)	9	LS 026b	A	16	112.257,08	Si	Si	No	No	Brescia-Milano (FERROVIA). Questo collegamento, già espletato con la linea ferroviaria, potrà essere implementato con eventuali collegamenti su gomma, a cui necessità e appropriatezza verrà valutata in seguito al fine di garantire una capillarità maggiore nel territorio dei comuni non situati in prossimità delle stazioni ferroviarie ed eventualmente per garantire collegamenti complementari fuori dall'orario di servizio dei collegamenti ferroviari.													
		9	91092	R	17																			
3	Brescia - Rovato - Palazzolo - Chiari (Pontoglio) (3)	30	LS 026	A	12	244.163,63	No	Si	No	No	Brescia-Milano Brescia-Bergamo (FERROVIA). Questo collegamento, già espletato con la linea ferroviaria, potrà essere implementato con eventuali collegamenti su gomma, a cui necessità e appropriatezza verrà valutata in seguito al fine di garantire una capillarità maggiore nel territorio dei comuni non situati in prossimità delle stazioni ferroviarie ed eventualmente per garantire collegamenti complementari fuori dall'orario di servizio dei collegamenti ferroviari.													
		30	91092a	R	11																			
4	Orzinuovi - Chiari (dir Pontoglio) (4)	22	LS 005	A	20	268.983,25	No	Si	No	No	Orzinuovi - Chiari	L2	Andata	16	25	305	244.000	No	Si	No	No			
		22	91221	R	24								Ritorno	16	25	305								
5	Pontoglio - Palazzolo - Sarnico	12	LS 001	A	15	95.986,66	No	No	Si	No	Chiari - Palazzolo - Capricio - Iseo (14)	L3	Andata	16	35	305	341.600	No	Si	Si	Si			
		12	91210	R	16								Ritorno	16	35	305								
6	Iseo - Palazzolo - Chiari (5)	20	LS 003	A	22	220.096,13	No	Si	Si	Si														
		20	99902	R	23																			
7	Brescia - Clusane (6)	34	LS 027	A	7	113.460,83	No	No	No	No	Travagliato - Ospitaletto - Rovato - Passirano - Corte Franca - Iseo (15)	L4	Andata	16	40	305	390.400	Si	No	No	Si			
		34	91103	R	6								Ritorno	16	40	305								
8	Iseo - Rovato - Chiari - Orzinuovi (7)	27	LS 021	A	9	132.337,96	Si	Si	No	Si														
		27	91313	R	9																			
9	Iseo - Monterotondo - Rovato - Chiari (8)	25	LS 022	A	4	57.737,76	Si	Si	No	Si														
		25	91324	R	6																			
10	Chiari - Trezzano (9)	18	LS 006	A	12	90.223,14	No	Si	No	No	Travagliato - Chiari	L5	Andata	16	21	305	204.660	No	Si	No	No			
		18	91195	R	13								Ritorno	16	21	305								
11	Brescia - Travagliato - Chiari (10)	30	LS 024	A	35	512.543,78	No	Si	No	No	Brescia - Maclodio - Roccafranca - Rudiano	S 203 A	Andata	28	37	305	631.560	No	No	No	No			
		30	91066	R	33								Ritorno	28	37	305								
12	Brescia - Maclodio - Roccafranca - Rudiano	38	Slink 203A	A	14	325.084,97	No	No	No	No	Brescia - Maclodio - Orzinuovi - Soncino	S 203 B	Andata	28	37	305	631.560	No	No	No	No			
		38	S203 a	R	17								Ritorno	28	37	305								
13	Brescia - Maclodio - Orzinuovi - Soncino	35	Slink 203B	A	31	540.186,10	No	No	No	No														
		35	S203 b	R	31																			
14	Palazzolo - Palazzolo (11)	25	LS 004	A	4	21.656,97	No	No	No	No	///													
			91265	R																				
15	Iseo - Sarnico (12)	10	LS 002	A	11	53.374,10	No	No	No	Si	///													
		10	91302	R	10																			
<b>TOTALI</b>		348		A	237						<b>TOTALE 7 linee TPL</b>		Andata	72	218									
		350	15 Linee	R	244	3.309.058,43	3	8	2	4			Ritorno	72	218	///	2.837.720	2	3	1	2			
		698		A+R	481								A+R	144	436									

