

13 DIC. 2004
18 DIC. 2004



IMMEDIATA ESECUTIVITA'

N. 81 del registro deliberazioni

Provincia di Benevento

ESTRATTO DAL REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

Seduta del 29 NOVEMBRE 2004

Oggetto: PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANNI 2005 – 2007 – PROVVEDIMENTI.

L'anno duemilaquattro addi VENTINOVE del mese di NOVEMBRE alle ore 11,00 presso la Rocca dei Rettori - Sala Consiliare -, su convocazione del Presidente del Consiglio Provinciale, prot. n. 10173 del 22.11.2004, - ai sensi del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. - D. Lgs. vo 18 agosto 2000, n. 267 e del vigente Statuto - si è riunito il Consiglio Provinciale composto dal:

Presidente della Provincia On. le Carmine NARDONE

e dai seguenti Consiglieri:

- | | | | |
|-----------------------|----------|------------------------|------------|
| 1. AGOSTINELLI | Donato | 13. FELEPPA | Michele |
| 2. ANGRISANI | Rita | 14. GAGLIARDI | Francesco |
| 3. BARRICELLA | Raffaele | 15. GIALONARDO | Pietro |
| 4. BORRELLI | Mario | 16. LAMPARELLI | Giuseppe |
| 5. BOSCO | Egidio | 17. LOMBARDI | Paolo |
| 6. BOZZI | Giovanni | 18. MARCASCIANO | Gianfranco |
| 7. CALZONE | Antonio | 19. MAROTTA | Mario |
| 8. CAPOCEFALO | Spartico | 20. MORTARUOLO | Domenico |
| 9. CRETA | Giuseppe | 21. NAPOLITANO | Stefano |
| 10. DE CIANNI | Teodoro | 22. POZZUTO | Angelo |
| 11. DE GENNARO | Giovanni | 23. RUBANO | Lucio |
| 12. DI MARIA | Antonio | 24. SCARINZI | Luigi |

Presiede il Presidente del Consiglio Provinciale Geom. Donato AGOSTINELLI

Partecipa il Segretario Generale Dr. Gianclaudio IANNELLA

Eseguito dal Segretario Generale l'appello nominale sono presenti n. 19 Consiglieri, ed il Presidente della Giunta.

Risultano assenti i Consiglieri 6 - 14 - 15 - 17 - 19

Sono presenti i Revisori dei Conti //

Sono, altresì, presenti gli Assessori MASTROCINQUE, CIERVO, NISTA, SPATAFORA, VALENTINO

Il Presidente, riconosciuto legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta.

IL PRESIDENTE

Sull'argomento in oggetto, dà la parola all'Assessore relatore, Dr. Rosario SPATAFORA il quale, data per letta la proposta allegata alla presente sotto il n. 1) con a tergo espresso il parere favorevole reso ai sensi dell'art. 49 del T.U. delle leggi sull'Ordinamento degli EE.LL., D.Lgs.vo 18 agosto 2000, n.267 e, dopo aver ringraziato il Dirigente del Settore Mobilità ed Energia, l'Ing. Zitano - presente in aula - per la fattiva collaborazione con l'Ente, e tutta la struttura pubblica, tiene un'attenta e puntuale relazione.

Riferisce, altresì, che le Commissioni I e III si sono espresse come da parere allegato sotto il n. 2).

Si apre un lungo dibattito a cui partecipano i Consiglieri BORRELLI, DI MARIA, CAPOCEFALO e RUBANO i quali, tutti, a nome proprio e di quello del partito che rappresentano, preannunciano voto favorevole esprimendo il loro apprezzamento per l'elaborazione del Piano, che ha rispettato le esigenze del territorio. In particolare, il Consigliere CAPOCEFALO auspica, per il futuro, che le aziende dei trasporti sannite aderiscano ad Unico Campania al fine di favorire il risparmio dell'utenza sulle spese dei trasporti, mentre il Consigliere RUBANO, concordando con le osservazioni del Consigliere CAPOCEFALO, affida all'Assessore Spatafora la raccomandazione di prevedere un più efficace servizio nella zona di Castelvenere ed aree limitrofe, in considerazione dell'elevato numero di studenti che rappresentano un bacino di utenza pendolare notevole, così come si evince dalla nota fatta acquisire agli atti dal Consigliere RUBANO.

Il Presidente NARDONE, dopo aver ringraziato tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione del Piano dei Trasporti Pubblici Locali, chiede scusa al consesso perché, per contemporaneità di impegni, deve lasciare l'aula.

Il tutto come da resoconto stenografico agli atti dell'Ufficio Consiglio.

Si dà atto che, nel corso del dibattito è rientrato il Consigliere BOZZI e sono usciti dall'aula, per poter partecipare all'Assemblea Congressuale dell'UPI, oltre all'Assessore MASTROCINQUE, i Consiglieri BARRICELLA e DE CIANNI. Presenti 18 Consiglieri.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il Presidente pone ai voti per alzata di mano la proposta di deliberazione.

Eseguita la votazione, presenti 18 Consiglieri la proposta viene approvata all'unanimità.

Il Presidente propone che, alla delibera testé approvata, venga data la immediata esecutività che messa ai voti riporta la medesima votazione unanime. Presenti 18 Consiglieri.

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Visto l'esito delle eseguite votazioni;

Visto il parere favorevole reso ai sensi dell'art. 49 del T.U. delle leggi sull'Ordinamento degli EE.LL., D.Leg.vo 18 agosto 2000, n. 267 e riportato a tergo della proposta allegata sub.1)

DELIBERA

1. APPROVARE il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto pubblico Locale 2005/2007 che si allega quale parte integrante e sostanziale del presente atto, rimodulato a seguito del recepimento delle osservazioni proposte nell'ambito delle risorse finanziarie storicamente assegnate dalla Regione Campania, ovvero € 6.838.791,54.
2. ONERARE il Presidente ed il Dirigente del Settore M.E. di tutti gli adempimenti consequenziali.
3. TERASMETTERE il presente provvedimento alla Regione Campania per gli atti di propria competenza.
4. DARE alla presente immediata esecutività.

Al termine escono dall'aula i Consiglieri FELEPPA, NAPOLITANO e RUBANO per cui i Consiglieri presenti sono 15.

Verbale letto e sottoscritto

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to come all'originale

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
F.to come all'originale

N. 779

Registro Pubblicazione

Si certifica che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo in data odierna, per rimanervi per 15 giorni consecutivi a norma dell'art. 124 del T.U. - D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267.

BENEVENTO
IL MESSO [Signature]

IL SEGRETARIO GENERALE
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Gianmario PINELLA)

La suesesa deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio in data 3 DIC. 2004 e avverso la stessa non sono stati sollevati rilievi nei termini di legge.

SI ATTESTA, pertanto, che la presente deliberazione è divenuta esecutiva a norma dell'art. 124 del T.U. - D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267.

li 21 DIC. 2004

IL RESPONSABILE DELL'UFFICIO

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to come all'originale

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi del T.U. - D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267 il giorno 21 DIC. 2004

- Dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4, D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267).
- Decorsi 10 giorni dalla sua pubblicazione (art. 134, comma 3, D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267).
- E' stata revocata con atto n. _____ del _____

Benevento li, 21 DIC. 2004

IL SEGRETARIO GENERALE
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Gianclaudio PINELLA)

Copia per

PRESIDENTE CONSIGLIO _____ il _____ prot. n. _____

SETTORE MOBILITA'-ENERGIA _____ il 57864 prot. n. _____

SETTORE _____ il 7 n. 10h prot. n. _____

SETTORE _____ il _____ prot. n. _____

Revisori dei Conti _____ il _____ prot. n. _____

ESEC. - 8283
21-12-10h



1)

PROVINCIA DI BENEVENTO

PROPOSTA DELIBERAZIONE CONSILIARE

OGGETTO : PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
ANNI 2005 - 2007 .- PROVVEDIMENTI .-

L'ESTENSORE

L'ASSESSORE

IL CAPO UFFICIO

ISCRITTA AL N. 1
DELL'ORDINE DEL GIORNO

IMMEDIATA ESECUTIVITA'

APPROVATA CON DELIBERA N. 81 del 29 NOV. 2004

Favorevoli N. _____
Contrari N. _____

Su Relazione ASS. SPATAFORA

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE

ATTESTAZIONE DI COPERTURA FINANZIARIA

REGISTRAZIONE CONTABILE

IMPEGNO IN CORSO DI FORMAZIONE

REGISTRAZIONE IMPEGNO DI SPESA
Art. 30 del Regolamento di contabilità

di € _____

di € _____

Cap. _____

Cap. _____

Progr. n. _____

Progr. n. _____

Esercizio finanziario 200__

Del _____
Esercizio finanziario 200__

IL RESPONSABILE DEL SETTORE
FINANZA E CONTROLLO ECONOMICO

IL RESPONSABILE SERVIZIO CONTABILITA'

PREMESSO che:

- con D.Lg.vo n. 422/97, modificato ed integrato dal D.Lg.vo 400/99, e con L.R. n.3/02 alle province sono state conferite specifiche funzioni in materia di trasporto pubblico locale, avendo riguardo, tra l'altro, di:
 - a) organizzare il servizio pubblico di linea sul territorio;
 - b) gestire le gare pubbliche per l'assegnazione dei servizi di pubblico trasporto;
 - c) regolare il rapporto con le imprese aggiudicatrici attraverso il contratto di servizio;
 - d) apportare eventuali modifiche a seguito di variazioni di flusso di traffico;
 - e) porre in essere ogni altra strumentazione per avere disponibile un piano organizzato del T.P.L. che offra all'Ente le più idonee scelte di orientamento della fase gestionale;
- dal 1° Dicembre 2003 l'Ente Provincia è subentrata alla Regione Campania acquisendo la delega anche operativa del trasporto pubblico locale oltre che programmatica in questa materia;
- il servizio trasferito è costituito da un totale complessivo di km. 4.498.568,00 di rete, per un finanziamento a carattere contributivo di € 6.838.791,54 ;

VISTA la delibera di C.P. n° 95 del 23/7/2003 con cui è stato approvato il Programma Triennale dei Servizi del trasporto pubblico locale (T.P.S.) 2003/2005 lo stesso è stato formulato sulla scorta di analisi, suggerimenti, necessità e osservazioni che hanno determinato una implementazione economica necessaria per il servizio per un totale di € 9.312.574,02.

DATO ATTO che negli incontri avuti con la Regione, a cui è stato trasmesso il predetto Piano, la stessa pur riconoscendo la valenza del Programma formulato ha ribadito che non vi erano le condizioni finanziarie per corrispondere la maggiore spesa di € 2.853.783,08 e che pertanto il Piano è stato rimodulato fino alla concorrenza di € 6.838.791,54 senza che lo stesso risultasse stravolto nella sua impostazione originaria, salvaguardando comunque le esigenze ritenute prioritarie.

ATTESO che la ridefinizione del P.T.S. vigente ha comportato una riorganizzazione della rete di offerta, mediante la soppressione delle sovrapposizioni di corse, la rimodulazione del servizio nelle ore di "punta" a favore dell'utenza scolastica e non, verso i maggiori centri attrattori di servizi ospedalieri, giudiziari, universitari, scolastici e verso le zone a maggiore vocazione produttiva.

CONSIDERATO che, grazie alle risultanti economie, si sono previsti nuovi servizi circolari e nuove corse. Per cui maggiori risorse economiche sono state destinate a quei servizi esistenti nei territori montani storicamente svantaggiati (es. nei Comuni della Comunità Montana Alto Tammaro e del Fortore). Inoltre alcuni percorsi extraurbani su gomma sono stati raccordati con gli servizi di trasporto su ferro presenti nella città capoluogo.

VISTO che il ridefinito P.T.S. 2004/2005 è conforme alle linee guida e agli indirizzi strategici fissati nel Piano del Trasporto Pubblico Locale adottato con delibera di C.P. n° 121/02 ;

Si propone, per i motivi espressi in narrativa e che formano parte integrante e sostanziale del presente dispositivo :

1. di approvare il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto pubblico locale 2005/2007 che si allega quale parte integrante e sostanziale del presente atto, rimodulato a seguito del recepimento delle osservazioni proposte nell'ambito delle risorse finanziarie storicamente assegnate dalla Regione Campania, ovvero € 6.838.791,54;
2. di onerare il Presidente e il Dirigente del Settore M.E. di tutti gli adempimenti consequenziali ;
3. di trasmettere il presente provvedimento alla Regione Campania per gli atti di propria competenza.

PARERI

Visto ed esaminato il testo della proposta di deliberazione che precede, se ne attesta l'attendibilità e la conformità con i dati reali e i riscontri d'Ufficio.

Per ogni opportunità si evidenzia quanto appresso:

Qualora null'altro di diverso sia appresso indicato, il parere conclusivo è da intendersi

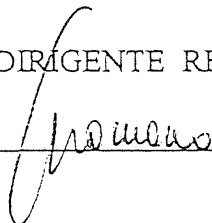
FAVOREVOLE

oppure contrario per i seguenti motivi:

Alla presente sono uniti n. _____ intercalari e n. _____ allegati per complessivi n. _____
facciate utili.

Data _____

IL DIRIGENTE RESPONSABILE



Il responsabile della Ragioneria in ordine alla regolarità contabile art. 49 del D. Lgs.vo 18.8.2000, n. 267 di approvazione del T.U. delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL.

FAVOREVOLE

Parere -----

CONTRARIO

IL DIRIGENTE RESPONSABILE



PROVINCIA di BENEVENTO

Settore Servizi ai Cittadini

Servizio Affari Generali

161
30-12-04

Prot. n. 18.....

Benevento, li.....
3 GEN. 2005

U.O.: GIUNTA/CONSIGLIO

Minuta

AL DIRIGENTE DEL SETTORE
MOBILITA' ENERGIA
SEDE

Oggetto: Delibera C.P. n. 81 del 29.11.2004 ad oggetto: "PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANNI 2005 - 2007 - PROVVEDIMENTI".-

Per quanto di competenza si rimette copia estratto della delibera indicata in oggetto, esecutiva.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
- Dr. ssa Patrizia ~~TARANTO~~ -

que

1328
25-12-04



PROVINCIA di BENEVENTO

Settore Servizi ai Cittadini
Servizio Affari Generali

Prot. n.8273.....

Benevento, lì 29 DIC. 2004

U.O.: GIUNTA/CONSIGLIO

MINOSA

**AL DIRIGENTE DEL SETTORE
MOBILITA' - ENERGIA
SEDE**

Oggetto: Delibera C.P. n. 81 del 29.11.2004 ad oggetto: "PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANNI 2005 - 2007 - PROVVEDIMENTI".-

Per quanto di competenza si rimette copia estratto della delibera indicata in oggetto, esecutiva.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
- Dr. ssa Patrizia TARANTO -



dm



PROVINCIA di BENEVENTO

Settore Servizi ai Cittadini

Servizio Affari Generali

Prot. n. 7861

Benevento, li 07 DIC. 2004

U.O.: GIUNTA/CONSIGLIO

Giunta

**AL DIRIGENTE DEL SETTORE
MOBILITA' ENERGIA
SEDE**

**oggetto: Delibera C.P. n. 81 del 29.11.2004 ad oggetto: "PROGRAMMA TRIENNALE DEI
SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ANNI 2005 - 2007 -
PROVVEIDMENTI".-**

Per quanto di competenza si rimettono n. 2 copie estratto della delibera indicata in oggetto,
il relativo fascicolo, immediatamente esecutiva.

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE
- Dr. ssa Patrizia TARANTO -**

Km totali contribuiti 2004	Km esercizio storico 2003	Finanziamenti Regionali 2003	Esercizio PTS 2005	Finanziamenti necessari esercizio 2005
Km attribuiti	Km attribuiti	Euro attribuiti	Km utilizzati	Euro utilizzati
25.620,00	25.620,00	48.668,33	27.636,00	
39.650,00	39.650,00	75.453,03	45.240,00	
39.650,00	39.650,00	75.320,03	30.160,00	
190.320,00	191.540,00	361.536,15	204.960,00	
36.600,00	36.600,00	69.526,18	42.360,00	
49.600,00	49.600,00	94.221,27	34.045,00	
162.990,00	162.990,00	309.619,47	146.640,00	
21.960,00	21.960,00	41.715,71	21.960,00	
122.530,00	122.530,00	232.760,74	122.530,00	
175.680,00	175.680,00	176.111,80	156.770,00	
212.000,00	212.000,00	402.719,96	186.460,00	
27.755,00	27.755,00	40.082,78	27.755,00	
29.280,00	29.280,00	42.174,70	29.280,00	
89.560,00	90.120,00	129.339,37	72.180,00	
13.336,00	13.336,00	19.259,38	13.336,00	
103.877,00	104.712,00	134.247,53	95.639,00	
4.896,00	4.992,00	6.316,77	4.992,00	
85.595,00	85.595,00	110.433,75	85.298,00	
35.929,00	36.125,00	70.064,34	38.420,00	
29.088,00	29.280,00	56.723,86	21.960,00	
42.420,00	42.700,00	82.722,29	45.750,00	
86.961,00	87.535,00	169.580,69	87.535,00	
0,00	0,00	0,00	37.820,00	
0,00	0,00	0,00	6.170,00	
1.625.297,00	1.629.250,00	2.748.598,13	1.584.896,00	
328.923,50	373.468,00	617.244,90	333.551,50	
33.540,00	33.540,00	65.405,60	33.540,00	
10.065,00	10.065,00	10.130,50	6.710,00	
56.823,00	56.830,00	74.886,25	64.965,00	
44.996,00	45.100,00	87.745,69	39.130,00	
82.426,00	82.426,00	140.003,20	86.946,00	
13.420,00	13.420,00	14.085,39	0,00	
15.860,00	15.860,00	16.646,37	29.040,00	
33.714,00	33.822,00	65.744,91	31.950,00	
62.241,00	62.605,00	121.374,77	58.855,00	
0,00	10.416,00	0,00	0,00	
76.336,00	72.016,00	136.344,62	70.380,00	
39.996,00	40.260,00	77.995,30	64.660,00	
84.180,00	90.732,00	139.959,82	73.200,00	
0,00	7.200,00	0,00	0,00	
51.510,00	51.850,00	100.448,49	53.680,00	
23.331,00	23.485,00	45.497,26	16.555,00	
86.630,00	86.630,00	146.952,20	103.300,00	
52.877,00	52.668,00	68.779,82	23.184,00	
0,00	0,00	0	16.340,00	
1.096.868,50	1.162.393,00	1.929.245,09	1.105.986,50	
48.800,00	89.280,00	64422,35	0,00	
178.655,00	177.160,00	187.729,51	169.420,00	
20.984,00	20.984,00	23.457,62	36.844,00	
24.400,00	24.400,00	27.276,30	24.400,00	
79.895,00	85.395,00	89.313,13	73.725,00	
0,00	8.052,00	0,00	8.052,00	
36.130,00	36.130,00	45.431,44	33.550,00	
72.800,00	72.800,00	91.429,64	112.450,00	
48.800,00	48.800,00	73.231,04	48.800,00	
300.558,00	288.460,00	451.387,51	270.165,00	
88.997,00	89.460,40	138.410,45	86.740,00	
259.555,00	259.555,00	277.943,87	277.190,00	
101.785,00	101.785,00	108.996,23	60.915,00	
15.860,00	15.860,00	16.929,20	15.860,00	
29.890,00	29.890,00	45.175,33	26.535,00	
27.146,00	27.145,00	41.072,97	23.790,00	
34.160,00	34.160,00	69.022,32	19.780,00	
76.860,00	76.860,00	155.119,97	115.290,00	
102.460,00	102.460,00	89.347,04	113.445,00	
43.920,00	43.920,00	57.824,81	43.920,00	
151.720,00	151.720,00	199.753,64	158.600,00	
0,00	0,00	0,00	36.600,00	
0,00	0,00	0,00	18.300,00	
4.008,00	4.008,00	6.713,94	4.008,00	
1.747.383,00	1.788.284,40	2.259.988,31	1.778.379,00	
4.469.548,50	4.579.927,40	6.937.831,53	4.469.261,50	6.937.831,53

CONSUNTIVO DEL SERVIZIO	Km totali contribuiti 2004	Km esercizio storico 2003	Finanziamenti Regionali 2003	Esercizio PTS 2005	Finanziamenti necessari esercizio 2005
<i>(Denominaz.)</i>	Km attribuiti	Km attribuiti	Euro attribuiti	Km utilizzati	Euro utilizzati
TOTALE BACINO EST	1.625.297,00	1.629.250,00	2.748.598,13	1.584.896,00	
TOTALE BACINO SUD-OVEST	1.096.868,50	1.162.393,00	1.929.245,09	1.105.986,50	
TOTALE BACINO NORD-OVEST	1.747.383,00	1.788.284,40	2.259.988,31	1.778.379,00	
MONTE CONTRIBUZIONE	4.469.548,50	4.579.927,40	6.937.831,53	4.469.261,50	6.937.831,53

