CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

Agenda 2.0 per lo sviluppo sostenibile

IL TRASPORTO PUBBLICO NELLE AREE PRODUTTIVE

Studio di prefattibilità per la riorganizzazione dei servizi

Hanno partecipato al progetto:

Città metropolitana di Bologna
Lucia Ferroni, Chiara Mazzanti, Giuseppina Sedda,
Alessandro Delpiano, Catia Chiusaroli, Donato Nigro, Silvia Bertoni, Mauro Borioni,
Tatiana Brusco, Elena De Angelis, Lorenza Dell'Erba, Luca Montanari
Consulenza grafica: Grazietta Demaria

SRM
Giorgio Fiorillo, Eugenio Margelli
Consulenza tecnica: Tommaso Bonetti, Marco Maria Mattei

Documento realizzato anche grazie al sostegno economico del MITE nell'ambito delle iniziative per la diffusione delle Strategie di Sviluppo Sostenibile.

La documentazione completa relativa al progetto è disponibile online
www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Progetti_pilota

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

PUMS BOLOGNA METROPOLITANA
Piano Urbano Mobilità Sostenibile

INDICE

IL PROGETTO 5

GLI APPROFONDIMENTI NORMATIVI E FISCALI 6

IL PERCORSO PROGETTUALE 7

IL NUOVO SERVIZIO 8

I FINANZIAMENTI 11

L'IMPATTO PREVISTO E IL MONITORAGGIO 13

131
2645
T per
EW-774MA

IL PROGETTO

Il Progetto "Studio di prefattibilità sulla riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico nelle aree produttive", grazie al quale il 13 settembre 2021 ha preso avvio il servizio integrato di trasporto pubblico "Citybus di Ozzano", è un'azione pilota prevista nell'Accordo con il Ministero dell'Ambiente (oggi Ministero per la Transizione ecologica) per l'attuazione dell'Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile 2.0 della Città metropolitana di Bologna.

Il servizio attivato rappresenta un nuovo modello di promozione e finanziamento del trasporto pubblico finalizzato a incentivare forme di mobilità sostenibile a servizio degli ambiti produttivi e industriali.

Il progetto è stato sviluppato attraverso una sinergia tra soggetti pubblici e privati, valorizzando le opportunità offerte dalle nuove disposizioni in ambito normativo e fiscale e integrando le diverse esigenze espresse dal territorio: la necessità di un servizio di collegamento continuativo con la stazione ferroviaria di Ozzano dell'Emilia e di collegamenti pendolari con lo stabilimento dell'azienda IMA SpA e con la sede del Dipartimento di Scienze Mediche Veterinarie dell'Università di Bologna (Dimevet) insediate nel territorio.

Alla realizzazione del progetto hanno partecipato:

- Città metropolitana di Bologna (coordinatore)
- Regione Emilia-Romagna
- Comune di Ozzano dell'Emilia
- Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale del Comune di Bologna e della Città metropolitana di Bologna SRM
- Università di Bologna (in particolare il dipartimento DIMEVET)
- Azienda IMA e sue rappresentanze sindacali
- Azienda TPB/TPER in qualità di gestore del servizio di trasporto pubblico locale TPL

Elemento caratterizzante del progetto Citybus di Ozzano è quindi la collaborazione tra soggetti pubblici, gestore del servizio e soggetti privati che, nell'ottica di garantire in primo luogo una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro, contribuiscono al finanziamento di servizi pubblici di linea aperti ad un'utenza indifferenziata incrementando l'offerta complessiva di TPL.

Un tale approccio si inserisce coerentemente nelle strategie proposte dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna metropolitana (PUMS di Bologna), approvato dalla Città metropolitana di Bologna il 27 novembre 2019. Tra queste infatti vi è il potenziamento del servizio di trasporto pubblico integrato ferro-gomma e l'agevolazione all'utilizzo dello stesso, per il raggiungimento degli obiettivi di tutela e miglioramento del clima, della salute, della sicurezza, della vivibilità, dell'accessibilità e attrattività del territorio e delle attività in esso insediate. Il PUMS inoltre promuove e sostiene la collaborazione tra soggetti pubblici e privati per il raggiungimento di tali obiettivi.