471.338,43

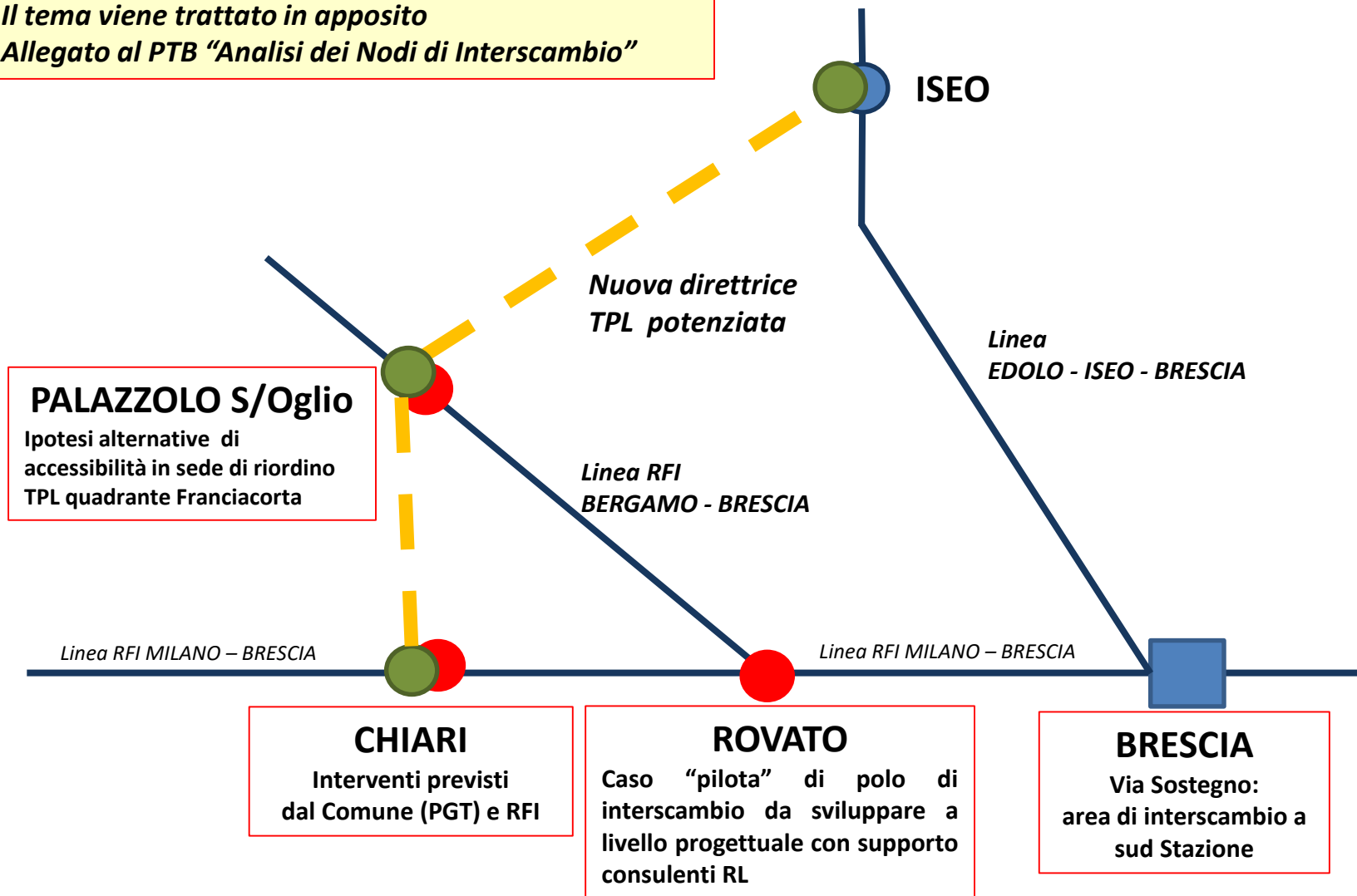
- (1) - Per questa linea: in Rovato la fermata più vicina è a circa 800 m dalla fermata c/o la stazione; non transita da Chiari; in Palazzolo transita nella frazione (S. Pancrazio) a nord della stazione (la fermata più vicina dista circa 2,2 km).
- (2) - Le corse hanno diversi percorsi e svolgono un servizio quasi di tipo urbano (per capillarità) per il comune di Rovato: non esiste cadenzamento. Solo 9 corse per direzione di marcia transitano per la stazione ferroviaria di Chiari (corse con periodicità scolastica).
- (3) - In Rovato transita a circa 1,2 km dalla stazione. Solo una corsa in andata si ferma presso la stazione di Rovato. Solo 7 corse in andata e 9 in ritorno transitano per Chiari a circa 800 m dalla stazione. In Palazzolo, per la fermata presso la stazione ferroviaria transita 1 sola corsa per direzione.
- (4) - Tre corse alle 6:30 circa transitano anche per Palazzolo.
- (5) - Due sole corse per direzione di marcia effettuano tutto il percorso Iseo - Palazzolo - Chiari, il resto delle corse si concentra su due relazioni: Iseo - Corte Franca - Adro - Palazzolo e Chiari - Cologne - Palazzolo. La stazione di Iseo dista dalla fermata più vicina circa 350m, pertanto l'interscambio risulta poco efficace.
- (6) - Transita da Clusane (fraz. Iseo)
- (7) - La distanza dalla fermata più vicina all'ingresso della stazione di Iseo dista circa 350 m. Le corse in origine/destinazione Orzinuovi si esauriscono a Trezzano