Area apparten.	Numero linea	Percorso
(Denomin.)		(Denominaz.)
Est	1	Castelvetere V.F.-Ponte Luci
Est	2	Baselice-S.Bartolomeo in G.
Est	3	Baselice-S.Marco dei Cavoti (ex Baselice-Benevento con dir. Per Molinara)
Est	4	S.Bartolomeo in G.-Benevento (ex S.Bartolomeo in G.-Benevento con prol. a Napoli)
Est	5	S.Bartolomeo in G.-Castelfranco in Miscano
Est	6	Molinara-S.Marco dei C.-Benevento + dev.
Est	7	S.Marco dei C.-Reino-Fragneto L'Abate-Benevento
Est	8	Molinara-Pago Veiano-Benevento
Est	9	S.Giorgio La Molaro-Pago Veiano-Benevento
Est	10	Ginestra degli Schiavoni-Benevento
Est	11	Casalbore-Buonalbergo-Paduli-Benevento
Est	12	Apice-S.Arcangelo Trimonte-Benevento
Est	13	Apice-Apice scalo-Bonito
Est	14	Apice-Benevento
Est	15	Circolare Apice-S.Giorgio del S.-S.Vito-Apice
Est	16	Venticano-Benevento con dir. Calvi
Est	17	S.Giorgio del S.-Lo Fiego con arretram. Tinelle
Est	18	S.Giorgio del S.-Benevento con prol. S.Nazzaro e S.Martino S. (ex S.Giorgio del S.-Benevento con prol.
Est	19	Toccanisi-S.Marco ai Monti-S.Angelo a Cupolo-Benevento (ex S.Marco ai Monti-S.Maria a Toro-Benevento)
Est	20	Pagliara-Benevento (ex S.Maria a Toro-Benevento)
Est	21	S.Maria a Toro-S.Nicola Manfredi-Benevento (ex Toccanisi-Benevento)
Est	22	Borgata B.-Ceppaloni-Benevento
Est	63	Circolare S.Marco dei Cavoti
Est	64	Circolare Benevento-Perrillo-S.Angelo a Cupolo-Benevento
TOTALE BACINO EST		
Sud-Ovest	23	Montesarchio-Benevento con arretram Airola e prol. a Fisciano e Lancusi
Sud-Ovest	24	Montesarchio-Tuoro-Benevento
Sud-Ovest	25	S.Martino V.C.-Scalo ferroviario
Sud-Ovest	26	Apollosa-Benevento
Sud-Ovest	27	Bonea-Montesarchio-Benevento
Sud-Ovest	28	Melizzano-Benevento
Sud-Ovest	29	Frasso telesino-Dugenta scalo
Sud-Ovest	30	Melizzano-Frasso Telesino-S.Agata dei Goti (ex Frasso Telesino-S.Agata dei Goti)
Sud-Ovest	31	S.Agata dei G.-S.Tommaso-Arpaia scalo
Sud-Ovest	32	S.Agata dei G.-Arpaia scalo con dir. a Luzzano
Sud-Ovest	33	Durazzano-Baia Domizia
Sud-Ovest	34	S.Agata dei G.-Dugenta (ex Durazzano-Dugenta)
Sud-Ovest	35	S.Agata dei Goti-Caserta via Durazzano
Sud-Ovest	36	Biancano-Limatola-Caserta
Sud-Ovest	37	Biancano-Limatola-Mondragone
Sud-Ovest	38	S.Agata dei G.-Montesarchio-Benevento
Sud-Ovest	39	Moiano-Benevento
Sud-Ovest	40	Circolare Montesarchio-Paolisi-Montesarchio
Sud-Ovest	41	Montesarchio-S.Maria C.V. stabilimento Italtel
Sud-Ovest	65	Biancano-Limatola-S.Agata dei Goti
TOTALE BACINO SUD-OVEST		
Nord-Ovest	42	Benevento-Napoli
Nord-Ovest	43	Amorosi-Telese-Benevento arretr.Frasso T. via Faicchi e Telese
Nord-Ovest	44	Circolare di Telese
Nord-Ovest	45	Telese-Faicchio-Cerreto S.
Nord-Ovest	46	Cerreto S.-Telese con dev.
Nord-Ovest	47	Benevento-Telese terme
Nord-Ovest	48	Solopaca-Telese (ex Solopaca S.Salvatore T-Telese)
Nord-Ovest	49	Melizzano-Frasso Telesino-Solopaca-Benevento (ex Solopaca-Benevento)
Nord-Ovest	50	Piana di S.Lorenzo Maggiore-Telese
Nord-Ovest	51	Pietraraja-Benevento-Montesarchio dir. S.Lupo
Nord-Ovest	52	Vallocchia-Casalduni-Ponte-Benevento
Nord-Ovest	53	Montesarchio-Vitulano-Benevento
Nord-Ovest	54	Torrecuso-Paupisi-Benevento
Nord-Ovest	55	Vitulano-Benevento via S.Vitale
Nord-Ovest	56	Castelpoto-Vitulano scalo-Benevento
Nord-Ovest	57	Castelpoto-Benevento (ex Masseria Carrara-Benevento)
Nord-Ovest	58	S.Croce del S.-Morcone-Benevento
Nord-Ovest	59	S.Croce del S.-Sassinoro-Morcone-Benevento
Nord-Ovest	60	Macchia-Morcone-Scalo FS Morcone-Campolattaro-Pontelandolfo-Morcone con prol. e dir.
Nord-Ovest	61	Castelpagano-Colle S.-Benevento
Nord-Ovest	62	Castelvetere V.F.-Colle S.-Benevento
Nord-Ovest	66	S.Croce del S.-Morcone-Colle S.-Reino-S.Marco dei Cavoti
Nord-Ovest	67	Circello-Castelpagano-S.Croce del S.-Morcone
Nord Ovest		SERVIZIO URBANO COMUNE DI CASALDUNI
TOTALE BACINO NORD-OVEST		
TOTALE CONTRIBUZIONE		

X VFFICIO CONSIGLIO

**ISTITUTO PROFESSIONALE DI STATO
PER I SERVIZI ALBERGHIERI E DELLA RISTORAZIONE
"Le Streghe"
BENEVENTO
Sede coordinata CASTELVENERE**

Oggetto : TRASMISSIONE DATI UTENZA PENDOLARE

Come da accordi intercorsi per vie brevi, comunico il numero degli alunni pendolari provenienti dal territorio limitrofo a Castelvenere :

a) Zona Pietraroia, Cusano, Cerreto, San Lorenzello	n° alunni	72
b) zona San Lupo, San Lorenzo Maggiore, Guardia Sanframondi	"	41
c) zona Sant'Agata, Frasso, Dugenta, Limatola, Melfizzano, Amorosi	"	39
d) zona Puglianello, Faicchio, San Salvatore	"	33
e) zona Solopaca	"	10

PIU: Leica Pietropaolo

Fucio Tubano



PROVINCIA DI BENEVENTO

**PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI
DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI
2005 - 2007**

Ottobre 2004

INDICE

Capitolo 1 - Inquadramento generale	3
Capitolo 2 - L'organizzazione dei servizi minimi	6
Obiettivi Programma Triennale dei Servizi	20
Programmi di Esercizio Autolinee	23
Capitolo 3 - Le risorse finanziarie	50
Il quadro economico	50
Capitolo 4 - Le politiche tariffarie	52
Capitolo 5 - Il sistema di monitoraggio	53
Parametri di efficacia del servizio	53
Parametri di efficienza	54
Parametri di qualità	55

Capitolo 1 - Inquadramento generale

In attuazione della riforma del trasporto pubblico locale, e la Provincia di Benevento ha approvato con la D.C.P. n° 121 del 27 dicembre 2002 il Piano dei Trasporti Pubblici Locali che, in armonia con le previsioni della l.r. 3/2002 e nel rispetto degli indirizzi regionali emanati nei documenti attuativi, ha stabilito le linee di indirizzo strategico che ispirano la politica del Trasporto Pubblico Locale della Provincia.

Nel rispetto degli indirizzi contenuti in quel documento e secondo quanto la Regione Campania ha richiesto agli Enti Locali, questo elaborato costituisce il Programma Triennale dei Servizi della Provincia di Benevento prodotto ai sensi dell'art. 17 della già citata l.r. 3/2002.

Con la produzione di questo documento hanno trovato attuazione gli indirizzi politici contenuti nel Piano approvato dal Consiglio Provinciale, in particolare si è provveduto a delineare lo scenario da attuare negli anni di validità del Programma (2005-2007).

Nel 2003 è avvenuto il recepimento delle deleghe previste dalla l.r. 3/2002 in materia di trasporto pubblico locale. In particolare si è posto l'accento sulla determinazione dei servizi minimi di trasporto che soddisfino le esigenze di mobilità del beneventano ed i cui costi devono – ai sensi del d.lgs 422/1997 - essere posti a carico del bilancio regionale.

Dal punto di vista dell'organizzazione dei servizi, la rete di offerta del 2003 è stata uguale a quella del 2002 per via dell'urgenza con cui occorreva giungere alla sottoscrizione del contratto di servizio ponte tra aziende concessionarie ed Ente Concedente.

Il contratto di servizio ponte è stato sottoscritto dalla Regione Campania per motivi tecnici connessi alla predisposizione di tutti gli strumenti di bilancio necessari alla gestione delle risorse finanziarie.

La Provincia di Benevento è subentrata alla Regione Campania, acquisendo le deleghe anche operative oltre che programmatiche in questa materia, dal 1 dicembre 2003.

Il 2004 è stato utilizzato per affinare, condividere e perfezionare le proposte di riorganizzazione della rete che sono contenute nel secondo capitolo di questo documento e che dovranno essere approvate nella prima metà del 2005.

Lo scenario 2005 è quello che delinea i maggiori cambiamenti.

A decorrere dal primo semestre 2005, al più tardi dall'1.6.2005, entrerà in vigore la nuova rete dei servizi individuata nel capitolo 2 di questo documento.

Tale ristrutturazione è guidata dai principi già adottati dal Piano dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale approvato, che riguardano in particolare:

- la riorganizzazione della rete di offerta, con la soppressione delle sovrapposizioni di corse ma anche con la previsione di nuovi servizi circolari

che attribuiscono alla rete una struttura a maglia che migliori l'attuale struttura radiale centrata su Benevento;

- la creazione di un vero e proprio sistema dei trasporti provinciale e di area urbana;
- la cura dell'accessibilità al servizio, per rendere più fruibili i servizi prodotti. Per la prima volta ogni Comune della Provincia potrà essere collegato alla rete dei servizi;
- il riequilibrio della distribuzione dei servizi, in particolare a beneficio delle zone montane storicamente svantaggiate;
- l'integrazione con il servizio di Metropolitana Regionale in fase di avvio da parte della Regione;
- l'integrazione tariffaria e dei servizi, che renda conveniente e più comodo l'utilizzo combinato di mezzi e linee anche se gestite da aziende diverse;
- l'incremento della velocità di esercizio, per essere sempre più concorrenziali - e spesso anche vincenti - nel confronto con il mezzo privato.

Dal punto di vista organizzativo è senza dubbio di straordinaria importanza la definizione di tre aree omogenee di trasporto che costituiranno la prima identificazione di altrettante reti che consentiranno di ottimizzare l'incrocio tra domanda di mobilità ed offerta di servizi.

Il Programma Triennale dei Servizi è anche il documento tramite il quale si è operato un doppio intervento di riequilibrio della distribuzione storica delle risorse finanziarie.

In primo luogo si è operato identificando il reale fabbisogno di collegamenti offerti dal servizio pubblico espresso dal territorio beneventano e, qualora ciò fosse recepito – in tutto o anche solo in parte –, si potrà migliorare il rapporto tra la Provincia di Benevento e le altre province campane, da cui storicamente Benevento è uscito penalizzato rispetto alle altre realtà più favorevoli.

Allo stesso modo si è operato per ottenere una maggior perequazione all'interno del territorio provinciale. Sono stati identificati quindi nuovi servizi e dunque maggiori risorse in quei territori storicamente svantaggiati (ad es.: i comuni montani del Bacino Est, ecc.).

Una maggiore perequazione sul territorio è stata anche ricercata introducendo un costo chilometrico medio per area omogenea, in modo tale che a tutti i servizi svolti sullo stesso territorio venga corrisposta la stessa retribuzione.

OBIETTIVI TENDENZIALI	AZIONI		OBIETTIVI OPERATIVI		STRUMENTI ATTUATIVI L.R. 3		
					ProgrTriServ	CS/GARA	StudFattib
Descrizione	Descrizione	Cod.	Descrizione	Cod.	art. 17-42	art. 30	art. 14-43
MIGLIORAMENTO MOBILITA'	ACCESSIBILITA'	Az1	DISLOCAZIONE FERMATE	Az1DF			X
			ADEGUAMENTO FERMATE	Az1AF			X
			CENTRI DI INTERSCAMBIO	Az1CI			X
	FREQUENZA	Az2	CADENZAMENTO ORARIO	Az2CO	X		
			NUOVE CORSE	Az2NC	X		
	COORDINAM. POLITICHE	Az3	COORDINAMENTO CITTA'-PROVINCIA	Az3CP			X
SVILUPPO LOCALE	ESTENSIONE RETE	Az4	COPERTURA TERRITORIALE	Az4CT	X		
			RISPONDEZA AI POLI GENER/ATTR.	Az4RP	X		
	FLESSIBILITA'	Az5	RAPIDO ADEGUAMENTO	Az5RA		X	
ATTRATTIVITA' - QUALITA'	QUALITA' A BORDO	Az6	PULIZIA	Az6PB		X	
			SERVIZI AL VIAGGIATORE	Az6SV		X	
			REGOLARITA' SERVIZIO	Az6RS		X	
	RINNOVO BUS	Az7	RINNOVO PARCO AUTOBUS	Az7RP			X
	MONITORAGGIO	Az8	OSSERVATORIO DELLA MOBILITA'	Az8OM			X
	CERTIFICAZ. QUALITA'	Az9	CERTIFICAZIONE AZIENDALE ISO	Az9CA		X	
	VELOCITA' COMMERCIALE	Az10	VERIFICA FERMATE	Az10VF	X		
			VERIFICA PERCORSI	Az10VP	X		
			INTERSCAMBI POSSIBILI CON FERRO	Az10IF	X		
	INTEGRAZIONE TARIFFE	Az11	INTEGRAZIONE GOMMA/GOMMA	Az11GG		X	X
			INTEGRAZIONE FERRO/GOMMA	Az11FG		X	X
			INTEGRAZIONE PUBBLICO/PRIVATO	Az11PP			X
	INTEGRAZIONE SERVIZI	Az12	COORDINAM. ORARI GOMMA/GOMMA	Az12GG	X		
			COORDINAM. ORARI FERRO/GOMMA	Az12FG	X		
	TECNOLOGIE ITS	Az13	APPLICAZIONE TECNOLOGIE ITS	Az13IT		X	X
SERVIZI SPECIALI	Az14	SERVIZI DOMANDA DEBOLE/DIFFUSA	Az14DD	X			
		SERVIZI SOGGETTI DEBOLI/DISABILI	Az14SD	X			
RISORSE PUBBL. OTTIMIZZATE	BACINI	Az15	INDIVIDUAZIONE BACINI/RETI	Az15BR	X		
	RIDUZIONE COSTI	Az16	AFFIDAMENTO/CONTRATTO SERVIZIO	Az16CS		X	
	RAZIONALIZZAZIONE	Az17	ELIMINAZIONE SOVRAPPOSIZIONI	Az17ES	X		
RICONVERSIONE A SISTEMI NON TRAD.			Az17RS	X			
CURA CITTADINI	INFORMAZIONE	Az18	PUBBLICAZIONE-DIFFUSIONE ORARI	Az18DO		X	X
			INFORMAZIONI AZIENDALI	Az18IA		X	
	CARTA DELLA MOBILITA'	Az19	CARTA DELLA MOBILITA' INTEGRATA	Az19CM			X
	CUSTOMER SATISFACTION	Az20	CAMPAGNA CUSTOMER SATISFACTION	Az20CS		X	X
	INCENTIVO ALL'USO	Az21	CAMPAGNA DI DIVULGAZIONE	Az21CD		X	X
			CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE	Az21CS		X	X
		PROGRAMMI DI AGEVOLAZIONE	Az21PA		X	X	

Capitolo 2 - L'organizzazione dei servizi minimi

Il lavoro di programmazione dei servizi realizzato tramite questo documento trae spunto dal Piano dei Trasporti Pubblici Locali della Provincia di Benevento e ne riassume le linee guida indicate, si tratta, infatti, dello **Schema Attuativo della Strategia di Piano sui Trasporti Pubblici Locali**, a conformità della L.R. 3/2000.

In questa sede preme solo ricordare che gli **obiettivi tendenziali** del Piano sono il fine ultimo delle azioni che si intende andare a svolgere e il motivo per cui le stesse vengono proposte. Rappresentano i risultati che ogni intervento migliorativo nel campo dei trasporti vuole ottenere, come ampiamente illustrato nel Piano dei Trasporti Pubblici Locali della Provincia di Benevento cui si rimanda per ogni approfondimento. Gli obiettivi tendenziali rappresentano anche le necessità territoriali che sono state riscontrate durante la fase di confronto ed integrazione del Piano con i documenti programmatici già in essere sul territorio (vedi: Piano Regione dei Trasporti, Legge Regionale in materia di trasporti, Piano di Bacino, POR della Regione Campania, ..). Essi sono, nell'ordine:

- 1) Miglioramento della mobilità;
- 2) Sviluppo locale;
- 3) Attrattività del servizio e incremento della qualità offerta;
- 4) Ottimizzazione dell'uso delle risorse pubbliche messe a disposizione;
- 5) Cura dei cittadini.

Per il compimento di ogni obiettivo tendenziale, in fase di elaborazione del Piano dei Trasporti Pubblici Locali della Prov. di Benevento, è stata individuata una **azione strategica**, un tema, a livello ancora "macro" e non di singola azione, su cui andare ad incidere per avvicinarsi all'obiettivo tendenziale cui è associato. Tali azioni strategiche sono elencate nella tabella succitata, in corrispondenza dell'obiettivo tendenziale corrispondente. Ecco un breve riepilogo delle stesse:

- 1) Miglioramento della mobilità: attuabili tramite interventi di:
 - a) **Accessibilità (Az1)**: un incremento dell'accessibilità alle fermate e ai servizi pubblici in genere (in particolare per i disabili e i portatori di handicap, ma anche per la sicurezza di anziani e bambini) è un forte stimolo all'utilizzo del trasporto proposto anche per queste categorie di utenti. Gli **obietti operativi** legati a questa azione strategica, sono:
 - i) **Dislocazione Fermate (Az1DF)**: spesso le fermate del T.P.L. extraurbano sono collocate al confine del centro abitato del paese, spesso distanti dal centro e spesso lungo la strada, a ridosso di un fossato. Cercare una collocazione della fermate più consona e più agevole per l'utenza, anche più comoda alle abitazioni e al centro abitato è il primo passo per attirare utenza al trasporto pubblico.
 - ii) **Adeguamento fermate (Az1AF)**: spesso le fermate sono a mala pena segnalate con una palina informativa del servizio, sarebbe utile, almeno per le fermate di maggiore rilievo, metterle in sicurezza, fornendole magari di un camminamento rialzato e di un alloggio per l'utenza in attesa.

- iii) Centri di interscambio (Az1CI):** i centri di interscambio sono fermate peculiari del T.P.L. in cui si trovano a fermare differenti linee, ad incontrarsi differenti percorsi, magari con corse facenti scalo ad orari quasi coincidenti. La creazione di un centro di interscambio in un punto con tali caratteristiche permetterebbe che l'utenza in discesa da una corsa potesse salire direttamente su quella con percorso differente, dando così la possibilità all'utenza di personalizzarsi il percorso, utilizzando più di un mezzo. Creare un centro di interscambio significa innanzi tutto fare in modo che i due servizi fermino nello stesso punto, quindi organizzare i servizi in modo che ci sia coincidenza tra gli orari di fermata, infine dare una infrastruttura comoda al sito, mettendolo in sicurezza tramite l'uso di segnaletica e cordoli rialzati e fornendolo di elementi di arredo adeguati (pensilina, panchina, ..).
- b) **Frequenza (Az2):** l'incremento delle frequenze dei servizi è un'arma importante da giocare per "catturare" anche gli utenti non abituali, interessati a spostarsi in orari a loro agevoli, che hanno possibilità di utilizzare un mezzo alternativo, ma che potrebbero utilizzare il mezzo pubblico se trovassero degli orari "comodi". Gli obiettivi operativi legati a questa azione strategica possono individuare due diverse vie per procedere:
- i) Cadenzamento orario (Az2CO):** l'attribuzione di un cadenzamento orario ad un percorso è un passo decisamente importante, che denota che il percorso in questione ha una grande valenza trasportistica: si intende, infatti, in questo modo effettuare il servizio sulla base di una frequenza fissa per tutto il periodo giornaliero di effettuazione del servizio (dalle 6,00 alle 20,00, tipicamente), sia per le ore di "punta" (fascia dalle 7,00 alle 8,30, dalle 12,00 alle 14,00 e dalle 17,00 alle 19,00) che per le restanti ore di "morbida" (metà mattinata, metà pomeriggio, sera tarda). Tipicamente i servizi extraurbani a cadenzamento orario sono quelli di adduzione a punti nevralgici del territorio: in ingresso al capoluogo o ai principali centri di valenza economica e amministrativa sul territorio,...
- ii) Nuove corse (Az2NC):** l'azione che generalmente si effettua per incrementare la frequenza dei servizi è l'introduzione di nuove corse sulla base delle richieste dei vettori e dell'utenza, corse per cui si ha già la certezza che servano e quindi che vengano utilizzate, per le quali è necessario un brevissimo tempo di sperimentazione.
- c) **Coordinamento delle politiche (Az3):** è un'azione di livello superiore, rispetto alle precedenti, poiché prevede il dialogo delle Amministrazioni di Enti differenti, in modo tale da ottimizzare i servizi sulla base dei territori e non della "assegnazione" dei servizi. Nel caso in cui si verificasse una simile eventualità, sarebbe possibile un'effettiva razionalizzazione dei servizi forniti, anche tra linee di penetrazione al capoluogo e trasporti urbani, oltre che tra linee provinciali appartenenti a Province attigue o regionali. Sarebbe addirittura auspicabile una integrazione e un coordinamento dei servizi forniti da ferro e gomma. L'obiettivo operativo percorribile è il seguente:
- i) Coordinamento Città-Provincia (Az3CP):** un preciso ed attento coordinamento tra i due Enti Locali sul territorio permetterebbe

l'integrazione dei servizi urbani ed extraurbani sia in termini tariffari che di orari, oltre che lo sviluppo in modo concorde di tutte le politiche trasportistiche attuabili sul territorio. Ognuna delle politiche e delle azioni strategiche qui elencate avrebbero un seguito ed una risonanza, oltre che un'efficacia, molto maggiore se interessassero tutto il territorio provinciale, comprensivo del Comune capoluogo, invece che essere attuate in maniera imperfetta solo sul cuore della provincia (il capoluogo) o solo sull'anello circostante (il territorio provinciale in quanto tale).

2) Sviluppo della rete:

a) **Estensione della rete (Az4):** il metodo più naturale per incrementare lo sviluppo della rete è estendere la stessa. Tale azione può essere attuata per mezzo di due obiettivi operativi differenti:

i) **Copertura territoriale (Az4CT):** la rete di trasporto pubblico può essere estesa aumentandone la copertura territoriale, quindi aumentando la porzione di territorio che fornisce. Questo tipo di estensione è particolarmente importante nel caso in cui non tutti i Comuni del territorio di competenza vengano serviti dal T.P.L., oppure tutti vengano serviti ma solo tramite alcuni percorsi stradali preferenziali e la maggior parte delle frazioni principali sia scoperta da servizi.

ii) **Rispondenza ai poli attrattori/generatori (Az4RP):** la rete può, però, anche essere estesa non su base territoriale ma sulla base delle conoscenze trasportistiche. I poli attrattori e generatori di traffico sono i centri di maggiore interesse per la popolazione perché o in essi risiedono, oppure in essi si recano perché luogo di grande accentrimento delle attività produttive e/o commerciali. In questo senso si favorirebbe l'estensione e l'infittimento della rete da e per i principali poli attrattori e generatori, in qualità di principale destinazione destinazione e origine della domanda di mobilità. In tal caso non interesserebbe che tutto il bacino sia coperto da servizi di trasporto pubblico, ma si incentrerebbero effettivamente dove vi è domanda da e per.

b) **Flessibilità (Az5):** la flessibilità applicata ad una rete di trasporto pubblico significa la capacità di adattare tale rete ai tempi e alle necessità. L'obiettivo operativo in grado di influenzare l'azione strategica definita "flessibilità" è il

i) **Rapido adeguamento (Az5RA):** rapido adeguamento dei servizi, dei mezzi ed eventualmente delle strutture alle richieste dell'utenza, quindi capacità di modificare un servizio sulla base delle necessità della popolazione. Ciò significa una rapida modifica degli orari di esercizio dei servizi, piuttosto che dei giorni o delle frequenze, come la capacità di trasformare un servizio ordinario poco redditizio in un servizio a chiamata, piuttosto che la volontà di istituire un servizio a chiamata per disabili effettuato con mezzi speciali, o, ancora, la ricerca di un coordinamento con gli orari degli altri modi di trasporto (bus urbano, tram, ferro, ..) per permettere interscambio all'utenza.