Il progetto inoltre rientra a pieno nelle finalità delineate dall'Accordo attuativo rinnovato il 16/04/2021 a valere per gli anni 2021-2024 tra la Città metropolitana di Bologna, la SRM e la TPB allo scopo di promuovere misure di Mobility Management a favore di Aziende/Enti con più di 50 addetti insediate nel territorio metropolitano e al contempo favorire lo sviluppo sostenibile dei nuovi poli logistici previsti dal PUMS e dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM), attraverso agevolazioni per l'acquisto di abbonamenti e lo sviluppo del TPL in ambiti scarsamente serviti.

GLI APPROFONDIMENTI NORMATIVI E FISCALI

L'attivazione del servizio Citybus di Ozzano è stata agevolata dalle opportunità offerte dalle più recenti disposizioni in ambito normativo e fiscale in materia di promozione e incentivazione del trasporto pubblico a servizio degli ambiti produttivi.

Nell'ambito del progetto infatti sono state studiate e valutate le condizioni che regolano e indirizzano le tematiche normativo/giuridiche ed economico/fiscali relative alle diverse forme e opportunità di promozione e sostegno all'attivazione di servizi di trasporto pubblico (e di mobilità sostenibile in generale) per migliorare l'accessibilità alle aree produttive del territorio metropolitano.

Sono state quindi approfondite le seguenti tematiche:

- definizione economico/fiscale e giuridico/amministrativa delle formule attivabili;
- condizioni e quadro amministrativo e legale per la realizzazione di nuovi servizi TPL per le aree produttive;
- possibili tipologie di accordo tra aziende, gestori del servizio di trasporto pubblico e amministrazioni;
- condizioni fiscali a favore delle aziende e dei loro addetti per l'acquisto di servizi di trasporto pubblico, abbonamenti per dipendenti, servizi di trasporto riservato collettivo;
- opportunità per il sostegno al welfare aziendale (es., bonus mobilità);
- modalità innovative di incentivazione;
- incentivazione alle politiche di Mobility Management aziendale (e di area);
- possibili fonti e modalità di finanziamento pubblico/privato;
- politiche/misure da inserire all'interno degli accordi e intese territoriali per incentivare la mobilità sostenibile.

Le soluzioni più efficaci sono risultate essere quelle legate alle formule di finanziamento degli abbonamenti al trasporto pubblico locale, al trasporto riservato collettivo, ai cosiddetti buoni mobilità, al car sharing, all'attivazione del Mobility Manager aziendale e di area.

IL PERCORSO PROGETTUALE

L'ambito di intervento in cui avviare il servizio è stato individuato considerando diversi fattori:

- coerenza con le strategie e previsioni del PUMS, in particolare per le tematiche legate al trasporto pubblico metropolitano e alla localizzazione degli insediamenti produttivi e logistici
- condizioni territoriali favorevoli
- interessi manifestati dal territorio
- tavoli già aperti o pianificati con aziende insediate
- risorse disponibili per l'eventuale effettiva attivazione del servizio

Il percorso di condivisione con il territorio per la definizione dell'ambito e delle caratteristiche del servizio ha subito pesanti rallentamenti dovuti all'emergenza sanitaria legata alla pandemia Covid-19 scoppiata a inizio 2020, con una sospensione prolungata che ne ha resi incerti i tempi e la possibilità stessa di attivazione del servizio.

La scelta è quindi caduta sull'ambito di Ozzano, interessato da un tavolo di lavoro già in corso per la sperimentazione di un nuovo servizio di trasporto pubblico destinato a servire specifiche realtà del territorio. L'approfondimento giuridico e finanziario realizzato grazie al progetto ha infatti agevolato la risoluzione di alcune criticità ancora da risolvere. Inoltre le prospettive di dare effettivo corso al servizio nell'ambito di Ozzano erano promettenti dato che un tavolo di lavoro era già stato da tempo avviato con il territorio e le fasi progettuali si trovavano già in un avanzato stato di definizione.

