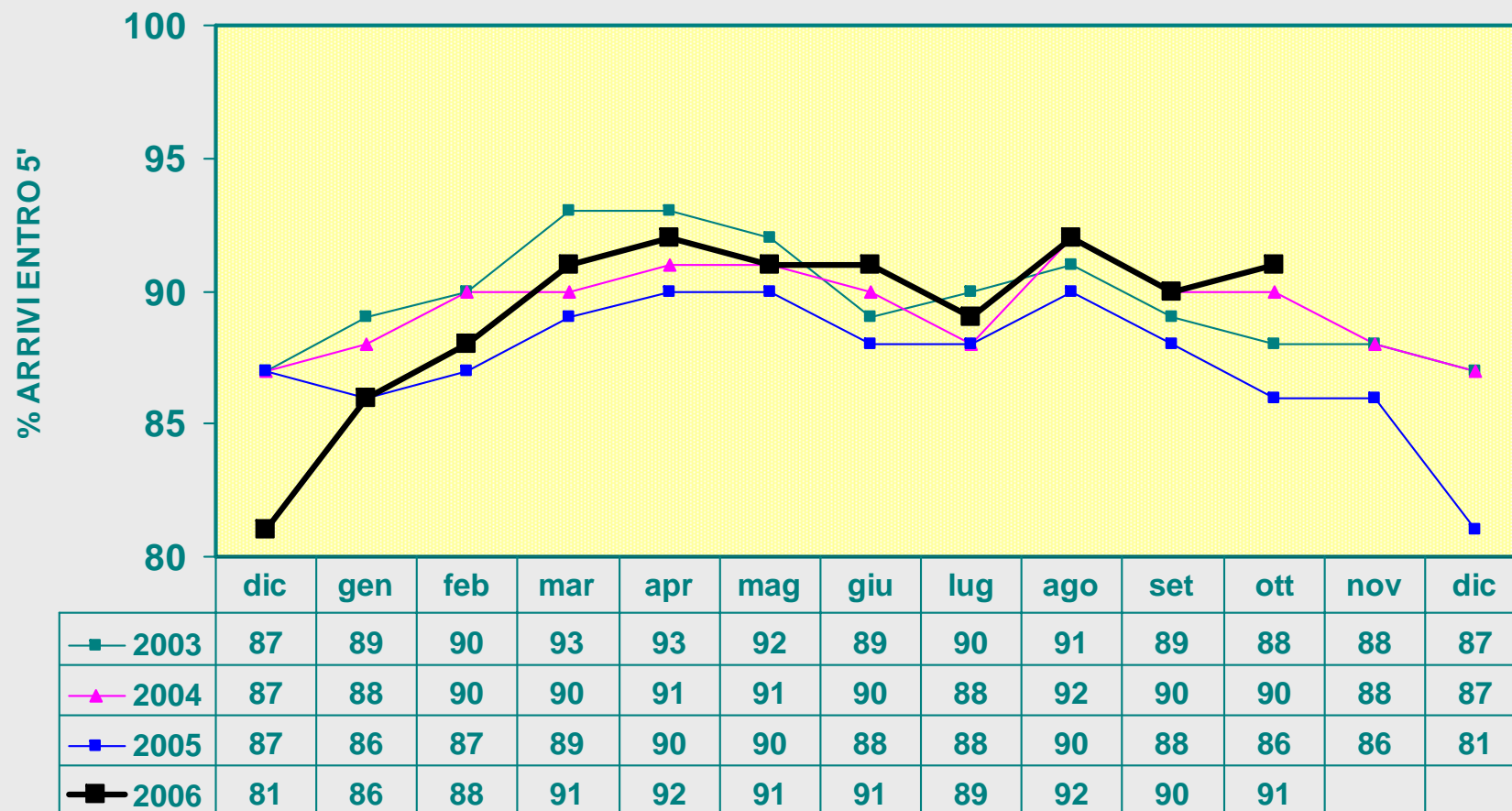


DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE

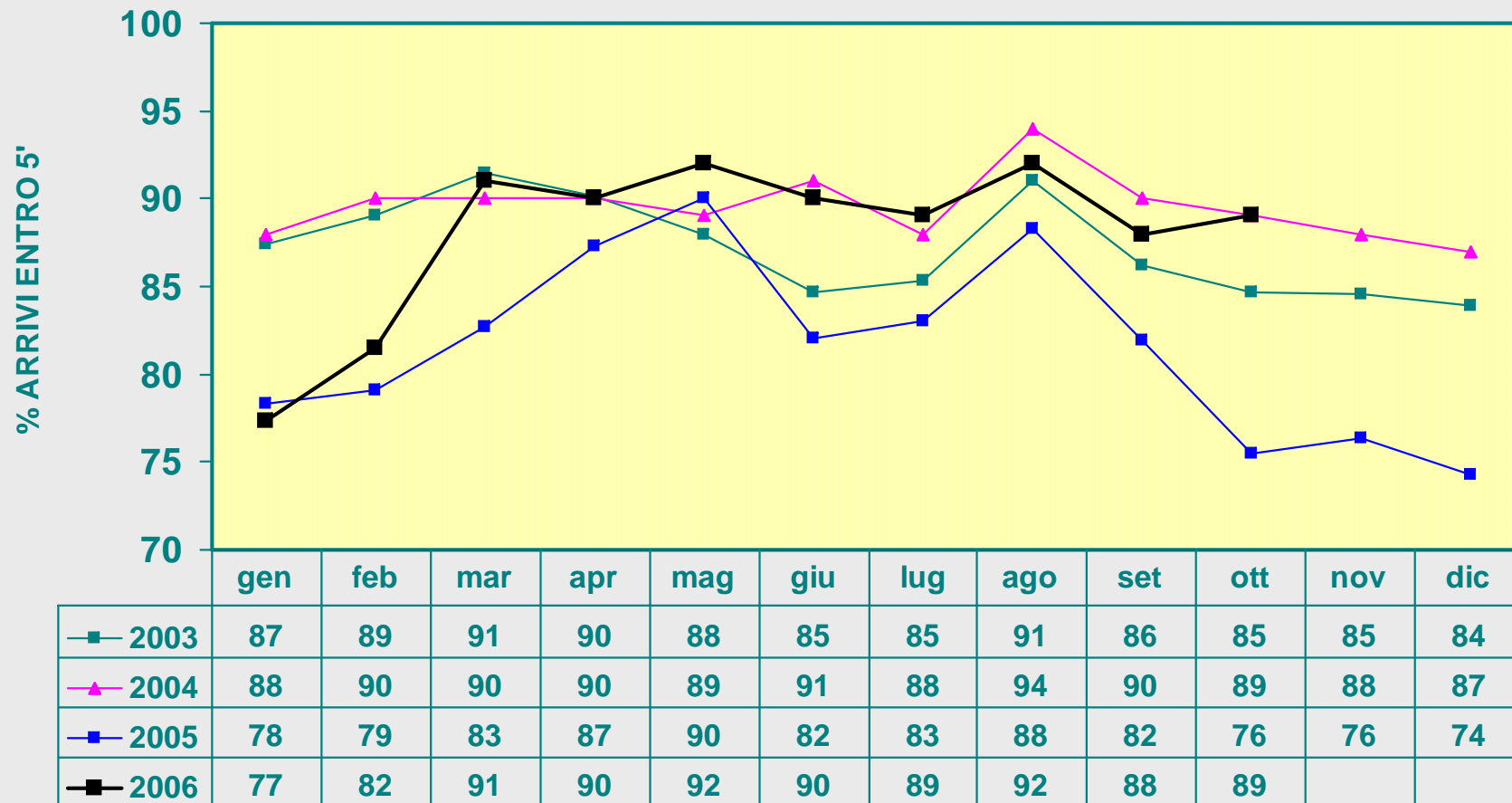
Puntualità



I valori si riferiscono allo Standard