



Provincia di Reggio Emilia

Piano Provinciale del Trasporto pubblico non di linea Taxi e NCC

**AGENZIA PER LA MOBILITA'
REGGIO EMILIA**

Reggio Emilia, luglio 2018



Indice

Premessa	3
Servizi di Trasporto non di linea	4
La situazione normativa	6
La situazione attuale	7
La situazione corrente nella provincia di Reggio Emilia	7
La situazione regionale	9
La situazione nazionale	9
Definizione dei contingenti	11
Criteri	11
Offerta relativa alle modalità di trasporto pubblico	12
Popolazione	15
Situazione attività produttive	16
Situazione servizi socio sanitari	17
Situazione servizi scolastici	18
Situazione servizi sportivi	19
Offerta presenze turistiche	20
Determinazione del contingente provinciale	21
Fase 1	23
Fase 2	25
Criteri di ripartizione	26
Autorizzazioni NCC e licenze TAXI	27
Considerazioni finali	31

Premessa

Oggetto di questo documento è la definizione del nuovo contingente Taxi ed NCC.

Il piano vigente risale al Dicembre 1997 ed è stato approvato con Delibera n. 27972/13368 del 15 Dicembre 1997 dal Consiglio Provinciale.

Nella redazione del Piano si è tenuto conto:

- della Normativa vigente in materia di servizi di trasporto pubblico non di linea;
- della situazione corrente in termini di Licenze e di autorizzazioni assegnate dalle Amministrazioni Comunali nel territorio della Provincia di Reggio Emilia;
- dei criteri per la determinazione del contingente Taxi ed NCC espressi nella determinazione regionale n.2009 del 31/5/1994;
- delle metodologie adottate da altre Amministrazioni provinciali in materia.

In particolare, tenuto conto della vetustà del piano vigente si è articolata la proposta di piano in due fasi:

1. Adeguamento dei contingenti alla data corrente;
2. Formulazione di un Piano 2018-2022.

In questo modo si è inteso dare risposte adeguate alle esigenze espresse dal territorio e, in particolar modo, dalla città capoluogo che lamenta di gravi carenze al servizio (dovute prevalentemente all'avvio del servizio della Stazione Alta Velocità Medio Padana).



Servizi di Trasporto non di linea

Gli autoservizi pubblici non di linea sono costituiti dal servizio di Taxi e dal servizio di Noleggio con conducente effettuati con autovettura, motocarrozzeria, natante e veicoli a trazione animale, disposti al fine di provvedere al trasporto collettivo o individuale di persone, svolgendo una funzione complementare ed integrativa ai servizi pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi lacuali ed aerei.

La peculiarità del servizio è che viene effettuato a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

Taxi ed NCC possono concorrere per collegamenti integrativi con i servizi di linea, ovvero quei servizi continuativi o periodici dovuti a particolari esigenze di carattere territoriale, sociale, ambientale e culturale che la Pubblica Amministrazione, o il concessionario della linea, intenda fornire attraverso un rapporto convenzionale con uno o più titolari di autorizzazioni di noleggio con conducente e di licenza di taxi.

- **il servizio di taxi** si rivolge ad una utenza indifferenziata ed ha lo scopo di soddisfare esigenze di trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; lo stazionamento del veicolo avviene in luogo pubblico.

Il prelevamento dell'utente avviene all'interno delle aree comunali o comprensoriali; la prestazione del servizio è obbligatoria.

- **il servizio di noleggio con conducente** si rivolge alla utenza che, avanza presso la sede del vettore, apposta richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o per un determinato viaggio senza limite territoriale; durante il viaggio le parti possono concordare una o più prestazioni diverse ed ulteriori rispetto a quelle originariamente pattuite, ma il presupposto basilare è che l'inizio del servizio deve avvenire all'interno del territorio comunale, anche se diretto verso qualunque destinazione.

Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco per quanto riguarda i natanti.

L'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente è subordinato al rilascio rispettivamente di apposita licenza comunale (taxi) o autorizzazione comunale (noleggio con conducente) a persona fisica in possesso dei seguenti requisiti:

1. essere cittadino italiano o di uno Stato dell'Unione Europea, ovvero di altro Stato se in possesso di regolare permesso di soggiorno;
2. essere iscritto nel ruolo dei conducenti di cui all'articolo 6 della L. 15 gennaio 1992 nr. 21, ovvero in un qualsiasi analogo elenco di uno Stato della Comunità Economica Europea o di altro Stato che riconosca ai cittadini italiani il diritto di prestare attività per servizi analoghi; (l'iscrizione a ruolo è, altresì, necessaria per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito o un viaggio determinato, o in qualità di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo).
3. essere proprietario o avere comunque la piena disponibilità (anche in leasing) del veicolo per il quale sarà rilasciata l'autorizzazione o la licenza;

4. avere la disponibilità, nell'ambito del territorio comunale, di una idonea rimessa intesa allo stazionamento del veicolo adibito al servizio di noleggio con conducente, nonché al suo ricovero fuori servizio;
5. non avere trasferito ad altri l'autorizzazione di noleggio con conducente o la licenza per il servizio di taxi nel corso degli ultimi cinque anni ed anche nell'ambito di Comuni diversi;
6. l'iscrizione al Registro Imprese presso la competente Camera di Commercio.

Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e le autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dall'Amministrazione comunale competente attraverso apposito bando di pubblico concorso.

- La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo o natante;
- non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi, ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;
- è invece ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;
- è inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti.

Per potere conseguire l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di una rimessa o di un pontile di attracco, presso i quali i veicoli o i natanti sostano o sono a disposizione dell'utenza.

Le autovetture adibite al servizio di taxi hanno le seguenti caratteristiche:

- a) sono munite di tassametro omologato, attraverso la sola lettura del quale è deducibile il corrispettivo da pagare sulla base di tariffe determinate dalle competenti autorità amministrative;
- b) l'esistenza di ogni eventuale supplemento tariffario è portata a conoscenza dell'utenza mediante avvisi chiaramente leggibili posti sul cruscotto dell'autovettura;
- c) portano sul tetto un contrassegno luminoso con la scritta "TAXI";
- d) ad ogni autovettura adibita al servizio di taxi sono assegnati un numero d'ordine ed una targa con la scritta in nero "servizio pubblico" del tipo stabilito dall'ufficio comunale competente.