La progettazione del nuovo servizio integrato Citybus di Ozzano è infatti frutto di un percorso di progettazione partecipata, attivato dalla Città metropolitana di Bologna sollecitata da richieste delle rappresentanze sindacali degli addetti dell'azienda IMA spa e di referenti del Dipartimento Dimevet, che ha coinvolto oltre al Comune di Ozzano e alla Regione Emilia-Romagna, anche il gestore del TPL e l'agenzia SRM per le valutazioni tecnico-economiche del progetto:

- nel 2018, causa scarso utilizzo, viene interrotto il servizio bus per il collegamento tra la stazione ferroviaria e il Dipartimento Dimevet
- a inizio 2019 alcuni rappresentanti di studenti e ricercatori dell'Università di Bologna e referenti sindacali dell'azienda IMA evidenziano le criticità relative agli spostamenti casa-lavoro/università emerse a seguito dell'interruzione
- nel mese di marzo 2019 si insedia il Tavolo di Lavoro sulla mobilità sostenibile dedicato all'area, coordinato dalla Città metropolitana di Bologna
- tra il 2019 e il 2021 gli enti e i diversi portatori di interesse si confrontano su diverse ipotesi progettuali, fino a concordare quella da attivare
- nel mese di luglio 2021 viene sottoscritto un Verbale di Intesa
- il 13 settembre 2021, contestualmente con l'inizio dell'anno scolastico 2021/22, prende avvio il servizio integrato di trasporto pubblico denominato Citybus di Ozzano

Il Verbale di Intesa stabilisce ruoli e impegni finanziari per le parti coinvolte ed è stato sottoscritto da soggetti pubblici e privati: Regione Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna, Comune di Ozzano, IMA SpA, RUS IMA (rappresentanza sindacale unitaria delle lavoratrici e dei lavoratori dell'azienda IMA), Università di Bologna (Dipartimento Dimevet), SRM e TPB/TPER (gestore del servizio di TPL).

