

REGIONE
TOSCANA



MUOVERSI IN TOSCANA

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

Qualificare il trasporto pubblico locale

USO DEL TERRITORIO

CONGESTIONE

CRISI ENERGETICA

AMBIENTE

PAESAGGIO

SOSTA

RISPARMIO ENERGETICO

(nota: questa slide e le due successive fanno riferimento al cartone Disney del 1943, con protagonista Pippo e titolo “i mezzi per vincere” – il cartone è rintracciabile su web)



DISNEY

1943

Un tema manca

TRASPORTO PUBBLICO

la nostra sfida: battere il saltarello

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 n°869/2013**

**DECLINARE LE AZIONI DEL PRIIM CON OBIETTIVI
DPCM 11 marzo 2013**

**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 23 milioni di km-treno anno;
gomma 109 milioni di km-bus anno;
tram 1,2 milioni di km-tram anno;
traghetti 245 miglia-nave anno;
aereo 3 voli-settimana (Elba con FI,

PI, MI);

Le risorse 566 milioni di euro anno per gomma, tram
e ferro – **434 dal Fondo Unico, 92 da
RT, 40 dagli EELL;**
16 milioni di euro anno per traghetti;
800.000 euro anno per i voli;

I passeggeri 252 milioni pax-anno (gomma-ferro-
nave);
275 milioni di euro di ricavi *(1,1€ a
viaggio).*



Obiettivi a breve migliorare le performance;
adeguare il parco rotabili (130 mln);

“assestare” il servizio.

Con 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

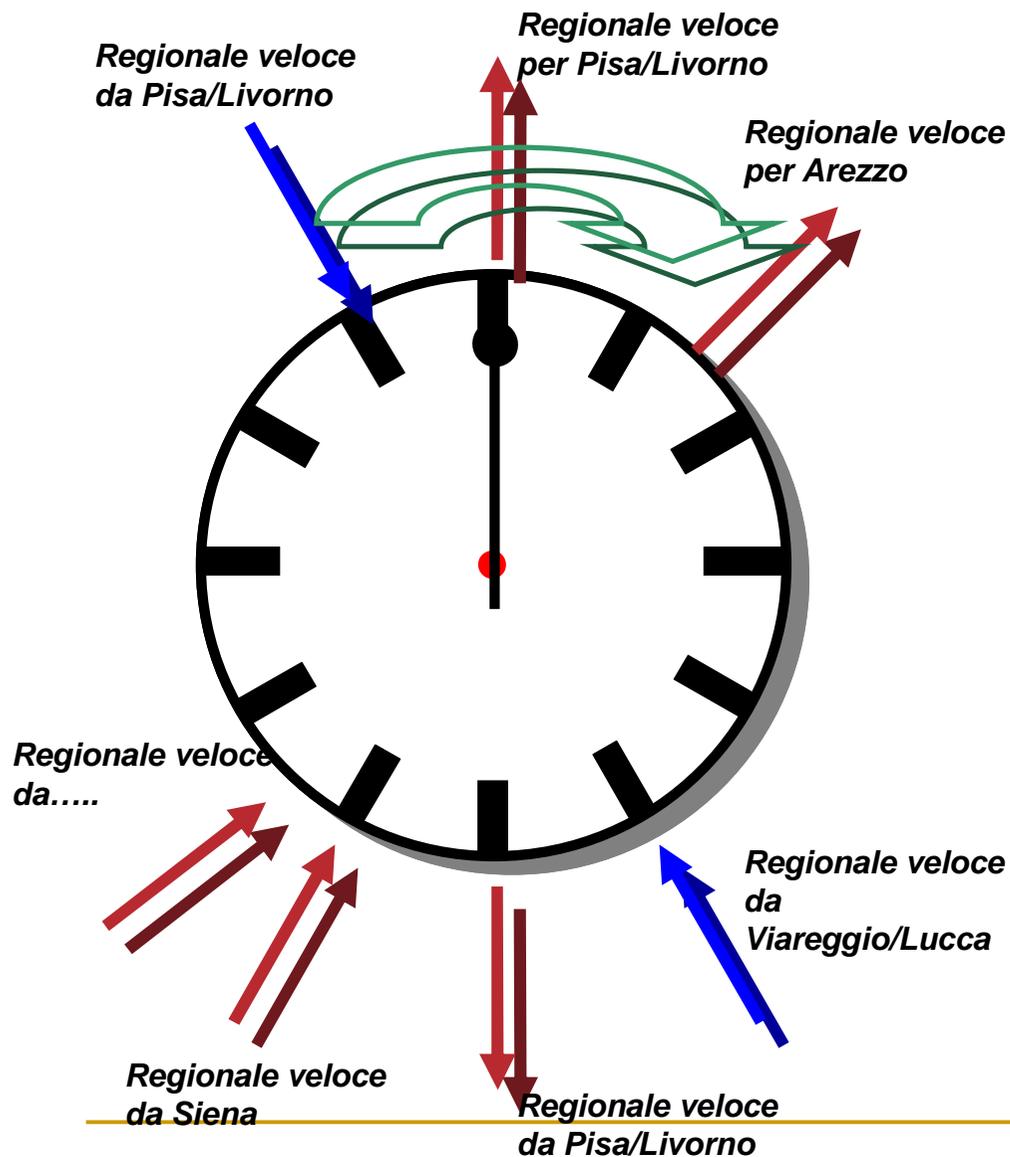
vettori?