Le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente hanno le seguenti caratteristiche:

- a) portano all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore un contrassegno con la scritta "noleggio";
- b) sono dotate di una targa posteriore recante la dicitura "NCC" inamovibile, dello stemma del comune che ha rilasciato l'autorizzazione e di un numero progressivo;
- c) il corrispettivo del trasporto per il servizio di noleggio con conducente non è determinato da alcun tassametro, ma è concordato tra l'utenza ed il vettore, tenendo conto che il trasporto può essere effettuato senza limiti territoriali e la prestazione del servizio non è obbligatoria.

La situazione normativa

Di seguito si riporta la situazione normativa vigente. Il quadro legislativo è costituito da leggi nazionali (tra cui la legge n.21 del 15 /1/1992 che rappresenta la legge di riferimento del servizio) e leggi Regionali. Nel seguito se ne riporta un elenco.

La legge 15/01/1992 n° 21 rappresenta la legge nazionale di riferimento per i servizi di taxi e di noleggio autovetture con conducente.

La normativa nazionale è completata da:

- R.D. 18 giugno 1931 n. 773, art. 86;
- D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616, artt. 19, punto 8) e 85;
 - Legge 5 febbraio 1992 n. 104 (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate);
- D.L.G. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modifiche ed integrazioni (Nuovo Codice della Strada);
- D.M. 19 novembre 1992 (Individuazione del colore uniforme per tutte le autovetture adibite al servizio di taxi);
 - D.M. 15 dicembre 1992 n. 572 (Regolamento recante norme sui dispositivi antinquinamento dei veicoli adibiti a taxi o ad autonoleggio con conducente);
 - D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada) e successive modifiche e integrazioni;
 - D.M. 20 aprile 1993 (Criteri per la determinazione di una tariffa minima e massima per il servizio di noleggio con autovettura);
- Decreto Legge 223/2006 (Decreto Bersani), coordinato con la legge di conversione 248/2006;
- Il Decreto ministeriale 29 marzo 1994 relativo alle agevolazioni sulle accise relative alla categoria.

dalle **Norme Regionali** seguenti:

- L.R. Emilia Romagna 1 dicembre 1979 n. 45, artt. 3 e 45;
- Deliberazione del Consiglio regionale n. 2009 del 31 maggio 1994 (Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente);
- L.R. Emilia Romagna 02 ottobre 1998 n.30 e successive modifiche e integrazioni.

A queste va aggiunto il *parere dell'AGCM* 20.02.2009 n.ro 6024 relativo alle proposte di modifica della normativa per l'attività NCC.

La situazione attuale

La situazione corrente nella provincia di Reggio Emilia

Taxi: il Piano Provinciale prevede l'assegnazione di 46 licenze (di cui 36 al Comune capoluogo); ad oggi sono ne state assegnate 42; i Comuni di Correggio e di Rubiera dispongono ancora di 2 licenze ciascuno.

NCC: Il piano Provinciale vigente prevede l'assegnazione di 185 autorizzazioni NCC; ad oggi le Amministrazioni Comunali ne hanno assegnate 144.

Si evidenzia una situazione molto differenziata per cui alcune Amministrazioni Comunali richiedono l'adeguamento del contingente mentre altre hanno ancora notevoli eccedenze da assegnare, anche se, tranne l'AC di Reggio Emilia, la richiesta di un adeguamento è diffusa nell'intero territorio provinciale.

La tabella di pagina seguente riporta la situazione al dettaglio considerando la confluenza, nell'anno 2016, dei comuni di Ligonchio, Busana, Collagna e Ramiseto nel nuovo comune di Ventasso.



	Piano Vigente	Autorizzazioni assegnate	Autorizzazioni disponibili		Piano vigente	Autorizzazioni assegnate	Autorizzazioni disponibili
Albinea	2	2	0	Guastalla	5	3	2
Bagnolo in Piano	2	2	0	Luzzara	2	2	0
Baiso	3	3	0	Montecchio Emilia	3	3	0
Bibbiano	2	2	0	Novellara	3	2	1
Boretto	2	1	1	Poviglio	2	2	0
Brescello	2	2	0	Quattro Castella	5	4	1
Cadelbosco di Sopra	5	3	2	Reggio nell'Emilia	38	28	10
Campagnola Emilia	3	2	1	Reggiolo	3	0	3
Campegine	2	1	1	Rio Saliceto	2	2	0
Canossa	7	5	2	Rolo	2	2	0
Carpineti	2	2	0	Rubiera	2	2	0
Casalgrande	3	3	0	San Martino in Rio	2	3	0
Casina	8	6	2	San Polo d'Enza	5	3	2
Castellarano	6	4	2	Sant'Ilario d'Enza	2	2	0
Castelnovo di Sotto	3	2	1	Scandiano	9	7	2
Castelnovo ne' Monti	5	5	0	Toano	3	3	0
Cavriago	3	3	0	Ventasso	9	6	3
Correggio	6	6	0	Vetto	3	3	0
Fabbrico	2	2	0	Vezzano sul Crostolo	5	0	5
Gattatico	2	2	0	Viano	2	1	1
Gualtieri	2	2	0	Villa Minozzo	6	6	0
Totale					185	144	42

La situazione regionale

La tabella seguente riporta la situazione dei servizi di Trasporto Pubblico non di linea della Regione Emilia Romagna

Bacino	Licenze taxi			Autorizzazioni NCC Auto			Totale licenze ed autorizzazioni	
	Previste	Rilasciate	Non assegnate	Previste	Rilasciate	Non assegnate	Previste	Rilasciate
BOLOGNA	733	727	6	465	448	17	1.198	1.175
PIACENZA		32	nd		168	nd	248	200
PARMA	119	95	24	252	191	61	371	286
REGGIO EMILIA	46	42	4	185	139	46	231	180
MODENA	119	115	4	196	173	23	315	288
FORLI' -CESENA	61	61	0	134	131	3	195	192
RIMINI	149	137	12	82	73	9	231	210
RAVENNA	51	50	1	158	139	19	209	189
FERRARA	80	58	22	245	139	106	325	197
TOTALE	1.358	1.317	73	1.717	1.601	286	3.323	2.917

fonte: Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna- Giugno 2015-aggiornato per RE Aprile 2016

Si noti che, per quanto riguarda il contingente Taxi, la provincia di Reggio Emilia risulta al penultimo posto, seguita solo da quella di Piacenza.