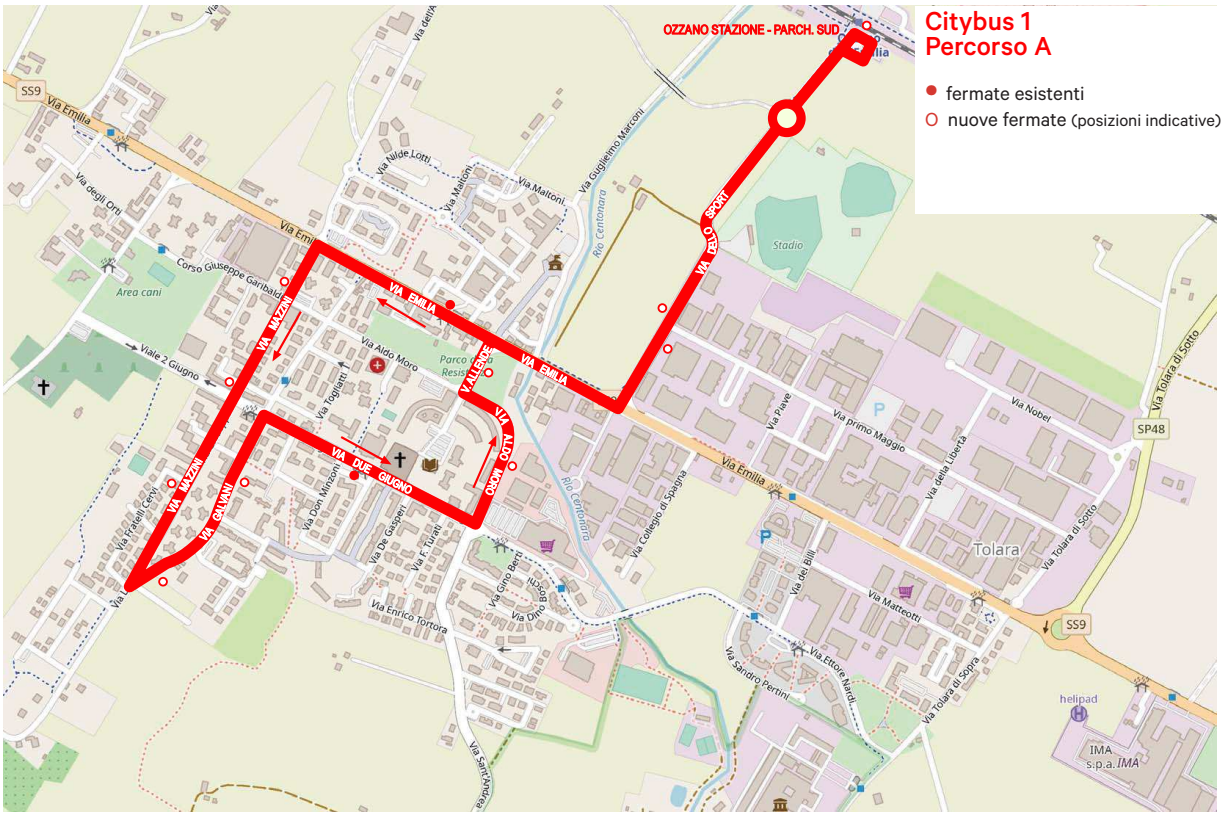
IL NUOVO SERVIZIO

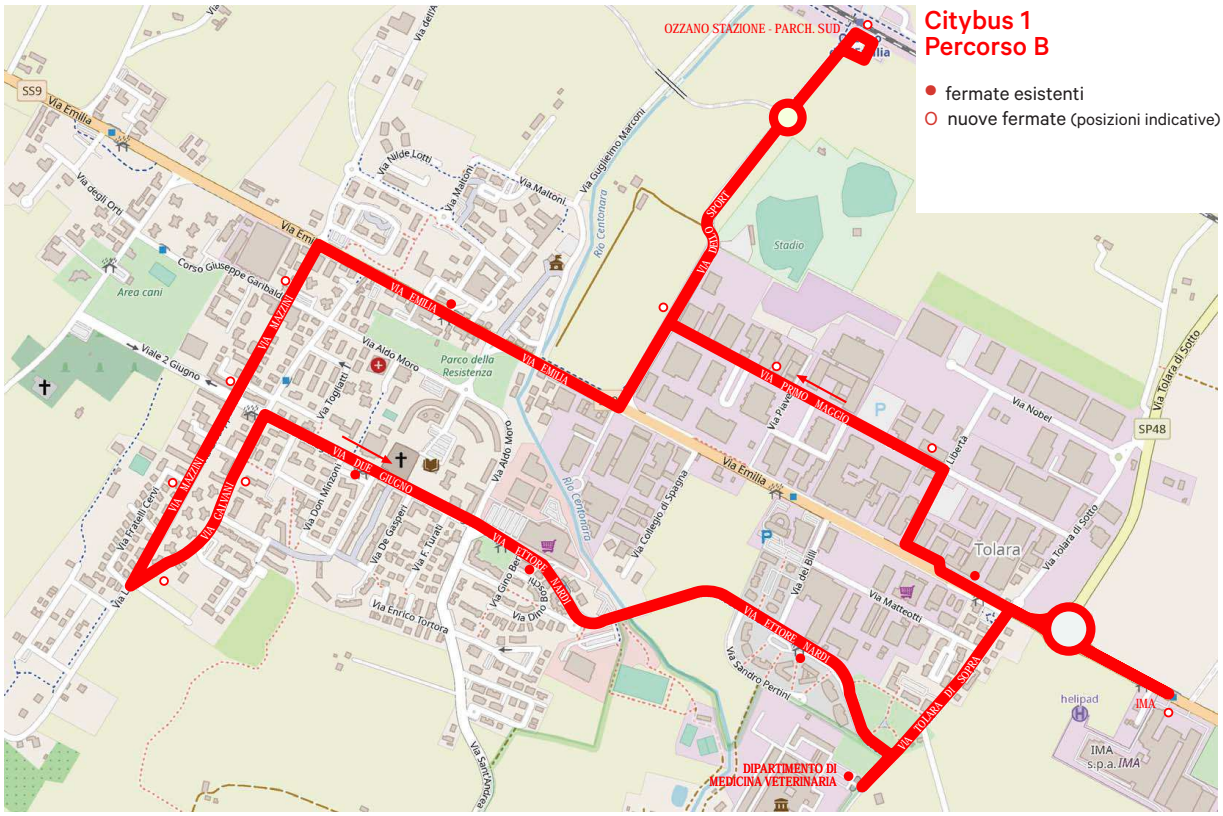
Il nuovo servizio di mobilità integrata per il territorio di Ozzano denominato Citybus di Ozzano ha lo scopo di integrare il servizio di trasporto pubblico su gomma e il servizio ferroviario mediante un collegamento da e per la stazione ferroviaria di Ozzano. Il collegamento della stazione ferroviaria con le principali realtà del comune viene realizzato da un servizio di TPL cadenzato ed in coincidenza con i treni del Servizio Ferroviario Metropolitano.