3) Attrattività – Qualità:

- a) **Qualità a bordo (Az6):** si intende la possibilità di un miglioramento della qualità dei servizi offerti a bordo, a partire dalle condizioni dei posti a sede, dell'impianto di condizionamento dei mezzi, della gentilezza del personale di servizio, per giungere alla possibilità di offrire un servizio radiofonico o televisivo, per i lunghi viaggi. Gli obiettivi operativi perseguibili sono:
- i) **Pulizia (Az6PB):** la pulizia a bordo di un mezzo è il primo servizi che bisogna dare all'utenza e che essa pretende per usufruire del servizio. Devono, quindi, essere programmate pulizie periodiche dei mezzi, oltre alle pulizie generiche che gli autisti devono abituarsi a fare prima e dopo l'effettuazione del mezzo. Molto importante è anche la pulizia e la buona manutenzione degli arredi negli stalli di fermata, nell'eventuali che siano presenti, quest'attività resta, in genere, a carico del Comune in cui la fermate viene collocata.
 - ii) **Servizi ai viaggiatori (Az6SV):** i più banali servizi ai viaggiatori sono l'esposizione degli orari alle fermate e sui mezzi, l'annuncio della prossima fermata a bordo del mezzo (utile soprattutto per utenti non vedenti), la confortevolezza dei posti a sedere e del mezzo (importante l'impianto di condizionamento invernale ed estivo), più una serie di comfort aggiuntivi che possono essere forniti sui servizi dedicati per pendolari o sulle lunghe tratte.
 - iii) **Regolarità del servizio (Az6RS):** la regolarità e la puntualità del servizio è un punto di grande interesse per l'utenza. È fondamentale che il servizio sia regolare, quindi non venga saltato per alcun motivo (rottura di un mezzo lungo il tragitto, maltempo, ..) per non disaffezionare la clientela; è importantissima anche la puntualità del servizio, perché l'utenza è sensibile ai ritardi e per non creare in essa una brutta impressione di inaffidabilità che non la porterà mai a diventare da occasionale a sistematica.
- b) **Rinnovo bus (Az7):** lo svecchiamento dei mezzi in uso è un punto di grande forza per aumentare l'attrattività dei servizi offerti. Ad oggi la maggior parte dei mezzi di trasporto pubblico in circolazione ha età superiore al decennio, quindi, mentre le tecnologie applicate sui nuovi mezzi crescono, i mezzi datati forniscono servizi di qualità sempre più scadente a causa della loro vetustità e delle condizioni di cattiva manutenzione in cui, molto spesso, si trovano. L'obiettivo operativo di interesse è il
- i) **Rinnovo parco autobus (Az7RP):** tale obiettivo deve essere raggiunto con il concorso delle aziende, ma soprattutto dell'Ente Locale e della Regione, che devono essere disposti ad investire delle proprie risorse a favore del servizio offerto e dell'utenza.
- c) **Monitoraggio (Az8):** importante per poter prevedere un futuro aumento dell'attrattività e della qualità dei servizi è un'attenta azione di monitoraggio dell'esercizio offerto attualmente, in modo tale i punti di debolezza e di forza dello stesso, poter decidere dove andare ad intervenire per essere maggiormente efficaci e poter prevedere la risposta dell'utenza

all'intervento in programma. L'obiettivo operativo principe per questa azione strategica è la creazione di un

- i) **Agenzia della mobilità (Az8OM):** a tale organo è delegata l'attività di conoscenza delle condizioni di "salute" delle infrastrutture del T.P.L. sul territorio, di conoscere la rete del servizio offerto e di indagare le condizioni in cui il servizio viene effettuato, in modo tale da fornire tenere sempre un occhio sul territorio e non limitarsi ad una pura pianificazione e regolazione dell'esercizio. È la base da cui partire per la definizione di ogni intervento.
- d) **Certificazione di qualità (Az9):** la certificazione di qualità è un elemento ormai fondamentale per qualsiasi Azienda di una certa importanza, che voglia potere stare sul mercato e, in particolar modo, che voglia riscuotere la fiducia e l'approvazione della clientela. La certificazione è un elemento che può essere imposto alle Aziende, ma che esse stesse dovrebbero spontaneamente ricercare, nel momento in cui vogliono entrare in un mercato di carattere concorrenziale e in esso essere competitive. L'obiettivo operativo da raggiungere è, quindi, per ogni azienda la
- i) **Certificazione aziendale ISO (Az9CA)**
- e) **Velocità commerciale (Az10):** l'incremento della velocità commerciale dei mezzi è un importante intervento per velocizzare i percorsi e ridurre, quindi, il tempo di viaggio. È dimostrato che il tempo di viaggio è uno degli elementi a cui l'utenza è maggiormente sensibile e che lo scarto attualmente esistente tra il tempo impiegato dal mezzo privato rispetto al mezzo pubblico (a penalizzazione di quest'ultimo) è uno dei motivi principali che fanno preferire comunque l'automobile al bus. Gli obiettivi operativi da perseguire per raggiungere questo scopo sono:
- i) **Verifica fermate (Az10VF):** è indubbio che per aumentare la velocità commerciale dei mezzi l'azione più significativa è la riduzione delle fermate, sarebbe, quindi, necessario, previa attenta analisi dell'importanza strategica di tutte le fermate su territorio e dei valori di utenza ad esse associati, eliminare dai percorsi le fermate di minor interesse trasportistico.
 - ii) **Verifica percorsi (Az10VP):** importante è anche verificare i percorsi seguiti da ogni linea, se non ci siano sovrapposizioni tali per cui sia possibile eliminare alcune deviazioni in linee parallele.
 - iii) **Interscambi possibili con ferro (Az10IF):** fare un attento utilizzo degli interscambi con il ferro, ove possibile e vantaggioso, può intervenire notevolmente sulla velocità commerciale media del viaggio, essendo il mezzo su ferro decisamente più rapido e diretto che quello su gomma.
- f) **Integrazione tariffe (Az11):** integrazione tariffaria significa integrazione delle tariffe tra tutti i mezzi di trasporto pubblico esercenti all'interno di un'area: extraurbano su gomma, urbano su gomma, trasporto leggero su rotaia, ferrovia, ... Nello specifico ciò significa un'unica bigliettazione per tutti i mezzi, la possibilità di utilizzare più mezzi differenti (e di effettuare viaggi multimodali) con un unico biglietto, l'applicazione delle stesse tariffe ai diversi vettori e mezzi. L'integrazione tariffaria fornisce all'utente la comodità di acquistare un unico biglietto, in ragione

dell'origine e della destinazione del viaggio, senza doversi preoccupare dei tipi di mezzi che utilizza e degli interscambi che effettua; fornisce, inoltre, l'estrema comodità di potere acquistare il titolo di viaggio una sola volta, ad inizio viaggio, da un rivenditore autorizzato per tutti i servizi di trasporto offerti. Gli obiettivi operativi da perseguire per raggiungere la completa integrazione delle tariffe sono:

- i) **Integrazione gomma/gomma (Az11GG):** è il primo passo da fare, il più semplice, verso una vera integrazione. L'applicazione delle stesse tariffe su tutti i servizi su gomma, urbani ed extraurbani, e la possibilità di viaggiare con un titolo di viaggio integrato tra i due è ambivalente è un ottimo metodo per iniziare a sperimentare l'integrazione e per iniziare a far conoscere al cittadino le comodità che da ciò possono derivare nel campo dei trasporti.
 - ii) **Integrazione ferro/gomma (Az11FG):** l'integrazione tariffaria e di documenti di viaggio tra i trasporti su ferro e quelli su gomma risulta più complessa perché i costi effettivi e le caratteristiche di esercizio dei due mezzi sono differenti, quindi anche le tariffe sono sempre state impari. Questo obiettivo richiederebbe un attento studio di ripartizione dei ricavi del traffico, ma rappresenterebbe per l'utenza una comodità e un vantaggio certi, assolutamente utili per fidelizzare la clientela.
 - iii) **Integrazione pubblico/privato (Az11PP):** si tratterebbe di potere pagare il parcheggio dei mezzi privati con la stessa card utilizzata come documento di viaggio, in modo tale da potere arrivare ad effettuare un intero spostamento multimodale (da casa al parcheggio in auto dal parcheggio in città con mezzo extraurbano in città con servizio urbano) con un unico documento, che potrebbe essere un "abbonamento" ai servizi dedicati al trasporto in genere (parcheggio a pagamento, mezzi su gomma e su ferro, urbani ed extraurbani).
- g) **Integrazione servizi (Az12):** l'integrazione dei servizi è il passo successivo all'integrazione tariffaria. In ordine temporale dovrebbe, in realtà, precedere l'integrazione tariffaria ma, per la complessità che l'opera porta in sé, in pratica viene poi a seguirla, come risultato di un "rodaggio" tra i vettori di trasporto pubblico e di una loro più solida cooperazione. Integrazione dei servizi significa creare una rete di trasporto unica tra i vari tipi di servizio di trasporto pubblico, coordinando gli orari di ognuno con i restanti, in modo tale da agevolare l'interscambio tra i modi non solo in termini di percorso ma anche in termini di attesa minima alla fermata. È attuabile tramite:
- i) **Coordinamento orari gomma/gomma (Az12GG):** il coordinamento degli orari dei servizi su gomma deve avvenire innanzi tutto nei centri di interscambio, dove l'utente deve avere la possibilità di intercambiare tra due percorsi di linea differenti, quindi in tutti quei punti dove due o più linee vengono ad intersecarsi e in cui il servizio extraurbano si può incrociare con un servizio urbano. Il coordinamento degli orari permette all'utenza di ridurre i tempi di attesa e favorisce, quindi, l'utenza disposta a muoversi con il mezzo pubblico anche attraverso percorsi compositi.
 - ii) **Coordinamento orari ferro/gomma (Az12FG):** il miglior sfruttamento dei servizi a disposizione dell'utenza avviene quando il

servizio su gomma risulta coordinato con quello su ferro. Permettendo interscambio tra i due modi si dà all'utenza la possibilità di ridurre ampiamente i tempi di viaggio, utilizzando il treno quando possibile, ma si conserva quella capillarità del servizio che solo il trasporto su gomma offre.

h) **Tecnologie ITS (Az13):** ITS è l'acronimo di Intelligent Transport Systems e significa letteralmente Tecnologie Intelligenti nel campo dei Trasporti. I trasporti hanno, sino ad oggi, mantenuto una posizione di arretratezza rispetto ai settori tecnologici oggi giorno all'avanguardia, ciò ha creato una carenza di applicazione delle tecnologie attualmente in uso in molti altri settori e uno sviluppo delle stesse solo nel campo della meccanica del mezzo. L'attività che bisogna perseguire in questo settore è la

i) **Applicazione tecnologie ITS (Az13IT):** l'applicazione delle tecnologie ITS significa introdurre anche nel mondo dei trasporti la tecnologia attualmente in uso in tutti gli altri settori del commercio. L'introduzione delle tecnologie ITS sui mezzi di trasporto permetterebbe un monitoraggio attento e continuativo della posizione del mezzo (tramite l'uso di apparecchiature GIS), la possibilità di una diagnostica puntuale delle condizioni del mezzo (sia dell'abitacolo che delle parti meccaniche), la possibilità di installare alle vie di accesso dei rivelatori che leggano automaticamente i documenti di viaggio (uso di Smart Card) e quella di tenere un conteggio preciso ed aggiornato dei saliti e discesi alle varie fermate, oltre che del numero di utenti di tutte le corse effettuate (conteggio degli accessi tramite Smart Card). Significherebbe una maggiore sicurezza di programmazione e controllo dei servizi, oltre che una migliore gestione dell'esercizio e la massima possibilità di ricavare dati relativi ai servizi offerti. Per l'utenza, il maggiore vantaggio risulterebbe dall'introduzione delle Smart Card come documento di viaggio, essendo documenti riconosciuti dai lettori ottici anche in assenza di contatto e potendo essere utilizzate come bigliettazione cumulativa per diversi mezzi di trasporto e, magari, ricaricabile.

i) **Servizi speciali (Az14):** i servizi speciali, come dice la parola stessa, sono servizi studiati per risolvere un problema specifico del territorio o dell'utenza. Possono essere di due tipi:

i) **Servizi a domanda debole/diffusa (Az14DD):** sono servizi a chiamata utilizzabili nelle aree a domanda debole, in quelle aree, cioè, in cui c'è scarsa domanda di trasporto ma che dispiacerebbe lasciare decisamente scoperte da servizi. Effettuando un servizio prenotabile telefonicamente si riuscirebbe a programmare il servizio in modo da fornirlo esattamente e solamente nel momento in cui risulti necessario, evitando di effettuare corse ordinarie e calendarizzate, da capolinea a capolinea, senza trasportare alcun passeggero.

ii) **Servizi per soggetti deboli/disabili (Az14SD):** sono servizi dedicati ai portatori di handicap. Sono, generalmente, servizi effettuati porta a porta e svolti con mezzi speciali, atti al trasporto di carrozzine. Questi tipi di mezzi sono di piccole dimensioni, quindi è pensabile che anche questi servizi vengano organizzati a chiamata, tramite prenotazione telefonica, in modo tale che si possano

organizzare i viaggi nel modo ottimale sia per l'autista che per il trasportato.

4) Ottimizzazione dell'impiego delle risorse pubbliche:

- a) **Bacini (Az15)**: la creazione di uno o più bacini di traffico permette di ottimizzare le risorse perché porta ad osservare il servizio nel suo complesso sul territorio, non più per singola linea o percorso, e ad evitare le sovrapposizioni, nel caso in cui ve ne siano. La creazione di più bacini, raggruppati per affinità territoriali e demografiche, permette, inoltre, di caratterizzare il servizio offerto sulla base delle necessità del bacino, così da attribuire ad ogni bacino il servizio più aderente. È, quindi, necessario procedere con la
- i) **Individuazione bacini/reti (Az15BR)**: individuare la rete, oltre che il bacino territoriale di appartenenza, è altresì importante per avere una visione completa del servizio, in modo tale da non pensare più l'esercizio come l'insieme delle singole linee ma come un'unità che deve avere armonia, omogeneità, sincronismo ed efficienza al proprio interno.
- b) **Riduzione costi (Az16)**: una riduzione dei costi di servizio è attuabile tramite un aumento di efficienza del servizio, cioè ottimizzando l'uso delle risorse a disposizione e riducendo i costi di esercizio. I costi di esercizio possono essere ridotti innanzi tutto agendo all'interno delle aziende di trasporto, razionalizzando i turni uomo in modo tale da tenere un veicolo il meno fermo possibile, mantenendo a dovere i mezzi, in modo tale che necessitino di poche riparazioni, ...L'uso delle risorse a disposizione può essere ottimizzato utilizzando un mezzo di dimensioni ridotte dove l'utenza è scarsa, ottimizzando i percorsi in modo tale da caricare il maggior numero di utenza possibile, ...Una riduzione dei costi del servizio è la leva migliore per fare aumentare il rapporto costi/ricavi del servizio, quindi, per rendere meno inefficiente e maggiormente interessante l'esercizio per il vettore. Una riduzione dei costi su alcune linee potrebbe anche volere dire recupero di risorse e reinvestimento delle stesse per l'attivazione di nuovi percorsi e nuove linee. L'applicazione di tutte queste accortezze atte alla riduzione del costo di esercizio è un'azione principalmente spettante all'azienda affidataria del servizio. Il momento in cui l'Ente affidante può intervenire sull'azienda imponendole di praticare delle efficienze di esercizio o una riduzione dei costi di esercizio è la fase di
- i) **Affidamento/contratto di servizio (Az16CS)**: all'interno del bando di gara per l'affidamento dei servizi l'Ente può includere dei minimali del rapporto ricavi/costi e determinati standard di qualità del servizio che permettano di mantenere i costi ridotti. In fase di affidamento del servizio, cioè durante la redazione del contratto di servizio, di nuovo, l'Ente può introdurre delle clausole sulla periodicità della manutenzione, sulla vetustà dei mezzi, ... atte a contenere i costi di esercizio.
- c) **Razionalizzazione dei servizi (Az17)**: la razionalizzazione del servizio viene effettuata sulla base dell'analisi delle linee attive per singolo bacino

di traffico. La razionalizzazione a livello di bacino è il primo passo per una razionalizzazione effettiva del servizio, che si compirà solo nel momento in cui siano state osservate e razionalizzate anche le linee il cui percorso è a cavallo tra bacini differenti e tutto il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma con i servizi urbani e ferroviari. Una razionalizzazione di questo tipo porta all'integrazione dei servizi e ad un eventuale recupero di risorse reinvestibili sul territorio per incrementare i servizi all'utenza. Tale opera è perseguibile tramite l'attuazione di due distinti obiettivi:

- i) **Eliminazione sovrapposizioni (Az17ES):** la sovrapposizione di linee affidate a vettori differenti potrebbe significare uno spreco di risorse, se entrambe le corse non risultassero ricche di utenza, quindi potrebbe essere preferibile sopprimere una delle due corse o modificarne orario o percorso.
- ii) **Riconversione a servizi non tradizionali (Az17RS):** razionalizzare significa anche "tagliare i rami secchi", evitando di effettuare servizi poco efficienti perché con utenza troppo scarsa, riconvertendo, magari, il servizio ordinario in un servizio non tradizionale, effettuato con mezzi di dimensioni ridotte o con sistemici prenotazione a chiamata. Si assicurerebbe un servizio, riducendone, però, decisamente il costo.

5) Cura dei cittadini:

- a) **Informazione (Az18):** l'informazione all'utenza è l'azione principe per la diffusione del servizio, innanzi tutto come diffusione della conoscenza del servizio, quindi di uso dello stesso. L'ignoranza dell'esistenza di alcuni servizi, soprattutto i servizi speciali a chiamata, è una delle ragioni principali per cui l'utenza non ne fa uso. Se l'informazione fosse adeguata al livello di servizio fornito, si potrebbe incrementare in modo sostanziale l'utenza occasionale e, magari, convertire quest'ultima in utenza sistematica. I più utilizzati metodi di informazione sono:
 - i) **Pubblicazione/diffusione orari (Az18DO):** gli orari del servizio pubblico dovrebbero essere stampati a formare un comodo opuscolo tascabile, in modo tale da distribuirli tra l'utenza e nei principali centri di informazione e dare così la massima diffusione alle informazioni sul servizio.
 - ii) **Informazioni aziendali (Az18IA):** oltre al servizio, anche le aziende di trasporto dovrebbero essere conosciute dall'utenza. In particolar modo sarebbe importante dare la massima trasparenza a quelle informazioni sull'azienda che potrebbero risultare utili al cittadino per conoscere meglio i trasporti di cui fa uso, quali: dimensione aziendale, altri servizi collaterali che svolge, denominazione e sede dell'azienda, collocazione di ulteriori depositi, certificazione ISO, ...
- b) **Carta della mobilità (Az19):** la Carta della Mobilità è un sistema simpatico e veloce per diffondere informazione all'utenza. Può essere utilizzata per far conoscere i servizi presenti in un'area e deve essere ricca di informazioni utili alla popolazione, in modo tale da fare affezionare la clientela a questa forma di divulgazione, ma deve anche essere vettore di

informazioni sulla Qualità del servizio reso. Una precisa analisi dei livelli di qualità del servizio di trasporto pubblico implica anche l'indagine di percezione della qualità e della soddisfazione dell'utenza. La volontà di migliorare la qualità del servizio si dimostra confrontando questi due dati e individuando i punti di maggiore criticità del servizio così come vengono percepiti dal cittadino. La diffusione tra l'utenza di una sintesi di questi dati tra l'utenza permette di dimostrare l'interesse che l'Ente e il vettore hanno a migliorare i servizi e ad allinearli alle effettive necessità della potenziale clientela. È importante puntare sulla

i) Carta della Mobilità provinciale integrata (Az19CM): attualmente la normativa in campo di trasporto pubblico impone che annualmente le singole aziende di trasporto producano la propria Carta aziendale dei Servizi. Di importanza molto più sostanziale e di maggiore interesse per l'utenza è, invece, che esse arrivino a produrre una Carta della Mobilità integrata, tra tutte le aziende esercenti su uno stesso territorio: una Carta della Mobilità territoriale, quindi, che racchiuda le informazioni che le singole aziende sono tenute a diffondere e che serva a tutta l'utenza di una stessa rete per conoscere il servizio e l'offerta complessiva sul territorio.

c) Customer Satisfaction (Az20): letteralmente significa Soddisfazione dell'Utenza e rappresenta il principale indicatore dell'andamento di un servizio pubblico. Un qualunque servizio fornito alla cittadinanza non deve essere valutato sulla base dell'offerta fornita, bensì sulla base della quantità di domanda soddisfatta e, più ampiamente, di quanto la popolazione è soddisfatta di esso. Il livello di soddisfazione dell'utenza si valuta per mezzo di una

i) Campagna Customer Satisfaction (Az20CS): una campagna di Customer Satisfaction si sviluppa tramite una rilevazione, quindi un'indagine statistica effettuata per mezzo di questionari sottoposti in parte all'utenza del mezzo pubblico e in parte a cittadini generici. In funzione del soggetto interrogato il questionario può contenere o domande sulla qualità del servizio fornito (pulizia mezzi, puntualità, gentilezza, costo del biglietto, ..), oppure sulle motivazioni che fanno preferire il mezzo privato a quello pubblico. La Customer è lo studio statistico e analitico che sta alla base dei risultati che potrebbero essere diffusi tramite la Carta della Mobilità ed è di grande aiuto e di supporto all'Ente regolatore per conoscere lo stato dei servizi attualmente in essere e per definire le migliorie che vi potrebbero essere apportate, anche in relazione a vettori particolarmente insoddisfacenti. Per mantenere l'offerta di trasporto in linea con le esigenze della popolazione è necessario effettuare una analisi di Customer Satisfaction almeno ogni cinque anni ed essere utilizzate come base su cui calibrare il servizio.

d) Incentivo all'uso (Az21): oltre ad interessare e coinvolgere la popolazione per affezionarla all'uso del trasporto pubblico, è anche importante attivare, di tanto in tanto, delle campagne di incentivo all'uso del mezzo pubblico. Tre sono i modi con cui si può incentivare l'uso del mezzo pubblico:

i) Campagna divulgazione (Az21CD): si tratta di una campagna incentrata sulla reclamizzazione del servizio, per mezzo della

divulgazione di opuscoletti degli orari del trasporto pubblico tascabili, per mezzo di campagne pubblicitarie sui principali media diffusi sul territorio (radio, giornali, ..) e di affissioni pubbliche,.. Importanti soprattutto per far conoscere le novità nel servizio, quali nuove corse, l'uso di sistemi non tradizionali di trasporto, l'introduzione di servizi speciali, ..

