



Regione Siciliana

ASSESSORATO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ
DIPARTIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE, DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI

SUPPORTO SPECIALISTICO PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PASSEGGERI SU STRADA

(di cui all'art. 14, c. 5 della L.R. 11.8.2017 n. 16)

Revisione dei servizi minimi

Sintesi dei risultati

Palermo, 9 Maggio 2023

AGENDA DELL'INCONTRO

DATI DI INPUT

- Servizio attuale
- PIIM
- Revisione dei servizi minimi 2019

REVISIONE DEI SERVIZI 2023

- Metodo e risultati

ANALISI CONCLUSIVE

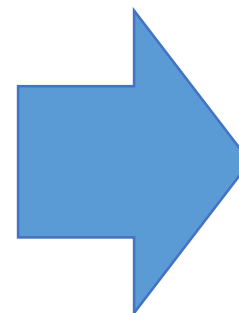
- Prestazioni di rete a confronto: Attuale, Studio 2019 e Revisione 2023



L'ASSETTO DEL SERVIZIO ATTUALE IN REGIONE SICILIA



Produzione km annua (2019)
62.241.380 bus*km



OFFERTA EXTRA CONTRATTO:
2.920.875 bus*km/anno

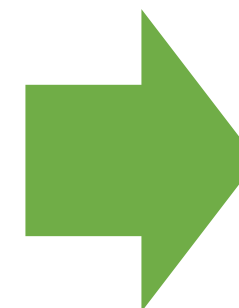
ESIGENZE DEL TERRITORIO:
300.377 bus*km/anno