È importante evidenziare come le linee del nuovo servizio sono state progettate non per fornire un mero servizio "navetta" esclusivo per le aziende o le aree interessate, ma per l'utilizzo da parte di tutta la potenziale utenza del territorio, con le caratteristiche perciò di un servizio di linea, in modo da non limitare la platea di utenti ai soli addetti, anche a garanzia del mantenimento nel tempo del servizio progettato.

Il progetto prevede un servizio su gomma che copre l'intera giornata (dalle 6:13 alle 19:35), dal lunedì al venerdì (il sabato il servizio viene svolto da un'altra linea che già serve l'area), svolto da due mezzi su due linee attestate alla stazione ferroviaria di Ozzano in coincidenza con il maggior numero possibile di treni, garantendo agli utenti una reale possibilità di scelta con relativa libertà di orario.

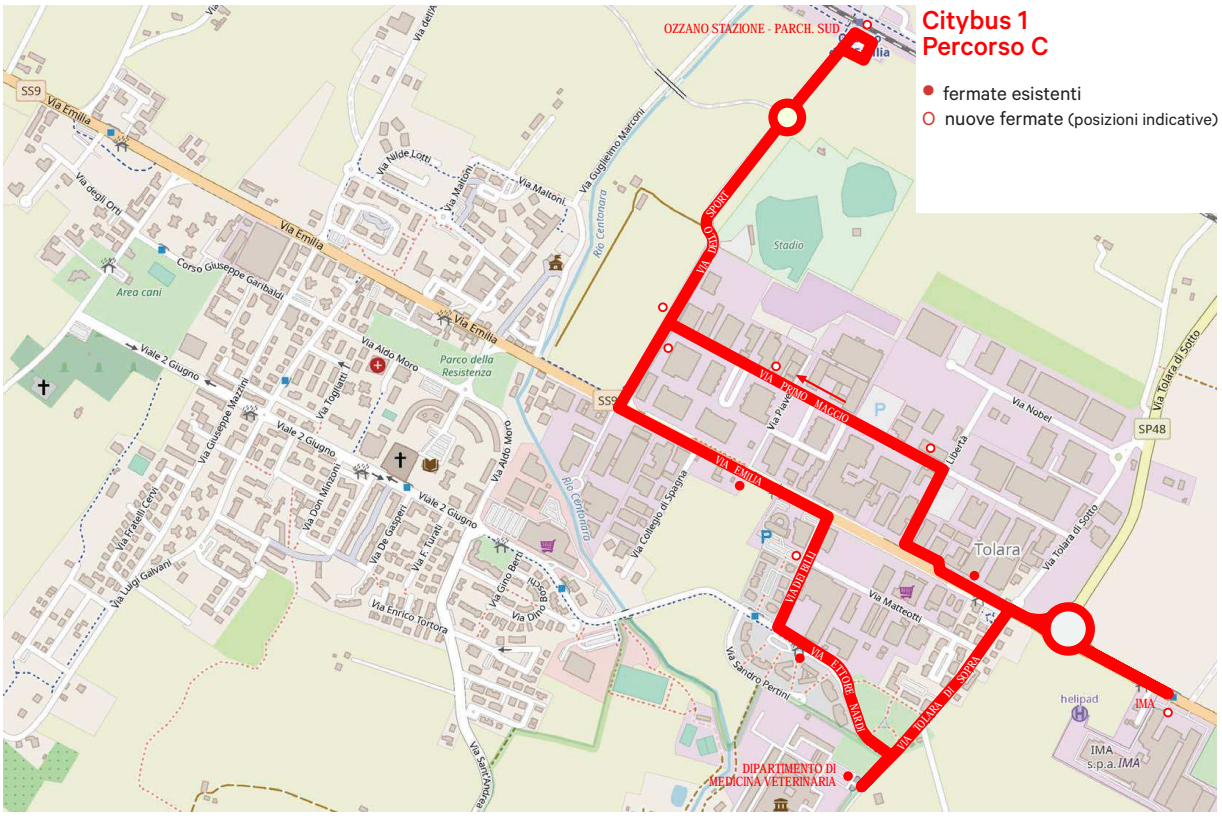
L'area inclusa nel servizio progettato comprende l'abitato di Ozzano, la frazione di Ponte Rizzoli, il Dipartimento Dimevet, le aree industriali di Quaderna e Ponte Rizzoli e lo stabilimento IMA che si trova lungo la via Emilia.