Strumenti

Rinnovo

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

AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

**SI PARTE SEMPRE ED ANCORA DAL PUNTO DI VISTA
DELL'UTENTE**

**LA TOSCANA CONFERMA LA SCELTA DELLA
SEPARAZIONE FRA REGOLATORE ED ESECUTORE**

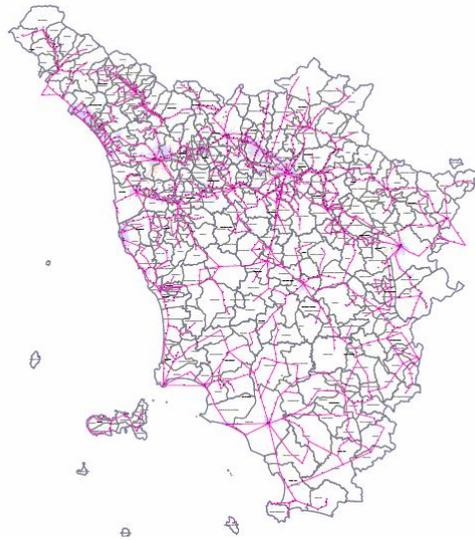
SERVIZI SU GOMMA

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;

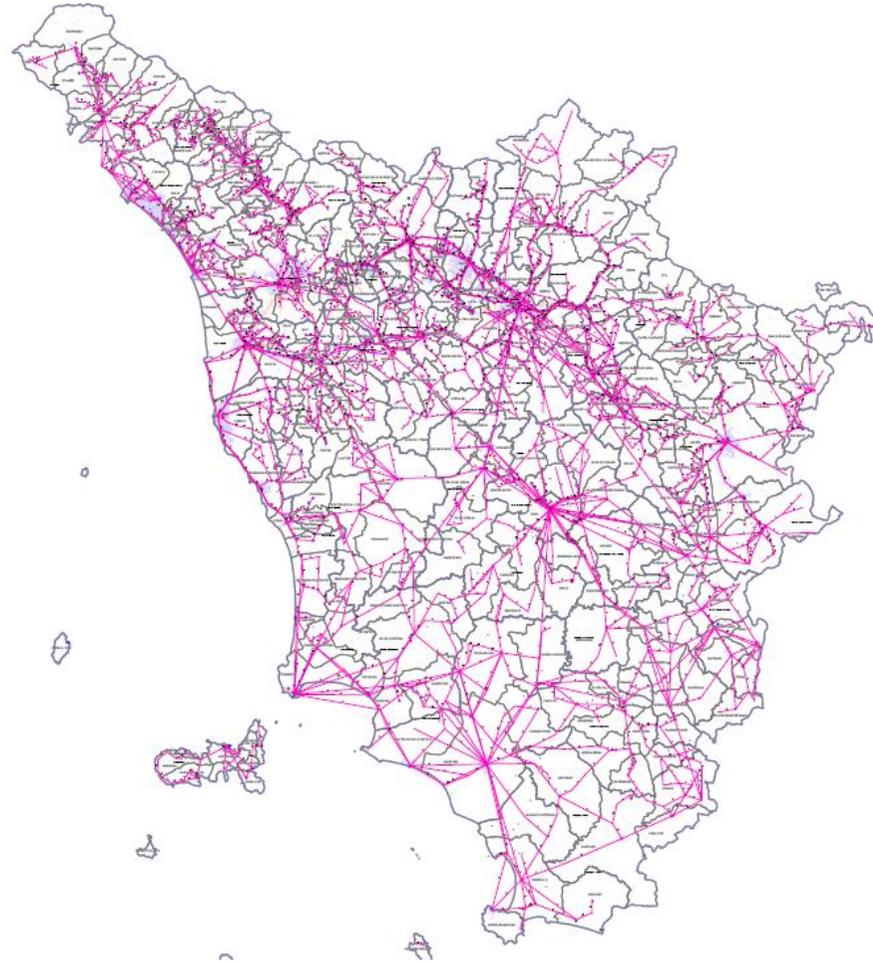
.....

