

REGIONE
TOSCANA



MUOVERSI IN TOSCANA

INFRASTRUTTURE E MOBILITA'
IL PIANO REGIONALE INTEGRATO:
DAL DIRE AL FARE

Qualificare il trasporto pubblico locale

UN'IDEA DI TOSCANA

QUINDI

UN PROGETTO PER LA MOBILITA'

QUINDI

UN PROGETTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO

QUINDI

UN PROGETTO PER LE INFRASTRUTTURE

La Toscana delle città



UN INTRECCIO PERICOLOSO

Le azioni per il Trasporto pubblico Locale.

**Il ricostituito Fondo Unico Trasporti: fine del
federalismo del TPL.**

**Le regole collegate al Fondo: Decreto 11 marzo
2013.**

Decreto 11 marzo 2013

Documento di Riprogrammazione dei servizi di TPL DGR

DECLINARE LE AZIONI DEL PRIIM CON OBIETTIVI DPCM

- Ottimizzare l'uso delle risorse**
- Migliorare il coefficiente di riempimento**
- Migliorare il coefficiente di contribuzione**
- Mantenere i livelli occupazionali**

I NUMERI DEL TPL IN TOSCANA



I servizi

ferrovia 22 milioni di km-treno anno

gomma 109 milioni di km-bus anno

tram

traghetti

aereo

Le risorse

tram

566 milioni di euro anno per gomma,

e ferro - **434 dal Fondo Unico - 92 RT 40
EELL**

16 milioni di euro anno per traghetti

..... di euro per i voli

I passeggeri 700.000 pax giorno

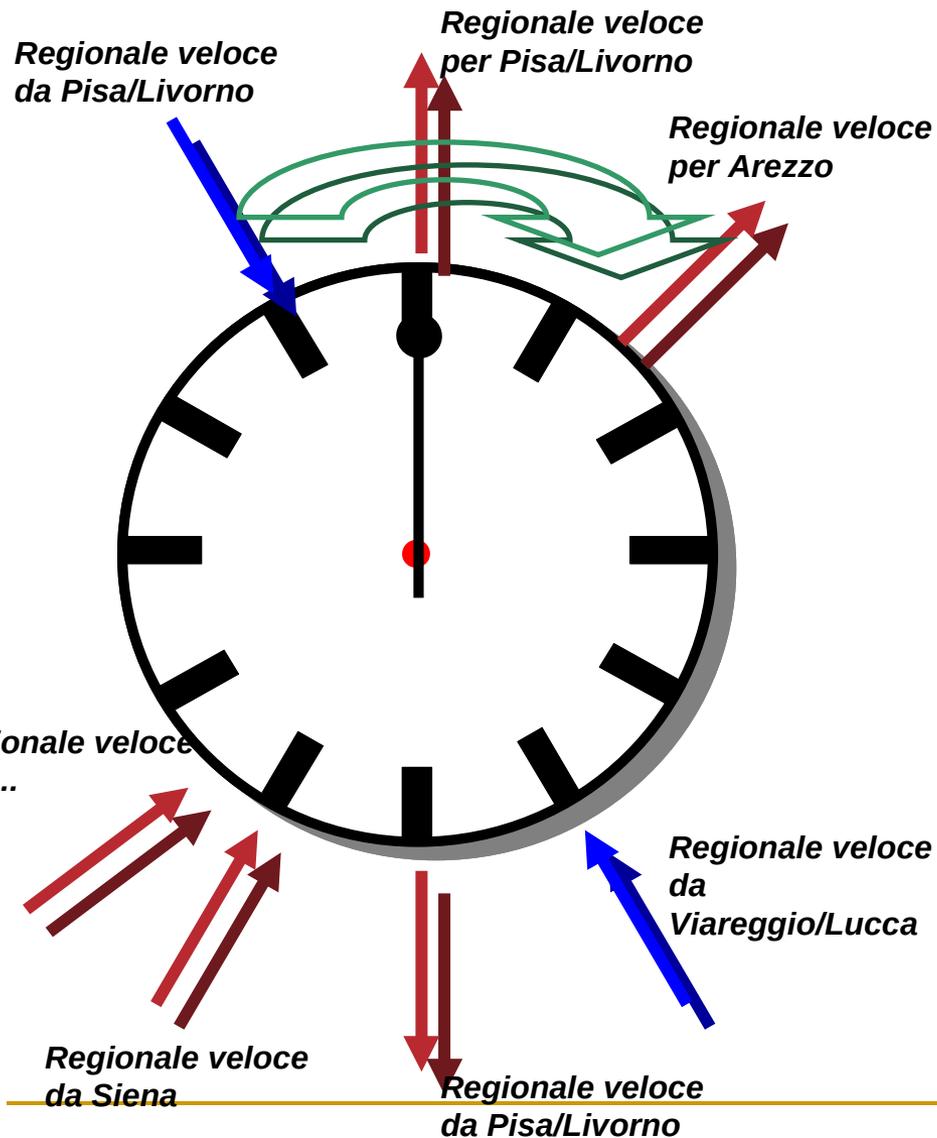
220 milioni di euro di ricavi

Obiettivi a breve migliorare le performance;
adeguare il parco rotabili;
“assestare” il servizio.

