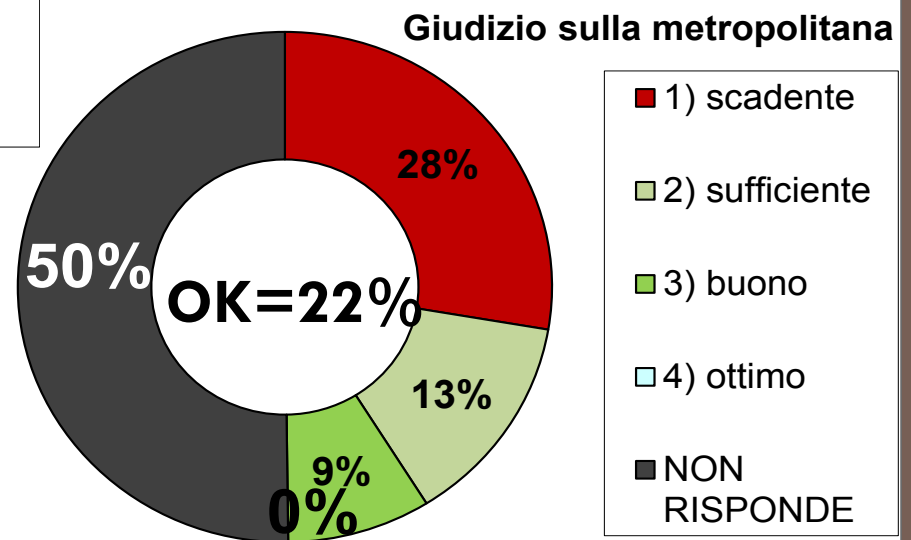
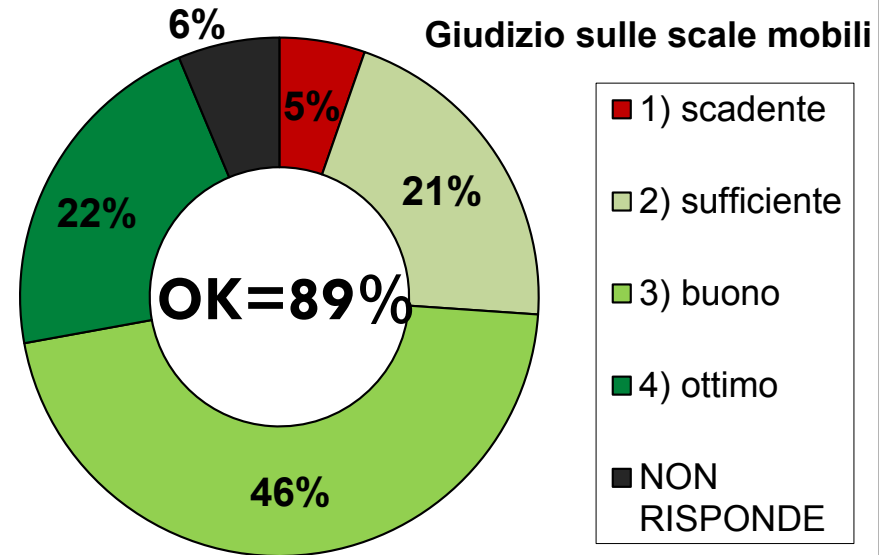
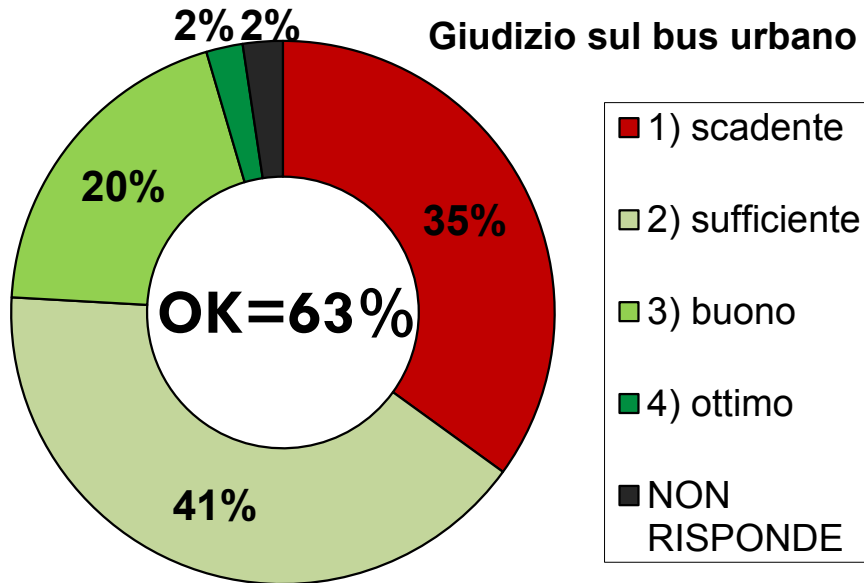