- (8) - La linea corta 6 corse andata e 7 ritorno ognuna delle quali con percorso diverso. Su Rovato stazione interscambiano 1 corsa andata e 3 ritorno, su Chiari stazione interscambiano 1 corsa andata e 1 ritorno. Su Iseo, ove persiste il problema di interscambio con la stazione (dist. circa 350m) interscambiano 4 corse di andata e 3 di ritorno.
- (9) - Corse non cadenzate.
- (10) - Solo una corsa in andata interscambia presso la stazione di Rovato. Diverse corse, invece, interscambiano presso la stazione di Chiari. Questa linea è oggetto di analisi/ristrutturazione specifica insieme alla Slink 203A. I percorsi sono vari e si strutturano in due parti quasi distinte Brescia-Travagliato e Travagliato-Chiari.
- (11) - La linea effettua un percorso circolare (non esistono corse di andata e ritorno) è prettamente scoastica e svolge il servizio principalmente tra Palazzolo ed i comuni contermini sul versante bergamasco. VALUTARE SE MANTENERE O CONCORDARE CON PROVINCIA DI BREGAMO EVENTUALI CONTRIBUTI.
- (12) - La distanza dalla fermata più vicina all'ingresso della stazione di Iseo dista circa 350 m. Va strutturato un interscambio più efficace.
- (13) - E' opportuno dotare la stazione di Rovato di area di fermata per gli autobus adeguata per interscambio ferro - gomma
- (14) - E' opportuno dotare le stazioni di Iseo e Palazzolo di area di fermata per gli autobus adeguata per interscambio ferro - gomma
- (15) - E' opportuno dotare le stazioni di Iseo e Rovato di area di fermata per gli autobus adeguata per interscambio ferro - gomma