Nodo Firenze separare i traffici della “città
Toscana” da quelli di
“area”;

da memorario a cadenzato;
SMN stazione che “respira”;
“specializzare” i rotabili;
“specializzare” anche i vettori?
Rinnovo (130 milioni di rotabili)
Gara

Le nuove opportunità



La stazione che respira

Con il sottoattraversamento la stazione di Santa Maria Novella cessa di essere ostacolo allo sviluppo dei servizi regionali e metropolitani e, anzi, ne diventa un motore.

Adeguamenti infrastrutturali della rete potranno consentire il cadenzamento di treni della stessa tipologia e la creazione di orari coordinati fra le diverse direttrici

SERVIZI SU GOMMA

Obiettivi separare offerta “industriale” e welfare;

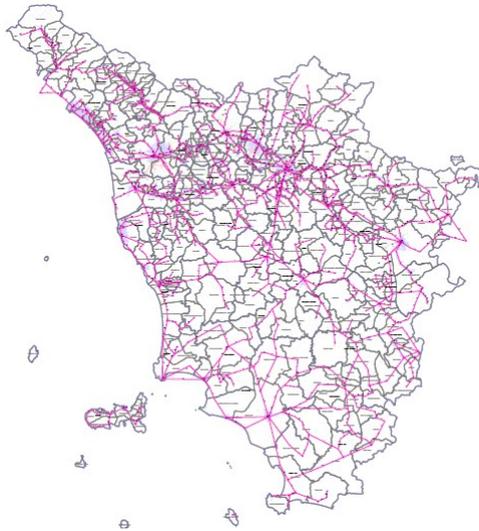
equilibrare Offerta e domanda (coniugare servizi minimi e LEP, utilizzare Costi Standard);

coordinare servizi ferro e gomma;
recuperare risorse per rinnovare i bus;

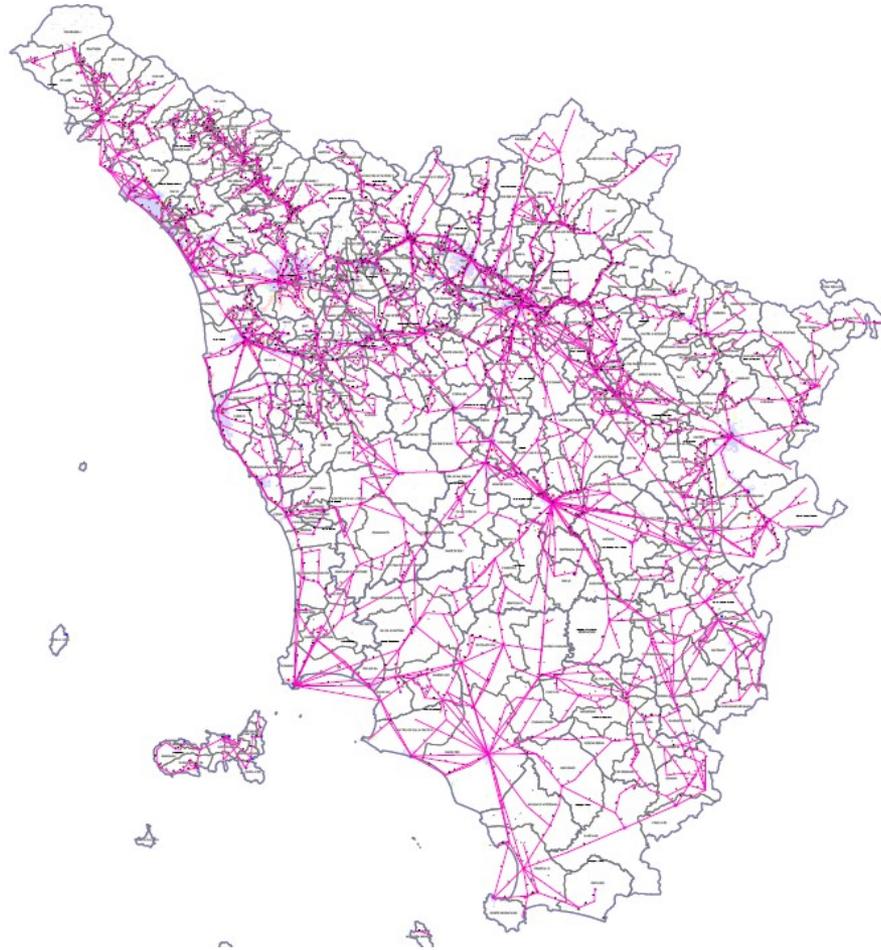
.....