B del DM 146T/2000 per i treni di Trenitalia

LAZIO

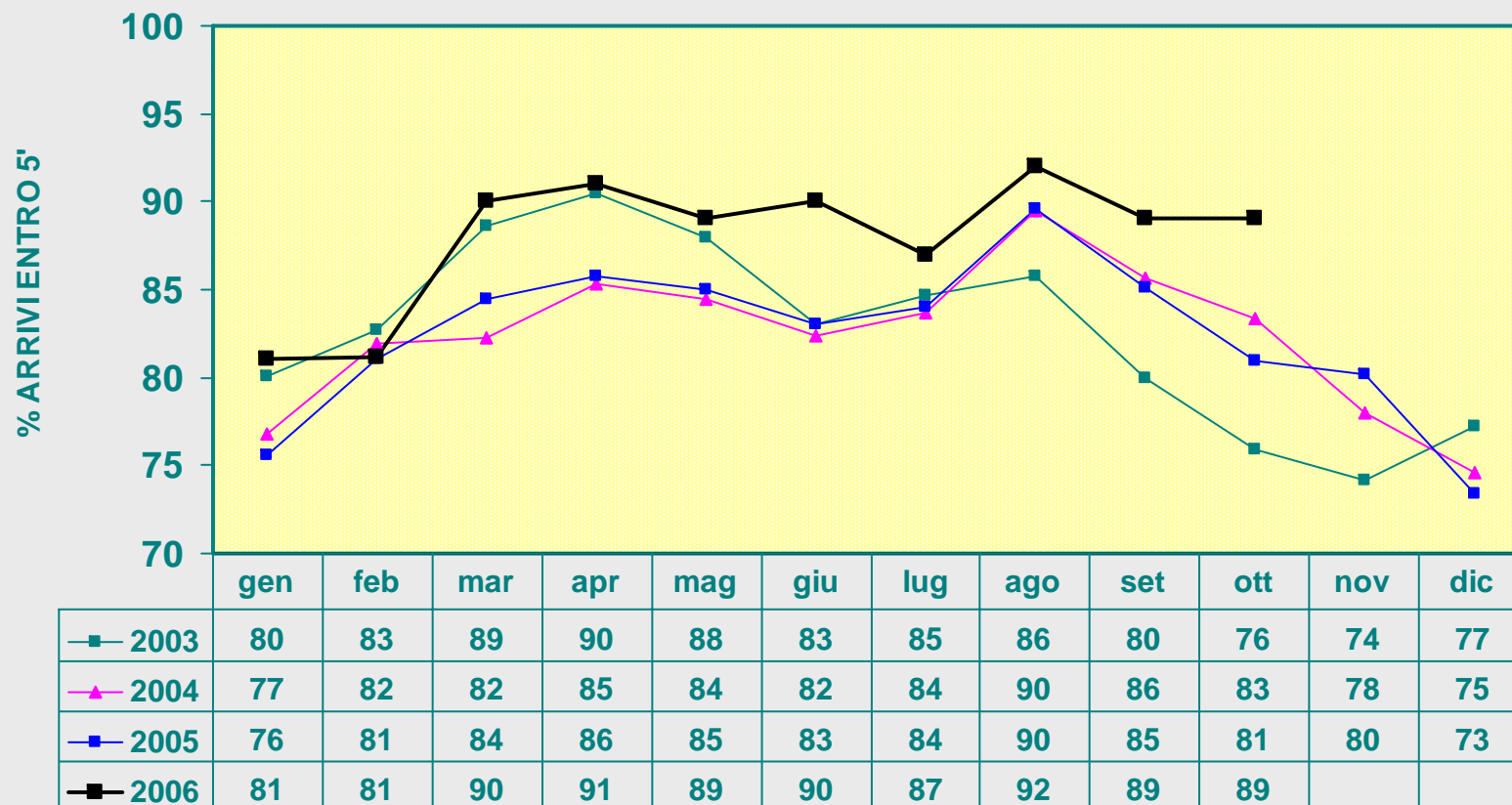
Puntualità



I valori si riferiscono allo Standard B del DM 146T/2000 per i treni di Trenitalia