Aziende che espletano il servizio
TPL extraurbano su gomma
74



479 linee di trasporto e
1.408.724 corse/anno



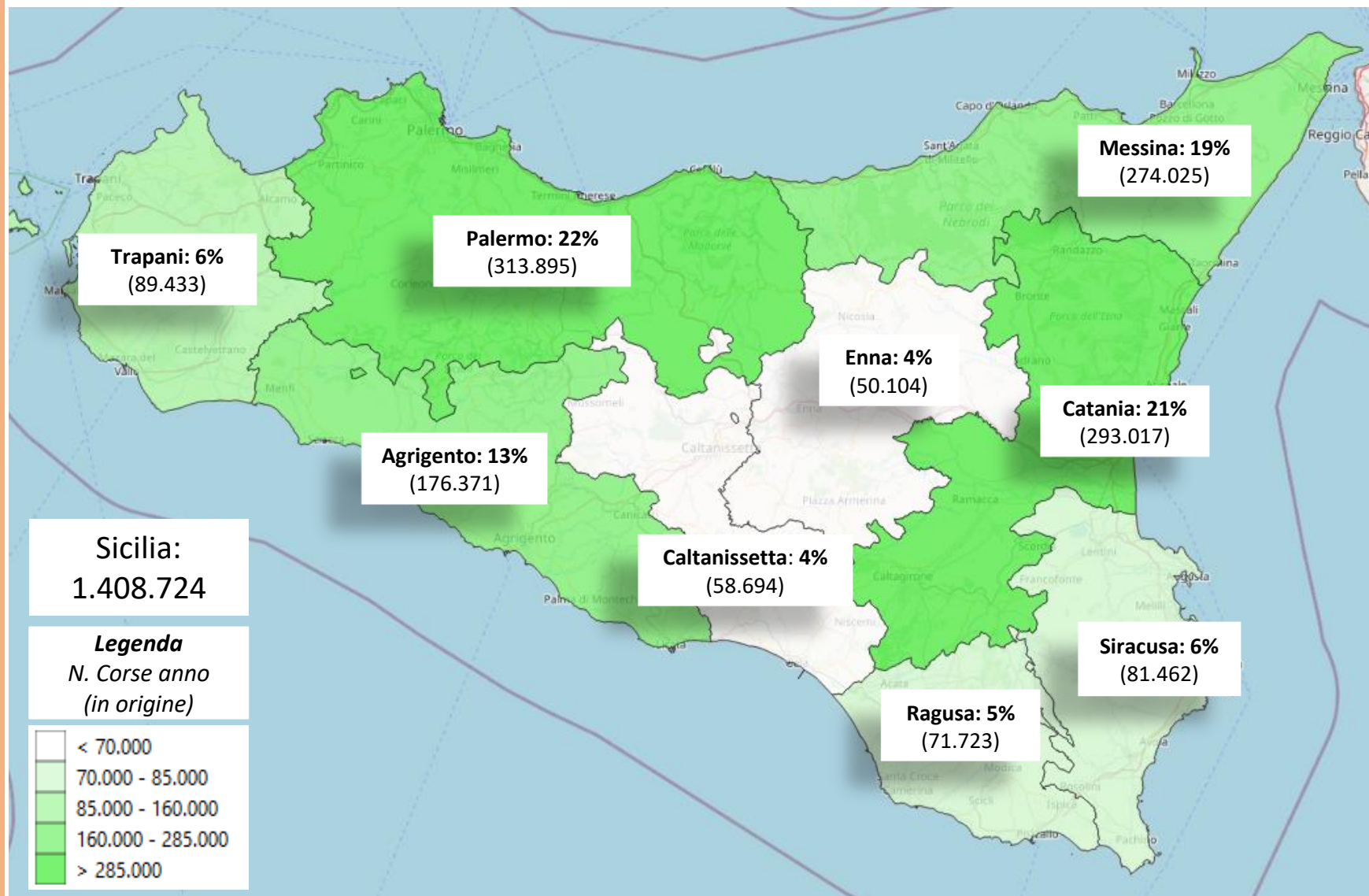
Servizi aggiuntivi

OFFERTA EXTRA CONTRATTO:
18 linee di trasporto e
27.660 corse/anno

ESIGENZE DEL TERRITORIO:
7 linee di trasporto e
4.040 corse/anno

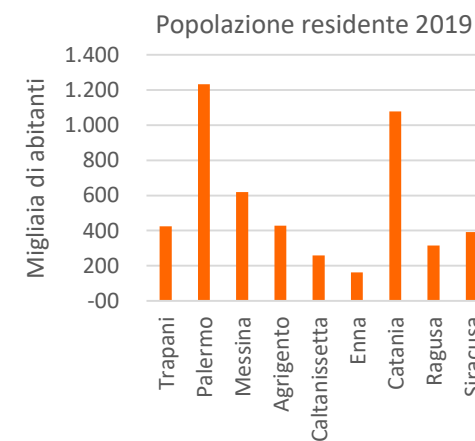


Il numero di corse annuali per Libero Consorzio

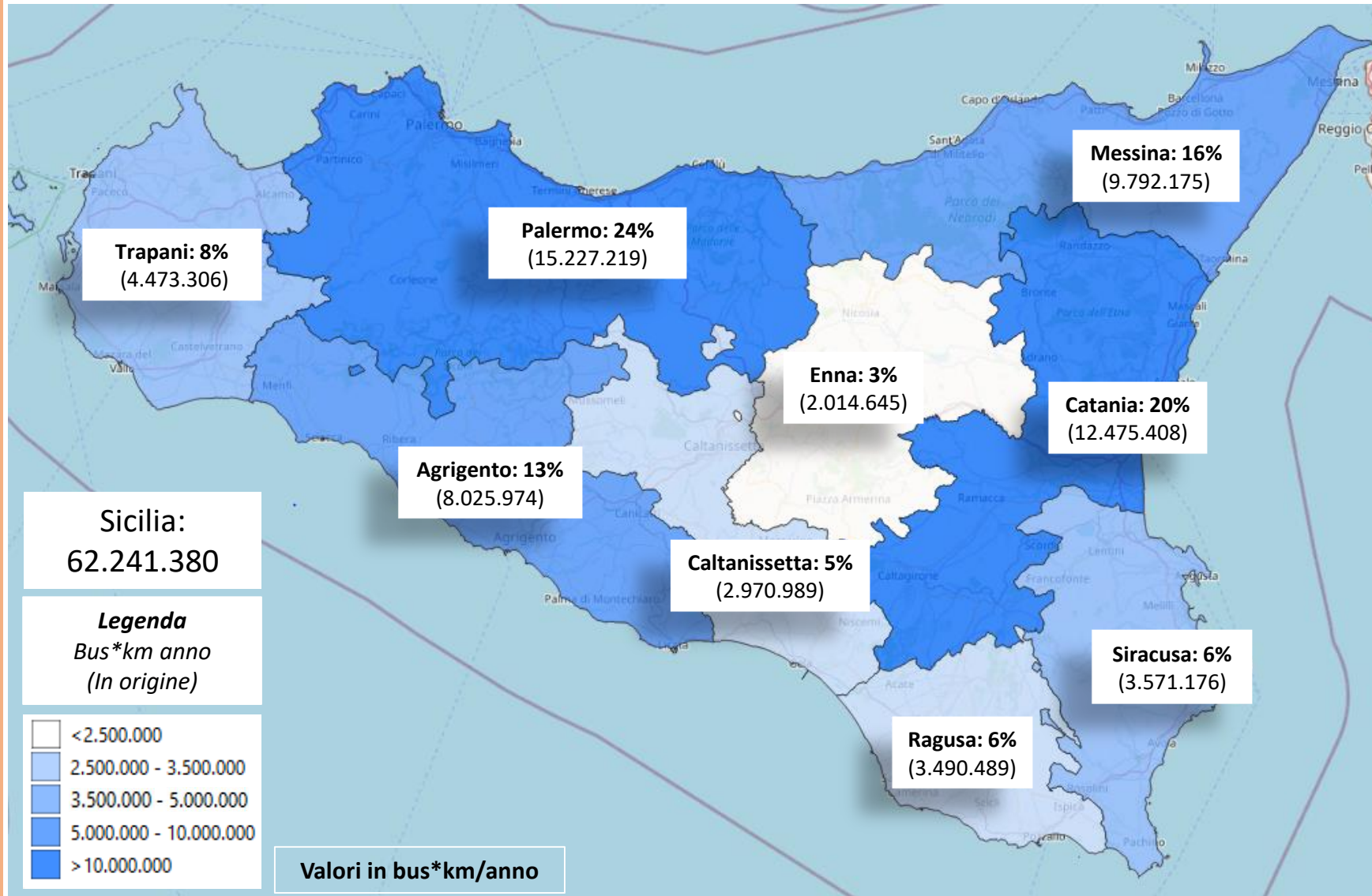


La rappresentazione evidenzia la distribuzione del livello di servizio, in termini di corse annue, disaggregate per confine provinciale. Il territori che evidenziano il più elevato livello di servizio sono le 3 città metropolitane di Palermo, Catania e Messina, in coerenza con la distribuzione demografica nel territorio Siciliano, e rappresentano oltre il 60% dell'intera offerta regionale.

Si evidenzia inoltre che i liberi consorzi di Enna e Caltanissetta sono caratterizzati dal minor numero di corse annue e riproducono il 7% dell'offerta nel territorio pari a ~1,4 M di corse annue.



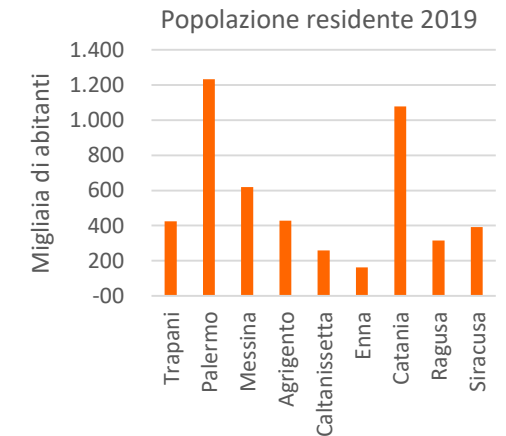
La produzione annuale per Libero Consorzio



Le tre città metropolitane rappresentano circa il 60% dell'intera produzione chilometrica Regionale in coerenza con la distribuzione del livello di servizio offerto in termini di numero di corse annue.

La rappresentazione evidenzia inoltre una comparabile percorrenza annua tra il Libero Consorzio di Agrigento e la città Metropolitana di Messina. Quest'ultima caratterizzata diversa popolosità (600 mila rispetto a 430 mila abitanti).

Si confermano i Liberi Consorzi di Enna e Caltanissetta come territori in cui la produzione chilometrica risulta più bassa rispetto a tutto il territorio siciliano.

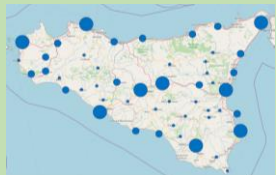


IL PIANO INTEGRATO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ

Il PIIM ha individuato una **produzione annua globale in linea con l'ammontare attuale**, di cui circa 5 milioni riconducibili a servizi innovativi rivolti ad aree a domanda debole («terzo livello»), e **quattro bacini ottimali di mobilità**.

1. L'individuazione di un sistema di nodi classificati in:

- Nodo principale (P)
- Nodo secondario (S)
- Nodo di interscambio locale (IL)