La rete extraurbana : il progetto Binari del TPL

- La rete extraurbana proposta dalla Regione con il Progetto Binari del Tpl, **integrandosi e svolgendo un ruolo complementare alla rete ferroviaria**, struttura tutto il territorio regionale, collegando ogni capoluogo comunale ed ogni località di circa 1000 abitanti con un livello di servizio minimo di 4/6 corse al giorno anche nelle situazioni più periferiche
- Il livello di **servizio proposto**, derivando dalla distribuzione degli insediamenti e delle infrastrutture, assicura una sostanziale equità distributiva sul territorio regionale.



Rete su gomma attuale

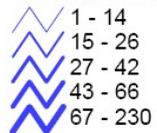


Rete integrata proposta

Rete strutturale TPL ferrovia e gomma strutturale (i binari della rete)

LEGENDA

Rete ferroviaria

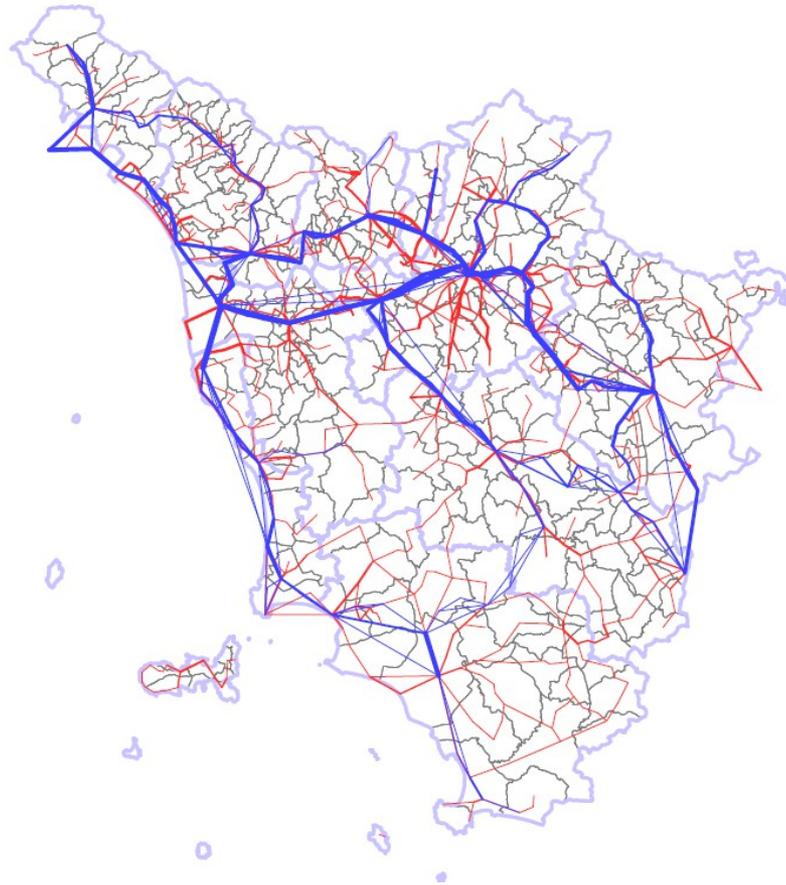


Rete Strutturale



Province

Comuni



10/01/2012

I BINARI DEL TPL : CRITERI DI INDIVIDUAZIONE

Linee provinciali:					
Linea ex AL 10 e AL11	Corse	Km corsa	Km giorno	Km anno	Posti off. Totale sale
Plan di Sco-Castelfranco-San Giovanni-Monteverchi	4	30	120	200	
Plan di Sco-Castelfranco-Monteverchi-San Giovanni	6	18	96	400	
Plan di Sco-Castelfranco-Figline	8	13	104	200	
Plan di Sco-Figline	4	11	44	200	
Plan di Sco-Castelfranco-Loro Ciuffenna-Monteverchi	2	27	54	100	
Plan di Sco-Castelfranco-Loro Ciuffenna-Monteverchi	4	18	96	200	
TOTALE DIRETTRICE PLAN DI SCO - CASTELFRANCO - SAN GIOVANNI - MONTEVARCHI	28	478	143.400	1400	1150
Linea ex AT1					
Corse	Km corsa	Km giorno	Km anno	Posti off.	Totale sale
San Giovanni-Porcellino-Castelnuovo-Caviglia	8	130	1040	400	
Monteverchi-Caviglia	8	50	400	50	
San Giovanni-Malep-Castelnuovo	4	14	56	200	
TOTALE DIRETTRICE SAN GIOVANNI - CASTELNUOVO DEI SIBRONI-CAVIGLIA	20	144	280	84.000	1000
850					
Linea ex BAAS					
Corse	Km corsa	Km giorno	Km anno	Posti off.	Totale sale
Sansepolcro-Aghineta-Arezzo	6	40	240	300	50
TOTALE DIRETTRICE SANSEPOLCRO - AREZZO	6	40	240	300	50
Linea ex BAVPSSCC					
Corse	Km corsa	Km giorno	Km anno	Posti off.	Totale sale
Pieve S. Stefano-Sansepolcro-Citta di Castello	4	42	168	200	
Pieve S. Stefano-Sansepolcro	20	21	840	1000	
TOTALE DIRETTRICE PIEVE S. S. - SANSEPOLCRO - CITTA DI CASTELLO	24	63	1008	1200	800

Confronto con i dati di utenza



Copertura dei capoluoghi comunali e i centri di 1000 abitanti (circa)



Confronto con la struttura dell'offerta attuale e la dotazione di servizi ferroviari