La situazione nazionale

Un studio¹ della Banca d'Italia ha fotografato la situazione del Trasporto pubblico non di linea nel Paese, classificando il servizio in funzione delle dimensioni delle città:

Distribuzione dell'offerta di taxi e di NCC nei principali Comuni italiani				
TIPO DI CITTÀ	Licenze di taxi per 10.000 abitanti			Autorizzazioni NCC per 10.000 abitanti
	media	minimo	massimo	Media
Città piccole	3,4	0,7	12,1	2
Città medie	12,2	3,9	35,1	3,9
Città grandi	20,8	4,8	37,1	2,4
Totale	5,8	0,7	37,1	2,3

1 Banca d'Italia –Eurosistema Questioni di Economia e finanza n.ro 24 /2008 Chiara Bentivogli IL SERVIZIO DI TAXI E DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE DOPO LA RIFORMA BERSANI: UN'INDAGINE SULLE PRINCIPALI CITTÀ ITALIANE

Reggio Emilia risulta disporre di un servizio pari a 2,03 licenze taxi / 10.000 abitanti e 3,6 autorizzazioni NCC/ 10.000 abitanti e pertanto, in entrambi i casi si colloca largamente sotto la media indicata dallo studio per le città medie.

L'analisi della situazione delle città tra 100.000 e 200.000 abitanti colloca Reggio Emilia al 13° posto (su 17 città esaminate), con una rapporto tra licenze taxi ed abitanti sensibilmente inferiore alla media.

Distribuzione del servizio Taxi nei Comuni con popolazione tra 100.000 e 200.000 abitanti				
#	Città	Popolazione	Taxi	Taxi/10.000 abitanti
1	Cagliari	154.478	105	6,8
2	Modena	185.148	115	6,21
3	Sassari	127.625	70	5,48
4	Brescia	196.058	103	5,25
5	Parma	190.284	95	4,99
6	Siracusa	122.503	50	4,08
7	Livorno	159.542	60	3,76
8	Ferrara	133.682	50	3,74
9	Pescara	121.366	40	3,3
10	Salerno	135.603	40	2,95
11	Bergamo	119.002	35	2,94
12	Perugia	165.668	45	2,72
13	Reggio Emilia	171.655	36	2,1
14	Foggia	152.770	29	1,9
15	Monza	122.367	21	1,72
16	Prato	191.002	32	1,68
17	Ravenna	158.911	24	1,51
<i>Media</i>				3,64

L'esame delle tabelle sopra riportate evidenzia la necessità di provvedere ad un urgente e significativo intervento di adeguamento, da effettuarsi nel rispetto delle norme regionali vigenti e, auspicabilmente, con il consenso delle categorie interessate.

Definizione dei contingenti

Criteri

La Deliberazione del Consiglio Regionale dell'Emilia Romagna n. 2009 del 31/5/1994 determina i criteri di definizione degli organici taxi e N.C.C.:

1. I Comuni stabiliscono il numero di veicoli necessari all'espletamento dei servizi taxi ed N.C.C., nel rispetto dei criteri e delle metodologie predisposti dalle Province a cui compete l'approvazione delle decisioni comunali in materia di organico da considerarsi a tutti gli effetti come atti regolamentari.

2. Le Province definiscono, per ciascun Comune e, nel caso, anche per raggruppamenti omogenei di Comuni, una metodologia di calcolo del fabbisogno teorico di offerta di servizi taxi e di N.C.C. che individui la domanda teorica associata a variabili socio-economico territoriali, tra le quali comprendere:

- offerta relativa alle altre modalità di trasporto pubblico;
- popolazione (età, distribuzione territoriale, condizione professionale ecc.);
- attività produttive (settori di attività, addetti ecc.);
- servizi socio-sanitari;
- servizi scolastici;
- servizi sportivi, culturali e ricreativi;
- offerta e presenze turistiche.

3. La metodologia di calcolo è soggetta a verifica, anche attraverso indagini dirette, con periodicità almeno quadriennale."

Analoga normativa è stata adottata da altre regioni:

- in Piemonte, la normativa regionale attribuisce alle Province il compito di individuare e di indicare ai Comuni "misure di contenimento di licenze e di autorizzazioni" sulla base di:
 - popolazione,
 - estensione territoriale e relative caratteristiche,
 - intensità dei movimenti turistici, di cura, di soggiorno e di lavoro,
 - offerta relativa alle altre modalità di trasporto pubblico,
 - altri fattori salienti e caratterizzanti il settore del trasporto di persone.
- La normativa della regione Umbria prevede che il numero di taxi e di NCC sia deciso dai Comuni sulla base della popolazione e delle attività turistiche, imprenditoriali, culturali e sociali cittadine e limitrofe, delle distanze fra poli urbani (stazione, centro-periferia, ecc.), dell'offerta di trasporto pubblico locale e interurbano di linea.
- Anche le leggi regionali della Valle d'Aosta e del Veneto prevedono che la Giunta Regionale fissi il numero massimo di licenze e/o autorizzazioni per ogni area sulla base di indicatori.
- Analoghe metodologie di definizione dei contingenti sono state definite da altre Province, tra cui quella di Roma e quella di Novara, che hanno determinato specifici coefficienti relativamente ad ogni aspetto (popolazione, servizi sanitari, scolastici, ecc.).

Pertanto, nel rispetto della direttiva di cui sopra, sono stati ricercati ed esaminati di seguito i dati e gli andamenti statistici relativi a:

1. Offerta relativa alle modalità di trasporto pubblico
2. Popolazione
3. Situazione attività produttive
4. Situazione servizi socio sanitari
5. Servizi scolastici
6. Servizi sportivi
7. Offerta e presenze turistiche

Offerta relativa alle modalità di trasporto pubblico

E' stato esaminato l'andamento della offerta di Trasporto Pubblico locale che è riportato nel grafico seguente:



Fonte: Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna-
Giugno 2015 e annate precedenti / dati 2015/2016 da Bilancio SETA

Nel periodo considerato, dopo un considerevole incremento dell'offerta tra il 2001 e il 2010 (fino a 18% in più su base 2001), si è registrato un calo (dovuto a interventi di razionalizzazione dell'offerta a causa del ridimensionamento dei Contributi nazionali e allo spostamento della utenza sulla rete ferroviaria): tra inizio e fine periodo si registra una modesta riduzione pari a circa il 3% .