Possibili scenari per la mobilità in Basilicata

Accessibilità interna ai centri urbani

IL CASO «POTENZA»



**Soddisfazione dei cittadini per
il TPL di Potenza
(ADOC: Bus Amico II -2010)**

IL CASO «POTENZA»

■ non soddisfatti

■ soddisfatti

Rapp. qualità/prezzo



Facilità reperim. info

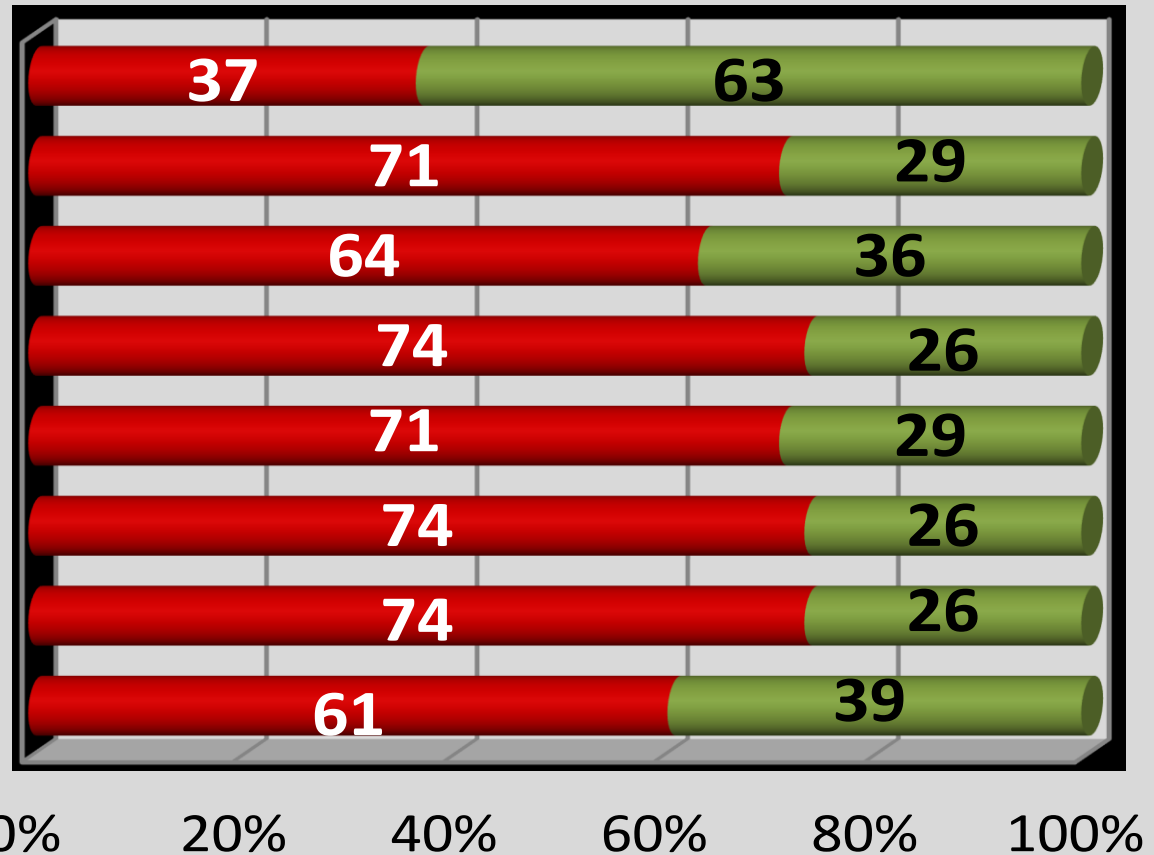
Cortesìa personale

Posti per disabili

Accessibilità disabili

Pulizia vetture

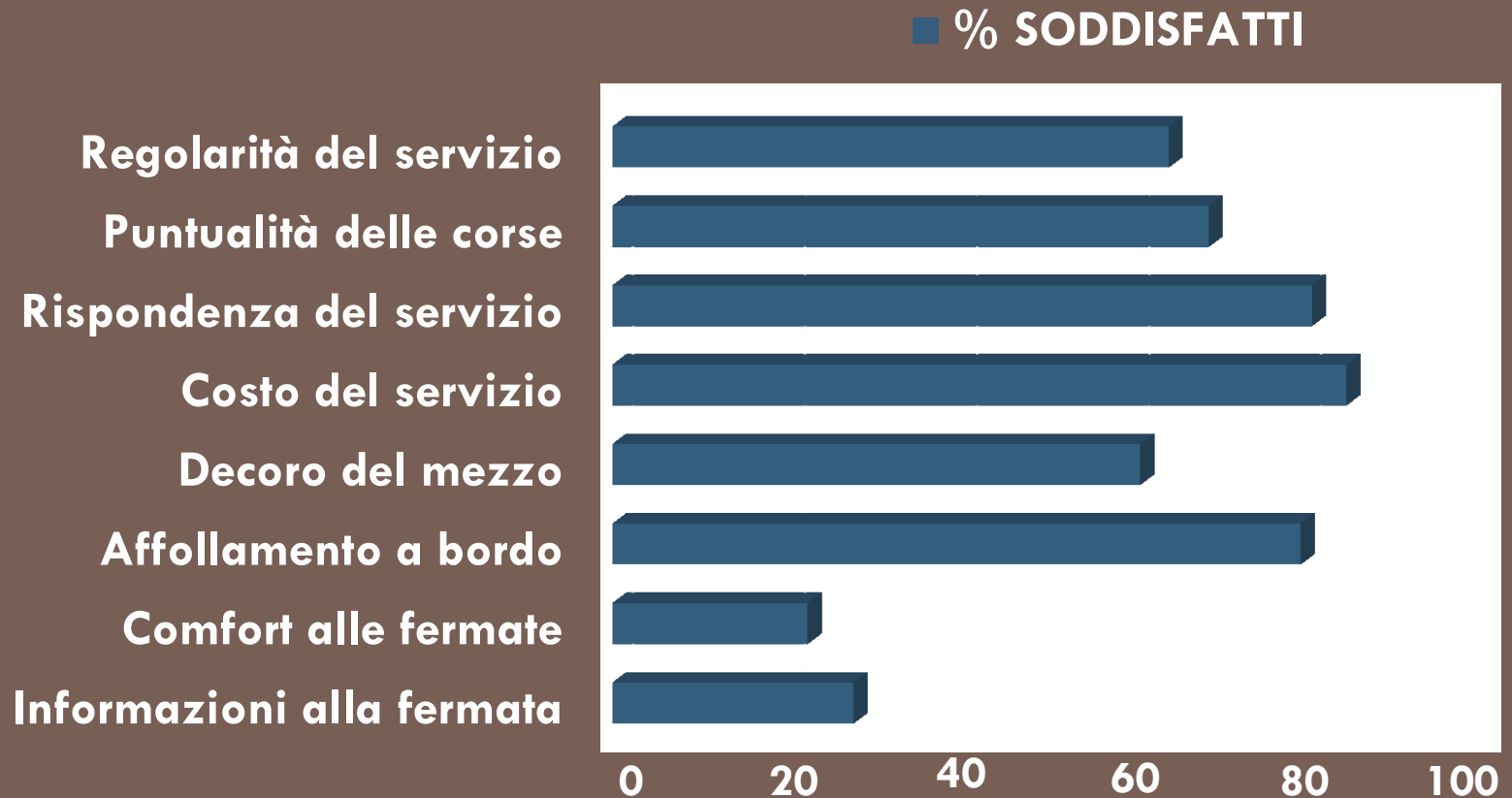
Puntualità corse



IL CASO «POTENZA»