# Importanza interscambi e coincidenze gomma-gomma



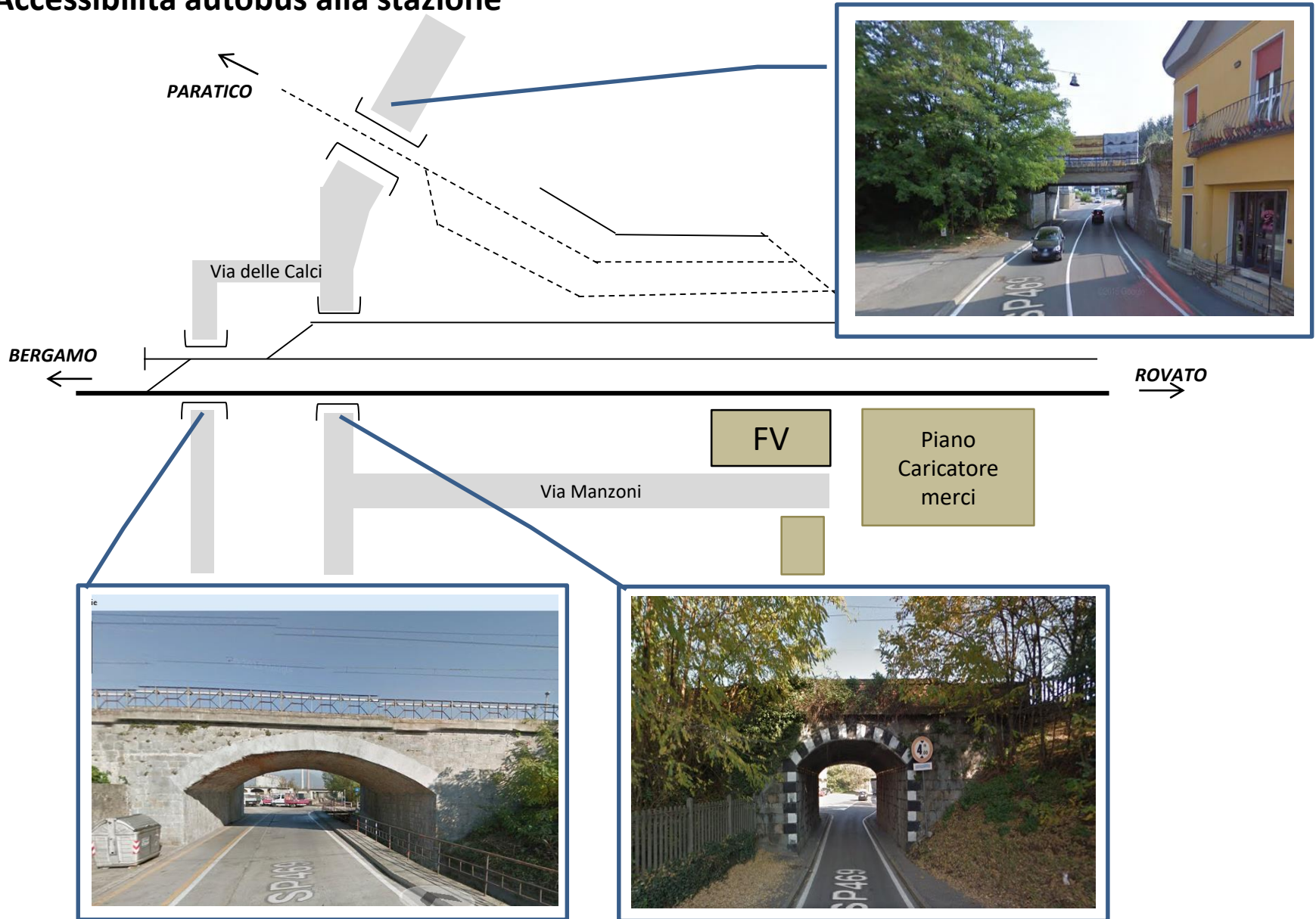
# Settore Ovest: nodi di Interscambio

*Il tema viene trattato in apposito  
Allegato al PTB "Analisi dei Nodi di Interscambio"*



# Esempio di criticità nella strutturazione degli interscambi:

## Accessibilità autobus alla stazione



## Progetti pilota:

**VA-CO-LC**



1. Coordinamento ferro-gomma in ambito transfrontaliero lungo la ferrovia Mendrisio-Varese-Porto Ceresio tra la Val Ceresio e il Cantone Ticino