- ii) **Campagna sensibilizzazione (Az21CS):** il mezzo pubblico deve sempre essere preferito, non dimentichiamolo, per il suo minor impatto ambientale, oltre che per l'azione rilassante che il suo uso può avere per un utente della strada stressato dal traffico. Facendo leva su questi argomenti è possibile allestire importanti campagne di sensibilizzazione all'uso del mezzo pubblico, rivolte alla popolazione e finalizzate a creare nuovi utenti del servizio.
- iii) **Programmi di agevolazione (Az21PA):** tali programmi possono essere formulati sulla base di promozioni economiche per l'acquisto dei titoli di viaggio, rivolte sia al singolo utente che alle Associazioni di cittadini o agli Enti locali (Comuni o Comunità montane/collinari); oppure possono essere studiate nella forma di contributi per l'avvio di nuovi servizi (a Comuni o Aziende per servizi di adduzione); oppure ancora con forme di fidelizzazione, per cui si forniscono particolari servizi al cliente (distribuzione di riviste sul mezzo, creazione di un giornalino dei trasporti, ...) a cui egli si affeziona.

Gli **obiettivi operativi** sono, in definitiva, nel dettaglio tutte le azioni pratiche che possono portare al raggiungimento degli obiettivi tendenziali che il Piano del Trasporto si propone. Il Piano del Trasporto Pubblico Locale di Benevento indica già chiaramente non solo quali sono le volontà amministrative e gli indirizzi che per i prossimi anni regoleranno il campo dei trasporti, non solo indica gli obiettivi tendenziali che si intende perseguire durante la fase di attuazione, ma definisce nel dettaglio gli interventi e le azioni che bisogna intraprendere per raggiungere la meta. Il disegno fornito è assolutamente completo e non attende che di essere attuato.

Gli strumenti attuativi che la Legge Regionale emessa dalla Regione Campania in tema di trasporti, n.3 del 2002, fornisce agli Enti Locali per realizzare i Piani dei Trasporti sono: il Piano Triennale dei Servizi (artt.17-42 L.R.3/2002), la Gara di affidamento dei servizi ed il relativo Contratto di Servizio (art. 30 L.R.3/2002), lo sviluppo di specifici Studi di Fattibilità di settore (artt. 14-43 L.R.3/2002).

Il **Programma Triennale dei Servizi (PTS)** è il documento di sintesi risultato della pianificazione e programmazione del servizio, di quella fase di studio ed elaborazione che, sulla base del servizio così come storicamente strutturato, porta a definire il servizio futuro. Il PTS vede la partecipazione di più elementi: la volontà politica e le linee guida che vengono espresse nel Piano del Trasporto Pubblico e che qui devono essere confermate; il servizio di trasporto così come attualmente strutturato, a cui sia l'utenza che i vettori sono avvezzi e comunque "affezionati"; le necessità della popolazione e del territorio, magari già lamentate ripetutamente; le necessità dell'Ente di portare efficienza ed efficacia nel servizio; la volontà dei pianificatori di agire in modo migliorativo sulla rete e sull'esercizio. Proprio perché le esigenze e le necessità rivelatisi portano necessariamente alla modifica del servizio il lavoro sotteso alla redazione di un PTS è molto delicato. Il

PTS, in definitiva, contiene il servizio che verrà messo a gara e che per i successivi tre anni verrà svolto sul territorio in questione. Contiene tutte le specifiche tecniche dell'esercizio, in termini di fermate, frequenze annue, numero di corse e orari del servizio. Essendo così particolareggiato e così tecnico, decisamente calato sul territorio, è ovvio che un PTS che voglia ristrutturare la rete e i servizi risulta innanzitutto "fastidioso" e poco gradito. Esso va ad interferire con usanze ed abitudini ben radicate nella popolazione oltre che tra i vettori, solo successivamente, ad alcuni mesi dalla messa in opera del servizio, se ne potranno apprezzare i benefici.

La **Gara di affidamento dei Servizi** è la gara tramite la quale si definisce il soggetto che svolgerà i servizi di trasporto pubblico sul territorio per il periodo successivo. Il periodo di affidamento dei servizi a seguito della gara che si espletterà – a meno di proroghe normative - nel corso del 2005, è stato fissato, dalla L.R. 3/2002, in sei anni con la possibilità di rinnovare il Contratto di Servizio per un triennio.

Il bando di gara da emettere verrà definito nei suoi contenuti in fase successiva dagli organi competenti. Questo documento porterà all'espletamento della gara di affidamento.

Una volta chiusa la gara e definito l'affidatario viene redatto il **Contratto di Servizio**, da stipularsi tra Ente Locale ed Azienda di trasporto, nel quale sono contenute tutte le specifiche tecniche del servizio da effettuare, la compensazione chilometrica pattuita e il monte chilometri annuo, gli standard qualitativi e di servizio che il vettore si impegna a mantenere e tutti i doveri di cui le parti, rispettivamente, si fanno carico. In questo momento l'Ente può introdurre dei precisi obblighi, per il vettore, in termini di informazione all'utenza, di apertura alle innovazioni tecnologiche, di svolgimento di indagini di qualità, ... purché tutto ciò sia stato preventivamente specificato nel bando. Questo è lo strumento con cui l'Ente regolatore può agire sull'Azienda, generalmente poco disposta ad impegnarsi in campagne di informazione o di sperimentazione, per vincolarla ad effettuare anche quelle attività collaterali alla fornitura del servizio ma importanti per la diffusione dello stesso.

Durante tutto il periodo di affidamento dei servizi possono essere sviluppati specifici **Studi di Fattibilità**. Questo tipo di analisi è preliminare allo sviluppo di ogni progetto: ogni qual volta vi sia l'intenzione di avviare un nuovo intervento da finanziarsi con contributi regionali o statali è necessario innanzitutto sviluppare lo studio di fattibilità del progetto, quindi il progetto stesso, infine proporre il progetto e chiederne il finanziamento. Lo studio di fattibilità nasce dall'idea di un intervento ed è l'indagine preliminare che dice se l'idea è sviluppabile ed applicabile sul territorio e sul tipo di servizio; è uno studio preliminare effettuato senza grosso dispendio di energie e di risorse e atto a capire se è effettivamente il caso di portare avanti il progetto oppure è preferibile indirizzarsi diversamente.

Definiti, quindi, dalla Legge Regionale gli strumenti attuativi (associabili a precise fasi temporali del periodo di affidamento) a disposizione dell'Ente Locale ed individuati dal Piano del Trasporto Pubblico gli obiettivi operativi da perseguire per portare a compimento gli obiettivi tendenziali programmatici del Piano, non resta che effettuare una corretta attribuzione tra i due elementi,

individuando così qual'è il miglior momento per portare ad attuazione ciascun obiettivo.

In fase di **Programma Triennale dei Servizi** è possibile dare avvio alle seguenti azioni strategiche:

- Incremento della Frequenza, introducendo il **Cadenzamento Orario** (Az2CO) e **Nuove Corse** (Az2NC);
- Estensione della rete, agendo sulla **Copertura territoriale** (Az4CT) e sulla **Rispondenza ai poli generatori/attrattori** (Az4RP);
- Incremento della Velocità commerciale, per mezzo della **Verifica delle fermate** (Az10VF), della **Verifica dei percorsi** (Az10VP) e della realizzazione degli **Interscambi possibili con il ferro** (Az10IF);
- Raggiungimento dell'Integrazione dei servizi, attuando il **Coordinamento degli orari gomma/gomma** (Az12GG) e il **Coordinamento degli orari gomma/ferro** (Az12GF);
- Sviluppo di Servizi Speciali, quali, nello specifico, i **Servizi a domanda debole/diffusa** (Az14DD) e i **Servizi per soggetti deboli/disabili** (Az14SD);
- Analisi della rete in termini di Bacini di traffico, tale attività può solo essere conseguente all'**Individuazione dei bacini/reti** (Az15BR);
- Razionalizzazione dei servizi, attuabile per mezzo di un intervento di **Eliminazione delle sovrapposizioni** (Az17ES) e la **Riconversione a sistemi non tradizionali** (Az17RS) per i servizi di minore interesse trasportistico.

In fase di **Contratto di servizio e gara** è possibile intervenire, in particolar modo introducendo dei vincoli di gara e degli obblighi per l'Azienda aggiudicataria, per portare a buon esito le azioni strategiche di seguito elencate:

- Incremento della Flessibilità, creando una struttura operativa elastica, capace di un **Rapido adeguamento** (Az5RC) ad ogni variazione della domanda;
- Miglioramento della Qualità a bordo dei mezzi, assicurandone la **Pulizia** (Az6PB), fornendo **Servizi al viaggiatore** (Az6SV) e assicurando la **Regolarità del servizio** (Az6RS);
- Raggiungimento della Certificazione di Qualità dei servizi, tramite l'ottenimento della **Certificazione aziendale ISO** (Az9CA) da parte delle aziende di trasporto;
- Raggiungimento dell'Integrazione delle tariffe tra servizi pubblici differenti, attuando, in questa fase, i primi stadi attraverso cui l'integrazione tariffaria si sviluppa: l'**Integrazione gomma/gomma** (Az11GG) e l'**Integrazione ferro/gomma** (Az11FG);
- Introduzione delle Tecnologie ITS, tramite l'**Applicazione delle tecnologie ITS** (Az13IT) al Trasporto Pubblico Locale;
- Riduzione dei Costi del servizio, attuabile solo in fase di **Affidamento** del servizio e stipula del **Contratto di servizio** (Az15AC), per mezzo di una attenta negoziazione con l'Azienda;
- Aumento dell'Informazione relativa ai servizi, per mezzo della **Pubblicazione/diffusione degli Orari** (Az18DO) e della diffusione delle **Informazioni aziendali** (Az18IA) - la pubblicazione degli

Orari può anche prevedere uno Studio di Fattibilità, per valutare la necessità degli stessi;

- Sviluppo di indagini di Customer Satisfaction, attuando periodicamente una **Campagna di Customer Satisfaction** (Az20CS) - l'indagine di Customer può anche non essere immediatamente sviluppata a pieno, ma essere preceduta da uno studio di fattibilità che indaghi se effettivamente l'utenza o il grado di soddisfazione della stessa sia variato;
- Incentivo all'uso, attuabile grazie allo sviluppo di una **Campagna di divulgazione** del servizio offerto (Az21CD), oppure di una **Campagna di sensibilizzazione** (Az21CS) e di **Programmi di agevolazione** all'utenza (Az21PA) – queste tre attività richiedono uno studio preventivo accurato, in modo tale da scegliere l'azione strategica più adatta e strutturare nel modo più proficuo la campagna di incentivo.

È, invece, necessario sviluppare specifici **Studi di fattibilità** prima di intraprendere le seguenti azioni strategiche:

- Ampliamento dell'Accessibilità, è, infatti necessario una rilevazione puntuale della **Dislocazione delle fermate** (Az1DF), quindi un dettagliato censimento della condizione di sicurezza e di infrastrutturazione in cui ciascuna fermata attualmente si trova, in modo tale da dare avvio, ove necessario, ad una campagna di **Adeguamento delle fermate** (Az1AF), comprensiva della **Creazione di Centri di Interscambio** (Az1CI) nei punti di maggiore interesse trasportistico;
- Coordinamento delle politiche, attuabile intraprendendo un'attività di **Coordinamento tra Città e Provincia** (Az3CP), che deve essere attentamente organizzata e richiede tempi lunghi nella fase decisionale e di attuazione;
- Rinnovo dei bus in uso, tramite una politica di incentivo al **Rinnovo del parco autobus** (Az7RP) che, essendo decisamente costosa se finanziata dall'Ente, necessita uno studio accurato della qualità e vetustità del parco mezzi di ogni Azienda interessata;
- Monitoraggio del servizio, tramite la creazione, lo sviluppo e il continuo aggiornamento di un **Agenzia della mobilità** (Az8OM). L'attività di monitoraggio del servizio è molto costosa e impegnativa, quindi necessita di una concertazione con la Regione e della presentazione di un progetto di sviluppo e gestione dello stesso;
- Raggiungimento dell'Integrazione tariffaria, perché sia attuabile l'iniziativa deve essere preceduta da attività di definizione dei metodi di ripartizione dei ricavi tariffari e dei costi per le attrezzature (acquisto, gestione e manutenzione) e di definizione dei metodi di monitoraggio, per ognuno dei tre distinti momenti di cui il programma di integrazione si compone: **Integrazione gomma/gomma** (Az11GG), **Integrazione ferro/gomma** (Az11FG) e **Integrazione pubblico/privato** (Az11PP);
- Introduzione alle Tecnologie ITS, formalizzabile tramite **l'Applicazione delle Tecnologie ITS** (Az13IT) al campo dei Trasporti Pubblici Locali. Si tratta di un'attività talmente sfaccettata

e ramificata che uno studio risulta necessario per focalizzare sulle applicazioni di interesse e maggiormente adatte al territorio e alla situazione in essere;

- Incremento dell'Informazione, attuabile tramite la **Pubblicazione/diffusione degli Orari** (Az18DO). Questa attività richiede uno studio per definire innanzi tutto se la diffusione di Orari cartacei è un servizio utile e gradito dal cittadino, quindi per definire il formato e la composizione migliore per rendere l'opuscolo comprensibile e di facile lettura;
- Redazione della Carta della Mobilità, attuabile tramite la creazione di un solo documento per tutto il Bacino di servizio, detto **Carta della Mobilità integrata** (Az19CM). L'unicità del documento lo rende più adatto alle esigenze dell'utenza ma fa sì che sia necessario un coordinamento tra le Aziende e l'Ente, che porti allo sviluppo di uno studio di ideazione e redazione unitario del documento;
- Sviluppo di indagini di Customer Satisfaction, attuando periodicamente una **Campagna di Customer Satisfaction** (Az20CS). Si tratta di indagini piuttosto complesse ed impegnative, oltre che costose, quindi è preferibile che siano precedute da uno studio che ne indagli la necessità, i costi e i livelli di approfondimento che necessita;
- Incentivo all'uso del mezzo pubblico, attuabile grazie allo sviluppo di una **Campagna di divulgazione** del servizio offerto (Az21CD), oppure di una **Campagna di sensibilizzazione** (Az21CS) e di **Programmi di agevolazione** all'utenza (Az21PA). Lo studio di fattibilità risulta utile per scegliere l'azione strategica più adatta e strutturare nel modo più proficuo la campagna di incentivo.

Dallo Schema Attuativo della Strategia di Piano sui Trasporti Pubblici Locali, sviluppato a conformità della L.R. 3/2000, si sono quindi potute individuare le competenze del Programma Triennale dei Servizi in tema di interventi migliorativi sul T.P.L.

Lo Schema di attuazione è stato, poi, applicato all'esercizio della Provincia di Benevento per l'anno 2004 per verificare le modifiche e i miglioramenti in esso attuabili, al fine di adempire a quei vincoli di efficienza ed efficacia imposti dalla Legge Regionale. L'analisi effettuata e le modifiche da essa derivanti sono state sintetizzate nella tabella denominata "Obiettivi Programma Triennale dei Servizi".

Obiettivi Programma Triennale dei Servizi

La tabella (vedi Allegato) è strutturata come un'elencazione (in colonna) delle linee attualmente (anno 2004) presenti nel Programma di Esercizio delle Autolinee (P.E.A.), ripartite per Bacino di traffico di appartenenza. Ad ogni singola linea vengono associate (sulle righe) le proprie caratteristiche attuali e programmate:

- Il bacino di appartenenza, come già specificato,
- La denominazione del percorso,

- Il contributo regionale ad esso destinato per l'anno 2004 in termini di vetture*km,
- La risultanza di vetture*km per l'anno 2005, ad applicazione degli interventi indicati nel PTS,
- Le "Azioni da Programma Triennale dei Servizi", cioè l'elencazione degli Obiettivi Operativi del Piano del Trasporto Pubblico Locale, così da associare ogni modifica proposta all'obiettivo operativo corrispondente.

In sintesi, per **linea di trasporto** è possibile osservare le modifiche proposte in funzione di un miglioramento, sulla base dell'esercizio attuale: scorrendo in orizzontale l'elenco degli obiettivi operativi si troveranno riempite solo quelle celle che corrispondono ad un intervento proposto, in tali celle è sintetizzato il tipo di intervento (es.: eliminazione deviazione, creazione centro di interscambio, eliminazione sovrapposizione, aggiunta corse) ed è quantificata la variazione chilometrica che ne consegue e l'eventuale investimento aggiuntivo necessario. Per ogni linea, inoltre, è riportato il numero di vetture*km annue attualmente contribuite (indicate con "Contributo regionale 2004"), le vetture*km annue previste da PTS (in "Esercizio P.T.S. 2005" sia in valore complessivo che come variazione rispetto allo stanziamento regionale), in funzione delle modifiche apportate, e l'eventuale investimento aggiuntivo richiesto (in "Fabbisogno altre risorse").

Per ogni **Bacino** viene, quindi, indicato il monte chilometrico 2004, il monte chilometrico previsto da PTS per il 2005, la variazione in vetture*km annue tra le due reti e il fabbisogno di risorse aggiuntive. Per ogni obiettivo operativo viene, poi, espressa l'incidenza complessiva sul bacino, in termini di variazione (aumento o diminuzione) chilometrica e fabbisogno aggiuntivo che comporta, in modo tale da potere analizzare anche il "costo" effettivo di un "Cadenzamento orario" (Az2CO) rispetto a "Nuove corse" (Az2NC) e quale sia l'incidenza di ogni intervento sul totale di bacino.

Per **l'intera rete provinciale** vengono forniti gli stessi valori e parametri già espressi per i singoli bacini, così che si possa valutare ogni intervento nel complesso, in termini di vetture*km annue e di fabbisogno di risorse aggiuntive.

Le **Azioni** del Piano Triennale dei servizi riportate nel tabellone operativo non risultano essere tutte quelle illustrate perché non sono state riportate quelle che necessitano, per essere attuate, di un incremento di risorse trasmesse che attualmente non è stato confermato dalla Regione Campania. Le azioni che non verranno attivate nell'arco del triennio 2005-2007 sono: l'attivazione di servizi a Domanda Debole (Az14DD), l'attivazione di Servizi dedicati per i Disabili (Az14SD).

È importante sottolineare che le linee di T.P.L. in esercizio nel 2003 erano già state ripartite per Bacini di traffico dal Piano del Trasporto Pubblico Locale. In particolare erano stati individuati 3 Bacini: il bacino Est, il bacino Nord-ovest e quello Sud-ovest, tra cui è stata distribuita la totalità delle linee. Durante la fase di analisi del servizio offerto, che ha preceduto la redazione del presente documento, sono state ricollocate alcune linee di trasporto da un bacino all'altro, nel caso in cui siano risultate maggiormente interagenti con il bacino di destinazione rispetto al bacino di prima destinazione.

L'attività di analisi del servizio offerto ha indotto, innanzi tutto, alle seguenti proposte sostanziali:

1. eliminazione delle sovrapposizioni di percorso tra linee differenti,
2. eliminazione delle corse bis, corse effettuate allo stesso orario sullo stesso percorso, nel caso in cui non fossero giustamente motivate da una rilevazione di utenza,
3. ottimizzazione dei percorsi di tratte simili, in modo da aumentare la velocità di viaggio, ove possibile,
4. ottimizzazione degli orari di corse con percorsi simili, in modo tale da creare un cadenzamento migliore,
5. istituzione di nuove corse, nel caso in cui il servizio fosse scarso o il centro di adduzione di particolare importanza,
6. soppressione dei servizi ordinari di linea prima delle 6,00 e dopo le ore 20 dei giorni feriali e per tutto il giorno nei festivi, sostituendoli con sistemi non tradizionali di servizio "a chiamata", da effettuarsi con mezzi di dimensioni ridotte e previa prenotazione telefonica dell'utenza.

Attività che potranno essere intraprese con eventuali nuove risorse trasmesse dalla Regione Campania sono:

1. investimento in infrastrutture per il trasporto, variabili da semplici fermate a centri di interscambio in funzione della rilevanza trasportistica del centro,
2. introduzione di servizi speciali per disabili o portatori di handicap, da effettuarsi con mezzi speciali adatti al carico di carrozzine e su prenotazione telefonica del servizio. Questo servizio, se attuato, potrebbe dare un grande valore aggiunto ai servizi attualmente in vigore nella Provincia perché mettere effettivamente il trasporto pubblico a disposizione delle fasce più deboli.

Programmi di Esercizio Autolinee

I Programmi di esercizio delle Autolinee sono stati modificati sulla base degli interventi proposti da PTS e sono forniti in allegato al presente documento (vedi Allegato). Le tabelle orari originali, in cui è possibile leggere, per azienda e per percorso, il numero delle corse effettuate in andata e in ritorno, le percorrenze, i percorsi e le fermate di ogni singola tratta oltre che gli orari delle corse in esercizio, sono state modificate in funzione degli interventi che il Piano dei Trasporti Pubblici Locali si è proposto. L'esercizio così come proposto è il risultato di una attenta analisi realizzata dagli uffici dell'Ente, svolta a quattro mani con gli attuali fornitori del servizio di trasporto sul territorio e con tutti i Comuni e gli Enti locali interessati, oltre che con gli organi di categoria. Il Programma di Esercizio così ottenuto e qui allegato sarà, quindi, l'oggetto della gara.

Gli interventi attuati sui singoli percorsi, oltre ad essere indicato in sintesi nella tabella "Obiettivi Programma Triennale dei Servizi", sono illustrate per esteso qui di seguito:

Linea n. 1: CASTELVETERE - PONTE 7 LUCI

Interventi

La linea n. 1 Castelvetero-Ponte 7 luci va analizzata in parallelo con la linea n. 2 Baselice-S. Bartolomeo in Galdo.

La corsa di mattina da S. Bartolomeo per Castelvetero Valfortore è mantenuta con passaggio da S. Bartolomeo alle ore 6:50 per assicurare il collegamento Baselice – S. Bartolomeo - Castelvetero tramite interscambio a S. Bartolomeo alle 6:50 e arrivo alle ore 7:15 a Castelvetero in V.F.