Soddisfazione degli utenti del TPL su gomma di Potenza (UNIBAS -2012)

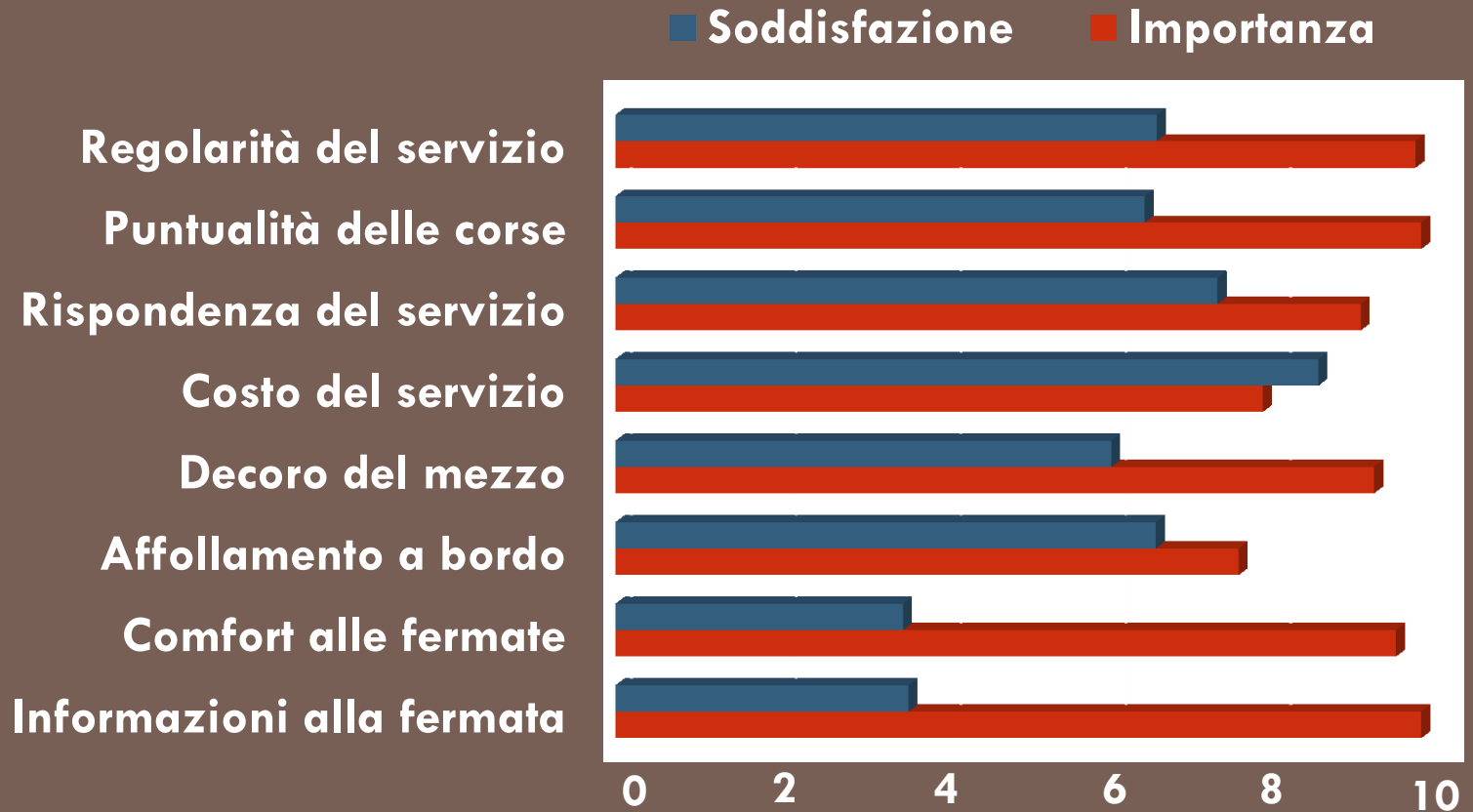
Rilevazione a mezzo interviste dirette alle fermate ad un campione di circa il 4% degli utenti di 10 linee urbane