LOMBARDIA

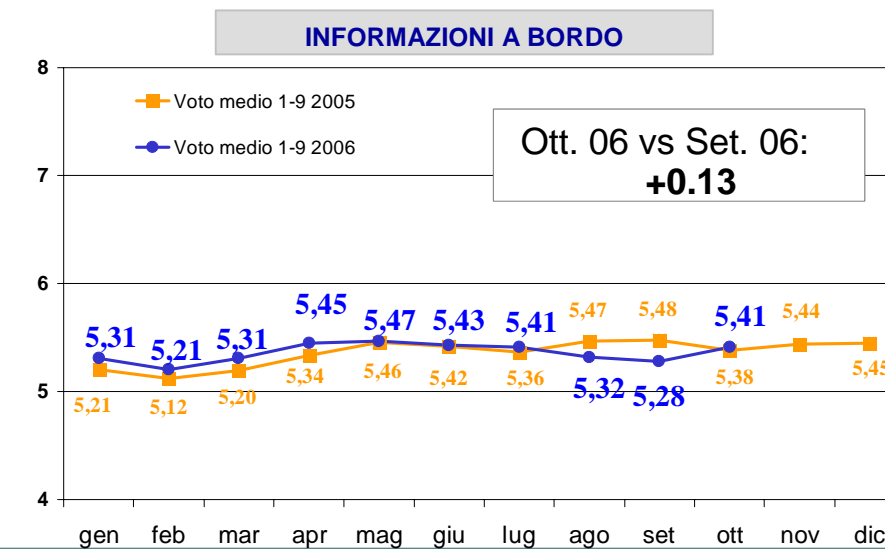
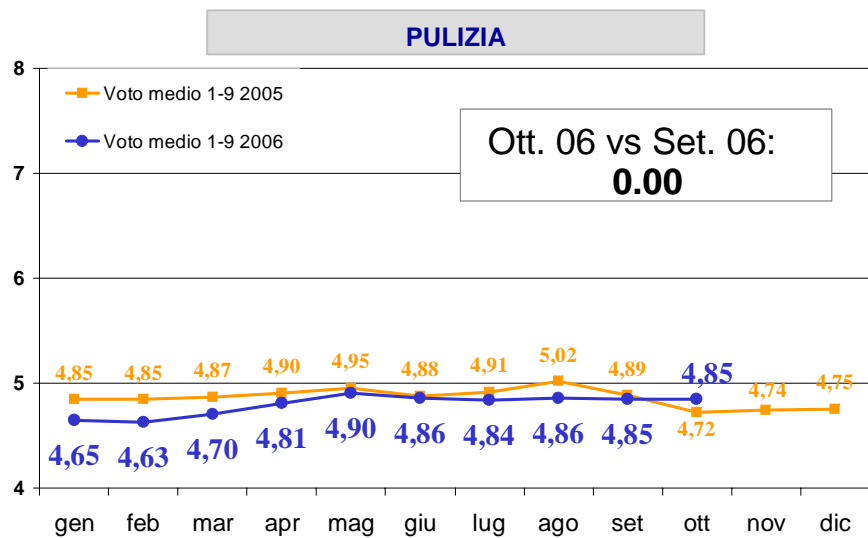
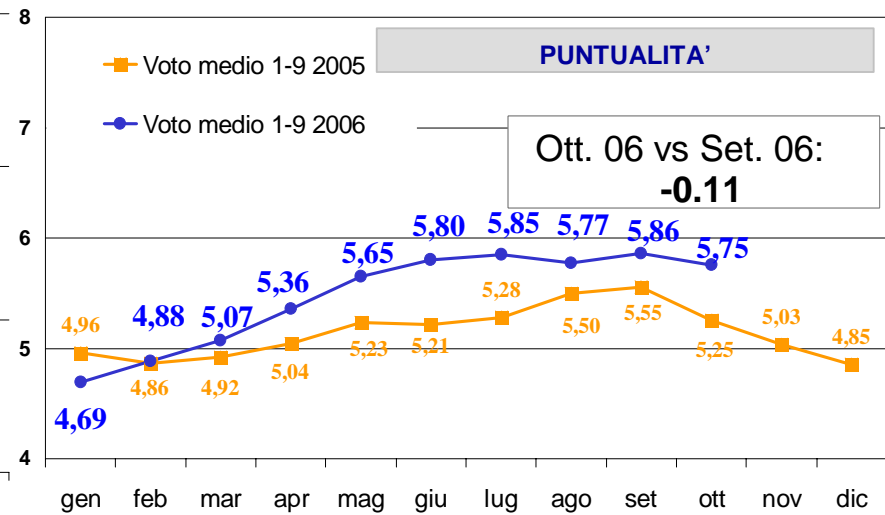
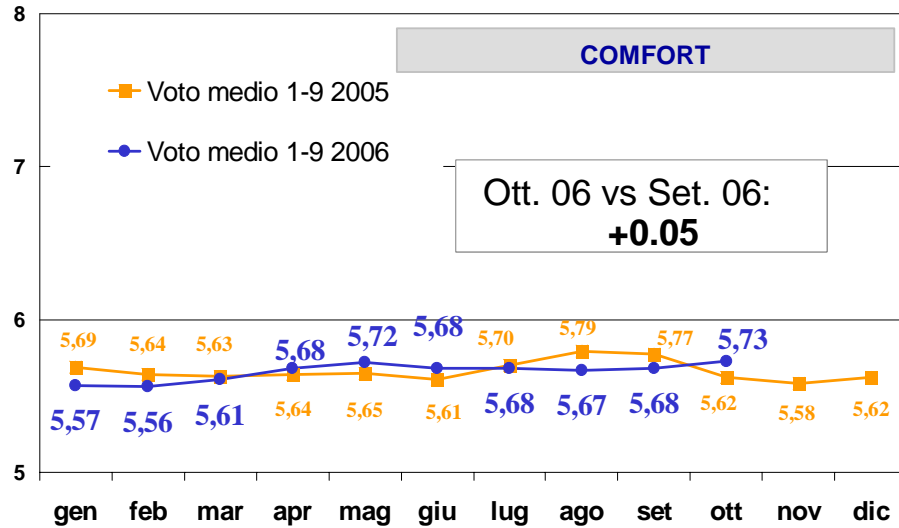
Puntualità