La corrispondente corsa di ritorno è mantenuta con partenza da Castelvetero V.F. alle 7:15 per assicurare il collegamento Castelvetero V.F.-S. Bartolomeo in G.-Baselice con arrivo a Baselice alle 8:15 (interscambio tra linea n. 1 e n. 2).

La coppia di corse con partenza da Ponte 7 luci alle 13:20, arrivo a Castelvetero alle 14:00 e ritorno a Ponte 7 luci alle 14:40 è posticipata di un'ora, con partenza alle 14,20, per agevolare la mobilità studentesca.

Per soddisfare la mobilità studentesca è stata inserita una coppia di corse per 2 giorni la settimana con il seguente orario:

- S. Bartolomeo-Castelvetero V. orario: 17:00/17:30
- Castelvetero V.-S.Bartolomeo orario: 17:30/18:00.

Necessario un coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma aventi passaggio a San Bartolomeo; si prevede perciò la creazione di un punto di interscambio a San Bartolomeo.

Linea n. 2: BASELICE - S. BARTOLOMEO IN G.

Interventi

La linea n. 2 Baselice-S. Bartolomeo in Galdo va analizzata in parallelo alla linea n. 1, Castelvetero-Ponte 7 luci, alla linea n. 4, S. Bartolomeo in G.-Benevento, e alla linea n. 3, Baselice-Benevento.

Effettuati alcuni piccoli aggiustamenti di orario per migliorare coincidenza con altre corse corrispondenti.

Modificato l'orario di partenza della corsa delle 5:25 da Baselice alle 5:30 per agevolare l'interscambio a San Bartolomeo in Galdo, assicurando un collegamento mattutino tra Baselice e Benevento.

L'orario della corsa di ritorno delle ore 7:45 da S. Bartolomeo per Baselice rimane invariato per assicurare coincidenza tra linea 1 e 2, direzione Baselice.

Inserita una coppia di corse per gli studenti da Baselice a S. Bartolomeo con il seguente orario:

- 1 corsa scolastica S. Bartolomeo in G.-Baselice alle ore 7:00;
- 1 corsa scolastica Baselice-S. Bartolomeo alle ore 7:40.

La corsa delle ore 14:10 da S. Bartolomeo in Galdo è stata posticipata alle ore 14:30, per necessità manifestate dal Comune.

Necessario un coordinamento degli orari dei servizi di trasporto pubblico su gomma che si intrecciano attorno a Baselice bivio; si prevede perciò la creazione di un punto di interscambio a Baselice bivio.

Linea n. 3: BASELICE-S. MARCO DEI CAVOTI (ex Baselice-Benevento con dir. per Molinara)

Interventi

Sarebbe da prevedere un collegamento Benevento - S. Bartolomeo essendo sede di presidi medici, distretto scolastico e di uffici pubblici.

Effettuata una ristrutturazione della linea n. 3, Baselice-Benevento, ridotta al percorso Baselice – San Marco dei Cavoti per evitare la sovrapposizione del tratto Molinara-S. Marco dei C.-Bivio Reino-Pesco Sannita-Pietrelcina-BN della linea n. 4, S. Bartolomeo in G.-BN. Si introduce, quindi, un interscambio a S. Marco dei C. per il collegamento di Baselice con Benevento. In tale ottica posticipato di 10 minuti l'orario di partenza della corsa di andata con partenza da Baselice alle 7:00 e di 15 minuti della corsa di ritorno da San Marco delle 14:55.

Introdotta una coppia di corse scolastiche di collegamento rapido senza passaggio per Molinara, con il seguente orario:

- S. Marco dei Cavoti-Baselice orario: 13:30-14:20,
- Baselice-S. Marco dei Cavoti orario 14:20-15:00.

Necessario un coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma aventi passaggio a San Marco dei Cavoti; si prevede perciò la creazione di un punto di interscambio a San Marco dei Cavoti.

Linea n. 4: S. BARTOLOMEO IN GALDO-BENEVENTO (ex S. Bartolomeo in G.-Benevento con prolungamento a Napoli)

Interventi

Eliminati tutti i prolungamenti per Napoli, in quanto la copertura dei servizi Benevento-Napoli è assicurata dalla ferrovia (Benevento-Napoli, via Valle Caudina) e dalla coincidenza con altri servizi su gomma in partenza da Benevento. Introdotte due corse pomeridiane di ritorno da Benevento in coincidenza con arrivi ferroviari per soddisfare la necessità di eventuali pendolari di rientro da Napoli, oltre che degli studenti universitari di rientro dal capoluogo; le nuove corse hanno partenza da Benevento alle 14:15 e alle 18:30.

La corsa di andata delle ore 5:30 da S. Bartolomeo per Benevento è mantenuta invariata per consentire agli studenti di arrivare in tempo presso gli istituti scolastici, dislocati lontano dal Terminal, e permettere l'interscambio con il ferro per l'utenza su Napoli.

La corsa delle ore 7:55 da Benevento per S. Bartolomeo in G. subisce una modifica di orario, con partenza alle ore 6:15 da Benevento, per permettere di raggiungere il capolinea ad un'ora utile al pendolarismo lavorativo.

È stata, inoltre, introdotta una corsa rapida di andata da S. Bartolomeo alle ore 14:30 con arrivo alle 16:15 a Benevento. In tale corsa è stato evitato il passaggio per Molinara.

Effettuati alcuni aggiustamenti di orario sulla corsa di andata delle 13:10 per Benevento e di ritorno delle 16:10 per San Bartolomeo per dare coincidenza con altri servizi connessi.

Per il forte transito al terminal bus di Benevento è necessario un coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma ad esso afferenti; si prevede perciò la ristrutturazione e l'ammodernamento del terminal bus di Benevento quale punto di interscambio.

Linea n. 5: S.BARTOLOMEO IN G. - CASTELFRANCO IN MISCANO

Interventi

La corsa di ritorno in partenza da Castelfranco in M. alle ore 6:50 è stata posticipata di 20', con partenza alle 7:10, per soddisfare la richiesta della Comunità Montana e dal Comune di S. Bartolomeo in G. Tale corsa non prevede passaggio per Foiano Valfortore per non ritardare l'arrivo a S. Bartolomeo e perdere la coincidenza per Baselice. È possibile evitare la deviazione solo nel caso in cui siano attuate le modifiche alla linea 4 (nella fattispecie l'anticipo della corsa da Benevento dalle 7:55 alle 6:15); in caso contrario si dovrà ripristinare l'orario in vigore e prevedere l'ufficializzazione del passaggio per Foiano Valfortore.

Posticipata la corsa di andata da S. Bartolomeo delle 13:30 di 40' con partenza alle 14:10, per estendere il servizio anche all'utenza non scolastica. Tale corsa non prevede il transito per Foiano V. poiché gli studenti di Foiano V. utilizzano per il ritorno la linea n. 4.

Viene introdotto, per soddisfare la mobilità studentesca, un collegamento S. Bartolomeo in G.-Castelfranco in Misciano, con passaggio a Foiano V., bisettimanale nel periodo scolastico. La coppia di corse ha i seguenti orari:

- andata da S. Bartolomeo in G. verso Foiano V., Montefalcone V. e Castelfranco in M. alle ore 17:00;
- ritorno da Montefalcone verso Foiano V., S. Bartolomeo in G., Castelfranco in Misciano alle ore 18:10.

In conformità a quanto detto per la linea n. 1, si prevede la creazione di un punto di interscambio a San Bartolomeo.

Linea n. 6: MOLINARA - S. MARCO DEI C. - BENEVENTO + dev.

Interventi

Eliminata la corsa di ritorno delle ore 19:00 da Benevento per eliminare la sovrapposizione di percorso con la linee n. 4 e n. 7, che forniscono già copertura di servizio per l'intero percorso.

Posticipata la corsa di andata in partenza da Molinara dalle 15:40 alle 17.30, per dare maggiore servizio al polo attrattore di Pietrelcina. Il servizio sostituito è coperto dalla linea n. 4.

Linea n. 7: S. MARCO DEI C. - REINO - FRAGNETO L'ABATE

Interventi

Le corse di andata da S. Marco dei Cavoti delle 6:20 e di ritorno da Benevento delle 13:45 sono modificate nella frequenza, soddisfacendo un'utenza prettamente scolastica, e passano da feriali (305 gg/anno) a scolastiche (215 gg/anno).

L'analisi del collegamento attuale tra Benevento e Pietrelcina, fornito dalle linee n. 7, n. 9, n. 6 e n.4, evidenzia un servizio con un buon cadenzamento orario, non

si è valutato, quindi, necessario un rafforzamento del servizio su polo attrattore di Pietrelcina.

La coppia di corse veloci di collegamento tra Pietrelcina e Benevento (partenza da Benevento alle 9:30 e da Pietrelcina alle 10:00) sono soppresse in quanto lo stesso servizio in andata verso Benevento è fornito dalla corsa a lunga percorrenza in partenza da San Marco dei Cavoti alle 9:00 - transito a Pietrelcina alle 10:10.

Per avvicinarsi alle necessità dell'utenza, effettuati alcuni aggiustamenti di orari; nello specifico:

- posticipata di 35 minuti la partenza della corsa di andata da San Marco, dalle 6:10 alle 6:45,
- posticipato di 15 minuti l'orario di partenza della corsa di andata da San Marco verso Benevento, dalle 9:00 alle 9:15,
- posticipata di 15 minuti la partenza della corsa di ritorno da Benevento delle ore 17:45, diventata 18:00.

Possibile un coordinamento degli orari dei servizi su gomma aventi passaggio per Pietrelcina e, dato il forte afflusso turistico su di esso, prevista la creazione di un punto di interscambio a Pietrelcina.

Linea n. 8: MOLINARA - PAGO VEIANO - BENEVENTO

Interventi

Modificato l'orario di partenza della corsa da Molinara dalla 6:30 alle 7:00 con arrivo a Benevento alle ore 8:00, in questo modo si evitano notevoli disagi agli studenti nel periodo invernale. Il servizio modificato è coperto dalla linea n. 6, con una corsa in partenza alle 6:30 da Molinara per Benevento via S. Marco dei Cavoti.

Anticipata di 10 minuti la partenza della corsa di ritorno da Benevento delle 13:30.

Linea n. 9: S. GIORGIO LA MOLARA - PAGO VEIANO - BENEVENTO

Interventi

Servizio mantenuto inalterato perché interessante un ampio bacino di utenza scolastica.

Linea n. 10: GINESTRA DEGLI SCHIAVONI - BENEVENTO

Interventi

Il percorso storico della linea è stato modificato nella dicitura, non essendo Bivio Calabrese bensì Bivio Casalbore.

Eliminate le sovrapposizioni della linea n. 10, Ginestra-Benevento, con la linea n. 11, Casalbore-Benevento, nel seguente modo:

- soppressione della corsa di andata da Ginestra degli S. delle 6:30 e di ritorno da Benevento delle 14:00, essendo il servizio già coperto dalla linea n.11,
- estensione in fascia di morbida delle corse di andata da Ginestra delle ore 9:00 e delle ore 14:00 a Castelfranco in M. e Casalbore,
- posticipo della corsa di ritorno da Benevento delle 16:30 alle ore 18:00 nel periodo invernale e alle 19:00 nel periodo estivo, per soddisfare la richiesta del Comune di Montefalcone Valfortore.

Linea n. 11: CASALBORE - BENEVENTO

Interventi

I principi guida del Programma Triennale, prevedenti l'eliminazione delle corse bis, non possono essere applicati, in questo caso, alle corse di andata delle ore 6:45, 6:55 e 7:30 e quelle di ritorno delle ore 13:50, 13:55 e 13:55 da Benevento per la loro specificità di servizio prettamente scolastico e per l'elevato numero di studenti effettivamente presenti.

Si sopprimono, invece, la coppia di corse rapide di collegamento Paduli-Benevento e ritorno, poste in fascia di morbida, con il seguente orario: partenza da Benevento alle ore 12:00 e ritorno da Paduli alle ore 12:30.

Per sovrapposizione di servizio con la linea n. 10, si sopprime la corsa di andata da Casalbore delle ore 9:30.

Si sopprime, inoltre, la corsa di ritorno da Benevento delle ore 8:00 per verificato inutilizzo del servizio.

Posticipata da corsa di ritorno da Benevento dalle 18:30 alle 19:30 per permettere il rientro serale di tutti gli utenti e per migliorare il cadenzamento delle corse pomeridiane.

La corsa di ritorno da Benevento delle ore 17:15 rimane invariata, non essendo più in sovrapposizione con la corsa della linea n. 10 delle 16:30, che si prevede posticipare alle 18:00 e creando un buon cadenzamento con le corse delle 14:30 e delle 19:30 da Benevento.

Linea n. 12: S. ARCANGELO TRIMONTE - SCALO F.S. - BENEVENTO

Interventi

Nessuna variazione, poichè:

- una coppia di corse è di uso prettamente scolastico,
- l'altra coppia di corse permette il trasporto dell'utenza da S. Arcangelo Trimonte ad Apice e il raccordo con le cose in partenza per BN da Apice.

Linea n. 13: APICE SCALO - BONITO

Interventi

Nessuna variazione, in quanto le due coppie di corse la compongono sono utili per collegare il frazionale a sud-est di Apice fino a Bonito con il comune di Apice.

Linea n. 14: APICE - BENEVENTO

Interventi

Eliminazione della partenza da Apice nuovo per tutte le corse, così che vi si effettui un solo passaggio, e anticipo del capolinea ad Apice vecchio.

Tale linea presenta tre corse mattutine di andata a Benevento e tre corse pomeridiane di ritorno agli stessi orari. In conformità agli intendimenti del Programma Triennale sarebbe necessario tagliare due corse bis ma, da rilevazioni di utenza effettuate, risulta che tutte le corse sono necessarie per soddisfare l'ingente utenza scolastica, quindi il servizio si mantiene invariato.

Eliminata la coppia di corse giornaliere con partenza da Benevento alle 10:30 e ritorno da Apice vecchio alle 11:15, per scarso utilizzo della stessa.

Modificato orario di partenza della corsa di andata da Apice vecchio delle 9:00 alle 9:30, per dare migliore cadenzamento al servizio mattutino ed estesa la corsa di ritorno da Benevento delle ore 12:15 con capolinea ad Apice vecchio.

Posticipata la partenza della corsa di ritorno da Benevento delle ore 18:00 alle ore 20:00, per soddisfare maggiormente le necessità dell'utenza, ed estesa la stessa con capolinea ad Apice vecchio.

**Linea n. 15: CIRCOLARE APICE - S. GIORGIO DEL S. - S. VITO - APICE
Interventi**

Modificato l'orario della corsa mercatale di ritorno da San Giorgio del Sannio delle 11:10, non correttamente riportato sul Programma di Esercizio storico, effettuando in realtà lo stesso percorso della corsa di andata delle ore 8:05.

Anticipata di 20 minuti la corsa in partenza da Apice alle ore 8:05 con transito per Cubante per soddisfare la richiesta fatta dal Comune di Apice.

**Linea n. 16: VENTICANO - BENEVENTO con diramazione Calvi
Interventi**

Posticipato l'orario di due corse di andata da S. Giorgio del Sannio in direzione Benevento, sono:

- la corsa in partenza da S. Giorgio delle ore 10:25 è posticipata alle ore 10:40,
- la corsa in partenza alle ore 16:35 è posticipata alle ore 16:52.

Per le corse di ritorno da Benevento delle ore 8:00 e 14:00 è effettivamente messa in esercizio la deviazione per Calvi, che precedentemente compariva sul Programma di Esercizio ma non veniva in realtà effettuata.

L'orario di partenza della corsa di ritorno da Benevento delle ore 19:00 è posticipata alle ore 19:30 poiché tale ultimo orario di rientro risulta soddisfare maggiormente l'utenza.

Si prevede l'eliminazione delle corse domenicali con la sostituzione delle stesse con un servizio non tradizionale (d&r) a chiamata da effettuarsi con mezzi di dimensioni ridotte.

Necessario un coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma aventi passaggio a San Giorgio del Sannio; si prevede perciò la creazione di un punto di interscambio a San Giorgio del Sannio.

**Linea n. 17: LO FIEGO - S. GIORGIO DEL SANNIO con arretramento a
Tinelle**

Interventi

Servizio mantenuto inalterato.

**Linea n. 18: S. GIORGIO DEL SANNIO - BENEVENTO con prol. S.
Nazzaro e S. Martino**

Interventi

Previste due coppie di corse rapide in partenza da S. Martino Sannita verso Benevento con il solo passaggio da S. Giorgio del Sannio e non estese a San Nazzaro. Per cui:

- la corsa bis scolastica in partenza da San Giorgio del Sannio alle ore 7:28 è commutata in una corsa feriale in partenza da San Martino Sannita alle ore 7:35, per raggiungere Benevento circa alla stessa ora (8:00). In tal modo si soddisfa anche la numerosa utenza scolastica di San Giorgio del Sannio. È modificata nello stesso modo la corsa di ritorno ad essa collegata, in partenza da Benevento alle 7:05 e resa feriale anch'essa;
- la coppia di corse in partenza da Benevento alle ore 9:00 e da S. Nazzaro alle ore 9:30 è commutata in una coppia di corse feriali rapide con arrivo a S. Martino, senza passaggio da San Nazzaro, in partenza da Benevento alle ore 13:30 e da San Martino Sannita alle ore 14:00. In tal modo si prevede il rientro verso San Martino e si ristrutturava una corsa attualmente di scarso interesse per l'utenza.

Posticipato l'orario della coppia di corse con partenza da Benevento delle ore 13:00 per permettere all'utenza scolastica di raggiungere agevolmente il terminal bus anche dalle scuole meno prossime. La nuova partenza risulta:

- da Benevento alle ore 13:30, per raggiungere San Nazzaro alle 13:50,
- rientro da S. Nazzaro alle ore 14:00 per raggiungere Benevento alle ore 14:15.

La corsa feriale attualmente in partenza da S. Giorgio del Sannio alle ore 8:15 ed estesa a San Nazzaro solo per il periodo scolastico è prolungata a San Nazzaro per tutto il periodo di esercizio (305 giorni/anno anziché 215) per sopperire all'eliminazione della corsa in partenza da S. Nazzaro delle ore 9:30.

Eliminata la corsa in partenza da Benevento alle ore 19:30 perché in sovrapposizione con:

- la corsa delle ore 18:00 per San Nazzaro,
- la corsa della linea n. 16 posticipata con partenza da Benevento alle ore 19:30 per S. Giorgio del Sannio.

Soppressa anche la corsa in partenza da S. Nazzaro delle ore 19:55, esistente solo come corsa di ritorno dell'automezzo al deposito di S. Giorgio del Sannio.

Eliminata la coppia di corse mercatali delle ore 10:25 da San Giorgio verso San Nazzaro.

Linea n. 19: TOCCANISI-S. MARCO AI MONTI-S. ANGELO A CUPOLO-BENEVENTO

(ex S. Marco ai Monti-S. Maria a Toro-Benevento)

Interventi

Analizzata in parallelo con la linea n.21 la Toccanisi-Bn.

Modificato il percorso, con lo spostamento del capolinea da S. Maria a Toro a Toccanisi. Il passaggio da S. Maria a Toro sarà coperto dalla linea n. 21 e in tal modo, essendo Toccanisi sulla direttrice di Monterocchetta, il percorso copre l'area sul tratto di strada Benevento - S. Angelo a Cupolo e permette una maggiore copertura territoriale.

Tutte le corse sono a percorso intero per coprire il frazionale a sud di S. Maria a Toro.

Ritoccato l'orario delle tre coppie di corse in funzione dei modificati tempi di percorrenza e per anticipare leggermente l'avvio del servizio:

- la prima corsa in partenza da Benevento è anticipata dalle 6:35 originario alle 6:20, effettua 2 minuti di sosta al capolinea di Toccanisi e riparte alle 6:57,
- la seconda corsa da Benevento mantiene il suo orario di partenza originario delle 12:50, per arrivare a Toccanisi alle 13:25, sostare 5 minuti e ripartire alle 13:30,
- la terza corsa mantiene la partenza da Benevento alle 14:00, per giungere a Toccanisi alle 14:35, sostare 7 minuti e ripartire alle 14:42,
- l'ultima corsa mantiene la partenza da Benevento alle 18:30, giunge a Toccanisi alle 19:08 per ripartire dopo 2 minuti alle 19:10, con la corsa serale di nuova introduzione.

Aggiunta una nuova corsa giornaliera con partenza da Toccanisi per Benevento alle ore 18:30, per dare ritorno alla corsa attualmente esistente solo da Benevento a Toccanisi e per dare maggiore copertura oraria al servizio.

Linea n. 20: PAGLIARA-BN

Interventi

La linea n. 20 Pagliara-Benevento resta invariata, tranne per l'eliminazione di una coppia di corse svolte in ora di morbida, con partenza da Benevento alle 11:15 e ritorno da Pagliara alle 11:45, risultate di scarso interesse per l'utenza. La fattibilità della soppressione è comprovata dal fatto che il bacino di utenza della linea in oggetto risulta effettivamente molto ridotto.

**Linea n. 21: S. MARIA A TORO-S. NICOLA MANFREDI-BENEVENTO
(ex Toccanisi-Benevento)**

Interventi

La linea n.21 è analizzata in parallelo con la linea n. 19 S. Marco ai Monti-S. Maria a Toro-BN.

In accordo con la modifica della linea n.19, modificato il percorso storico con l'anticipo del capolinea da Toccanisi a S. Maria a Toro; in tal modo la linea si sviluppa sulla direttrice S. Maria a Toro- S. Nicola M.-BN e dà copertura a tale area.

Tutte le corse sono rese a percorso intero per coprire il frazionale a nord e a ovest di S.Maria a Toro.

Modificati gli orari in funzione della diversa durata del nuovo percorso introdotto. In particolar modo: confermato l'orario di partenza di tutte le corse da Benevento e mantenuto l'orario di passaggio da Santa Maria a Toro, quale attuale capolinea del servizio.

Aggiunta una nuova corsa giornaliera in fascia serale, con partenza da Benevento alle ore 18:00, per consentire il ritorno dell'utenza a S. Maria a Toro.

Linea n. 22: BORGATA B. - CEPPALONI - BENEVENTO

Interventi

La linea n.22 Borgata Barba-Ceppaloni-Benevento è rimasta invariata, in quanto soddisfa un bacino di utenza ampio e risulta avere un soddisfacente cadenzamento orario.

Linea n. 23: MONTESARCHIO - BENEVENTO con arretramento ad Airola e prolungamento a Fisciano e Lancusi

Interventi

Conservata la corsa giornaliera in partenza da Ciardelli Inf. alle ore 7:00 con arrivo a Benevento alle 7:45, bis di una corsa scolastica in partenza da Ciardelli alle 6:45, perché risultata necessaria per soddisfare le esigenze di un ampio bacino d'utenza scolastica.