IL CASO «POTENZA»

Soddisfazione degli utenti del TPL su gomma di Potenza (UNIBAS -2012)

Rilevazione a mezzo interviste dirette alle fermate ad un campione di circa il 4% degli utenti di 10 linee urbane



IL CASO «POTENZA»

Confronto dati TPL dei capoluoghi di regione

Fonte: Fondazione Caracciolo, *Muoversi meglio in città per muovere l'Italia*, 2013

CITTA'	Ab./km di strada urbana	Utenti (pass/anno /ab)	Posti.km /ab 2011	Utenti/orario (100. pass./posti.km)	Autobus /10.000ab (2011)	VE (km/h) 2013	Costo TPL gomma 2013 (€/km)	Ricavi /costi 2013 (%)	Tariffe TP 2012 (€)
Aosta	158	49,1	2.995	1,6	14,9				0,8
Trento	165	193,9	4.498	4,3	12,2	22	3,8	20,5	1,0
L'Aquila		48,9	4.185	1,2	12,8				1,2
Potenza	79	12,9	2.014	0,6	7,6	18		2,0	0,5
Perugia	136	139,3	2.337	6,0	6,3	22	3,1	35,0	1,5
Campobasso		60,8	1.863	3,3	8,7				0,6
Roma	347	528,2	5.027	10,5	9,8				1,5
Cagliari	298	230,9	7.592	3,0	17,5				1,2
Catanzaro	89	41,4	3.292	1,3	7,5				0,8
Torino	516	217,3	5.150	4,2	12,9				1,5
Palermo	465	46,0	2.418	1,9	8,0	14	5,7	11,0	1,3
Bari	332	61,5	3.225	1,9	7,3				1,2
Milano	728	699,2	2.958	23,6	10,0	17	4,8	49,7	1,5
Napoli	742	227,3	2.136	10,6	8,5	12	8,0	17,0	1,2
Ancona	287	111,5	3.850	2,9	11,2	19	4,5	36,0	1,2
Firenze	388	246,4	5.193	4,7	13,4	17	2,5	39,0	1,2
Trieste	530	341,5	6.126	5,6	13,3				1,2
Bologna	460	243,8	3.721	6,6	11,0	16	5,0	37,2	1,2
Genova	650	254,8	4.652	5,5	11,7				1,5
Venezia	450	673,2	6.220	10,8	11,2	22	4,2	32,7	1,3
MEDIA	379	221,4	3.973		10,8	18	4,6	28,0	1,2

IL CASO «POTENZA»

Emerge che il TP a Potenza presenta:

Parametri di offerta complessivamente accettabili

(percorrenze, n° di veicoli, velocità commerciale)

Forte penalizzazione dalla urbanizzazione irregolare

solo 79 ab./km di strada urbana (media=379; NA=742 ; CZ=89)

Parametri di esercizio inaccettabili

(cause: dimens. città + urbanizzaz. + progettaz. + orientam. domanda)

solo 13 pass./anno/ab. (media=221; MI=699; CZ=41)

solo 0,6 pass/100 posti.km (media=5,5; MI=23,6; AQ=1,2)

solo 2% R/C complessivo (media=28%; MI=50%; PA=11%)

solo 0,50 €.cent tariffa c.s. 2012 (media 1,2; MI, GE, PG= 1,5; CB=0,6)