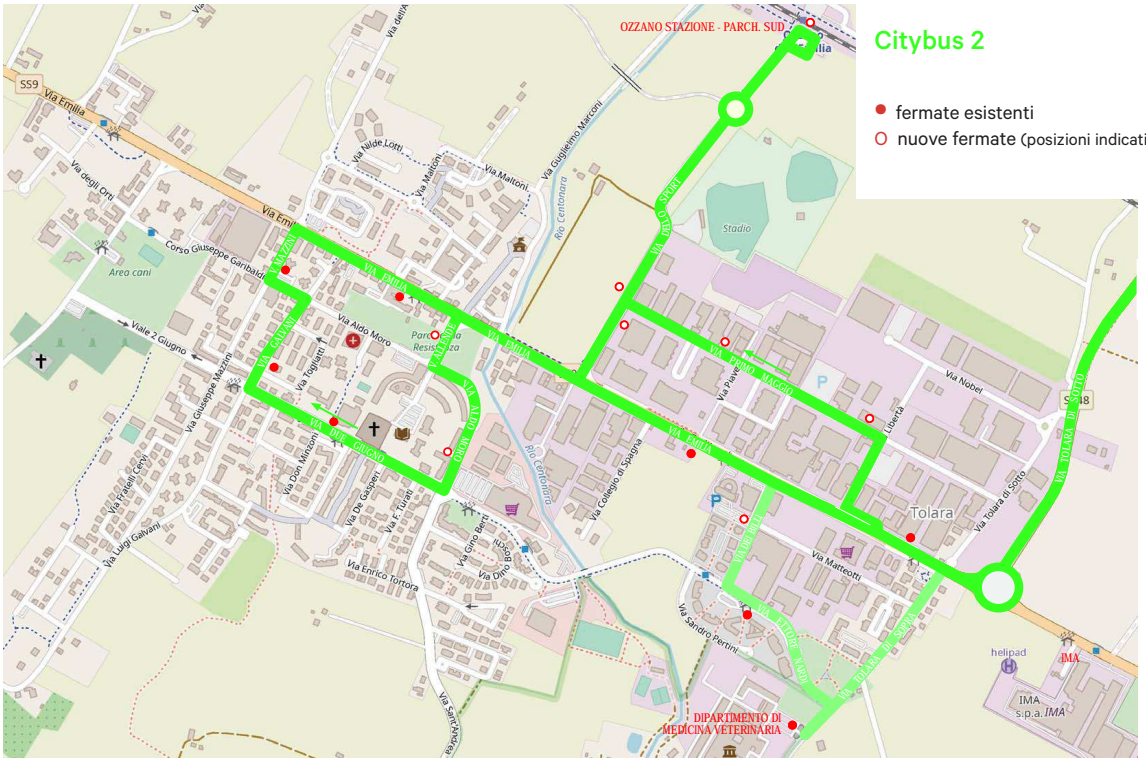
Citybus 1
Percorso B

- ● fermate esistenti
- ○ nuove fermate (posizioni indicative)