Offerta di trasporto Ferroviario									
Stazione	TRENI REGIONALI			TRENI NAZIONALI			TOTALE TRENI		
			Variazione			Variazione			Variazione
	2008	2013	%	2008	2013	%	2008	2013	%
Modena	101	119	18%	38	32	-16%	139	151	9%
Parma	78	115	47%	33	31	-6%	111	146	32%
Piacenza	87	75	-14%	37	33	-11%	124	108	-13%
Ravenna	47	45	-4%		1		47	46	-2%
Reggio Emilia	86	103	20%	32	32	0%	118	135	14%
Rimini	60	61	2%	37	39	5%	97	100	3%

Fonte: Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna- Giugno 2015 e annate precedenti

Nel periodo considerato tra il 2008 e il 2013 si è registrato un significativo incremento dell'offerta di trasporto ferroviario (oltre il 14%), secondo solo a quello parmigiano (32%); a questo incremento di servizio va aggiunto il servizio della stazione Mediopadana.

A partire dal 2013, anno in cui la stazione Mediopadana è stata inaugurata, si è assistito ad una impressionante crescita sia nell'offerta di servizi ferroviari che di utenza. Nel luglio 2013, all'inaugurazione, sostavano in Medio padana 20 treni /giorno, già nel Luglio 2014, e i risultati sembravano assolutamente insufficienti, sostavano 30 treni giorno al giorno con 1.500 passeggeri. Nel dicembre 2015 i treni sono stati 38 con circa 2.500 passeggeri al giorno, nel 2016, anche grazie all'incremento del traffico (44 treni), oltre 3000 passeggeri giorno.

Una indagine Nomisma, presentata nel Novembre 2015, ha evidenziato come il servizio taxi rappresenti la seconda scelta dopo l'auto privata per raggiungere / lasciare la stazione.

	Domiciliati (Porta di uscita)		Non Domiciliati (Porta di entrata)	
	Utenti	Quota	Utenti	Quota
Auto privata	429	88,5%	134	58,5%
Auto a noleggio	1	0,2%	5	2,2%
Taxi	23	4,7%	56	24,5%
Treno	1	0,2%	2	0,9%
Moto	2	0,4%	1	0,4%
Autobus	20	4,1%	24	10,5%
Altro	5	1,0%	3	1,3%
NS/NR	4	0,8%	4	1,7%
Totale	485	100,0%	229	100,0%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Indagine diretta

Analogamente, tra i desiderata dell'utenza la richiesta più rilevante, dopo quella relativa all'incremento del numero dei treni, è quella di un incremento delle linee e dei servizi di trasporto verso la città.

Una stima, effettuata sulla base dei rilievi di cui sopra, pare evidenziare che la sola stazione Mediopadana genera un traffico in grado di saturare da 14 a 21 taxi nell'arco dell'orario di servizio della stazione stessa.

In base alla stima di cui sopra si potrebbe dire che la stazione Mediopadana è in grado di assorbire quasi il 60% del servizio taxi e che conseguentemente le sofferenze e i reclami emersi in questo periodo sono assolutamente giustificati.

Popolazione

Dal 2001 la popolazione della Provincia di Reggio si è incrementata per circa 78.000 unità. Sono stati determinati i tassi di crescita su base quadriennale e i relativi valori medi.

Dei 45 Comuni originari solo 12 hanno un tasso medio di crescita superiore a quello provinciale pari al 5,5%.

La popolazione del Comune di Reggio Emilia cresce in maniera proporzionale a quella della Provincia. La popolazione di Correggio, Rubiera, Castellarano e Casalgrande cresce, invece, in maniera rilevante rispetto alla media provinciale.



Andamento della popolazione residente

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento



Andamento della popolazione residente

COMUNE DI REGGIO EMILIA - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

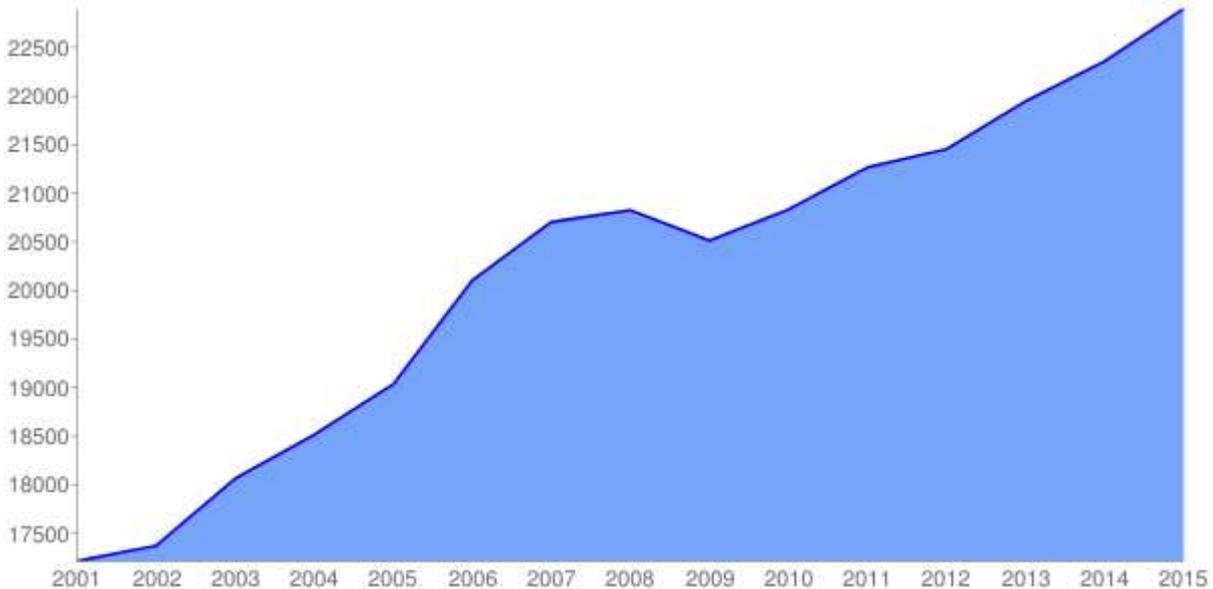
(*) post-censimento

(fonte: elaborazioni proprie su dati ISTAT)

Situazione attività produttive

Al fine di caratterizzare l'andamento della situazione economica nel periodo, sono stati esaminati diversi fattori tra i quali i più rilevanti sembrano essere l'andamento del reddito medio pro-capite della provincia e quello del numero delle imprese operanti nel territorio.