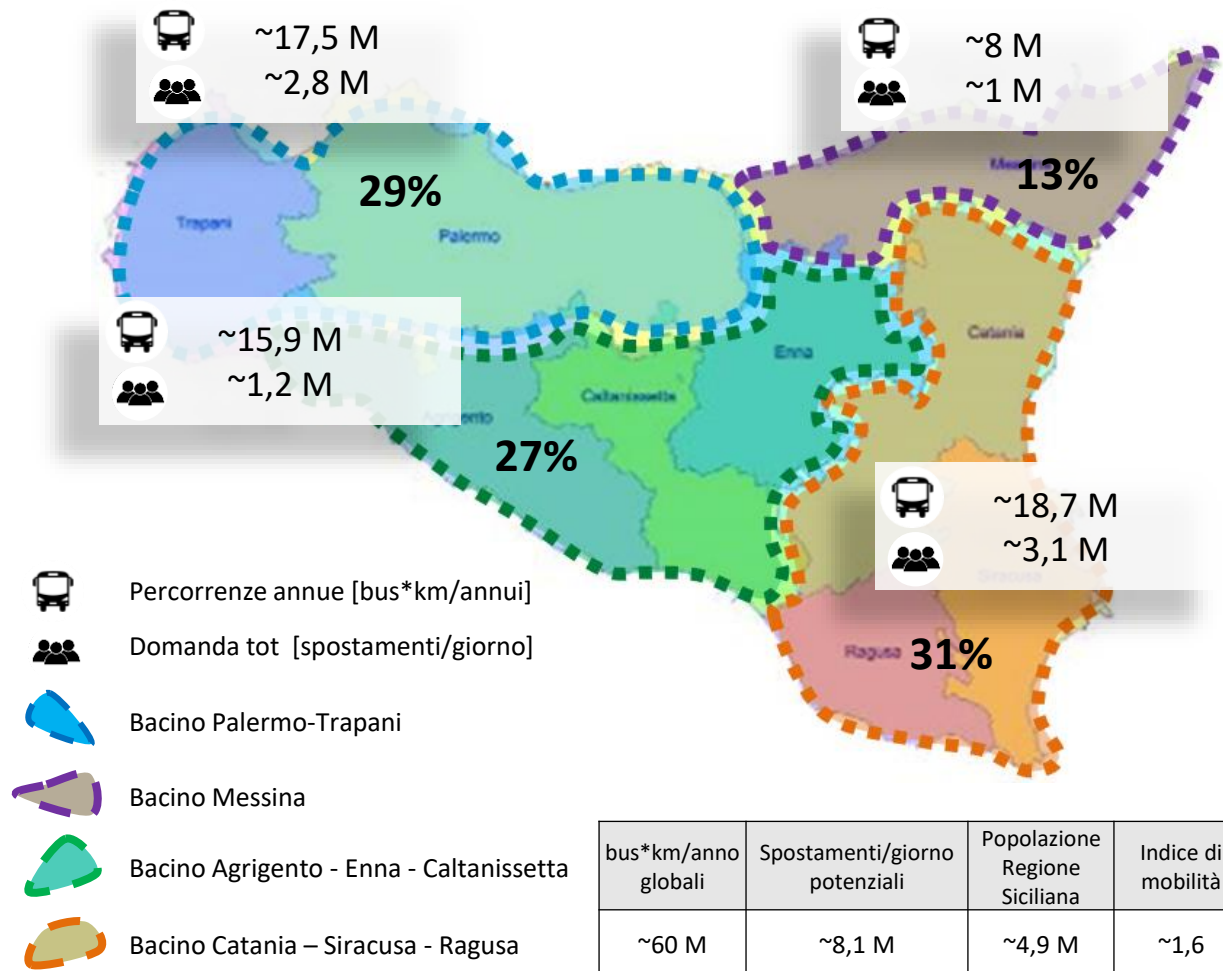
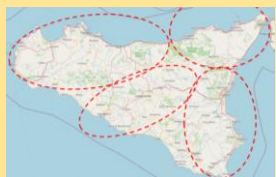
2. La classificazione dell'assetto di rete suddiviso in:

- Diretrici principali
- Diretrici secondarie
- Diretrici complementari



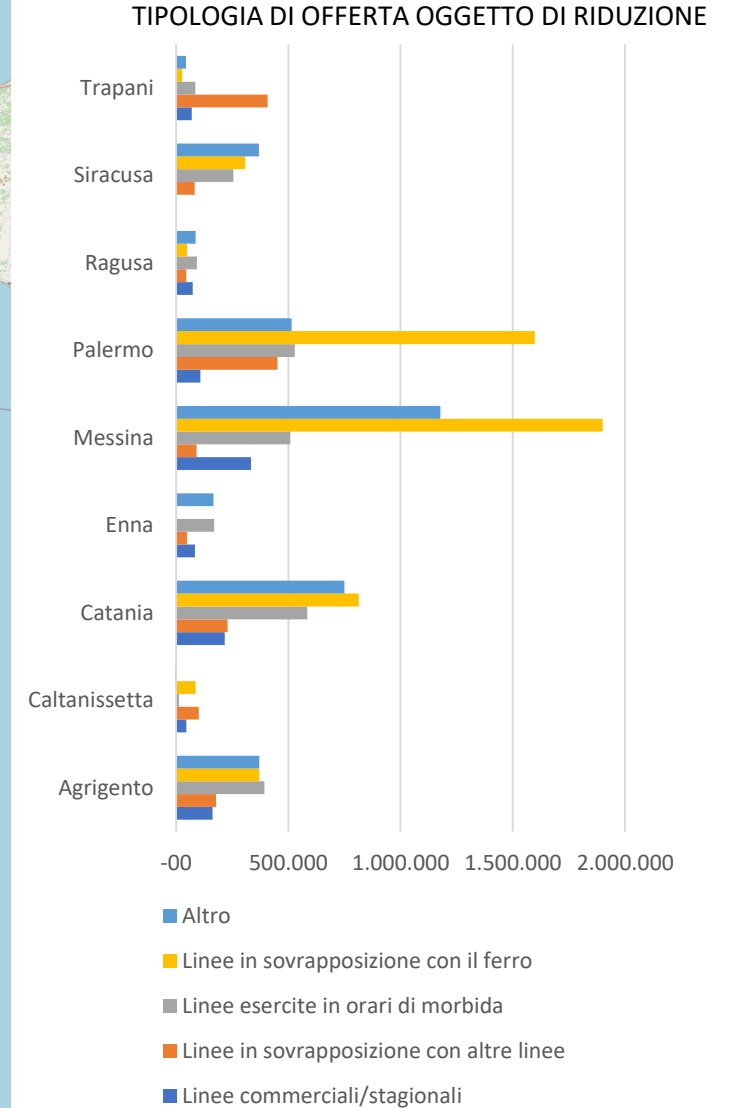
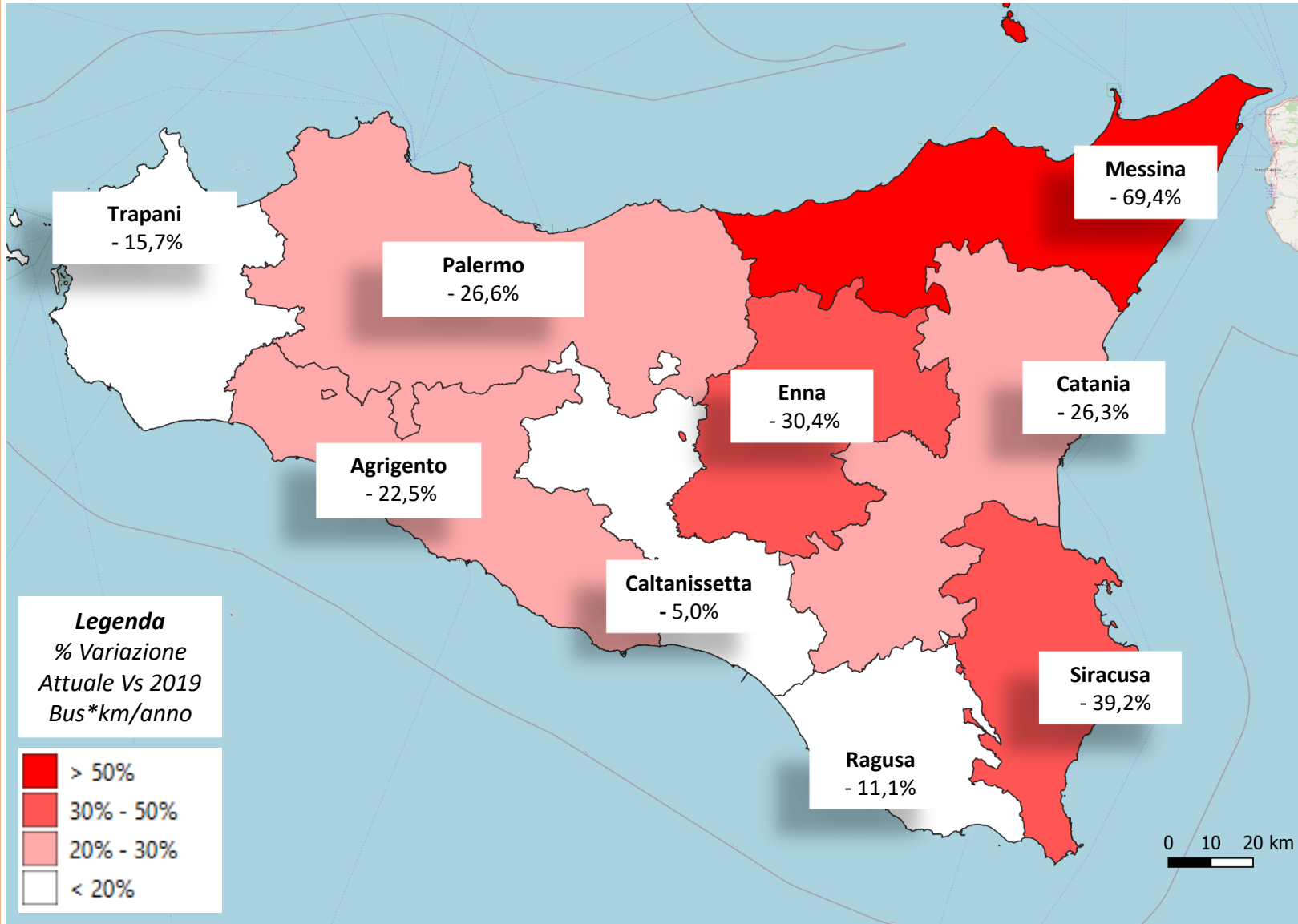
3. L'individuazione di quattro bacini ottimali:

- Bacino Palermo – Trapani
- Bacino di Messina
- Bacino Agrigento – Enna – Caltanissetta
- Bacino Catania – Siracusa – Ragusa