Commutate la frequenza di alcune corse da feriale (305 gg.) a scolastica (215 gg.) perché verificato che anche in periodo non scolastico la fascia oraria di interesse risulta ben coperta dai restanti servizi. Le corse in oggetto sono:

- la corsa delle ore 7:20 (via Tufara) con arrivo a Benevento alle 7:50,
- la corsa di ritorno da Benevento delle ore 14:00 (via Tufara).

Eliminata la coppia di corse veloci da Airola a Fisciano-Lancusi in partenza alle ore 15:30 da Lancusi e alle ore 15:50 da Airola perché tale servizio storicamente non compariva tra i servizi contribuiti bensì era un servizio commerciale e, inoltre, tre coppie svolte nell'arco della giornata su tale percorso risultano già dare una buona copertura.

Linea n. 24: MONTESARCHIO - TUORO - BENEVENTO

Interventi

Linea conservata immodificata.

Verificato che il percorso corretto tocca solo bivio Ampollosa e non il comune stesso.

Linea n. 25: S. MARTINO V. C. - SCALO F.S.

Interventi

Eliminata una coppia di corse ridondante come orari e percorso rispetto a due corse della linea n. 23. Le corse in oggetto sono quella di andata da San Martino V.C. delle ore 13:00 e arrivo allo scalo ferroviario alle 13:10 e quella di ritorno dallo scalo ferroviario alle 13:55, con arrivo a S. Martino V.C. alle ore 14:05.

Possibile un coordinamento degli orari dei servizi su gomma con i servizi ferroviari di passaggio allo scalo di San Martino, prevista, in tale ottica, la creazione di punto di interscambio ferro-gomma a San Martino scalo.

Linea n. 26: APOLLOSA - BENEVENTO

Interventi

Aggiunta 1 corsa in fascia serale con partenza alle ore 20:00 da Benevento, per soddisfare le necessità scolastiche e operaie di rientro serale dal capoluogo Per questa corsa si è scelto di adottare il percorso completo evitando, però, di fare fermata alle stazioni intermedie di Benevento.

Convertita la corsa di andata da Ampollosa delle 6:50 da servizio scolastico (215 giorni/anno) a feriale (305 giorni/anno).

Effettuate alcune modifiche sui percorsi e sugli orari dei servizi pomeridiani; in particolare:

- la corsa di ritorno da Benevento delle 13:00 è posticipata alle 13:30 ed effettua fermata anche a Benevento Rione Libertà,
- la corsa di andata da Ampollosa delle 13:30 è posticipata alle 14:00 e non effettua più passaggio per fraz. San Giovanni,
- la corsa di ritorno da Benevento delle 14:00 è posticipata alle 14:30 e mantiene il percorso originale,
- la corsa di andata da Ampollosa delle 16:00 è anticipata alle 15:30 e nel suo percorso è inserito il passaggio per fraz. San Giovanni, eliminata la fermata nelle stazioni intermedie di Benevento,
- la corsa di ritorno da Benevento delle ore 18:00 mantiene il suo orario di partenza ma nel suo percorso sono soppresse le fermate intermedie di Benevento ed è inserito il passaggio per fraz. San Giovanni.

Linea n. 27: BONEA - MONTESARCHIO - BENEVENTO

Interventi

La linea n. 27, Bonea-Montesarchio-BN, è stata esaminata in parallelo con la linea n. 28, Melizzano-Frasso T.,-Bucciano-Bivio Bonea-Montesarchio-BN, con la quale ha in comune il tratto di percorso Bonea-Montesarchio-BN.

Eliminata la coppia di corse in partenza da Montesarchio alle ore 14:40 e di ritorno da Bonea alle 14:50 per il suo carattere di solo collegamento rapido Montesarchio-Bonea e perché si sovrappone come orario e percorso con due corse della linea n.28, Melizzano-Benevento.

Convertita la frequenza della coppia di corse giornaliere in partenza da Benevento alle 6:55 e in ritorno da Bonea alle 7:40 in scolastica (215 gg. Anni anziché 305) in quanto già in sovrapposizione con le corse della linea n. 28, Melizzano-

Benevento. In tal modo tutta la linea risulta dare un servizio prettamente scolastico.

Verificato che il percorso corretto effettua fermata ad Ampollosa bivio, senza entrare in centro abitato.

Linea n. 28: MELIZZANO - BENEVENTO

Interventi

La linea n. 28, Melizzano-Frasso Telesino-Bucciano-Bivio Bonea-Montesarchio-Benevento, è stata esaminata in parallelo con la linea n. 27, Bonea-Montesarchio-BN, con la quale ha in comune il tratto di percorso Bonea-Montesarchio-BN.

La linea è rimasta invariata.

La linea è stata solo estesa al comune di Bonea, introducendo tale fermata entro il percorso attualmente in vigore, che prevede fermata solo a Bonea bivio. In tal modo si dà una maggior copertura territoriale e un servizio più frequente al comune di Bonea, che in periodo non scolastico risultava non servito dalla linea n. 27. Tale passaggio comporta modeste variazioni di orario per tutte le corse della linea.

Linea n. 29: FRASSO TELESINO - DUGENTA SCALO

Interventi

La linea, costituita da due sole coppie di corse feriali svolte in fascia di punta mattutina e pomeridiana, è stata soppressa poichè:

- costituiva solo servizio di collegamento tra il Comune di Frasso Telesino e la propria stazione ferroviaria, essendo, quindi, più a vantaggio delle ferrovie che non del trasporto su gomma,
- il collegamento tra Frasso Telesino e Benevento è assicurato dalle linee n. 28, Melizzano-Benevento, dalla n. 49 modificata, ex Solopaca-Benevento, e dalla n. 43, Frasso Telesino-BN via Faicchio e Telese.

Linea n. 30: FRASSO TELESINO - S. AGATA DEI GOTI

Interventi

Linea prolungata a Melizzano, spostando il capolinea da Frasso Telesino a Melizzano, per dare maggiore copertura territoriale alla direttrice Melizzano-Sant'Agata dei Goti.

Aggiunta 1 coppia di corse pomeridiane con frequenza scolastica in partenza da Melizzano alle 14:15 per Sant'Agata e di ritorno da qui alle 18:00.

Unificati gli orari delle due coppie di corse storiche tra periodo estivo ed invernale, modificandoli nel seguente modo:

- corsa di andata da Melizzano con partenza alle 7:20, arrivo a Sant'Agata praticamente immutato rispetto alla corsa storica, ore 7:55,
- corsa di ritorno da Sant'Agata dei Goti posticipata dalle 8:20 alle 10:35, così da renderla più utile per l'utenza che ha la disponibilità di una corsa a metà mattina,
- corsa di andata da Frasso Telesino alle ore 13:00 anticipata alle 11:15 così da fornire un collegamento verso Sant'Agata dei Goti, centro di servizi, in mattinata,
- corsa di ritorno in partenza da Sant'Agata delle 13:30 mantenuta invariata nell'orario ma prolungata a Frasso Telesino.

Linea n. 31: S.AGATA DEI G. - S. TOMM. - AIROLA - ARPAIA S.

Interventi

Soppressione di 2 corse domenicali, sostituite con sistemi non tradizionali di servizio d&r a chiamata, da svolgersi con mezzi di dimensioni ridotte.

Linea n. 32: S.AGATA DEI G. - ARPAIA con diramazione a Luzzano

Interventi

Verificato che il percorso corretto della line effettua capolinea ad Arpaia scalo, quindi si è modificata la dicitura della fermata sul programma di esercizio.

Soppressa la coppia di corse giornaliere brevi in partenza da Arpaia scalo alle 6:45 e di ritorno da Luzzano alle 7:25, perché in sovrapposizione con la corsa delle ore 7:15 in partenza da Sant'Agata dei Goti.

Modificato l'orario di partenza della corsa scolastica in partenza da Sant'Agata alle 7:15, per anticiparlo alle 7:00, ed esteso il percorso a Luzzano per coprire il servizio effettuato dalla corsa soppressa e permettere l'arrivo ad Arpaia scalo in tempo per effettuare coincidenza con il treno proveniente da Napoli e diretto a BN.

La corsa serale di ritorno da Arpaia scalo con partenza alle ore 19:20 è resa a percorso intero, introducendo il passaggio per Luzzano.

Possibilità di effettuare un coordinamento degli orari del servizio su gomma con il servizio ferroviario, programmando un punto di interscambio ad Arpaia scalo.

Per dare migliore servizio su Arpaia, potrebbe essere introdotto un servizio festivo svolto con sistemi non tradizionali a chiamata da effettuarsi con mezzi di dimensioni ridotte e previa prenotazione telefonica dell'utenza.

Linea n. 33: DURAZZANO - BAIA DOMIZIA

Interventi

La linea, costituita da due sole corse giornaliere estive, una mattutina di andata e una serale di ritorno, è stata soppressa poiché:

- la linea è stagionale-estiva ed svolge un servizi prettamente balneare,
- la Regione Campania ha autorizzato la linea ma non ne ha previsto il finanziamento.

Linea n. 34: S. AGATA DEI GOTI - DUGENTA

(ex Durazzano-Dugenta)

Interventi

Il primo percorso è mantenuto invariato in quanto soddisfacente.

Per il secondo percorso è stato rimodulato il tragitto storico scolastico Faicchio-Telese-Dugenta-Sant'Agata dei Goti nel seguente modo: Faicchio-San Salvatore Telesino-Telese-Amorosi-Torello di Melizzano-Dugenta-Cantinella-Sant'Agata dei Goti per avere:

- una maggior estensione del percorso e quindi un bacino di utenza più ampio,
- un collegamento per l'utenza scolastica di Sant'Agata dei Goti e Dugenta con gli istituti scolastici di Telese, Amorosi, San Salvatore Telesino e Faicchio.

L'orario di partenza della sola corsa di andata del secondo percorso, in partenza da Faicchio, è stato posticipato di 5 minuti, con partenza alle 13:45.

Eliminato il terzo percorso, a vocazione prettamente turistica.

Linea n. 35: S. AGATA DEI G. - CASERTA (via Durazzano)

Interventi

La linea n. 35 svolge la funzione di servizio locale alle frazioni di Sant'Agata dei Goti, soddisfacendo, quindi, la necessità di copertura trasportistica del territorio, e lasciando alla linea Laiano-Sant'Agata dei G.-Caserta-Napoli, non in affidamento alla Provincia di Benevento, il collegamento rapido per Caserta.

Resta di competenza di questa linea il solo servizio di collegamento tra Sant'Agata dei G. e Caserta in fascia di morbida, demandando il resto dei servizi su Caserta alla linea Laiano-S.Agata dei G.-Caserta-Napoli.

Il collegamento tra Durazzano e Caserta è assicurato da due corse:

- quella di andata da Durazzano delle 6:40 con arrivo a Sant'Agata dei G. alle 6:50, per permettere interscambio con il servizio in partenza per Caserta (ore 6:50) della linea Laiano-S.Agata dei G.-Caserta-Napoli,
- quella di ritorno da Caserta alle 14:05, che raggiunge essa stessa Durazzano proseguendo da Sant'Agata.

Per creare un collegamento tra Durazzano con Napoli, si sono istituite:

- una coppia di corse Sant'Agata-Durazzano, con partenza da Sant'Agata dei Goti alle 5:50, per ritornare da Durazzano alle ore 6:00 e permettere l'arrivo a Sant'Agata per le 6:10, così da creare interscambio con la corsa della linea Laiano-S.Agata dei G.-Caserta-Napoli in partenza alle 6:15,
- una coppia di corse Durazzano-Caserta, con partenza da Durazzano alle ore 15:00 e arrivo a Caserta alle ore 15:50 e ritorno da Caserta alle 18:00 per giungere a Durazzano alle 18:55. Si offre così un collegamento pomeridiano tra Sant'Agata e Caserta, oltre che la possibilità di rientrare a Durazzano da Napoli, facendo interscambio a Sant'Agata dei G. tra la corsa di rientro (ore 18:00 da Caserta) e la corsa della linea Laiano-Sant'Agata dei G.-Caserta-Napoli in partenza da Napoli alle 17:15 (arrivo a Sant'Agata alle ore 18:35).

La corsa breve Durazzano-Sant'Agata delle 15:00 è, quindi, coperta con il nuovo servizio introdotto e viene posticipata alle ore 19:00 da Durazzano.

Possibile un coordinamento degli orari dei servizi su gomma afferenti a Sant'Agata; prevista, in tale ottica, la creazione di punto di interscambio a Sant'Agata dei Goti.

Linea n. 36: BIANCANO - LIMATOLA - CASERTA

Interventi

Il secondo percorso di tale linea, Giardoni-Limatola-Biancano-Caserta (km 6.552), è autorizzato dalla Regione Campania autorizza ma non contribuito, quindi è stato eliminato dal presente Programma di Esercizio.

Per omogeneità di servizio, il primo percorso è esteso a Biancano per tutte le corse. Il capolinea viene quindi arretrato da Limatola a Biancano per l'intero servizio.

Sul primo percorso è stata eliminata la corsa serale delle 20:00 in partenza da Caserta. Per la copertura del servizio si propone istituzione di un servizio non tradizionale (d&r) svolto con mezzi di dimensioni ridotte e gestito a chiamata. Soppressa anche la corrispondente corsa di arrivo a Caserta, in partenza da Biancano alle 18:35, in quanto si è verificato che:

- il servizio di rientro da Caserta è già assicurato dalla corsa in partenza alle 17:00,
- l'utenza serale non è così numerosa da necessitare il mantenimento di due corse nella stessa fascia oraria.

La corsa di ritorno da Caserta delle 17:00 è stata posticipata con partenza alle 18:30, per le ragioni su menzionate.

Linea n. 37: BIANCANO - LIMATOLA - MONDRAGONE

Interventi

La linea, costituita da una coppia di corse giornaliere estive, una mattutina di andata e una serale di ritorno, è stata soppressa poiché:

- la linea è stagionale-estiva ed fornisce servizio prettamente balneare,
- la linea è stata autorizzata dalla Regione Campania ma non finanziata.

Linea n. 38: S. AGATA DEI G. - MONTESARCHIO - BENEVENTO

Interventi

Estensione di 3 corse su quattro a Luzzano, per una maggior copertura territoriale. In particolare:

- corsa di andata in partenza da Sant'Agata anticipata dalle 6:40 alle 6:30 per permettere la deviazione e consentire l'arrivo a Benevento all'orario storico,
- corsa di ritorno da Benevento non modificata nell'orario di partenza, 8:00, ma estesa a Luzzano quindi in arrivo a Sant'Agata dei Goti alle 9:15,
- corsa di andata da Sant'Agata delle 12:55 anticipata nella partenza alle 12:45 per permettere la deviazione a Luzzano e comunque l'arrivo a Benevento per le 14:00.

Verificato che la fermata di Apollosa riportata sul Programma di Esercizio è in realtà effettuata a Bivio Apollosa e non nel Comune, corretto quindi il percorso.

Linea n. 39: MOIANO - LUZZANO - AIROLA - BENEVENTO

Interventi

Verificato che la fermata di Apollosa riportata sul Programma di Esercizio è in realtà effettuata a Bivio Apollosa e non nel Comune, corretto quindi il percorso.

Convertita la sola coppia di corse feriali che compongono la linea in una coppia di corse con frequenza scolastica, visto che per il periodo non scolastico lo stesso percorso è coperto a sufficienza dalla linea n. 39.

Linea n. 40: Circolare MONTESARCHIO - PAOLISI - MONTESARCHIO

Interventi

Per dare una migliore copertura territoriale e una discreta frequenza di collegamento dei comuni limitrofi con Montesarchio, sede di diversi servizi, trasformate tutte le corse a percorso intero ad eccezione della coppia a percorso breve Montesarchio-S.Martino V.C.-Cervinara, con frequenza scolastica, per evitare ridondanza di servizi con la prima corsa del mattino con partenza da Montesarchio alle 7:00.

Per le corse estese, conservato l'orario originale di partenza e modificato l'arrivo in funzione del nuovo percorso svolto.

Modificato l'orario di alcune corse per assicurare migliore copertura nell'arco della giornata. In particolare:

- anticipato l'orario di partenza della corsa di andata delle 8:00 da Montesarchio alle 7:40 per permettere alla nuova circolare a percorso intero di rientrare a Montesarchio per le 8:35,
- posticipato l'orario di partenza da Montesarchio della circolare di andata delle 11:05 alle 11:40,

- soppressa la circolare scolastica di ritorno delle 12:40 e introdotta in sua vece una corsa circolare di ritorno con partenza alle 18:00 e frequenza giornaliera (305 giorni anziché 215),
- trasformata la corsa feriale di ritorno delle ore 9:00 in corsa pomeridiana con partenza alle ore 15:00.

Linea n. 41: MONTESARCHIO - ARPAIA - Stab. Italtel

Interventi

Erano compresi anche 58,5 km di trasferimenti dal deposito al capolinea. I servizi di trasferimento non sono soggetti a contribuzione, quindi né è stata decurtata la cifra dal monte chilometrico annuo del servizio.

Linea n. 42: BENEVENTO - NAPOLI

Interventi

La linea Benevento-Napoli è stata riattribuita al Bacino Nord-Ovest, risultando essere territorialmente e caratteristicamente più affine a tale bacino che non al Sud-Ovest, a cui era stato originariamente attribuita.

La linea, costituita da una sola coppia di corse feriali di collegamento rapido tra il capoluogo provinciale, Benevento, ed il capoluogo regionale, Napoli, e svolte in fascia di punta mattutina per l'andata e di punta serale per il ritorno, è stata soppressa poiché, come già detto per la linea n. 4, il collegamento tra BN e Napoli è esaurientemente assicurato sia dal servizio su ferro (treni della società Ferrovie Alifana e Bn-Na s.r.l. via valle caudina) sia dal servizio su gomma (autoservizi della società Ferrovie Alifana e Bn-Na s.r.l.).

Per il forte transito al terminal bus di Benevento è necessario un coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma ad esso afferenti tra di loro e con il servizio ferroviario; come detto per la linea n. 4 si prevede la ristrutturazione e l'ammodernamento del terminal bus di Benevento quale punto di interscambio.

Linea n. 43: FRASSO TELESINO - BENEVENTO con arretramento a Faicchio e Telese

Interventi

Unificate le corse scolastiche con le corrispondenti estive, uniformando percorsi ed orari e creando, quindi, 6 coppie di corse feriali giornaliere in esercizio tutto l'anno. Solo una coppia di corse resta a carattere scolastico, non ritenendo necessario mantenere in esercizio la corsa di andata da Frasso Telesino delle 7:10 e di ritorno da Benevento delle 13:40 anche per il periodo estivo. In pratica vengono sopresse le corse non scolastiche con il seguente orario:

- corsa non scolastica in partenza da Frasso Telesino per Benevento alle 7:15,
- corsa non scolastica da Telese per Frasso Telesino delle ore 8:50, di scarso interesse per l'utenza, visto l'orario di esercizio.

Ridotte le fermate effettuate a Telese, riducendole da due (terme e poste) ad una sola.

La linea n. 43 Frasso T.-Telese-BN è analizzata in parallelo con la linea n. 49 Solopaca-Benevento, in particolar modo per il servizio sui Comuni di Melizzano e Frasso Telesino.

Ristrutturato il servizio anticipando per alcune corse, generalmente esercite in fascia oraria di punta, il capolinea ad Amorosi, per svincolare il servizio al Comune di Frasso Telesino dal passaggio per Amorosi. I servizi su Frasso

Telesino eliminati su questa linea vengono inseriti sulla linea n. 49, di collegamento più rapido tra Frasso Telesino e Benevento.

Conservato in parte il collegamento tra i comuni di Frasso Telesino, Melizzano e il Comune di Teleso perché quest'ultimo ricopre comunque un ruolo centrale sul territorio, quale sede di importanti servizi scolastici, medici e amministrativi.

Generalmente favoriti i collegamenti rapidi nelle fasce orarie di punta ed i percorsi interi nelle fasce orarie di morbida. In tale ottica apportate modifiche anche sostanziali agli orari dei vari servizi.

Anticipato ad Amorosi il capolinea delle corse:

- di andata verso Benevento con partenza originaria da Frasso Telesino alle 6:05 e 6:40, partenza attuale da Amorosi alle ore 6:25 e 7:05,
- di ritorno da Benevento alle 10:10, 14:10 e 18:00. La corsa di ritorno da Benevento delle 14:10 è inoltre posticipata alle 14:15 mentre quella delle 18:00 alle 18:30.

Per tali corse i percorsi restano invariati, le frequenze diventano feriali giornaliere. Convertite in corse di collegamento Frasso Telesino-Teleso a percorso intero i seguenti servizi:

- due corse di andata da Frasso Telesino delle ore 8:45 e 14:05,
- due corse storicamente di collegamento tra Castelvenere e Amorosi, i cui capolinea vengono posticipati da Castelvenere a Teleso e da Amorosi a Frasso Telesino, diventando corse a percorso completo con partenza da Teleso alle 12:00 e alle 18:30 e arrivo a Frasso Telesino alle 13:10 e 19:40.

Convertita a corsa a percorso intero la corsa di ritorno da Benevento a Frasso Telesino delle ore 13:40, ora posticipata alle 13:45.

Modificato l'orario della corsa di ritorno da Benevento a Frasso Telesino, a percorso ridotto, delle 12:25 alle 12:45.

Linea n. 44: Circolare di TELESE SCALO

Interventi

Percorso della circolare modificato aggiungendo per tutte le corse il passaggio per Faicchio e Castelvenere. In tal modo perfezionata la funzione scolastica del servizio, che tocca ora tutte le principali sedi di istituti scolastici della zona, e collegati tutti i Comuni interessati con Solopaca grazie alla possibilità di interscambio con la linea n. 48 a Teleso.

Modificato l'orario di una delle due corse di andata da Teleso delle 7:00 con partenza alle 7:30, per assicurare l'arrivo di una corsa a Faicchio per le 8:00 del mattino e la partenza di una corsa al pomeriggio alle 14:00. In tal modo la circolare diventa la linea che assicura i collegamenti necessari a Faicchio soprattutto per gli studenti in ingresso al comune.

Fondamentale il coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma aventi passaggio a Teleso; prevista perciò la creazione di un punto di interscambio a Teleso.

Linea n. 45: TELESE - FAICCHIO - CERRETO SANNITA

Interventi

Convertite le due corse esercite in fascia di morbida, di scarso utilità per l'utenza, in due corse di maggiore interesse per il pendolarismo studentesco:

- la corsa di andata da Teleso delle ore 11:30 è anticipata alle 8:35,
- la corsa di ritorno da Cerreto Sannita delle ore 9:20 è posticipata alle ore 14:30.