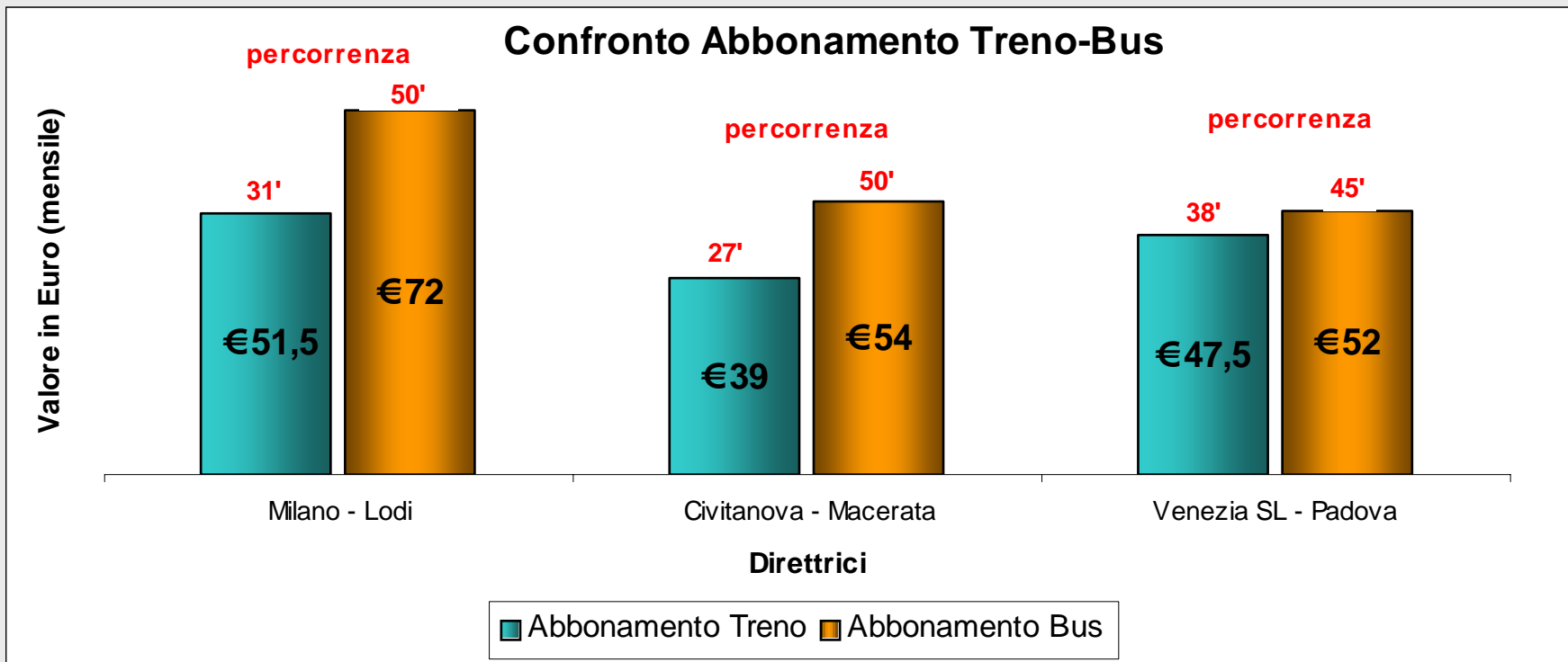
I valori si riferiscono allo Standard B del DM 146T/2000 per i treni di Trenitalia

DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE

Customer Satisfaction



TARIFFE: CONFRONTO TRENO/BUS



TARIFFE: CONFRONTO EUROPEO

ROMA



Abbonamento
raggio medio 35
km dal centro
abitato

Zona 1 e 2

1 Mese Metro +
Bus + FMR

30 €

PARIGI



Abbonamento
raggio medio 30
km dal centro
abitato fino a
zona 5 (Versailles
Charles de
Gaulle)

1 Mese Metro + Bus + RER

103 €

BERLINO



Abbonamento
raggio medio 30
km dal centro
abitato

Zone A +B+C
(Potsdam, Bernau)

1 Mese Metro + Bus + S-bahn

83 €

LONDRA



Abbonamento
raggio medio 25
km dal centro
abitato fino a
zona 6 (Heathrow,
Upminster)