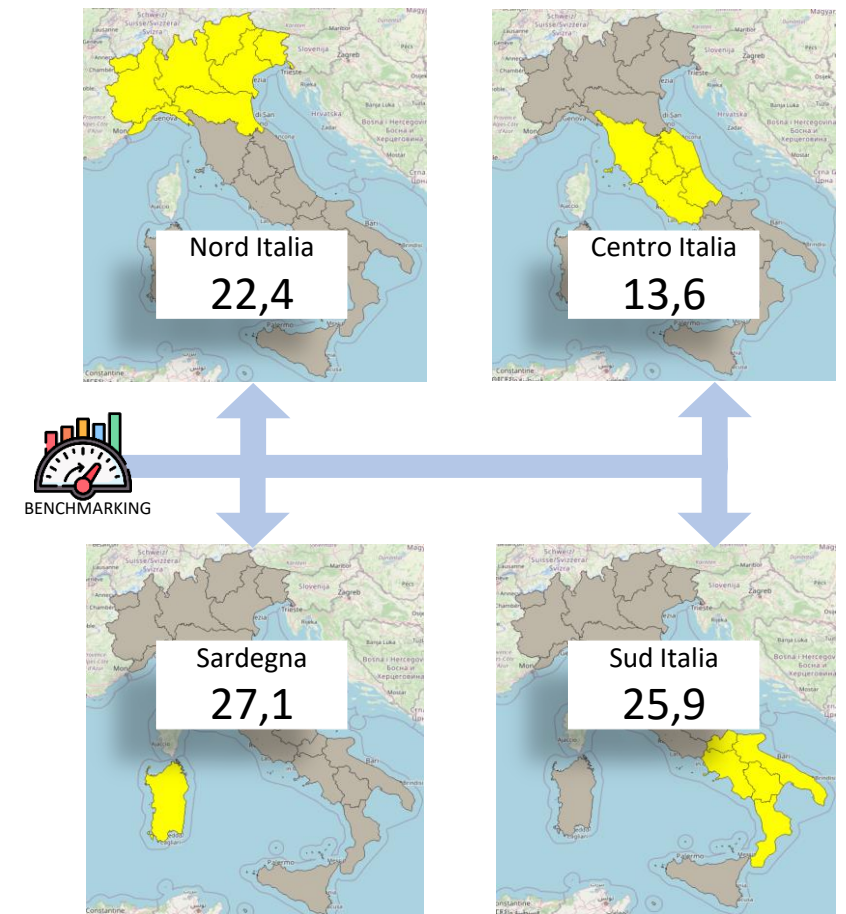
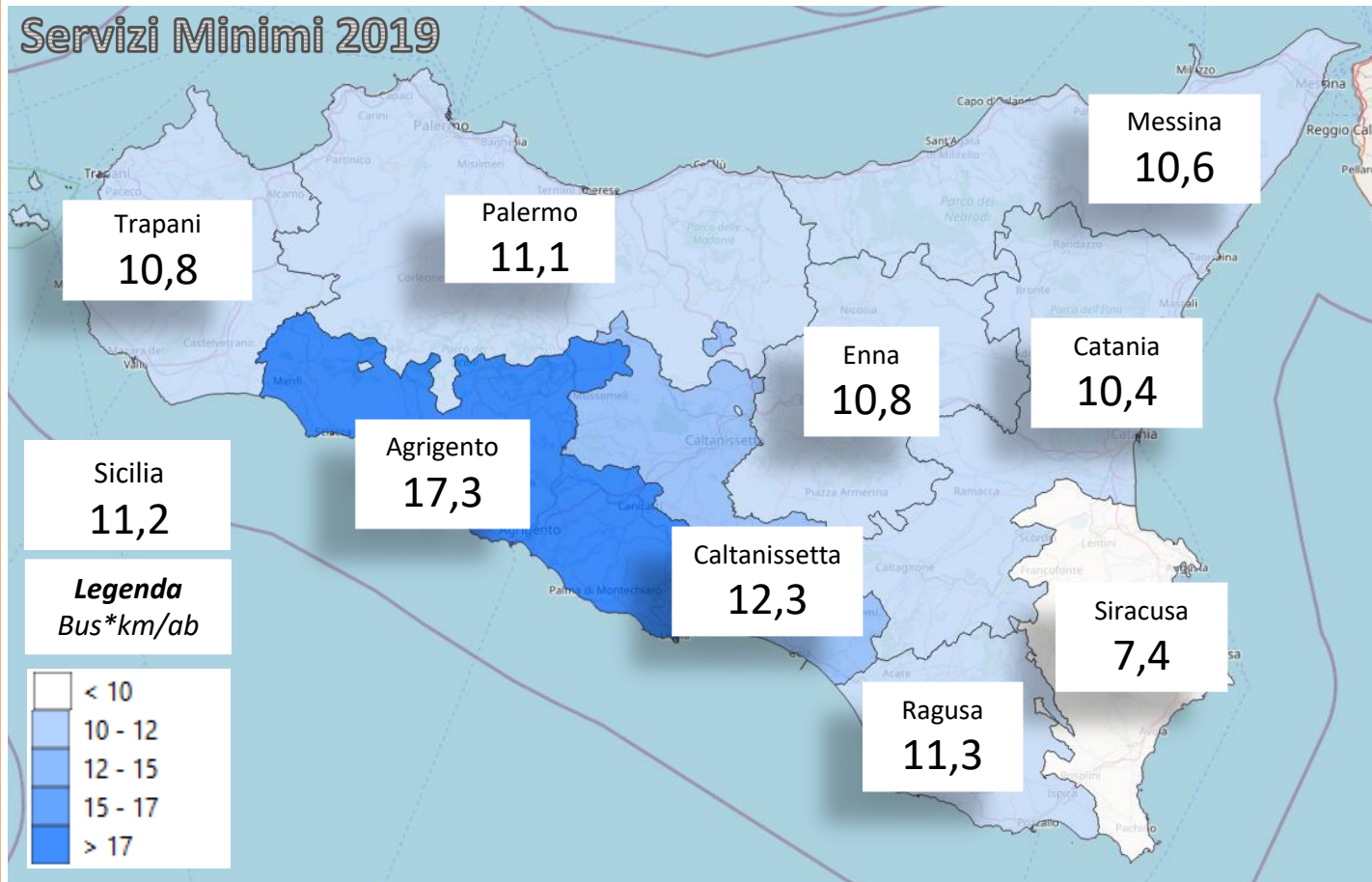