Linea n. 46: CERRETO S. - TELESE SCALO con deviazioni

Interventi

Per la linea n.46-1 (primo percorso):

- ridotti i passaggi per S. Lorenzello, in modo tale da utilizzare questa linea come corsa veloce per Telese. In particolar modo viene soppressa tale deviazione per le corse in andata da Cerreto Sannita delle 12:30 e delle 13:50 e per la corsa di ritorno da Telese delle 7:35;
- modificata da feriale (305 giorni/anno) a scolastica (215 giorni/anno) la frequenza della corsa di andata da Cerreto Sannita delle 7:15 e di quella di ritorno da Telese delle 7:00. Queste corse hanno infatti carattere prettamente scolastico e in periodo non scolastico il servizio risulta già essere sufficientemente coperto;
- sopresse la corsa di andata da Cerreto Sannita delle 14:50 e di ritorno da Telese delle 14:20, che risultano in sovrapposizione una con la linea n. 45 e l'altra con il secondo percorso di questa stessa linea;
- modificato l'orario di partenza della corsa di ritorno da Telese dalle 13:20 alle 13:30.

Per la linea n.46-2 (secondo percorso):

- ridotte le fermate a Telese da due, terme e scalo F.S., ad una sola;
- eliminate 2 corse, di andata delle 13:50 da Cerreto e di ritorno delle 14:25 da Telese, per sovrapposizione alla Telese-Cerreto Sannita;
- modificato il tragitto storico di questo percorso introducendo il passaggio per Massa e Faicchio, nel seguente modo: Cerreto Sannita-Bivio San Lorenzello-Bivio Massa-Massa-Faicchio-San Salvatore Telesino-Telese. Si istituisce così una linea complementare alla linea n. 45: la n. 45 conduce da Telese a Cerreto, la n. 46-2 conduce da Cerreto S. a Telese;
- modificati gli orari delle quattro corse componenti il servizio in: corse di andata in partenza da Cerreto S. alle ore 7:30 e 11:00, corse di ritorno da Telese in partenza alle ore 13:15 e 14:15.

La linea n.46-3 (terzo percorso) resta invariata.

Linea n. 47: BENEVENTO - TELESE TERME

Interventi

La linea resta invariata, offrendo un servizio pubblico in particolar modo assistenziale ad anziani che necessitano dei servizi offerti dal centro termale di Telese nel periodo estivo.

Linea n. 48: SOLOPACA-TELESE

(ex Solopaca-S.Salvatore T.-Telese)

Interventi

Ridotto il percorso della linea, anticipando il capolinea a Telese ed eliminando quindi il transito per San Salvatore Telesino. Tale intervento è reso possibile anche dal fatto che la Circolare di Telese scalo n.44 assicura il servizio per San Salvatore Telesino.

Modificati gli orari delle corse estive per uniformarli agli orari invernali e fare di due corse, una scolastica e l'altra estiva, un'unica corsa a frequenza annuale giornaliera.

Modificati gli orari in funzione dell'anticipo del capolinea, per permettere il coordinamento tra mezzi in andata e ritorno e per dare migliore copertura giornaliera del servizio. Gli orari dei servizi risultano quindi essere:

- in andata da Solopaca: 7:30, 9:30, 12:20, 13:35 e 15:00,
- in ritorno da Telese Terme: 7:55, 11:00, 13:15, 14:00 e 18:00.

**Linea n. 49: MELIZZANO-FRASSO T. - SOLOPACA-BENEVENTO
(ex Solopaca-Benevento)**

Interventi

La linea n.49 Solopaca-BN va analizzata in parallelo con la linea n.43 Frasso T.-Telese-BN per i Comuni di Melizzano e Frasso Telesino.

Per alcune corse, posticipato il capolinea da Solopaca a Melizzano, introducendo il passaggio per Frasso Telesino e Solopaca scalo, creando quindi un percorso con il tragitto: Melizzano-Frasso Telesino-Solopaca-Benevento, per ampliare l'offerta di servizi per i Comuni inseriti nel programma di esercizio. Le sole due corse estese a percorso completo sono relative alla fascia oraria di punta del mattino e del mezzogiorno e, conservando l'orario di raggiungimento del capolinea Benevento, sono state così modificate negli orari di servizio:

- corsa di andata: partenza da Melizzano alle 6:45 e arrivo a Benevento alle 7:40,
- corsa di ritorno: partenza da Benevento alle 14:00 e arrivo a Melizzano alle 14:55.

Aggiunta 1 coppia di corse giornaliere pomeridiane di frequenza feriale (305 gg), per soddisfare le necessità di rientro degli studenti universitari del capoluogo, con andata da Melizzano alle 15:00 e ritorno da Benevento alle 18:45.

Modificati gli orari delle corse non scolastiche per uniformarli agli orari delle scolastiche e fare di due un'unica corsa a frequenza feriale giornaliera di durata l'intero anno. Le corse in oggetto sono:

- le due corse trasformate a percorso esteso, in andata da Melizzano alle 6:45 e ritorno da Benevento alle 14:00,
- due corse a percorso ridotto (storico), di ritorno da Benevento delle 7:40 e in andata da Solopaca delle 13:20.

Linea n. 50: PIANA DI S. LORENZO M. - TELESE

Interventi

Posticipata la partenza della corsa di ritorno da Telese dalle ore 18:35 alle ore 19:10, per estendere il servizio all'utenza serale e creare coincidenza a Telese con la linea n. 43 da Benevento.

Come detto per la linea n. 44, prevista la creazione di un punto di interscambio a Telese e il coordinamento degli orari dei servizi su gomma afferenti ad esso.

Linea n. 51: PIETRARROIA - BENEVENTO - MONTESARCHIO con dir. S. LUFO

Interventi

Conservate le due corse bis esistenti perché corse scolastiche necessarie per l'ampio bacino di utenza studentesca servito dalla linea.

Ridotte le fermate effettuate all'interno del Comune di Benevento, riducendole da due, Bn Stazione e Bn P.S.M., ad una sola. In funzione di ciò modificati leggermente gli orari di tutti i servizi interessati.

Coordinato l'orario di partenza di una corsa di andata da San Lorenzo Maggiore per Benevento, posticipando la partenza alle 7:20, per permettere interscambio a San Lorenzo Maggiore.

Ridotta la frequenza di due corse sul percorso San Lorenzo Maggiore-Benevento, da San Lorenzo delle 7:20 (storico: 6:55) e da Bn delle ore 12:30, da corse feriali a corse scolastiche perché il servizio sembra sufficientemente coperto anche in periodo estivo.

Eliminate due corse, una di andata sulla tratta Cerreto Sannita-Benevento delle 8:01 e l'altra di ritorno da Benevento a Cusano Mutri delle ore 11:10, perché sovrapposte o strettamente ravvicinate agli orari di altri servizi.

Introdotta, invece, un percorso di collegamento tra Pietraroja e Cerreto Sannita, con due corse feriali giornaliere, con partenza da Pietraroja alle 6:50 e ritorno da Cerreto Sannita alle 11:00.

Posticipata la partenza della corsa in andata da Cusano Mutri a Montesarchio dalle 13:35 alle 14:00 e anticipata la corsa da Montesarchio a Cerreto Sannita dalle 6:25 alle 6:10, per creare coincidenza a Cerreto S. verso Faicchio e Telese (linea n. 46-2). Per quest'ultima corsa soppressa la deviazione per San Lupo.

Fondamentale il coordinamento degli orari dei diversi servizi su gomma afferenti a San Lorenzo Maggiore e Cerreto Sannita; prevista perciò la creazione di un punto di interscambio sia a San Lorenzo Maggiore che a Cerreto Sannita.

Linea n. 52: VALLOCCHIA - CASALDUNI PONTE SCALO - BENEVENTO

Interventi

Eliminate le 4 corse mercatali tra Casalduni e Ponte.

Per alcune corse soppressa fermata di Benevento stazione.

Modificati gli orari di alcune corse per adattarli alle esigenze dell'utenza e creare coincidenza verso Benevento, in particolare:

- per le corse di andata da Vallocchia: la partenza delle 7:55 è spostata alle 7:20, quella delle 11:20 alle 10:50, quella verso Ponte scalo delle 14:00 alle 14:20, quella delle 14:40 verso Casalduni alle 14:50, quella delle 18:20 verso Casalduni alle 19:20;
- per le corse in partenza da Benvenuto, tutte in arrivo a Vallocchia: la partenza delle 10:30 è modificata in 10:00, quella delle 13:10 in 13:30, quella delle 13:50 in 14:00, quella delle 17:30 in 18:30.

La corsa di andata da Vallocchia delle ore 14:00 è ridotta ad una corsa breve con capolinea a Casalduni, eliminando la tratta Casalduni-Ponte.

La corsa di ritorno della precedente, in partenza da Ponte alle 14:30, viene convertita, per conformità al nuovo percorso, in una corsa di ritorno da Casalduni verso Vallocchia in partenza alle ore 15:30.

Per omogeneità sulla linea, resa a percorso intero la corsa delle ore 15:45 in partenza da Casalduni per Benevento, arretrando la partenza a Vallocchia e modificandone l'orario da 15:45 a 15:40.

Linea n. 53: MONTESARCHIO - VITULANO - BENEVENTO

Interventi

La linea n. 53 va analizzata in parallelo alla linea n. 54 Paupisi-Torrecuso-BN con cui ha in comune il tratto Vitulano-Foglianise-Torrecuso-Paupisi-Ponte-BN.

Eliminazione della fermata di Benevento stazione per alcune corse.

Introdotta la deviazione per Torrecuso e quindi estese a percorso intero:

- la corsa di andata da Montesarchio delle 13:15,

- le corse di ritorno da Benevento con partenza alle 11:30 e alle 12:30.

Rese a frequenza feriale giornaliera la coppia di corse in partenza da Montesarchio delle 9:30 e di ritorno da Benevento delle 11:30.

Per dare migliore coordinamento ai servizi, modificati gli orari di alcune corse:

- la corsa in andata da Montesarchio delle 6:10 posticipata alle 6:30,
- le corse di ritorno da Benevento posticipate dalle 13:25 alle 13:40 e dalle 14:30 alle 15:00.

Linea n. 54: PAUPISI - TORRECUSO - PAUPISI - BENEVENTO

Interventi

La linea n. 54 va analizzata in parallelo alla linea n. 53 Montesarchio-Vitulano-BN con cui ha in comune il tratto Vitulano-Foglianise-Torrecuso-Paupisi-Ponte-BN. Le due linee interagiscono nel seguente modo:

- nella fascia di punta, la linea n. 53 provvede al collegamento dei Comuni di Montesarchio, Campoli M., Tocco C., Cautano, Cacciano, Vitulano, Foglianise con BN con percorrenza veloce,
- nella fascia di punta, la linea n. 54, provvede al collegamento dei Comuni di Torrecuso/Paupisi/Ponte con BN con percorrenza veloce.

In tale ottica, eliminata la coppia di corse a percorso completo con partenza da Vitulano delle ore 12:05, ritorno da Benevento delle 13:35. Vitulano e Foglianise vengono serviti esclusivamente dalla linea n. 53 e la linea n. 54 viene ad avere capolinea a Torrecuso.

Soppressa la coppia di corse veloci Benevento-Santo Stefano via superstrada, con partenza da Benevento delle ore 6:45 e ritorno da Santo Stefano alle 7:10, in quanto collegano solo la zona frazionale di Paupisi (S.Stefano-Pagani-S.Pietro) con Bn e lo stesso servizio è fornito dalla corsa in andata da Torrecuso delle 6:35.

Modificati gli orari di alcune corse:

- corse di andata da Torrecuso: la partenza delle 6:05 è anticipata alle 5:50, quella delle 6:35 è posticipata alle 6:50, la corsa breve da Santo Stefano delle 14:00 è posticipata alle 14:15,
- corse di ritorno da Benevento: la partenza della corsa breve verso Santo Stefano delle 13:20 è posticipata alle 13:35, quella delle 13:30 a percorso lungo verso Torrecuso alle 13:30.

Coordinamenti gli orari con la linea Montesarchio-BN.

Linea n. 55: VITULANO - BENEVENTO via san Vitale

Interventi

La linea rimanere invariata.

Da verifiche effettuate, è stata corretto il tempo di percorrenza della linea (da 30 minuti originari a 45 minuti effettivi) ed, in funzione, si è modificato l'orario di partenza della corsa di ritorno.

Linea n. 56: CASTELPOTO - SCALO DI VITULANO - BN

Interventi

Eliminata la coppia di corse a percorso ridotto Benevento-Rosito-S. Vitale costituente il secondo percorso della linea.

Modificati gli orari delle due corse svolte in fascia pomeridiana:

- la corsa delle 16:30 in partenza da Castelpoto è anticipata alle 15:30,
- la corsa delle 18:00 di ritorno da Bn è posticipata alle 19:00,

per dare un'offerta concreta di servizio a chi voglia raggiungere il capoluogo solo per il pomeriggio.

Linea n. 57: CASTELPOTO-BENEVENTO

(ex Masseria Carrara-Benevento)

Interventi

Eliminate le corse brevi Castelpoto-Masseria Maio-Masseria Carrara in fascia di morbida, da Castelpoto alle 12:30 e da Masseria Carrara alle 12:40, in quanto il servizio è sufficientemente coperto.

Linea n. 58: S. CROCE DEL S. – MORCONE - BENEVENTO

Interventi

Questa linea ha percorso identico alla linea n. 59, con l'esclusione della deviazione per Sassinoro.

Ridotta la frequenza delle due corse che compongono la linea da feriale a scolastica, per evitare sovrapposizioni con la linea n. 59.

Linea n. 59: S. CROCE DEL S. - SASSINORO - BENEVENTO

Interventi

La linea n. 59 effettua lo stesso percorso della linea n. 58, con aggiunta del passaggio per Sassinoro.

Potenziata la linea con una corsa di andata in fascia di morbida in mattinata e una corsa di ritorno in fascia di punta serale per dare maggiore copertura al servizio.

La nuova coppia con frequenza giornaliera ha orario di andata alle 11:00 da Santa Croce del Sannio, orario di ritorno serale alle 18:00 da Benevento.

**Linea n. 60: MACCHIA - MORCONE-SCALO F.S. MORCONE –
CAMPOLATTARO - PONTELANDOLFO - MORCONE con
prolungamento e diramazione**

Interventi

Estese 2 corse a percorso circolare con ritorno a Morcone, per collegare i Comuni di Campolattaro e Pontelandolfo con Morcone, sede di distretti scolastici e sanitari. Le corse in oggetto hanno partenza in andata da Morcone alle 5:55 e in ritorno sempre da Morcone alle 13:35 e sono state modificate in frequenza, passando da servizio giornaliero (365 gg/anno) a feriale (305 gg/anno).

La corsa di andata delle 13:16 in partenza da Macchia è anch'essa estesa a percorso completo, svolgendo il percorso circolare dopo il primo passaggio da Morcone.

La corsa giornaliera di ritorno da Fuschi delle 7:10 è ridotta come percorso, essendo ora fornito un collegamento più rapido Fuschi-Morcone, e trasformata in una corsa di collegamento allo scalo ferroviario di Morcone, con partenza dallo scalo alle 7:55 e arrivo a Morcone alle 8:20. Il servizio si riduce, per la sua caratteristica, da giornaliero (365 gg/anno) a feriale (305 gg/anno).

Convertite in corse a frequenza feriale (305 gg/anno) anziché giornaliera (365 gg/anno) per la loro specificità di corse a servizio dello scalo ferroviario,

- le corse di andata/ritorno delle 19:00 da Morcone scalo e 19:25 da Macchia;
- la corsa di andata Morcone-Fuschi delle 12:00 e di ritorno delle 13:00.

Convertita da corsa feriale a giornaliera (365 gg/anno) la corsa delle 10:45 di collegamento tra Morcone scalo e il centro abitato, per assicurare il servizio anche in periodo festivo.

Linea n. 61: CASTELPAGANO - BENEVENTO

Interventi

La linea resta invariata.

Linea n. 62: CASTELVETERE V.F. – COLLE S. - BENEVENTO

Interventi

Conservata la corsa bis scolastica da Colle Sannita perché verificato un cospicuo numero di utenti scolari.

Prolungata 1 corsa scolastica, con partenza da Benevento alle 13.30, a Castevetere in V.F. anziché Circello come capolinea: essa fornisce un servizio alternativo agli studenti di Castevetere in V.F. e Castelpagano per recarsi a Benevento.

Linea n. 63: CIRCOLARE S. MARCO DEI CAVOTI

Interventi

La linea circolare S. Marco dei Cavoti-Molinara-Pago Veiano-Pesco Sannita-Fragneto Manforte-Fragneto l'Abate-S. Marco dei Cavoti, è nata per:

- soddisfare la necessità di servizio che colleghi S. Marco dei Cavoti, importante centro del Fortore sede del distretto industriale tessile e di altre numerose attività produttive, con i Comuni limitrofi, area abitativa dei pendolari lavoratori delle suddette aziende;
- sopperire alla carenza di servizi pubblici di trasporto per la pendolarità lavorativa del territorio;
- potenziare il servizio di trasporto per gli istituti scolastici (in particolare un liceo classico ed un istituto tecnico) presenti sul territorio di S. Marco dei Cavoti.

Introdotte due corse circolari, una del mattino in partenza da San Marco alle 6:20 e l'altra serale in partenza alle 17:10, effettuanti il percorso in senso inverso una rispetto all'altra.

Come detto per la linea n. 3, prevista la creazione di un punto di interscambio a San Marco dei Cavoti.

Linea n. 64: CIRCOLARE BENEVENTO-PERRILLO-S.ANGELO A CUPOLO-BENEVENTO

Interventi

Il percorso circolare in oggetto, Benevento-Perrillo-Montorsi-Sant'Angelo a Cupolo-Pastene-Benevento, è scaturito da un'analisi dei servizi esistenti sul territorio (linea n. 19 e n. 20), del territorio provinciale e da uno studio delle proposte di percorsi presentate da più parti.

È stata istituita una sola corsa circolare, con partenza in fascia di morbida mattutina alle 9:00 da Benevento poiché il servizio di ritorno pomeridiano è fornito dalla linea n. 19, con la corsa di rientro delle 18:30 a servizio di Pastene e S. Angelo a Cupolo, e dalla linea n. 20, con la corsa di rientro delle 18:00 a servizio di Perrillo e Montorsi.

Linea n. 65: BIANCANO-LIMATOLA-CANTINELLA-S.AGATA DEI GOTI

Interventi

Per soddisfare l'esigenza dell'utenza di avere un collegamento del Comune di Limatola e del suo frazionale con Sant'Agata dei Goti, centro di servizi scolastici, sanitari e sociali, istituita una nuova linea composta da due coppie di corse a

frequenza scolastica con percorso Biancano-Limatola-Cantinella-Sant'Agata dei Goti.

Le due corse di andata da Biancano a Sant'Agata hanno partenza alle 7:30 e 8:00; mentre le due corse di ritorno da Sant'Agata partono alle 13:30 e 14:00.

Linea n. 66: S. CROCE DEL SANNIO-MORCONE-COLLE SANNITA-REINO-S. MARCO DEI CAVOTI

Interventi

La linea nuova S. Croce del Sannio-Morccone-Circello-Colle Sannita-Reino-San Marco dei Cavoti, è stata introdotta per:

- collegare due importanti centri della provincia, Morcone e San Marco dei Cavoti, appartenenti ad aree differenti, tramite un servizio di trasporto pubblico a rete e non radiale incentrato sul capoluogo,
- permettere all'ampio bacino di utenza comprendente i Comuni di Morcone, Circello, Colle Sannita e Reino, di raggiungere il distretto industriale e produttivo di San Marco dei Cavoti,
- fornire all'utenza scolastica la possibilità di rivolgersi agli istituti scolastici locati a Circello, a Colle Sannita e San Marco dei Cavoti.

Si istituiscono due corse a frequenza feriale, la prima di andata mattutina e la seconda di ritorno serale.

Linea n. 67: CIRCELLO- CASTELPAGANO-SANTA CROCE DEL SANNIO-MORCONE

Interventi

La nuova linea è scaturita da un'esigenza dell'utenza di avere un servizio di collegamento di Morcone, il più importante centro del Tammaro per servizi scolastici, sanitari e sociali, con i Comuni di Circello, Colle Sannita, Castelpagano e Santa Croce del Sannio.

Il servizio istituito è composto da due corse, una di andata alle ore 9:00 e un rientro alle ore 13:00 da Morcone.