1 Mese Metro + Bus + National Rail

225 €

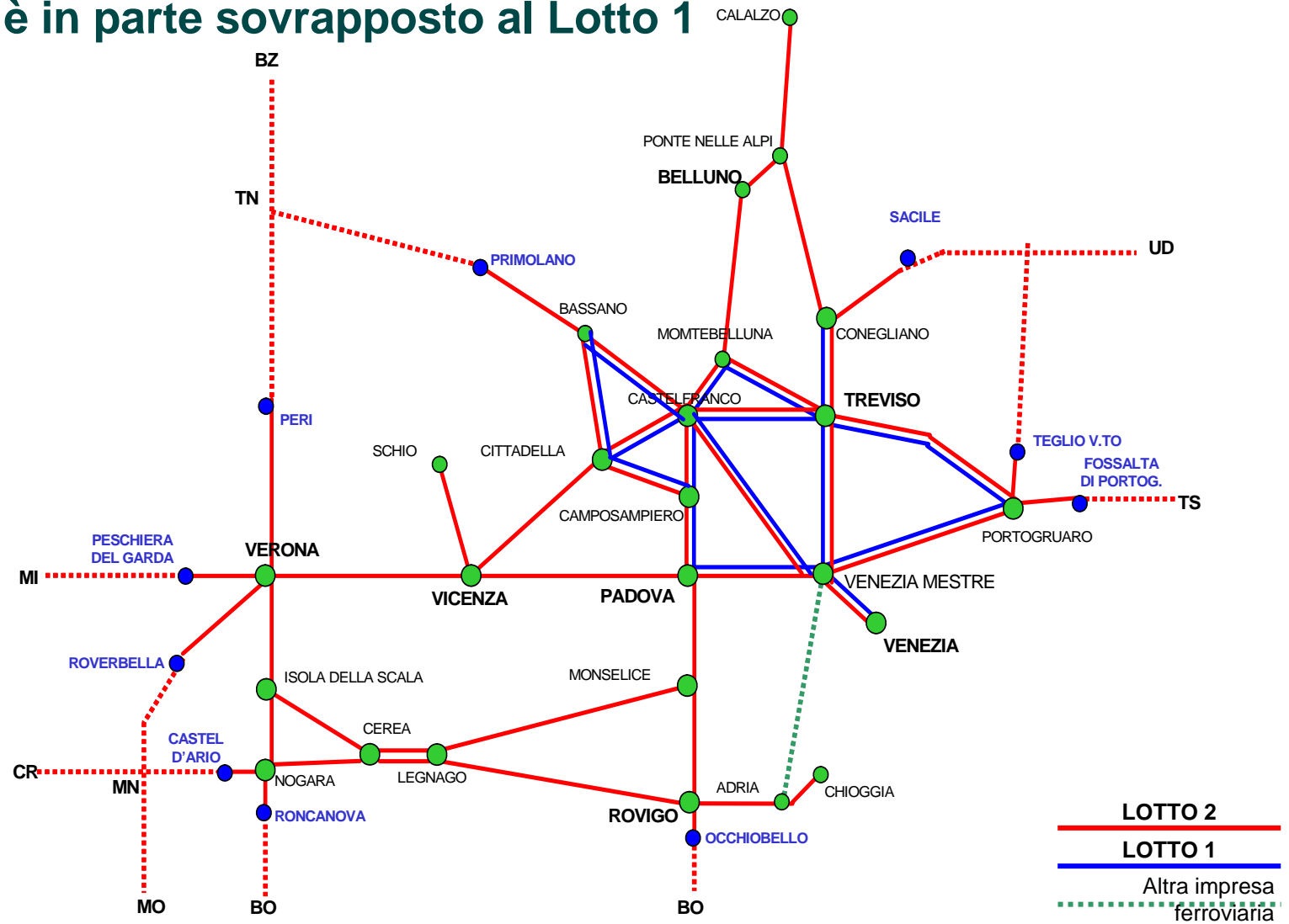
Il contesto strategico e di mercato – Trenitalia nel Veneto

- Trenitalia opera, in Veneto, in seguito alla gara per i servizi ferroviari sul “Lotto 2”, indetta dalla Regione Veneto e vinta nel 2005 assieme a Sistemi Territoriali
- Entro il 2007 verranno assegnati, sempre tramite gara della Regione Veneto, i servizi ferroviari relativi al “Lotto 1”:
 - **Lotto 1: Servizio esclusivamente interno alle province VE-TV-PD^(*)**
 - è parte dell'SFMR (integrato ferro/gomma)
 - A gara probabilmente nel 2007
 - **Produzione 2006: 3.157.424 tr*km**
 - **Lotto 2: Servizio Regionale interno alle altre province del Veneto e traffico da queste a quelle del Lotto 1**
 - contratto 2005-2010 - Gara vinta da Trenitalia + ST
 - **Produzione 2006: 11.820.606 tr*km**

Nota: alla Direzione Regionale Veneto sono assegnati anche i servizi relativi ai treni iR sulle tratte Brennero-Bologna e Venezia-Udine-Trieste

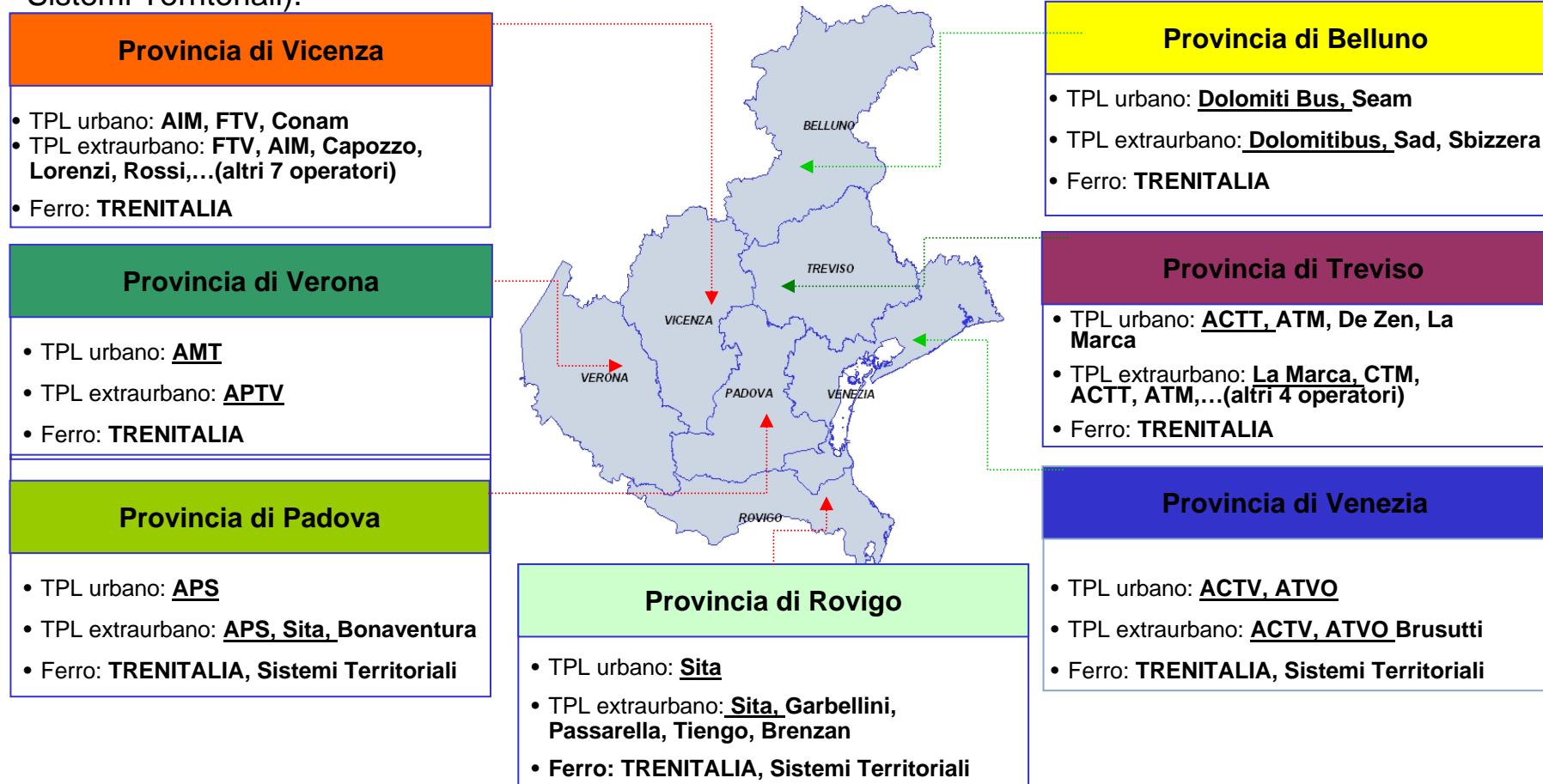
Il contesto strategico e di mercato – I lotti