Gradimento complessivo:

elevato per scale mobili; basso per bus; molto basso metrò

IL CASO «POTENZA» -- Possibili azioni

Obiettivo: + TP e pedonalità; - auto

Azioni

Razionalizzazione e integrazione dell'offerta

- rete di offerta TP più efficace (percorsi più diretti rapidi);
- Integrazione fra i diversi modi di TP (anche con l'auto)
- completamento schema impianti fissi (scale mobili)

Facilitazioni ai bus

- corsie preferenziali, itinerari preferenziali (intersezioni)
- fluidificazione traffico
- Informazione e confort alle fermate

Miglioramento pedonalità

- miglioramento infrastr. pedonali e moderazione del traffico

Orientamento della domanda

- penalizzazione trasporto privato (ZTL, tariffazione)

Aumento tariffe del TP

IN SINTESI: buona pianificaz. e gestione (PUT, PUM, PUMS)

Prospettive per l'esercizio del TPL in Basilicata

Tendenza nazionale:

- Ripartizione delle risorse statali fra le regioni basata su CR e CE

Conseguenza:

- Problema di sottofinanziamento per le regioni a bassa densità

Prospettive per le risorse trasferite dallo Stato

- Invarianza

(obiettivi CR e CE ridotti accettati per le regioni a bassa densità)
(costi standard che tengono conto delle esigenze del territorio)

- Riduzione

(obiettivi CR e CE irraggiungibili)

Prospettive per la domanda di TPL extraurbano

- Invarianza, per numero e lunghezza spostamenti costanti

(popolazione, età, distribuzione dei servizi ai cittadini invariati)

- invarianza per riduz. n° spostam e aumento lungh.

(riduzione popolazione e dei centri erogatori di servizi →

riduzione CE → riduzione risorse dallo Stato → riduzione offerta di TPL → aumento emigrazione

- riduzione per emigrazione ma necessità di offerta minima di TPL

Rischio rilevante di riduzione dei trasferimenti dallo Stato
(mancato raggiungimento dei valori obiettivo di CR e CE)

AZIONI IPOTIZZABILI:

- **Aumento stanziamenti regionali (possibilità limitata)**
- **Aumenti tariffari**
- **Risparmio da gara (prossima) dei servizi integrativi e sostitutivi**
(ex artt. 8 e 9 del D.Lgs. 422/97)
- **Risparmio da gara dei servizi ferroviari locali**
- **Risparmio da affidam. «in house» servizi ferrov. (e stradali eventualm.)**
- **Risparmio da sostituzione dei treni con autobus (più economici)**

Aumenti tariffari

(tariffe extraurb. del 1998 + 10% nel 2011 – Oggi da 5 a 10 €.cent/km)
conseguente necessità di rivedere i contratti net-cost

CONSEGUENZE:

- eccessivo peso sulle classi sociali più deboli
- riduzione domanda per forti aumenti (elasticità domanda)

Risparmio da gara dei servizi integrativi e sostitutivi

Termine del sostegno al ferro attraverso maggiori costi riconosciuti alla gomma (fino ad oggi cara e affidata senza gara insieme ai servizi ferroviari)

CONSEGUENZE :

- sui servizi ferroviari Trenitalia
 - aumento del prezzo dei servizi locali su ferro
- sui servizi ferroviari FAL
 - aumento del prezzo dei servizi ferroviari
 - rinuncia di FAL (e di altro gestore) ai servizi ferroviari
 - abbandono delle linee ferroviarie FAL

Risparmio nell'ipotesi di gara dei servizi ferroviari locali

- lotto non attrattivo
- risparmio non certo

CONSEGUENZE :

- sui servizi ferroviari Trenitalia di lunga percorrenza
 - possibile riduzione dei servizi di lunga percorrenza sulle linee che attraversano la regione
- sulla società Ferrovie Appulo Lucane (FAL)
 - abbandono della regione Basilicata da parte di FAL
 - rischio di abbandono (e dismissione) delle linee ferroviarie oggi gestite da FAL

Risparmio da affidam «in house» dei servizi ferroviari

- Investimento rilevante per acquisto materiale rotabile
- Risparmio non certo e rischio di aumento dei costi
- Difficili economie di scala sui servizi ferroviari data la dimensione