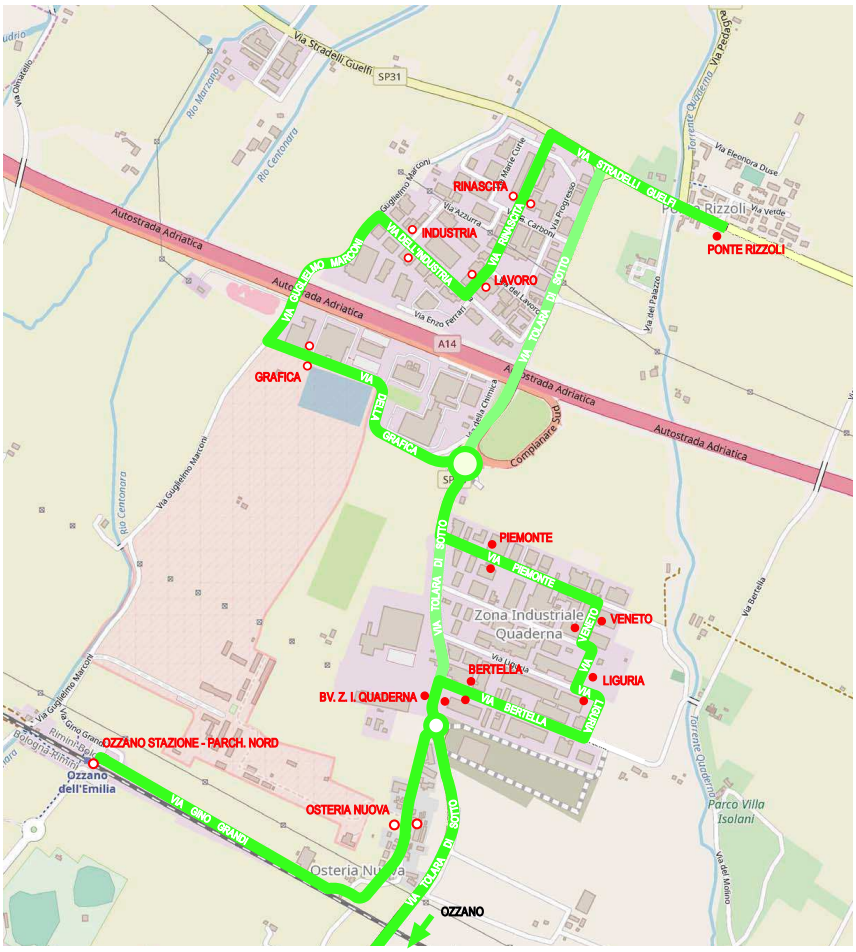
Citybus 1
Percorso C

- ● fermate esistenti
- ○ nuove fermate (posizioni indicative)



Citybus 2

- fermate esistenti
- O nuove fermate (posizioni indicative)



Citybus 2

- percorsi zone industriali
- percorso diretto per Ponte Rizzoli

- fermate esistenti
- O nuove fermate (posizioni indicative)

IL FINANZIAMENTO

Elemento qualificante e decisivo per l'attuazione stessa del progetto è stata la condivisione degli obiettivi e la soluzione utilizzata per il finanziamento dei primi due anni del servizio, che vede la partecipazione anche economica dei soggetti privati all'erogazione di servizi pubblici.

Il nuovo servizio Citybus di Ozzano è infatti finanziato in parte grazie al contributo della Regione Emilia-Romagna e del Comune di Ozzano, e in parte attraverso l'acquisto massivo di abbonamenti da parte dell'Università di Bologna e dell'azienda IMA. Questa modalità innovativa è regolata da convenzioni con TPB/TPER (gestore del TPL) nell'ambito delle politiche di Mobility Management e welfare aziendale.

La compartecipazione delle aziende private o altri soggetti al finanziamento di linee di trasporto pubblico attraverso l'acquisto massivo di abbonamenti è finalizzata non solo a reperire le risorse necessarie all'attivazione del nuovo servizio, ma anche ad incentivarne l'utilizzo attraverso politiche di welfare aziendale che rendano competitivo dal punto di vista economico l'utilizzo del mezzo pubblico, anche al di fuori degli spostamenti casa-lavoro, innescando meccanismi virtuosi.