**SO**



2. Progetto R-Link Tirano-Bormio-Livigno

**CR-MN**



3. Progetto di ristrutturazione offerta ferroviaria Cremona-Mantova e relativa integrazione con la gomma

**BS**



4. Progetto R-Link di integrazione ferro-gomma nell'ambito della Franciacorta

**BG**



5. Progetto R-Link Bergamo-Piazza Brembana

**MI-MB-LO-PV**

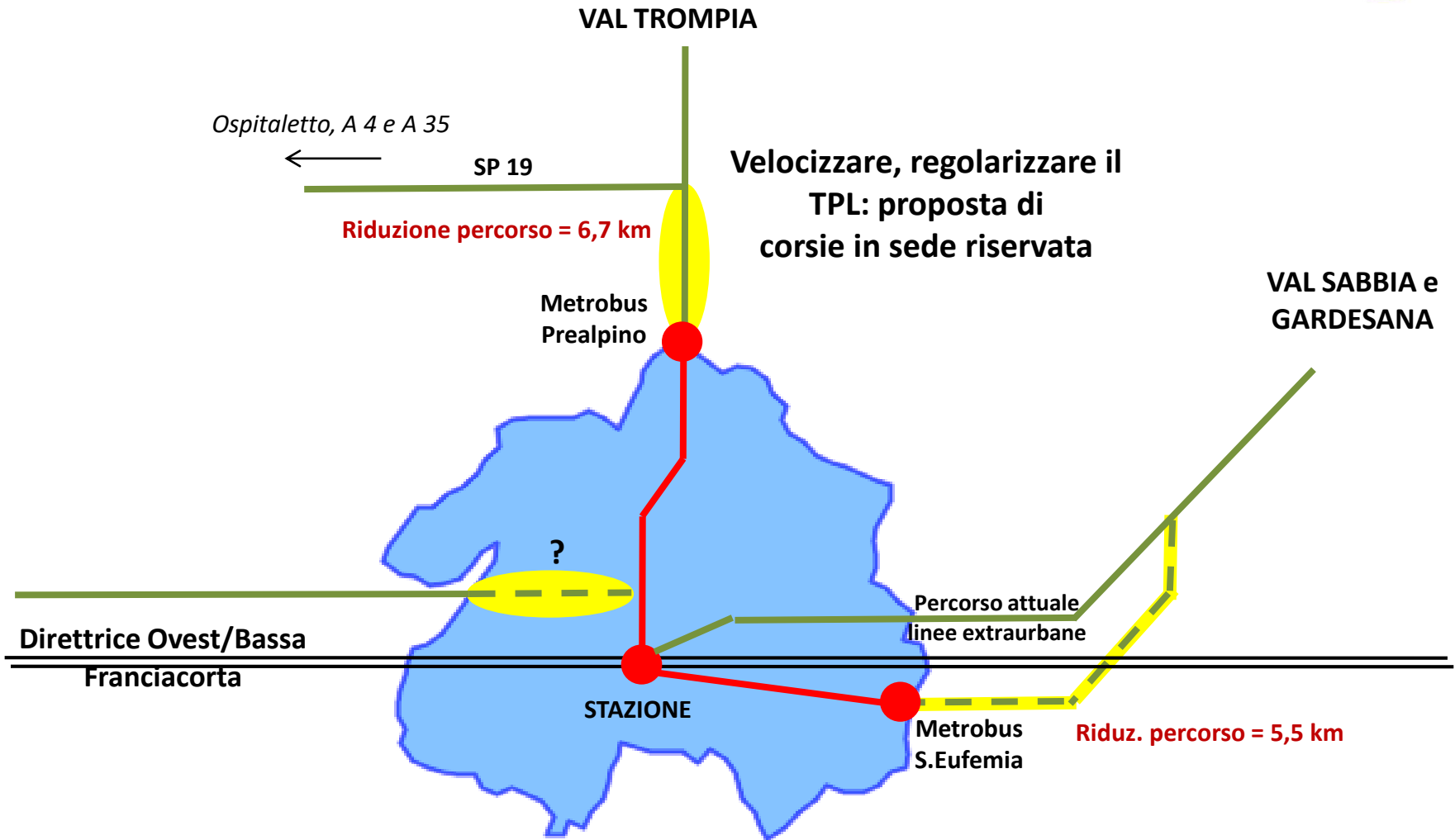


6. Ipotesi: progetto R-Link in ambito Monza e Brianza (da definire)



Regione  
Lombardia

# Attestamenti ai capolinea MetroBS



## ***6. I punti di attenzione***

# Contesto in cui opera il TPL nel bacino di Brescia



## PUNTI di FORZA

- ALTO LIVELLO TECNOLOGICO GOVERNO MOBILITA'
- **EFFETTO METROBUS**
- **RETE FERROVIARIA CON SCHEMA RADIALE SU BRESCIA** a COPRIRE larga parte SETTORI TERRITORIALI
- **ELEVATO POSIZIONAMENTO RANKING USO del TPL** (dato di valenza comparativa)