il Lotto 2 è in parte sovrapposto al Lotto 1



Il contesto strategico e di mercato – Gli operatori TPL

Nel Veneto operano: 42 aziende TPL gomma (pari al 3,5% del totale nazionale), di cui 11 a prevalente maggioranza pubblica, svolgono il 95% del servizio, le altre 31, in prevalenza private, svolgono il restante 5%, molte di queste effettuano meno di 400.000 km/anno; 2 imprese ferroviarie (Trenitalia e Sistemi Territoriali).



Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale

- Il sistema di trasporto pubblico locale delle province di Venezia, Padova e Treviso si appresta a vivere una rilevante discontinuità derivante dalla prossima attivazione del sistema ferroviario metropolitano regionale (**SFMR**) che prevede un incremento della produzione ferroviaria pari a **78%** della produzione attuale.
- Il SFMR si basa sul concetto di **intermodalità** che permette di offrire all'utenza delle tre province un nuovo modo di viaggiare basato sull'interscambio modale tra treno, bus e mezzi privati

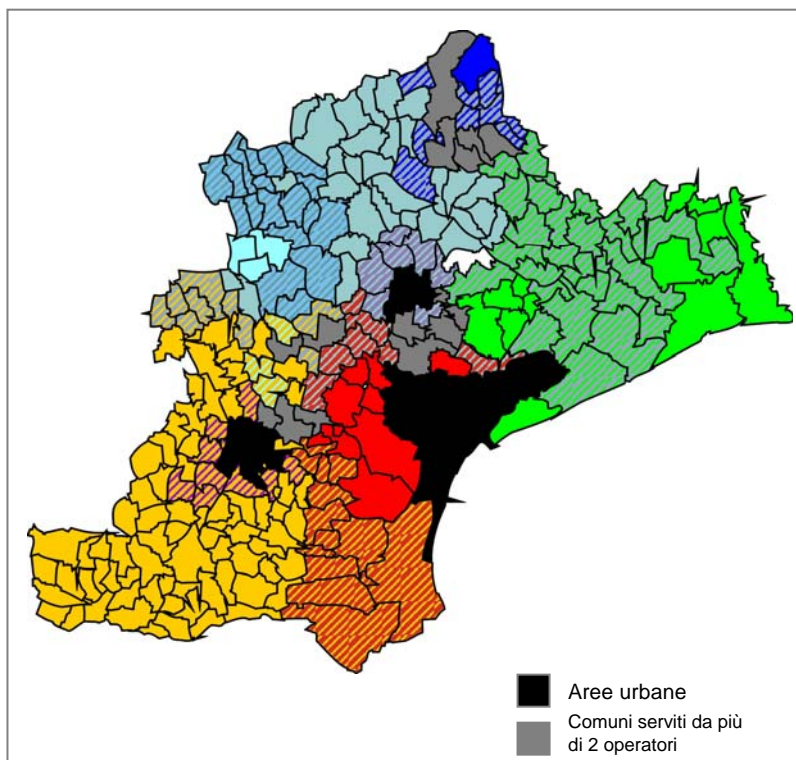
BACINO SFMR

Attivazione prevista entro il 2010



Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale OGGI

I principali operatori TPL del bacino SFMR



<p>CTM S.p.A. Passeggeri trasportati: 1,9 mil Val. della produzione*: 3,4 mil. Euro Produzione km: 1,7 mil.</p> <p>LA MARCA S.p.A. Passeggeri trasportati: 9,4 mil Val. della produzione*: 18,5 mil. Euro Produzione km: 10,2 mil.</p> <p>SITA S.p.A. Passeggeri trasportati: 11,7mil Val. della produzione*: 26,9 mil. Euro Produzione km: 14,0 mil.