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

- 1 - 14
- 15 - 26
- 27 - 42
- 43 - 66
- 67 - 230

Rete Strutturale

- 2 - 14
- 15 - 26
- 27 - 42
- 43 - 66
- 67 - 98

Province

Comuni



10/01/2012

I BINARI DEL TPL : CRITERI DI INDIVIDUAZIONE

Linee provinciali:

Linea	Corse	Km corsa	km giorno	Km anno	Post off.	Totale sati
Linea ex AL 10 e AL11						
Plan di Sco-Castelfranco-San Giovanni-Montevarchi	4	30	120	200		
Plan di Sco-Castelfranco-Montevarchi-San Giovanni	6	16	96	160		
Plan di Sco-Castelfranco-Figline	8	13	104	400		
Plan di Sco-Figline	4	11	44	200		
Plan di Sco-Castelfranco-Loro Ciuffenna-Montevarchi	2	27	54	100		
Plan di Sco-Castelfranco-Loro Ciuffenna	4	16	64	200		
TOTALE DIRETTRICE PLAN DI SCO - CASTELFRANCO - SAN GIOVANNI - MONTEVARCHI	28	116	478	143.400	1400	1150
Linea ex AT1						
San Giovanni-Forcellino-Castelnuovo-Cavriglia	8	11	88	400		
Montevarchi-Cavriglia	6	11	66	400		
San Giovanni-Matels-Castelnuovo	4	14	56	200		
TOTALE DIRETTRICE SAN GIOVANNI - CASTELNUOVO DEI BIBBIONI-CAVRIGLIA	20	36	280	84.000	1000	850
Linea ex GAAS						
Sansaporco-Anghiene-Arezzo	8	40	320	300		
TOTALE DIRETTRICE SANSEPOLCRO - AREZZO	8	40	320	300		50
Linea ex BAVPSSCC						
Pieve S. Stefano-Sansaporco-Citta di Castello	4	42	168	200		
Pieve S. Stefano-Sansaporco	20	21	420	1000		
TOTALE DIRETTRICE PIEVE S.S.-SANSEPOLCRO - CITTA DI CASTELLO	24	63	588	176.400	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

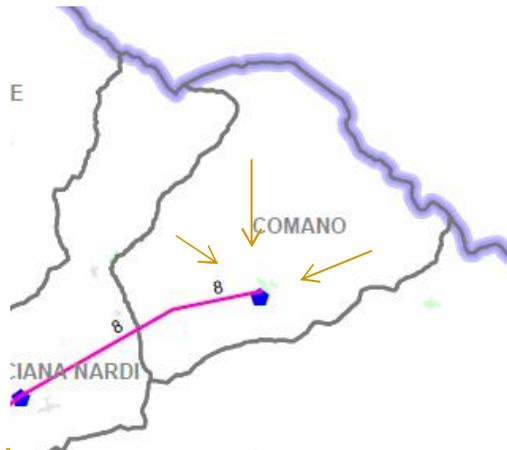
IL PROGETTO BINARI DEL TPL : CARATTERISTICHE



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)

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 incisiva di qualsiasi economia di scala

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);
- ❑ 240 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.**

Caratteristiche dell'affidamento:

- ❑ **Concessione e PEF;**
- ❑ **Disponibilità asset per gara;**
- ❑ **Progettazione esecutiva della nuova rete;**
- ❑ **Flessibilità per lo sviluppo della rete tramviaria;**
- ❑ **Sistema tariffario unico ed omogeneo/premio qualità/ISEE;**

Obiettivi (altri) dell'affidamento:

- Riduzione evasione (norma proposta anche in finanziaria 2015):
 - Utilizzo di personale esterno;
 - “Vidimazione” anche per abbonati
 - Conta persone
 - Bigliettazione elettronica
- Rinnovo bus;
- Simmetria informativa;
- Sistema monitoraggio flotte (*controllo prodotto*).

La procedura per l'affidamento dei servizi



La gara del TPL in Toscana per:

- ❑ *Impegno sulle risorse;*
- ❑ *Strategia di cambiamento;*
- ❑ *Soggetti coinvolti;*
- ❑ *Prospettiva di stabilizzazione.*

Si prospetta come:

OCCASIONE UNICA

(UNICA OCCASIONE)

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, necessariamente graduale, riequilibrio di risorse e servizi, **senza penalizzare chi quanto meno ci ha provato**. 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 anche sull'appropriatezza organizzativa delle stazioni appaltanti?

Per i Gestori: interpretare, da aziende, l'attuale fase. Data Room "dialogo competitivo like".

Per le Organizzazioni Sindacali: omogeneizzazione dei trattamenti.