## OPPORTUNITA'

- MERCATO TURISTICO
- AZIONI di MOBILITY MANAGEMENT COORDINATE per ZONE COMMERCIALI e PRODUTTIVE
- INTEGRAZIONE: sistema tariffario integrato a scala regionale

## ELEMENTI di DEBOLEZZA

- **BASSO LIVELLO di INTEGRAZIONE DEI SERVIZI TPL**
- **DEBOLI POLITICHE di DISINCENTIVO** a UTILIZZO VETTORI di TRASPORTO MECCANIZZATI privati/individuali
- **MODESTO LIVELLO di PENETRAZIONE TECNOLOGIE ICT** PER IL SERVIZIO EXTRAURBANO
- RIDUZIONE OCCUPAZIONE IN UNITA' PRODUTTIVE a FORTE CONCENTRAZIONE di RISORSE UMANE
- **ELEVATA MOTORIZZAZIONE PRIVATA**

## FATTORI e TENDENZE CONTRARI

- SISTEMA INSEDIATIVO : scelte urbanistiche non orientate alla "densificazione"
- SVILUPPO FORME di MOBILITA' AUTO-ORGANIZZATA TRA UTENTI "CAPTIVE"
- INCREMENTO MOBILITA' COMPLESSA: spostamenti plurimi e "concatenati"
- AUMENTO SPOSTAMENTI LEISURE e NON SISTEMATICI

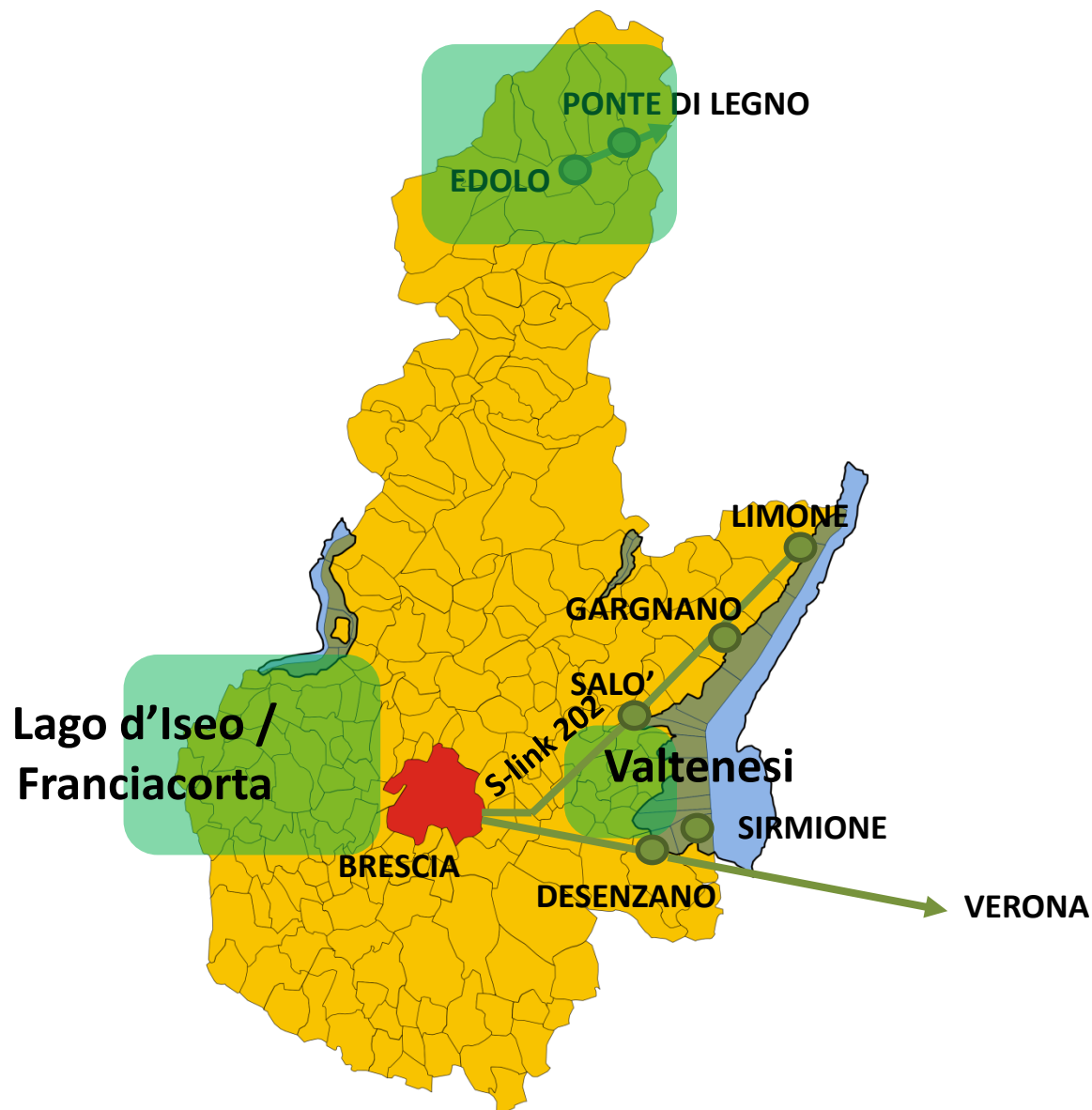
Per semplicità, lo strumento utilizzato è quello dell'analisi SWOT che permette di evidenziare i punti di forza (Strengths) e debolezza (Weaknesses) del sistema esaminato e gli elementi esterni che lo possono influenzare: opportunità (Opportunities) e minacce (Threats).