</p> <p>APS S.p.A. Passeggeri trasportati: 33,7 mil Val. della produzione*: 30,5 mil. Euro Produzione km: 8,7 mil.</p> <p>SISTEMI TERRITORIALI S.p.A. Passeggeri trasportati: 0,8 mil Val. della produzione*: 5,1 mil. Euro Produzione km: 0,6 mil. (treni – km)</p>	<p>ATM S.p.A. Passeggeri trasportati: 2,3 mil Val. della produzione*: 2,9 mil. Euro Produzione km: 1,1 mil.</p> <p>ACTT S.p.A. Passeggeri trasportati: 11,8 mil Val. della produzione*: 12,2 mil. Euro Produzione km: 4,1 mil.</p> <p>ATVO S.p.A. Passeggeri trasportati: 8 mil Val. della produzione*: 19,0 mil. Euro Produzione km: 10,2 mil.</p> <p>ACTV S.p.A. Passeggeri trasportati: 88,8 mil Val. della produzione*: 186,3 mil. Euro Produzione km: 31,4 mil. Ore di moto: 471.000</p> <p>TRENITALIA S.p.A. Passeggeri trasportati: 771,2 mil. pax-km Val. della produzione*: 29,4 mil. Euro Produzione km: 3,2 mil. (treni – km)</p>
---	---

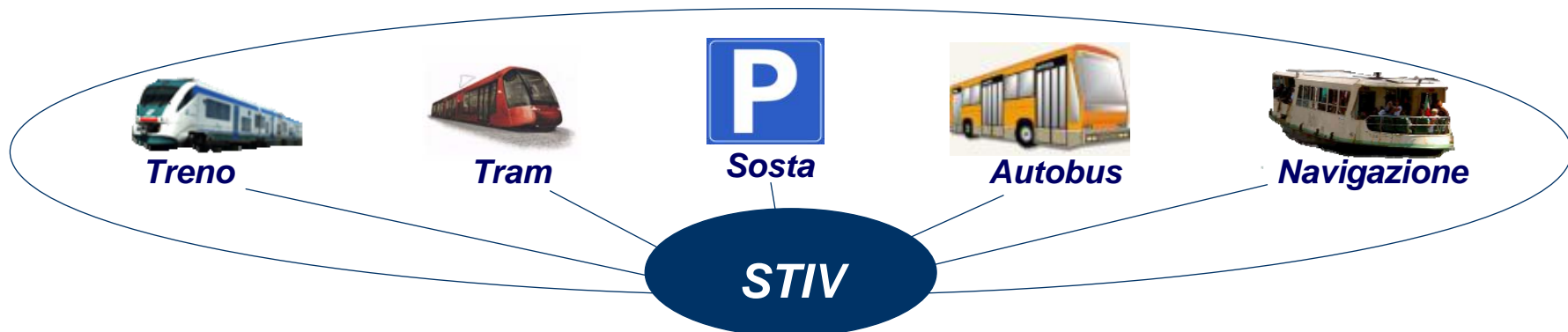
Il valore complessivo della produzione(*) dei 10 principali operatori TPL gomma ferro e navigazione si attesta a 335 mln €

La produzione complessiva nel 2005 è stata di 82,5 mln di bus/km per la gomma, 3,7 mln treni/km per i servizi ferroviari e 471.000 ore di moto per la navigazione

* il valore della produzione è calcolato come somma di ricavi da titoli di viaggio e contributi al netto dei ricavi accessori

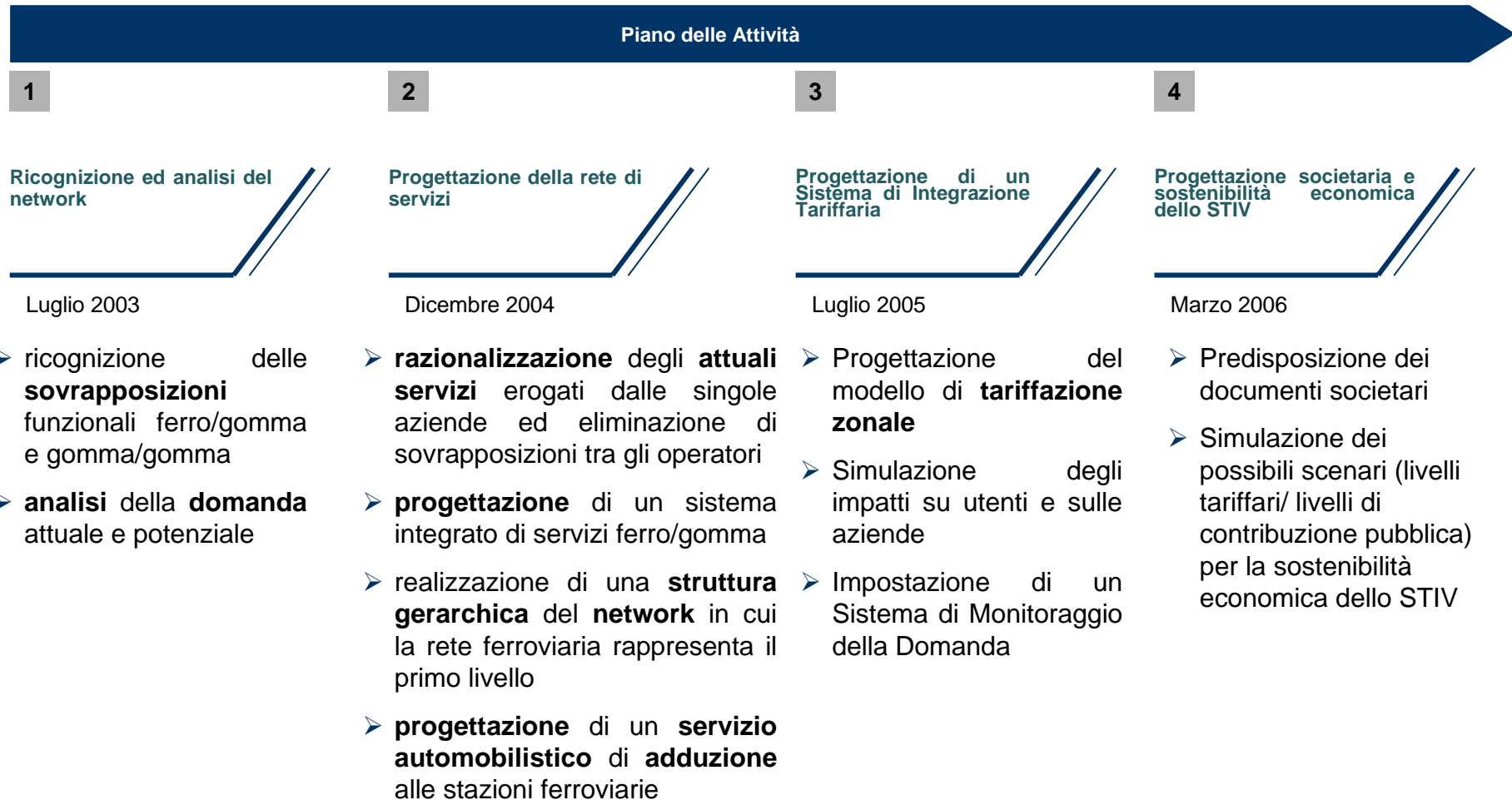
Il progetto STIV (Sistema Trasporti Integrati nel Veneto)