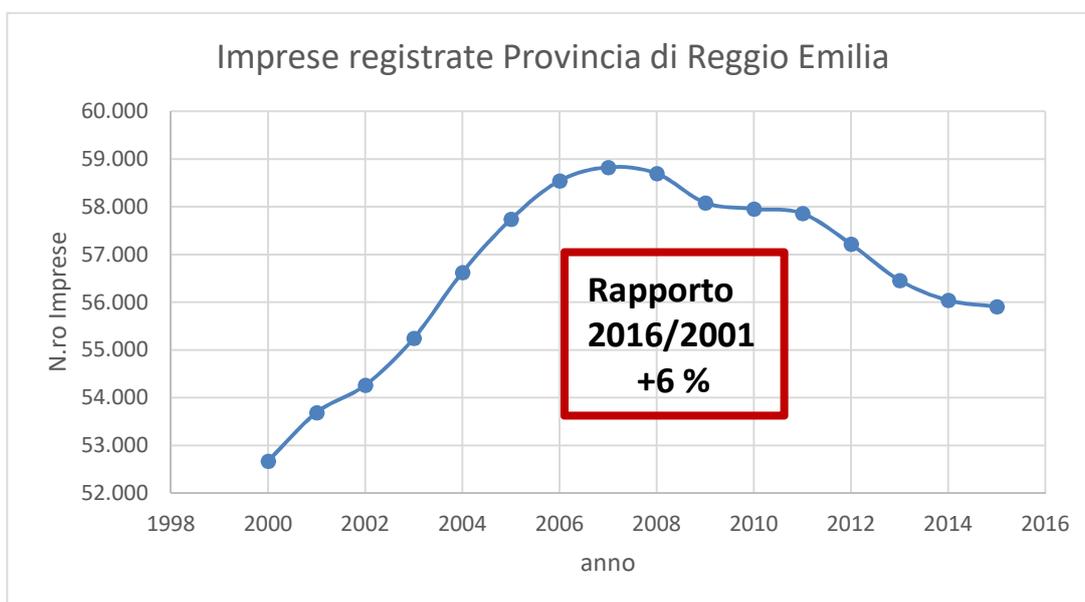
L'andamento del reddito medio pro-capite è rappresentato nel grafico seguente



Fonte: Eurostat

Il grafico ben rappresenta la crisi che il Paese e il territorio di Reggio Emilia hanno attraversato tra il 2008 e il 2010, anche se già dal 2012 si evidenzia un importante segno di ripresa che si consolida negli anni successivi 2013-15.

Si è poi ritenuto opportuno analizzare la situazione delle imprese.



Fonte: Camera di Commercio Reggio Emilia

Situazione servizi socio sanitari

La tavola mostra l'offerta di Servizi sanitari sul territorio Emiliano Romagnolo.

Si riportano gli anni 2011 e 2015. Si noti una lieve riduzione del numero di posti letto e di addetti

Aziende Ospedaliere, Aziende Ospedaliero-Universitarie, Irccs: posti letto, personale - Anno 2011

Aziende Ospedaliere, Aziende Ospedaliero-Universitarie, Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (**)	Posti letto pubblici (*)	Personale dipendente
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Parma	1.218	3.858
Azienda Ospedaliera di Reggio Emilia (con Irccs in tecnologie avanzate e modelli assistenziali in oncologia)	923	2.795
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Modena	744	2.415
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Bologna	1.622	5.039
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Ferrara	860	2.571
Irccs Istituto Ortopedico Rizzoli di Bologna	327	1.213
Totale	5.694	17.891

Fonte: Regione Emilia Romagna Annuario sanitario

Aziende Ospedaliere, Aziende Ospedaliero-Universitarie, Irccs: posti letto, personale – Anno 2015

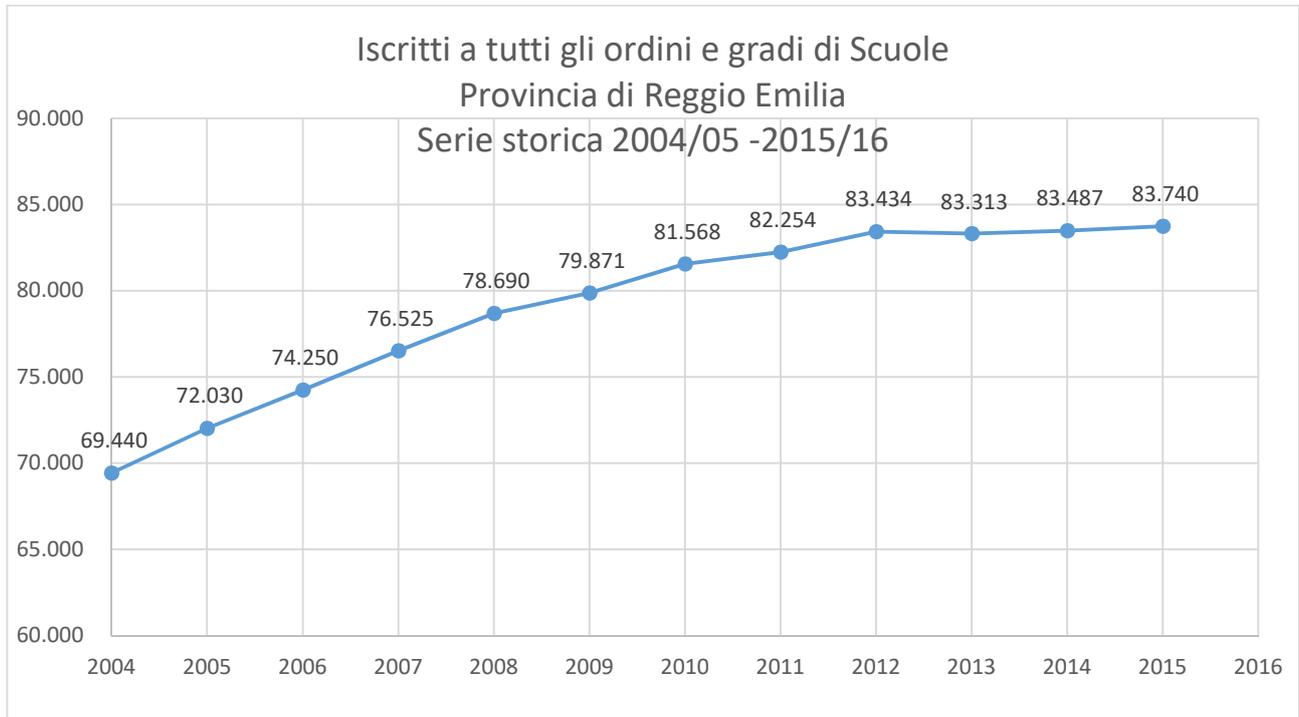
Aziende Ospedaliere, Ospedaliero-Universitarie, Irccs	Posti letto	Personale dipendente
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Parma	1.136	3784
Azienda Ospedaliera di Reggio Emilia	899	2868
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Modena	691	2379
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Bologna	1546	4562
Azienda Ospedaliero-Universitaria di Ferrara	710	2372
Irccs Istituto Ortopedico Rizzoli Bologna	324	1204
Totale	5.306	17.169