Come emerso anche dall'approfondimento normativo e fiscale, le aziende e gli altri soggetti coinvolti, oltre a contribuire al raggiungimento degli importanti obiettivi stabiliti dal PUMS per la difesa del clima e per il miglioramento della qualità della vita, possono ottenere le agevolazioni dal punto di vista fiscale previste dalla Legge di Bilancio del 2018 (deducibilità della somma impegnata). Grazie all'impegno del gestore del servizio ad accettare l'acquisto massivo di abbonamenti come compensazione del costo, è stato possibile quindi attivare un servizio caratterizzato da un rapporto ricavi/costi molto più alto di quello minimo previsto dalla normativa (35%) e con un basso livello di contribuzione da parte degli enti locali.

Il costo complessivo del progetto è di 332.000 €/anno (+ IVA) di cui:

- 132.000 €/anno finanziati dalla Regione Emilia-Romagna
- 70.000 €/anno finanziati dal Comune di Ozzano per il finanziamento del servizio e la copertura dell'agevolazione tariffaria per i residenti
- 130.000 €/anno + IVA garantiti da IMA tramite l'acquisto di abbonamenti per i propri addetti
- inoltre, nell'ambito delle proprie misure di Mobility Management per la promozione della mobilità sostenibile, l'Università di Bologna si è impegnata ad estendere anche ai ricercatori e ai dipendenti l'agevolazione già attiva per gli studenti legata ad una convenzione sottoscritta con TPB/TPER (gestore del TPL) per l'acquisto di abbonamenti a prezzo ridotto

OZZANO
121
FAC. VETERINARIA

L'IMPATTO PREVISTO E IL MONITORAGGIO

L'obiettivo generale del progetto è il miglioramento dell'accessibilità del territorio e la riduzione dell'uso del mezzo privato per gli spostamenti.

Grazie al progetto, si stima che gli addetti che saranno dotati di abbonamento al trasporto pubblico saranno circa 3.000, su un target potenziale di circa 16.000, con un risparmio di CO2 calcolato nell'ordine delle 87 tonnellate evitate ogni anno.

I dati più recenti disponibili sull'utilizzo del servizio da parte dell'utenza si riferiscono al 31 dicembre 2021, a oltre tre mesi dall'avvio del servizio. Risulta una media di circa 50 viaggi sulle due linee Citybus con un picco di circa 100 viaggi registrati in una giornata, considerando i soli giorni feriali del periodo che va dal 13 settembre 2021 al 31 dicembre 2021. Si evidenziano picchi di utilizzo durante le tre fasce di punta classiche (mattina, pranzo e pomeriggio), ma anche un utilizzo diffuso durante il periodo di morbida tra il pranzo e il pomeriggio. Le corse con partenza dopo le ore 19 sono invece finora scarsamente utilizzate.

Al di là del numero assoluto di utenti, inevitabilmente influenzato dal drastico calo di utilizzo del trasporto pubblico collettivo registrato in modo generalizzato da inizio emergenza pandemica e solo in piccola parte rientrato, l'andamento dell'utilizzo del servizio Citybus registra comunque una crescita continua nel tempo.

È prevista una verifica condivisa almeno annuale sull'attuazione del progetto rispetto agli obiettivi posti e ai risultati attesi, così da poter introdurre le eventuali correzioni e migliorie. Si dovrà verificare, anche con il supporto dei Mobility Manager di Università e IMA, se percorsi e orari progettati sono coerenti con le esigenze dell'utenza.

L'acquisto massivo di abbonamenti da parte di IMA e dell'Università di Bologna garantisce le risorse per il servizio per i primi due anni ed una platea di utenza fidelizzata tale da assicurare l'efficienza e il mantenimento del servizio. Allo scadere dei primi due anni, secondo modalità da concordare tra i soggetti coinvolti, il progetto potrà essere prorogato se nel frattempo non fosse diventato un servizio essenziale e strutturale.

L'auspicio è che la buona riuscita della sperimentazione possa portare altre aziende dell'area a contribuire al successivo mantenimento del servizio. La diffusione di questo modello economico sociale può consentire un rilevante incremento del servizio di TPL e dei passeggeri trasportati.

CityBus Ozzano: passeggeri per giorno dal 16 settembre al 31 dicembre 2021