Area apparten.	N. linea	Percorso	Km totali contribuiti 2004	Km esercizio storico 2003	Finanziamenti Regionali 2003	Esercizio PTS 2004	Finanziamenti necessari esercizio 2004
(Denomin. az.)		(Denominaz.)	Km attribuiti	Km attribuiti	Euro attribuiti	Km utilizzati	Euro utilizzati
Est	1	Castelvetere V.F.-Ponte Luci	25.620,00	25.620,00	48.668,33	27.636,00	
Est	2	Baselice-S.Bartolomeo in G.	39.650,00	39.650,00	75.453,03	45.240,00	
Est	3	Baselice-S.Marco dei Cavoti (ex Baselice-Benevento con dir. Per Molinara)	39.650,00	39.650,00	75.320,03	30.160,00	
Est	4	S.Bartolomeo in G.-Benevento (ex S.Bartolomeo in G.-Benevento con prol. a Napoli)	190.320,00	191.540,00	361.536,15	204.960,00	
Est	5	S.Bartolomeo in G.-Castelfranco in Miscano	36.600,00	36.600,00	69.526,18	42.360,00	
Est	6	Molinara-S.Marco dei C.-Benevento + dev.	49.600,00	49.600,00	94.221,27	34.045,00	
Est	7	S.Marco dei C.-Reino-Fragneto L'Abate-Benevento	162.990,00	162.990,00	309.619,47	146.640,00	
Est	8	Molinara-Pago Veiano-Benevento	21.960,00	21.960,00	41.715,71	21.960,00	
Est	9	S.Giorgio La Molara-Pago Veiano-Benevento	122.530,00	122.530,00	232.760,74	122.530,00	
Est	10	Ginestra degli Schiavoni-Benevento	175.680,00	175.680,00	176.111,80	156.770,00	
Est	11	Casalbore-Buonalbergo-Paduli-Benevento	212.000,00	212.000,00	402.719,96	186.460,00	
Est	12	Apice-S.Arcangelo Trimonte-Benevento	27.755,00	27.755,00	40.082,78	27.755,00	
Est	13	Apice-Apice scalo-Bonito	29.280,00	29.280,00	42.174,70	29.280,00	
Est	14	Apice-Benevento	89.560,00	90.120,00	129.339,37	72.180,00	
Est	15	Circolare Apice-S.Giorgio del S.-S.Vito-Apice	13.336,00	13.336,00	19.259,38	13.336,00	
Est	16	Venticano-Benevento con dir. Calvi	103.877,00	104.712,00	134.247,53	95.639,00	
Est	17	S.Giorgio del S.-Lo Fiego con arretram. Tinelle	4.896,00	4.992,00	6.316,77	4.992,00	
Est	18	S.Giorgio del S.-Benevento con prol. S.Nazzaro e S.Martino S. (ex S.Giorgio del S.-Benevento con prol. S.Nazzaro)	85.595,00	85.595,00	110.433,75	85.298,00	
Est	19	Toccanisi-S.Marco ai Monti-S.Angelo a Cupolo-Benevento (ex S.Marco ai Monti-S.Maria a Toro-Benevento)	35.929,00	36.125,00	70.064,34	38.420,00	
Est	20	Pagliara-Benevento (ex S.Maria a Toro-Benevento)	29.088,00	29.280,00	56.723,86	21.960,00	
Est	21	S.Maria a Toro-S.Nicola Manfredi-Benevento (ex Toccanisi-Benevento)	42.420,00	42.700,00	82.722,29	45.750,00	
Est	22	Borgata B.-Ceppaloni-Benevento	86.961,00	87.535,00	169.580,69	87.535,00	
Est	63	Circolare S.Marco dei Cavoti	0,00	0,00	0,00	37.820,00	
Est	64	Circolare Benevento-Perrillo-S.Angelo a Cupolo-Benevento	0,00	0,00	0,00	6.170,00	
TOTALE BACINO EST			1.625.297,00	1.629.250,00	2.748.598,13	1.584.896,00	

Area apparten.	N. linea	Percorso	Km totali contribuiti 2004	Km esercizio storico 2003	Finanziamenti Regionali 2003	Esercizio PTS 2004	Finanziamenti necessari esercizio 2004
(Denomin. az.)		(Denominaz.)	Km attribuiti	Km attribuiti	Euro attribuiti	Km utilizzati	Euro utilizzati
Sud-Ovest	23	Montesarchio-Benevento con arretram Airola e prol. a Fisciano e Lancusi	328.923,50	373.468,00	617.244,90	333.551,50	
Sud-Ovest	24	Montesarchio-Tuoro-Benevento	33.540,00	33.540,00	65.405,60	33.540,00	
Sud-Ovest	25	S.Martino V.C.-Scalo ferroviario	10.065,00	10.065,00	10.130,50	6.710,00	
Sud-Ovest	26	Apollosa-Benevento	56.823,00	56.830,00	74.886,25	64.965,00	
Sud-Ovest	27	Bonea-Montesarchio-Benevento	44.996,00	45.100,00	87.745,69	39.130,00	
Sud-Ovest	28	Melizzano-Benevento	82.426,00	82.426,00	140.003,20	86.946,00	
Sud-Ovest	29	Frasso telesino-Dugenta scalo	13.420,00	13.420,00	14.085,39	0,00	
Sud-Ovest	30	Melizzano-Frasso Telesino-S.Agata dei Goti (ex Frasso Telesino-S.Agata dei Goti)	15.860,00	15.860,00	16.646,37	29.040,00	
Sud-Ovest	31	S.Agata dei G.-S.Tommaso-Arpaia scalo	33.714,00	33.822,00	65.744,91	31.950,00	
Sud-Ovest	32	S.Agata dei G.-Arpaia scalo con dir. a Luzzano	62.241,00	62.605,00	121.374,77	58.855,00	
Sud-Ovest	33	Durazzano-Baia Domizia	0,00	10.416,00	0,00	0,00	
Sud-Ovest	34	S.Agata dei G.-Dugenta (ex Durazzano-Dugenta)	76.336,00	72.016,00	136.344,62	70.380,00	
Sud-Ovest	35	S.Agata dei Goti-Caserta via Durazzano	39.996,00	40.260,00	77.995,30	64.660,00	
Sud-Ovest	36	Biancano-Limatola-Caserta	84.180,00	90.732,00	139.959,82	73.200,00	
Sud-Ovest	37	Biancano-Limatola-Mondragone	0,00	7.200,00	0,00	0,00	
Sud-Ovest	38	S.Agata dei G.-Montesarchio-Benevento	51.510,00	51.850,00	100.448,49	53.680,00	
Sud-Ovest	39	Moiano-Benevento	23.331,00	23.485,00	45.497,26	16.555,00	
Sud-Ovest	40	Circolare Montesarchio-Paolisi-Montesarchio	86.630,00	86.630,00	146.952,20	103.300,00	
Sud-Ovest	41	Montesarchio-S.Maria C.V. stabilimento Italtel	52.877,00	52.668,00	68.779,82	23.184,00	
Sud-Ovest	65	Biancano-Limatola-S.Agata dei Goti	0,00	0,00	0	16.340,00	
TOTALE BACINO SUD-OVEST			1.096.868,50	1.162.393,00	1.929.245,09	1.105.986,50	

Area apparten.	N. linea	Percorso	Km totali contribuiti 2004	Km esercizio storico 2003	Finanziamenti Regionali 2003	Esercizio PTS 2004	Finanziamenti necessari esercizio 2004
(Denominaz.)		(Denominaz.)	Km attribuiti	Km attribuiti	Euro attribuiti	Km utilizzati	Euro utilizzati
Nord-Ovest	42	Benevento-Napoli	48.800,00	89.280,00	64422,35	0,00	
Nord-Ovest	43	Amorosi-Telese-Benevento arretr.Frasso T. via Faicchi e Telese	178.655,00	177.160,00	187.729,51	169.420,00	
Nord-Ovest	44	Circolare di Telese	20.984,00	20.984,00	23.457,62	36.844,00	
Nord-Ovest	45	Telese-Faicchio-Cerreto S.	24.400,00	24.400,00	27.276,30	24.400,00	
Nord-Ovest	46	Cerreto S.-Telese con dev.	79.895,00	85.395,00	89.313,13	73.725,00	
Nord-Ovest	47	Benevento-Telese terme	0,00	8.052,00	0,00	8.052,00	
Nord-Ovest	48	Solopaca-Telese (ex Solopaca.S.Salvatore T-Telese)	36.130,00	36.130,00	45.431,44	33.550,00	
Nord-Ovest	49	Melizzano-Frasso Telesino-Solopaca-Benevento (ex Solopaca-Benevento)	72.800,00	72.800,00	91.429,64	112.450,00	
Nord-Ovest	50	Piana di S.Lorenzo Maggiore-Telese	48.800,00	48.800,00	73.231,04	48.800,00	
Nord-Ovest	51	Pietraraja-Benevento-Montesarchio dir. S.Lupo	300.558,00	288.460,00	451.387,51	270.165,00	
Nord-Ovest	52	Vallocchia-Casalduni-Ponte-Benevento	88.997,00	89.460,40	138.410,45	86.740,00	
Nord-Ovest	53	Montesarchio-Vitulano-Benevento	259.555,00	259.555,00	277.943,87	277.190,00	
Nord-Ovest	54	Torrecuso-Paupisi-Benevento	101.785,00	101.785,00	108.996,23	60.915,00	
Nord-Ovest	55	Vitulano-Benevento via S.Vitale	15.860,00	15.860,00	16.929,20	15.860,00	
Nord-Ovest	56	Castelpoto-Vitulano scalo-Benevento	29.890,00	29.890,00	45.175,33	26.535,00	
Nord-Ovest	57	Castelpoto-Benevento (ex Masseria Carrara-Benevento)	27.146,00	27.145,00	41.072,97	23.790,00	
Nord-Ovest	58	S.Croce del S.-Morcone-Benevento	34.160,00	34.160,00	69.022,32	19.780,00	
Nord-Ovest	59	S.Croce del S.-Sassinoro-Morcone-Benevento	76.860,00	76.860,00	155.119,97	115.290,00	
Nord-Ovest	60	Macchia-Morcone-Scalo FS Morcone-Campolattaro-Pontelandolfo-Morcone con prol. e dir.	102.460,00	102.460,00	89.347,04	113.445,00	
Nord-Ovest	61	Castelpagano-Colle S.-Benevento	43.920,00	43.920,00	57.824,81	43.920,00	
Nord-Ovest	62	Castelvetere V.F.-Colle S.-Benevento	151.720,00	151.720,00	199.753,64	158.600,00	
Nord-Ovest	66	S.Croce del S.-Morcone-Colle S.-Reino-S.Marco dei Cavoti	0,00	0,00	0,00	36.600,00	
Nord-Ovest	67	Circello-Castelpagano-S.Croce del S.-Morcone	0,00	0,00	0,00	18.300,00	
Nord Ovest		SERVIZIO URBANO COMUNE DI CASALDUNI	4008	4008	6.713,94	4.008,00	
TOTALE BACINO NORD-OVEST			1.747.383,00	1.788.284,40	2.259.988,31	1.778.379,00	
TOTALE CONTRIBUZIONE			4.469.548,50	4.579.927,40	6.937.831,53	4.469.261,50	6.937.831,53

CONSUNTIVO DEL SERVIZIO	Km totali contribuiti 2004	Km esercizio storico 2003	Finanziamenti Regionali 2003	Esercizio PTS 2005	Finanziamenti necessari esercizio 2005
<i>(Denominaz.)</i>	Km attribuiti	Km attribuiti	Euro attribuiti	Km utilizzati	Euro utilizzati
TOTALE BACINO EST	1.625.297,00	1.629.250,00	2.748.598,13	1.584.896,00	
TOTALE BACINO SUD-OVEST	1.096.868,50	1.162.393,00	1.929.245,09	1.105.986,50	
TOTALE BACINO NORD-OVEST	1.747.383,00	1.788.284,40	2.259.988,31	1.778.379,00	
TOTALE CONTRIBUZIONE netta	4.469.548,50	4.579.927,40	6.937.831,53	4.469.261,50	6.937.831,53

L'esercizio proposto risulta, in questo modo, possedere la completezza e la versatilità necessarie per soddisfare le necessità e le richieste dell'utenza provinciale. Questa proposta di esercizio che, come da Quadro Economico, risulta impegnare 4.469.261,50 vetture*km annue e risorse per 6.937.831,53 Euro, verrà portata dalla Provincia di Benevento alla Regione Campania per ottenere il benessere della stessa, oltre che i finanziamenti richiesti.

Capitolo 4 - Le politiche tariffarie

Tra le funzioni conferite agli Enti Locali campani dalla l.r. 3/2002 vi sono anche competenze in materia di tariffe; in particolare, si prevede che la Regione mantenga di propria competenza la determinazione dei criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale, la definizione della politica tariffaria e sue modalità di applicazione, l'individuazione delle diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari massimi, la definizione delle azioni di promozione del trasporto pubblico, fondate su incentivi anche tariffari e sulla diffusione dell'informazione.

Agli Enti Locali competenti per la stipula dei contratti di servizio è invece demandata la fissazione del livello tariffario da adottare e la facoltà di individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie con oneri a carico dei bilanci degli Enti che determinano le agevolazioni. E' in ogni caso vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.

In materia tariffaria la Provincia di Benevento è orientata a favorire l'integrazione tra vettori diversi anche di differente modalità aderendo al sistema Unico ma anche mantenendo la possibilità – se fosse ritenuto opportuno – di realizzare sistemi tariffari locali nel rispetto degli indirizzi regionali.

Data la delicatezza della materia trattata non è però possibile definire a priori quale sarà la scelta definitiva che andrà invece supportata da studi specifici da realizzare secondo la modalità degli **studi di fattibilità** previsti dalla l.r. 3/2002.

Si può comunque anticipare che un impulso all'integrazione tariffaria anche dei servizi locali sarà data dall'attuazione della riorganizzazione prevista in questo piano.

E' infatti logico attendersi che a seguito della sottoscrizione dei contratti di servizio per le tre aree omogenee individuate, all'interno di ciascuna rete vi sarà un'integrazione tra le diverse aziende che oggi esercitano i servizi.

Il passaggio ulteriore potrebbe essere l'integrazione dei servizi convergenti su Benevento con i servizi urbani del capoluogo e l'integrazione dei servizi tra le tre reti per giungere ad una completa integrazione tariffaria del territorio provinciale.

Parallelamente a quest'iniziativa si perseguirà l'integrazione dei servizi gravitanti su Napoli con il sistema Unico Benevento e Unico Campania.

Capitolo 5 - Il sistema di monitoraggio

Il nuovo ruolo assunto dalla Provincia nel sistema dei trasporti rende necessario che la Provincia stessa, per svolgere al meglio il proprio ruolo di Ente Programmatore, possa e sappia acquisire e gestire tutte le informazioni necessarie ed utili a questi fini.

La realizzazione di un sistema di monitoraggio risponde a questa esigenza.

In particolare dovranno essere acquisite informazioni relativamente ai seguenti aspetti:

- efficacia trasportistica;
- efficienza produttiva ed economica;
- qualità del servizio erogato.

A tutt'oggi non è ancora noto se occorrerà trasferire delle informazioni alla Regione e, se sì, quali siano queste informazioni, è tuttavia utile procedere ugualmente nella progettazione e realizzazione del sistema di monitoraggio secondo le esigenze della Provincia e, qualora si verificasse la necessità di integrare i dati da rilevare o le elaborazioni da compiere in seguito alle richieste regionali, prevedremo gli idonei aggiustamenti.

Per attivare il sistema di monitoraggio occorrerà acquisire ed analizzare informazioni relative agli aspetti sopra accennati.

Parametri di efficacia del servizio

L'efficacia trasportistica si esprime essenzialmente con il numero degli spostamenti compiuti usufruendo del servizio offerto.

Pertanto gli elementi rilevanti per identificare l'efficacia del servizio sono:

- il n° di viaggiatori trasportati;
- il n° di titoli di viaggio venduti, distinti per tipologia e per relazione O/D;
- il n° di oblitterazioni registrate a bordo delle vetture;
- $\frac{\text{Viaggiatori} * \text{Km}}{\text{Posti} * \text{Km offerti}}$

I dati di base che il gestore deve fornire sono:

1. i viaggiatori trasportati;
2. i viaggiatori * Km;
3. il n° di titoli di viaggio venduti, distinti per tipologia e per relazione O/D;
4. il n° di oblitterazioni registrate a bordo delle vetture;
5. i posti*Km offerti.

Le procedure per stimare il numero di viaggiatori trasportati, il numero di viaggiatori*Km ed i posti*Km offerti devono essere preventivamente concordate tra la Provincia ed il gestore.

Parametri di efficienza

L'efficienza del servizio deve essere valutata sulle due componenti più rilevanti: la produttività e l'economicità del servizio.

la produttività L'efficienza produttiva sarà valutata con:

- $\frac{\text{Vetture} * \text{Km prodotte}}{\text{n}^\circ \text{veicoli in servizio}}$
- $\frac{\text{vetture} * \text{Km prodotte}}{\text{n}^\circ \text{dipendenti}}$
- $\frac{\text{vetture} * \text{Km prodotte}}{\text{n}^\circ \text{ore lavorate}}$

I dati da rilevare sono:

1. le vetture*Km prodotte;
2. il n° di veicoli in servizio;
3. il n° di dipendenti;
4. il n° di ore lavorate.

l'economicità L'efficienza economica, invece, sarà valutata tramite:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • $\frac{\text{costi totali}}{\text{vetture} * \text{Km prodotte}};$ | $\frac{\text{costi operativi}}{\text{vetture} * \text{Km prodotte}}$ |
| <ul style="list-style-type: none"> • $\frac{\text{costi totali}}{\text{viaggiatori trasportati}};$ | $\frac{\text{costi operativi}}{\text{viaggiatori trasportati}}$ |
| <ul style="list-style-type: none"> • $\frac{\text{ricavi totali} - \text{sussidi pubblici}}{\text{vetture} * \text{Km prodotte}};$ | $\frac{\text{ricavi del traffico}}{\text{vetture} * \text{Km prodotte}}$ |
| <ul style="list-style-type: none"> • $\frac{\text{ricavi totali} - \text{sussidi pubblici}}{\text{viaggiatori trasportati}};$ | $\frac{\text{ricavi del traffico}}{\text{viaggiatori trasportati}}$ |

I dati da rilevare riguardano:

1. i costi totali;
2. i costi operativi;
3. i ricavi totali;
4. i ricavi del traffico;
5. i sussidi pubblici.

Parametri di qualità

Relativamente ai parametri di qualità, intendiamo focalizzare i vari aspetti della qualità e, pertanto, analizzeremo:

la sicurezza La sicurezza:

- $$\frac{\text{n}^\circ \text{ di sinistri}}{\text{Vetture} * \text{Km prodotte}}$$
- $$\frac{\text{n}^\circ \text{ denunce}}{\text{viaggiatori trasportati}}$$

I dati da rilevare sono:

1. il numero di sinistri;
2. il n° di denunce.

Per la determinazione di quest'ultimo valore occorre chiarire che intendiamo per denuncia la notifica all'azienda di un reato (furto, scippo, ecc.) avvenuto a bordo dei mezzi.

il comfort del servizio Il comfort :

- $$\frac{\text{n}^\circ \text{ mezzi climatizzati}}{\text{n}^\circ \text{ mezzi totale}}$$
- $$\frac{\text{n}^\circ \text{ posti a sedere}}{\text{viaggiatori} * \text{Km}}$$
- $$\frac{\text{n}^\circ \text{ fermate con pensilina}}{\text{n}^\circ \text{ fermate}}$$
- $$\frac{\text{n}^\circ \text{ mezzi attrezzati con pianale ribassato}}{\text{n}^\circ \text{ mezzi totale}}$$

Occorre rilevare i seguenti dati:

1. n° mezzi climatizzati;
2. posti a sedere offerti;
3. n° fermate;
4. n° fermate con pensilina;
5. n° mezzi con pianale ribassato.

l'anzianità dei mezzi Il parco autobus:

- età media del parco autobus in dotazione;

- $\frac{\text{n}^\circ \text{mezzi di età } > 15}{\text{n}^\circ \text{mezzi totale}}$

- $\frac{\text{n}^\circ \text{mezzi di età } < 5}{\text{n}^\circ \text{mezzi totale}}$

1. E' necessario conoscere l'anno di prima immatricolazione di ciascun mezzo.

la puntualità La regolarità e puntualità del servizio:

- $\frac{\text{corse effettuate}}{\text{corse programmate}}$

- $\frac{(\text{corse con ritardo } > 15\text{min}) + (\text{corse non effettuate})}{\text{corse programmate}}$

I dati necessari sono:

1. il numero di corse programmate;
2. il numero di corse in ritardo al capolinea;
3. il numero di corse non effettuate.

il grado di copertura La copertura del servizio:

- ore di servizio giornaliera;
- km di rete;
- numero di fermate;

- $\frac{\text{vetture} * \text{Km prodotte}}{\text{abitanti}}$

- $\frac{\text{n}^\circ \text{abitanti}}{\text{n}^\circ \text{fermate}}$

- Frequenza media delle corse;

Le informazioni che servono sono:

1. orario di partenza della prima e dell'ultima corsa della giornata;
2. km di rete;
3. n° fermate;
4. localizzazione di rete e fermate;
5. n° abitanti dell'area servita.
6. la frequenza media delle corse;

il tempo di viaggio La rapidità del servizio:

- Velocità Commerciale;

Sono da rilevare:

1. la velocità commerciale;

*la pulizia
dei veicoli*

La pulizia a bordo:

- frequenza degli interventi di pulizia ordinaria (in giorni)
- frequenza degli interventi di pulizia radicale (in giorni)
- $\frac{\text{n}^\circ \text{ interventi di pulizia ordinaria al giorno}}{\text{n}^\circ \text{ mezzi impiegati}}$

Occorre conoscere:

1. numero di interventi di pulizia ordinaria al giorno;
2. numero di interventi di pulizia radicale al mese.

l'ambiente

La tutela dell'ambiente:

- $\frac{\text{n}^\circ \text{ mezzi a basso impatto ambientale}}{\text{n}^\circ \text{ mezzi totale}}$
- $\frac{\text{ore di servizio mezzi a basso impatto}}{\text{ore di servizio totale}}$

Bisogna rilevare:

1. numero di mezzi a basso impatto ambientale (metano, elettrico, Euro2 o superiori);
2. ore di servizio dei mezzi.

le informazioni

Le informazioni al pubblico:

- $\frac{\text{n}^\circ \text{ fermate con orari}}{\text{n}^\circ \text{ fermate}}$
- $\frac{\text{n}^\circ \text{ mezzi con annuncio fermata successiva}}{\text{n}^\circ \text{ mezzi totale}}$
- $\frac{\text{n}^\circ \text{ mezzi con tracciato linea e punti di interscambio}}{\text{n}^\circ \text{ mezzi totali}}$

Bisognerà registrare:

1. il n° di fermate con orari e tracciato linee;
2. il n° di mezzi con a bordo tracciato linea e punti di interscambio;
3. il n° di mezzi con annuncio fermata successiva.

*i rapporti
con i cittadini*

Relazioni con il pubblico:

- n° reclami all'anno;
- tempo medio di risposta alle segnalazioni scritte;
- $\frac{\text{n° punti vendita}}{\text{n° abitanti}}$

Occorre rilevare:

1. il n° di reclami presentati al gestore;
2. la data di presentazione dei reclami scritti;
3. la data della risposta alle segnalazioni scritte;
4. il n° di punti vendita.

La qualità percepita:

Nel corso di validità del contratto di servizio saranno lanciate delle indagini di *customer satisfaction* tramite le quali verrà rilevata la percezione dei cittadini della provincia di Benevento rispetto alla qualità dei servizi erogati.

Gli elementi conoscitivi necessari per alimentare costantemente il sistema di monitoraggio sono tutti detenuti dai gestori dei servizi. Per garantire la possibilità di trasferire questi dati all'Ente Gestore, saranno inseriti nel contratto di servizio, tra gli obblighi a carico del gestore, anche idonei obblighi di informazione atti ad assicurare il corretto trasferimento dei dati dall'azienda alle strutture tecniche provinciali.

Tuttavia è necessario prevedere delle procedure standard che, con cadenza predeterminata (trimestre, anno) permettano l'acquisizione dei dati stessi in modo tale da non appesantire né l'azienda, né gli uffici della Provincia per le registrazioni dei dati e le elaborazioni necessarie.

In particolare, potrebbe essere utile concordare con il gestore la possibilità di avere un report periodico (con cadenza trimestrale) per il trasferimento dei dati che sono registrati con cadenza "continua" dall'azienda. Inoltre, richiederemo una relazione più articolata e comprendente anche i dati economici e finanziari, da compiersi annualmente e che metta in evidenza gli scostamenti dall'anno precedente e le deviazioni rispetto agli obiettivi fissati.

Una volta sistematizzato il reperimento delle informazioni saranno realizzate delle procedure informatiche per l'archiviazione dei dati, le elaborazioni - sia sul dato singolo che in serie storica che contribuiranno a realizzare quella base informativa che sarà di supporto decisionale durante gli aggiornamenti al Piano del Trasporto Pubblico Locale o per la redazione dei successivi Programmi Triennali dei Servizi.



PROVINCIA DI BENEVENTO

***PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI
DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI
2005 - 2007***

ALLEGATI

Ottobre 2004