Situazione servizi scolastici

Analogamente a quanto mostrato per i servizi sanitari di seguito si riporta la situazione regionale relativa ai servizi scolastici che presenta una crescita di oltre il 22% nel periodo.

+



Fonte: Provincia di Reggio Emilia

Situazione servizi sportivi

Reggio Emilia dispone di circa il 15% del complesso degli spazi sportivi regionali.

Non si dispone dei dati sulla frequentazione specifica degli impianti così pure come delle relative serie storiche.

Complessi, impianti e spazi sportivi presenti nelle province dell'Emilia-Romagna al 31.12.2014						
PROVINCE	Complessi sportivi	Impianti sportivi	Spazi sportivi	Spazi sportivi	%	Popolazione residente
Piacenza	350	383	768	1.501	6,0%	288.620
Parma	614	702	1.245	2.561	10,3%	445.451
Reggio Emilia	763	858	1.723	3.344	13,4%	534.086
Modena	798	995	1.992	3.785	15,2%	703.114
Bologna	1.302	1.760	2.920	5.982	24,0%	1.005.132
Ferrara	514	533	772	1.819	7,3%	354.673
Ravenna	629	647	1.182	2.458	9,9%	393.154
Forlì-Cesena	520	625	994	2.139	8,6%	396.696
Rimini	320	367	635	1.322	5,3%	336.189
EMILIA-ROMAGNA	5.810	6.870	12.231	24.911		4.457.115

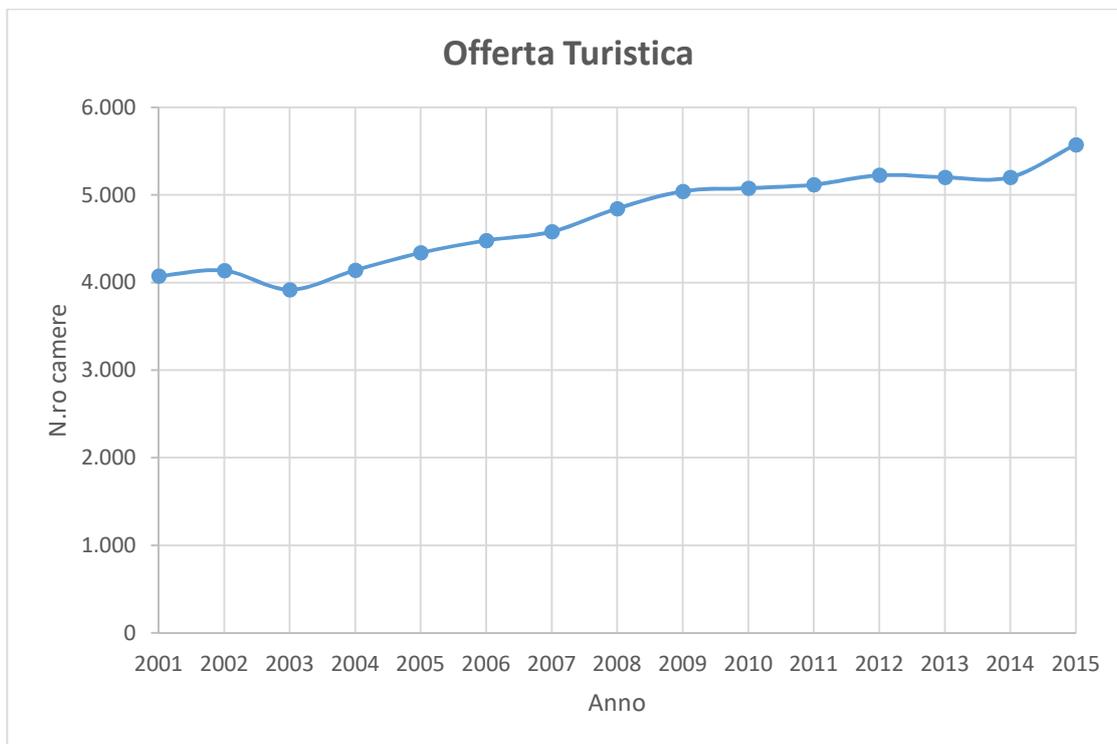
Offerta presenze turistiche

Il dato delle presenze turistiche e delle sue variazioni rappresenta un dato interessante per valutare l'evoluzione della attrattività del territorio e della conseguente richiesta di mobilità. Le tavole successive mostrano gli (ultimi) dati disponibili relativi alle presenze turistiche sul territorio e l'evoluzione della offerta turistica in Provincia di Reggio Emilia

PRESENZE TURISTICHE Anno 2015

Province e regione	Italiani		Stranieri		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Piacenza	142.147	288.768	79.832	155.549	221.979	444.317
Parma	416.847	1.157.008	272.144	516.582	688.991	1.673.590
Reggio nell'Emilia	194.678	372.180	90.084	180.561	284.762	552.741
Modena	341.060	849.535	153.388	360.974	494.448	1.210.509
Bologna	968.775	1.809.660	767.466	1.489.076	1.736.241	3.298.736
Ferrara	365.157	1.930.469	169.220	1.121.603	534.377	3.052.072
Ravenna	1.146.992	4.965.320	237.882	1.239.603	1.384.874	6.204.923
Forlì-Cesena	862.129	3.747.619	178.208	1.043.622	1.040.337	4.791.241
Rimini	2.676.313	11.819.181	670.526	3.503.693	3.346.839	15.322.874
EMILIA-ROMAGNA	7.114.098	26.939.740	2.618.750	9.611.263	9.732.848	36.551.003

Fonte Regione Emilia Romagna



Determinazione del contingente provinciale

Come già segnalato in premessa, la determinazione del contingente è stata effettuata in due fasi: la prima rivolta ad adeguare il contingente al 2016, aggiornando i valori mediante lo studio dei benchmark sul territorio.