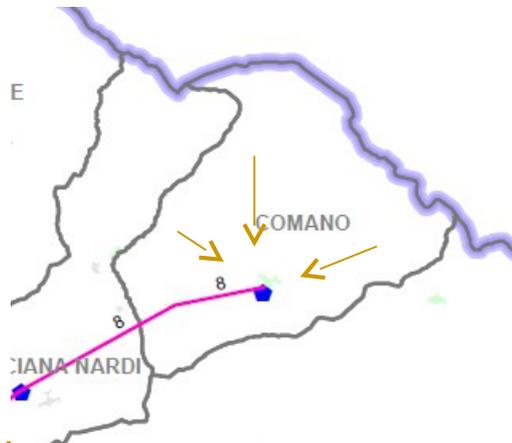
IL PROGETTO BINARI DEL TPL : CARATTERISTICHE



Informazioni minime sufficienti per la base di gara unica (numero corse, ora di punta/ora di morbida)

Controllabile dall'Ufficio Unico centrale

Confronto con la struttura dell'offerta attuale - complementarità alla rete ferroviaria



Il modello prevede la centralità del COMUNE : dal resto del territorio al nodo di ingresso ai Binari tramite tutte le altre tipologie di servizio di competenza comunale (scolastico, a domanda)

La procedura per l'affidamento dei servizi



Si accentua nella “gara regionale” la caratteristica di ricerca di un partner industriale in grado di affrontare trasformazioni del comparto, di portata di gran lunga più incidenti di qualsiasi economia di scala



La procedura per l'affidamento dei servizi

I NUMERI

- ❑ 106 milioni di km all'affidamento (+4 deboli);
- ❑ 98,5 milioni di km al terzo anno (+9 deboli);
- ❑ 256 milioni l'anno (+10 per debole);
- ❑ 199 enti in gestione associata.

In 11 anni considerando i ricavi oltre

4 miliardi di euro

La procedura per l'affidamento dei servizi



Utente al centro della qualità del servizio:

- ❑ Informazione in tempo reale;
- ❑ Accessibilità;
- ❑ Carta servizi e partecipazione;
- ❑ Piani di miglioramento e carta servizi.

Concessione e PEF

Disponibilità asset per gara

Progettazione esecutiva della nuova rete

Flessibilità per lo sviluppo della rete tramviaria

Sistema tariffario unico ed omogeneo/qualità

La procedura per l'affidamento dei servizi



Riduzione evasione (norma proposta anche in finanziaria 2015):

- Utilizzo di personale esterno;
- “Vidimazione” anche per abbonati
- Contapersone

Rinnovo bus

Simmetria informativa

OCCASIONE UNICA

Conclusioni



In Toscana si condensa il senso di tante sfide:

Per la Regione: in questa legislatura il coraggio di mettere in discussione l'assetto del TPL, se a buon fine avrà la forza di dotarsi di strumenti adeguati a gestire il nuovo realizzato?

Per il Ministero dei Trasporti: guidare con saggezza un complicato riequilibrio di risorse e servizi. Sarà restituita autonomia federale al TPL?

Per l'Autorità Regolatrice: il tema delle condizioni di effettività della concorrenza. L'ottima iniziativa di confronto avviata avrà un capitolo per l'appropriatezza organizzativa delle stazioni appaltanti?

Per i Gestori: già detto