* Circa 60.000.000 bus*km/anno.

La revisione dell'offerta 2019 rispetto al servizio attuale



BENCHMARKING SULLA PRODUZIONE CHILOMETRICA PER ABITANTE



Coefficienti desunti a partire dalla produzione chilometrica globale dei servizi minimi pari a 54,7 M bus*km/anno che comprendono sia il servizio tradizionali sia i servizi innovativi (servizi a chiamata), i quali sono ripartiti proporzionalmente per area provinciale sulla base dell'offerta SSMM



IL PERCORSO DI REVISIONE DEI SERVIZI MINIMI DEL 2023

- 1. Valutazione dei servizi minimi oggetto di studio**, con particolare riferimento ai *cluster* maggiormente critici (servizi in sovrapposizione con il ferro, servizi commerciali / stagionali, servizi nelle fasce orarie di morbida e servizi in ambito comunale)
- 2. Valutazione della corrispondenza dell'offerta con le linee guida del PIIM**, ove possibile e in termini di associazione delle corse alle direttrici definite nel Piano
- 3. Analisi dell'attuale offerta ferroviaria (2023)** rispetto alla pianificazione dell'APQ RFI per lo scenario 2023, in modo da verificare la rispondenza del livello di offerta
- 4. Studio dell'effettiva sovrapposizione dei servizi automobilistici con il ferroviario (2023)** in termini sia di percorso sia di orario, facendo riferimento agli orari delle singole corse gomma e ferro e ai tempi di viaggio su gomma e su ferro
- 5. Valutazione di ulteriori servizi aggiuntivi**, quali i servizi autorizzati extra-contratto e le richieste integrative pervenute dai territori e dalle associazioni di categoria (ANAV e FITTEL)



INPUT

ATTUALE



- Coefficienti di prestazione territoriale
- Copertura territoriale
- Spunti e riflessioni



ANALISI SOVRAPPOSIZIONI FERROVIARIO



SERVIZI EXTRA-CONTRATTO



ESIGENZE TERRITORIALI

OUTPUT

OFFERTA REV 2023 integrata

OFFERTA ATTUALE CONFERMATA



INTEGRAZIONI AREE INTERNE
(2019)



SERVIZI EXTRA CONTRATTO
(no puramente commerciali)



SERVIZI RICHIESTI DAL
TERRITORIO

IL CASO DELLA SOVRAPPOSIZIONE DI SERVIZIO CON IL SISTEMA FERROVIARIO

L'attività è indirizzata ad **analizzare le relazioni O/D dell'offerta attuale** in termini di **completa «sovrapposizione con il ferro»**, ossia con sostanziale coincidenza di percorso e di orario. È stato inoltre valutato il tempo di viaggio, che per tali servizi su gomma risulta maggiore o uguale a quello dei relativi servizi su ferro in sovrapposizione

1.943.174 bus*km in sovrapposizione con il servizio ferroviario

Il **metodo** seguito prevede:



- 1. Verifica della sovrapposizione di ciascuna corsa**, in termini di fascia oraria, dell'offerta automobilistica ad una (e una sola) corsa del quadro orario Trenitalia 2023, caratterizzata da specifica frequenza e orario



- 2. Valutazione del tempo di percorrenza** in bus e treno per ciascuna corsa, valutando anche la possibile combinazione treno – bus*