Per la determinazione del contingente delle autorizzazioni NCC il benchmark è costituito dall'insieme dei dati seguenti:

- Benchmark su base regionale del numero di autorizzazioni / popolazione residente nel territorio di ciascuna Provincia
- Benchmark sulle percorrenze chilometriche TPL su base regionale (escluso la città capoluogo di Regione)
- Benchmark sul numero di treni che sostano nelle città capoluogo di Provincia
- Benchmark su reddito medio pro-capite delle provincie emiliano Romagnole (escluso Bologna)
- Benchmark sui posti letto (limitato alle città di Parma, Reggio Emilia Modena e Ferrara.

La scelta è giustificata dal fatto che le provincie contermini hanno caratteristiche territoriali, economiche simili a quella reggiana. In particolare l'asse della via Emilia è quello che presenta caratteristiche assolutamente analoghe a quelle reggiane.

Analogamente si è proceduto per la determinazione del numero ottimale delle licenze taxi.

Nella seconda fase sono stati adottati i criteri definiti dalla normativa regionale per definire fabbisogni e determinare i contingenti nel periodo 2018 - 2022.

In particolare

- La definizione della procedura di calcolo è stata svolta separatamente per il servizio taxi e per quello di autonoleggio con conducente.
- Facendo riferimento anche ad algoritmi sviluppati in contesti analoghi, si è ritenuto opportuno utilizzare il metodo della regressione lineare multipla.
- La regressione lineare multipla, per calcolare la retta che meglio rappresenta i dati, utilizza il metodo dei minimi quadrati e restituisce una matrice che descrive la retta.

Il legame che si stabilisce fra le variabili è quindi del tipo:

$$y = a_0 + \sum a_i x_i$$

in cui:

y = variabile dipendente

x_i = i-esima variabile indipendente

a_i = coefficiente della i-esima variabile dipendente

a_0 = intercetta

I criteri elencati nella normativa sono stati assunti come variabili indipendenti, mentre, le licenze/autorizzazioni già rilasciate sono state assunte come variabili dipendenti.

Per cui le x_n variabili sono state così definite:

x_1 = Variazione popolazione residente;

x_2 = offerta di altri servizi di trasporto pubblico TPL gomma;

x_3 = offerta di altri servizi di trasporto pubblico TPL ferrovia;

x_4 = variazione del numero di imprese sul territorio;

x_5 = variazione del numero di studenti

x_6 = variazione presenze turistiche.

x_7 = reddito medio pro capite

I pesi adottati sono i seguenti:

a_1 = 60%

a_2 = 7%

a_3 = 7%

a_4 = 6%

a_5 = 6%

a_6 = 7%

a_7 = 7%

e sono stati determinati su base empirica.



Fase 1

Ncc

L'analisi del Benchmark in fase 1 ha consentito di determinare i seguenti risultati:

Criterio	Benchmark
Demografico	214
TPL	227
Ferroviani totali	203
Reddito	226
Sanità	216
Media	217

In fase 1 per ciascun criterio è stato adottato lo stesso peso, pertanto il valore base del contingente ottimale di autorizzazioni NCC è pari a 217 unità.

Taxi

Come sopra ricordato la definizione dell'adeguamento del contingente taxi è stata effettuata sulla base di un benchmark composto da:

- Contingente taxi delle province dell'Emilia Romagna; l'analisi su questa base **indica in 213** il numero ottimale. Il valore risente pesantemente del contingente della provincia di Bologna pari a 727 unità.
- Contingente taxi su base popolazione delle città capoluogo; l'analisi effettuata su questa base riporta a 189 unità il numero ottimale. Anche in questo caso il valore risente della situazione bolognese.
- Contingente taxi su base demografica con la esclusione di Bologna. Il contingente ottimale, determinato con il best fit dei dati si colloca a 86 unità.
- Benchmark sulle percorrenze chilometriche su base regionale (escluso la città capoluogo di Regione) il best fit risulta 103 unità.
- Benchmark sulle città tra 100.000 e 200.000 abitanti; il benchmark è pari a 69 unità. Si noti che il benchmark tiene conto di città con caratteristiche molto diverse tra loro (Prato e Monza, che risentono della vicinanza di Firenze e Milano), alcune città del Sud, eccetera
- Benchmark sul numero di treni che sostano nelle città capoluogo di Provincia

- Benchmark su reddito medio pro-capite delle provincie emiliano Romagnole (escluso Bologna)
- Benchmark sui posti letto (limitato alle città di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara).

Analogamente alla procedura sviluppata al fine di determinare il contingente delle autorizzazioni NCC si è scelto di adottare il criterio del valore medio.

Criterio	Fabbisogno		
	min	max	Medio
Demografico	68	213	141
TPL	93	93	93
Ferroviani totali	115	115	115
Reddito	92	92	92
Sanità	82	82	82
Media	90	119	105

Al fine di tenere in debito conto i servizi dei Comuni minori si propone di portare a **112** il servizio, così ripartito:

- Comune di Reggio Emilia Contingente Licenze taxi: 100 unità.
- Altri comuni della Provincia: 12 unità Con un’assegnazione ulteriore al comune di Guastalla e una nuova assegnazione al Comune di S. Ilario d’Enza, in considerazione del fatto che sul territorio di tale comune è presente una stazione di fermata sull’asse principale di Trenitalia, stazione per la quale la Società Rete Ferroviaria Italiana, gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, ha previsto un piano di ristrutturazione.