# Elementi di valutazione

- La copertura del territorio: è efficace ?
- Gli orari sono strutturati in modo da aderire alle esigenze?
- Itinerari: sono identificabili con chiarezza ?
- Documenti di viaggio: si reperiscono con facilità ?
- Le fermate sono ben posizionate e i collegamenti rispondenti alle esigenze ?
- Le corse sono eseguite nel rispetto dell'orario ?

- Rete di vendita: è sufficientemente capillare e accessibile ?
- Pulizia e dotazioni sui mezzi sono adeguati ?
- Le informazioni alle fermate sono disponibili in modo completo e leggibile ?
- L'informazione ai passeggeri è adeguata ?

# Aree di interesse per servizi turistici



*L'analisi del quadro di riferimento permette di individuare con criteri realistici “il grosso” del mercato potenziale del TPL :*

- studenti
- lavoratori pendolari
- categorie per nulla o scarsamente motorizzate
- **turisti, viaggiatori occasionali.**

*Studenti, lavoratori e categorie svantaggiate rappresentano la parte “matura” del mercato, utilizzano abbonamenti (\*) e lasciano margini all'incremento dei ricavi che – escludendo la leva degli aumenti tariffari - dipendono da fattori esogeni (incremento demografico, localizzazione dei siti di impiego),*

*ma*

*l'incremento della copertura dei costi del servizio con i ricavi da traffico può passare ANCHE da un **diversa approccio alla mobilità turistica***

---

*(\*) I ricavi tariffari nell'extraurbano sono ottenuti per il 65% circa da abbonamenti (valori da monitoraggio LISPA anno 2014 –fonte Lombardia Informatica).*

- **Possibili modelli e strumenti**

→ **Modello Venezia / Cinque Terre.** Il servizio viene rafforzato per rispondere alle esigenze del turista, che però paga tariffe 'di mercato', coprendo (almeno) le spese. Le tariffe dei residenti sono differenziate e calmierate.

→ **Partnership** con Enti Locali / Associazioni di Categoria per la compartecipazione ai costi di sistema. Esempio 'di successo': bus navetta a Sirmione nell'estate 2016.

→ **Contributi di esercizio differenziati** per autolinee 'profittevoli'

- **Ambito di prima applicazione:**

**Sistema dei Laghi Bresciani, con focus sulla Riviera del Garda che da sola rappresenta oltre il 70 % delle presenze turistiche provinciali.**