Risparmio da sostituzione dei treni con autobus

- risparmio consistente

CONSEGUENZE:

- sui servizi ferroviari Trenitalia di lunga percorrenza
 - possibile riduzione dei servizi di lunga percorrenza sulle linee che attraversano la regione
- sulle linee delle Ferrovie Appulo - Lucane (FAL)
 - abbandono della regione Basilicata da parte di FAL
 - abbandono (e dismissione) delle linee ferroviarie FAL

Sostenibilità finanziaria del TPL

Scenari a confronto

Trenitalia	Attuale (2011)	Affidamento a costo standard (con gara) dei servizi integr. e sostit. (art.8 e 9 D.L 422/97)	Sostituzione di tutti i treni con bus (Tutto gomma a costo standard)
Percorrenza treni (ML.treni.x.km)	1,96	1,96	0
CorrISP. unitario treni (€/treni.km)	12,33	12,33	-----
CorrISP. totale treni (ML€)	24,17	24,17	0
Percorrenza bus (ML.bus.x.km)	1,11	1,11	1,96+1,11=2,18
CorrISP. unitario bus (€/bus.km)	2,51	1,80	1,80
CorrISP. totale bus (ML€)	2,79	2,00	3,92
Corrispettivo annuo (ML€)	26,96	26,17	3,92
Ricavi (ML€)	3,40		
Tot contratto annuo (ML€)	30,36		
Risparmio rispetto ad oggi (ML€)	-----	0,79	22,25

Sostenibilità finanziaria del TPL

Scenari a confronto

Ferrovie Appulo Lucane (F.A.L.)	Attuale (2011)	Affidamento a costo standard (con gara) dei servizi integr. e sostit. (art.8 e 9 D.L 422/97)	Sostituzione di tutti i treni con bus (Tutto gomma a costo standard)
Percorrenza treni (ML.treni.x.km)	0,69	0,69	0
CorrISP. unitario treni (€/treni.km)	16,62	16,62	----
CorrISP. totale treni (ML€)	11,47	11,47	0
Percorrenza bus (ML.bus.x.km)	2,11	2,11	0,69+2,11= 2,80
CorrISP. unitario bus (€/bus.km)	4,44	3,00	3,00
CorrISP. totale bus (ML€)	9,37	6,33	8,40
Corrispettivo annuo (ML€)	20,84	17,80	8,40
Ricavi (ML€)	-----	-----	-----
Tot contratto annuo (ML€)	-----	-----	-----
Risparmio rispetto ad oggi (ML€)	-----	3,04	12,44

Sostenibilità finanziaria del TPL

Scenari a confronto

Sintesi (Trenitalia + F.A.L.)	Affidamento a costo standard (con gara) dei servizi integr. e sostit. (art.8 e 9 D.L 422/97)	Sostituzione di tutti i treni con bus (Tutto gomma a costo standard)
Risparmio da contratto Trenitalia (ML€)	0,79	22,25
Risparmio da contratto FAL (ML€)	3,04	12,44
Risparmio compless. (Trenitalia+FAL) (ML€)	3,93	34,69
Risparmio compless. (Trenitalia+FAL) (%)	8%	72%
Risparmio sul comparto TPL (%)	3%	29%

Sostenibilità finanziaria del TPL

Scenari a confronto

TPL 2011	Ricavi (ML€)	Costi (ML€)	Scenario -10% trasferim. Stato (-11,5 ML€) compensato da tariffe +75% (domanda anelastica !)	Scenario tariffe + 260% (domanda anelastica !!!)
Trenitalia (ML€)	3,40	26,96	Ricavi (ML€)	Ricavi (ML€)
FAL (ML€)	1,69	20,84		
Province PZ+MT (ML€)	8,89	40,38		
Servizi urbani	1,44	21,06		
Diversi	---	6...		
TOTALE (ML€)	15,42	115...	26,92	40,25
Coeff Eserc (R/C)	0,13		0,23	0,35