Fase 2

Prospettive

La tabella seguente riporta l'evoluzione negli ultimi 4 anni degli elementi precedentemente valutati e propone una valutazione del peso degli stessi:

Criterio	taxi	NCC	Peso	Valore pesato	
				Licenze taxi	NCC
Popolazione	0,90%	0,60%	60%	0,54%	0,30%
Offerta TPL	-13%	-13%	7%	-0,91%	-0,91%
Servizi Ferroviari	32%	32%	7%	2,24%	2,24%
Imprese	-3%	-3%	6%	-0,16%	-0,16%
Scuole	2,30%	2,30%	6%	0,14%	0,14%
Servizi turistici	2,00%	2,00%	7%	0,14%	0,14%
Reddito -	-9%	-9%	7%	-0,63%	-0,63%
			100%	1,36%	1,12%

Pertanto, i valori come determinati nella fase 1 dovrebbero essere adeguati, per il periodo 2018-2022:

	Fase 1	Fase 2	Totale
Licenze taxi	110	2	112
Autorizzazioni NCC	217	3	220

Criteri di ripartizione

Nella definizione del piano sono stati adottati i seguenti criteri:

Piano NCC

Le autorizzazioni sono state ripartite sulla base della popolazione residente, tenendo conto di quelle attualmente in essere.

Piano Taxi

L'adeguamento del contingente è stato concentrato sulla città capoluogo che passa dalle attuali 36 licenze a 100. Gli altri Comuni passano da 10 a 12.



Autorizzazioni NCC e licenze TAXI

Autorizzazioni NCC 1/3

Comuni	Popolazione	Piano esistente	Autorizzazioni assegnate	Autorizzazioni disponibili	Proposta nuovo Piano	Variazioni	Autorizzazioni da assegnare
A	B	C	D	E	F	F-C	F-D
Albinea	8.860	2	2	0	3	1	1
Bagnolo in Piano	9.712	2	2	0	3	1	1
Baiso	3.315	3	3	0	3	0	0
Bibbiano	10.268	2	2	0	4	2	2
Boretto	5.272	2	1	1	2	0	1
Brescello	5.617	2	2	0	2	0	0
Cadelbosco di Sopra	10.628	5	3	2	5	0	2
Campagnola Emilia	5.650	3	2	1	3	0	1
Campegine	5.029	2	1	1	2	0	1
Canossa	3.844	7	5	2	7	0	2
Carpineti	4.064	2	2	0	2	0	0
Casalgrande	19.310	3	3	0	6	3	3
Casina	4.504	8	6	2	8	0	2
Castellarano	15.232	6	4	2	6	0	2
Castelnovo di Sotto	8.462	3	2	1	4	1	2
Castelnovo ne' Monti	10.465	5	5	0	5	0	0
Cavriago	9.839	3	3	0	4	1	1

Autorizzazioni NCC 2 / 3

Comuni	Popolazione	Piano esistente	Autorizzazioni assegnate	Autorizzazioni disponibili	Proposta nuovo Piano	Variazioni	Autorizzazioni da assegnare
A	B	C	D	E	F	F-C	F-D
Correggio	25.897	6	6	0	8	2	2
Fabbrico	6.693	2	2	0	2	0	0
Gattatico	5.837	2	2	0	2	0	0
Gualtieri	6.556	2	2	0	2	0	0
Guastalla	15.225	5	3	2	6	1	3
Luzzara	9.250	2	2	0	2	0	0
Montecchio Emilia	10.530	3	3	0	4	1	1
Novellara	13.731	3	2	1	4	1	2
Poviglio	7.311	2	2	0	2	0	0
Quattro Castella	13.195	5	4	1	5	0	1
Reggio nell'Emilia	171.345	38	28	10	52	14	24
Reggiolo	9.178	3	0	3	3	0	3
Rio Saliceto	6.213	2	2	0	2	0	0

Autorizzazioni NCC 3 / 3

Comuni	Popolazione	Piano esistente	Autorizzazioni assegnate	Autorizzazioni disponibili	Proposta nuovo Piano	Variazioni	Autorizzazioni da assegnare
A	B	C	D	E	F	F-C	F-D
Rolo	4.105	2	2	0	2	0	0
Rubiera	14.864	2	2	0	6	4	4
San Martino in Rio	8.099	2	3	0	3	1	0
San Polo d'Enza	6.083	5	3	2	5	0	2
Sant'Ilario d'Enza	11.205	2	2	0	4	2	2
Scandiano	25.483	9	7	2	10	1	3
Toano	4.463	3	3	0	3	0	0
Ventasso	4.295	9	6	3	7	-2	1
Vetto	1.860	3	3	0	3	0	0
Vezzano sul Crostolo	4.259	5	0	5	5	0	5
Viano	3.374	2	1	1	3	1	2
Villa Minozzo	3.750	6	6	0	6	0	0
TOTALE	532.872	185	144	42	220	35	76

Licenze Taxi

Comuni	Popolazione	Piano esistente	Licenze assegnate	Licenze disponibili	Proposta nuovo Piano	Variazioni	Licenze da assegnare
A	B	C	D	E	F	F-C	F-D
Correggio	24.985	4	2	2	4	0	2
Guastalla	15.135	1	1	0	2	1	1
Reggio nell'Emilia	167.678	36	36	0	100	64	64
Rubiera	14.527	3	1	2	3	0	2
Scandiano	24.822	2	2	0	2	0	0
S. Ilario d'Enza	11.173	0	0	0	1	1	1
	TOTALE	46	42	4	112	66	70

Considerazioni finali

La proposta di piano tiene in considerazione l'esame della situazione attuale ed evidenzia le sostanziali differenze con il Bench mark di riferimento, costituito dalle altre città emiliane capoluogo di Provincia.

Stante la mancata revisione del piano per oltre 10 anni l'incremento previsto è di assoluto rilievo: + 35 autorizzazioni NCC, +66 licenze taxi.

Si è tenuto conto dell'effetto della stazione Mediopadana, che da sola giustifica un incremento da 14 a 21 unità

Nella ripartizione per comune delle Autorizzazioni NCC si è adottato un criterio di ripartizione in funzione della popolazione residente per Comune al 31 /12 /2016
Si è inteso concentrare sul Capoluogo gli incrementi del Contingente taxi.

Si raccomanda, comunque, gradualità nel rilascio delle licenze taxi, che potranno andare a regime alla fine del quadriennio. Dal punto di vista tecnico si suggerisce:
2016 Bando per almeno 24 Licenze (da 36 a 60 licenze taxi nel Comune capoluogo);
2019 Bando per ulteriori 15 licenze;
2022 bando a completamento del piano.
Le autorizzazioni NCC potranno essere assegnate gradualmente sulla base delle richieste / segnalazioni da parte dei Comuni.