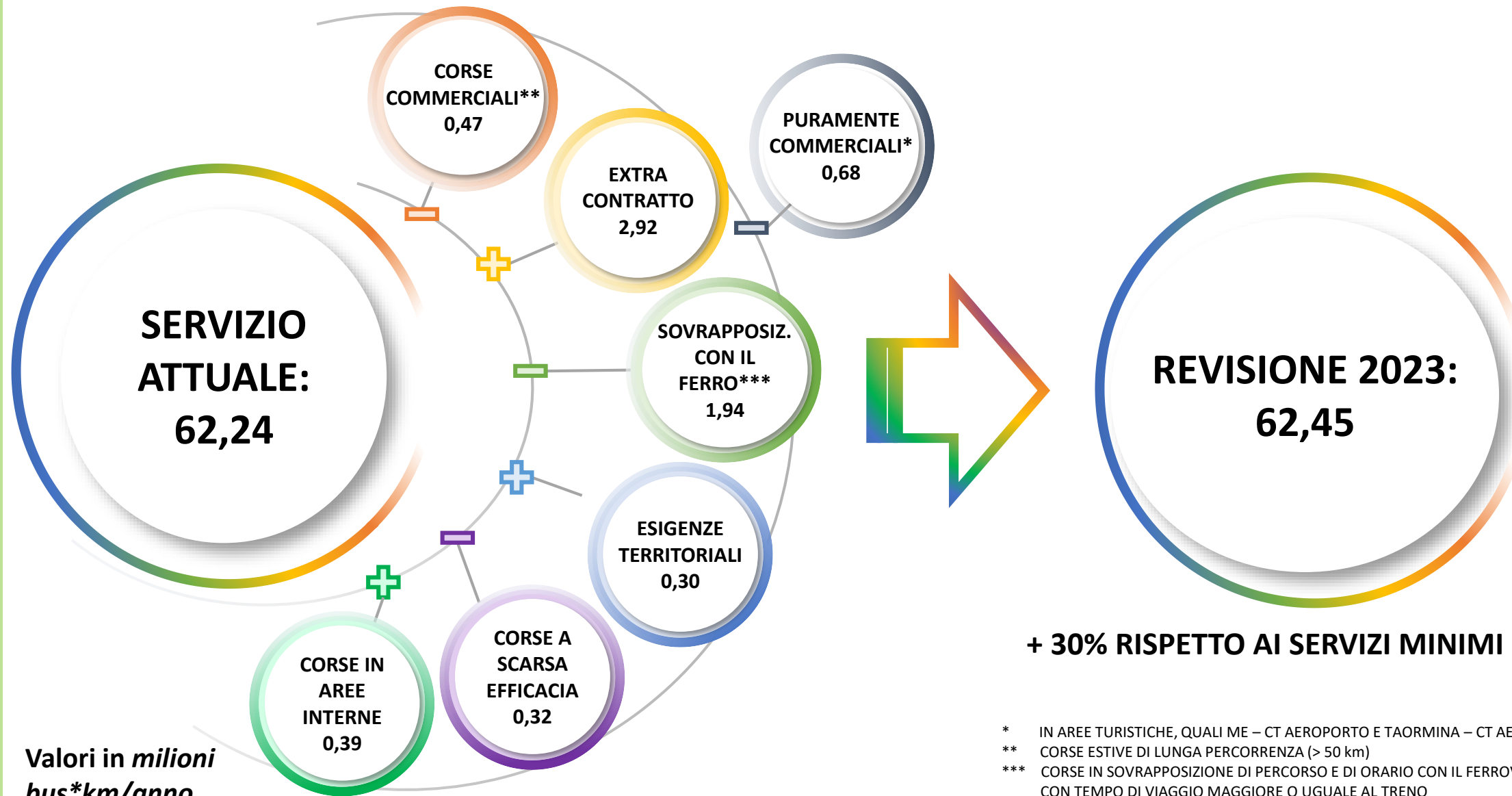


- 3. Verifica della sovrapposizione del servizio bus e treno** in termini di fermate intermedie tra le fermate di origine e destinazione**

* È STATO RICOSTRUITO IL COSTO GENERALIZZATO DI TRASPORTO (SEMPLIFICATO) IN TERMINI DI «TEMPO EQUIVALENTE» DELLA POSSIBILE CATENA DI VIAGGIO INTERMODALE, IPOTIZZANDO TEMPI AGGIUNTIVI DI INTERSCAMBIO ANCHE CON MAGGIORAZIONI PER TENER CONTO DEL MAGGIOR DISAGIO. IL TEMPO DEL COLLEGAMENTO BUS IN ADDUZIONE (NON NECESSARIAMENTE PRESENTE ALLO STATO ATTUALE) È STATO STIMATO.

** L'ANALISI DELLE FERMATE INTERMEDIE DEI SERVIZI FERROVIARI ED AUTOMOBILISTICI IN SOVRAPPOSIZIONE DI PERCORSO HA EVIDENZIATO UNA SOSTANZIALE OMOGENEITÀ TRA FERMATE FERROVIARIE E FERMATE BUS (CORSE DI LUNGA PERCORRENZA CON TRATTE AUTOSTRADALI O SU VIABILITÀ ANALOGA)

I RISULTATI IN SINTESI



* IN AREE TURISTICHE, QUALI ME – CT AEROPORTO E TAORMINA – CT AEROPORTO
** CORSE ESTIVE DI LUNGA PERCORRENZA (> 50 km)
*** CORSE IN SOVRAPPOSIZIONE DI PERCORSO E DI ORARIO CON IL FERROVIARIO E CON TEMPO DI VIAGGIO MAGGIORE O UGUALE AL TRENO



LA PRODUZIONE ANNUALE PER TERRITORIO