- Le principali aziende di TPL operanti nel bacino del Veneto centrale hanno risposto alla sfida dell'intermodalità del SFMR avviando uno studio per la riorganizzazione dei servizi volta all'**ottimizzazione** della **rete di trasporto** basato su:
 - **razionalizzazione** degli **attuali servizi** erogati dalle singole aziende ed eliminazione di eventuali sovrapposizioni tra gli operatori
 - **progettazione** di un sistema integrato di servizi
 - realizzazione di una **struttura gerarchica** del **network** in cui la rete ferroviaria rappresenta il primo livello
 - **progettazione** di un **servizio automobilistico di adduzione** alle stazioni ferroviarie
 - impostazione di un **sistema tariffario integrato**
- L'integrazione di tutte le modalità di trasporto rappresenta la sfida del sistema di servizi TPL per offrire una risposta concreta ad una **domanda di trasporto** in crescita che si orienta sempre più verso la scelta del mezzo privato per gli spostamenti




Il progetto STIV - Il piano delle attività

- Al fine di costituire una rete di servizi integrati, le 10 aziende hanno sviluppato un percorso progettuale comune che si è articolato in quattro fasi successive:



Il progetto STIV - Gli elementi distintivi

- Il progetto STIV prevede un notevole potenziamento dell'offerta di servizi ferroviari con un'estensione oraria compresa tra 16 e 18 ore e frequenze ogni 15/30 minuti nelle ore di punta
- L'offerta di servizi è caratterizzata da elementi distintivi su cui si basa la costruzione del modello di esercizio:
 - L'**appuntamento** (rendez-vous) in stazione tra i treni e i servizi automobilistici di adduzione
 - Il **cadenzamento** degli orari, ovvero la partenza dei treni con frequenza costante pari a 15/30 min
 - la **mnemonicità**, ovvero la partenza dei treni sempre allo stesso orario
- Tali innovazioni hanno imposto un **riesame complessivo** dell'architettura dell'offerta dei servizi di TPL per poter cogliere le opportunità che la realizzazione di un sistema integrato offre ai diversi attori che operano nel territorio



Il ridisegno complessivo dell'offerta persegue l'obiettivo dell'incremento della quota di mercato a vantaggio del servizio pubblico e, quindi, della domanda soddisfatta

Il progetto STIV - Le sovrapposizioni dei servizi

	ACTT	ACTV	APS	ATM	ATVO	CTM	LA MARCA	SIST. TERR.	SITA	TRENITALIA	
ACTT		O			P		P			P	
ACTV			P		P		P	P+O	P+O	P+O	
APS						P			P	P	
ATM							P				
ATVO							P+POOL		P	P	
CTM							P+O		P	P	
LA MARCA									POOL	P	
SIST. TERR.									O		
SITA										P	
TRENITALIA											

Sovrapposizioni

- P Solo di percorso
- O Solo di offerta
- P+O Sia di percorso sia di offerta

Tra gli operatori sono state individuate 112 situazioni di sovrapposizione, di cui:

- 94 di **percorso** (di cui 32 tra operatori gomma e ferro);
- 16 di **offerta** (di cui 6 tra operatori gomma e ferro);
- 2 di **Pool** (SITA – La Marca e ATVO – La Marca).

Il progetto STIV Integrazione modale – ipotesi

Esempio di integrazione modale per la linea Venezia-Treviso, dove sono indicate le stazioni di rendez-vous, le fermate dei bus, i parcheggi scambiatori, ecc.



Stazioni	Interventi	Anno	Fermate bus	Stalli bus	Posti auto	Posti bici
TERRAGLIO (Stazione Rendez - Vous)	Nuova costruzione	2006	-	-	274	-
GAZZERA	Nuova costruzione	2006	2	0	300*	172
MAROCCO	Nuova costruzione	2006	-	-	119	-
MOGLIANO	Ristrutt.	2007	4	1	470	75/100 Nuovi/Tot
PREGANZIOL (Stazione Rendez - Vous)	Ristrutt.	2008	1	1	651	103
TREVISO	Nuova costruzione	2006	-	-	439	-
SAN TROVASO	Ristrutt.	2006	1	1	210	107

Il progetto STIV - Offerta aggiuntiva - ipotesi

Produzione in km di servizi automobilistici		
Attuale	Futura	Delta
80.816.159	81.760.948	+944.789

+1,2%

Produzione in km di servizi ferroviari		
Attuale	Futura	Delta
2.632.445	5.111.951	2.479.506

+78%(*)

NOTA: non è stato considerato l'effetto dell'attivazione del servizio tranviario a Padova

Il progetto STIV - I risultati della riorganizzazione del servizio

- La riorganizzazione del servizio di TPL previsto dal progetto STIV consente un **rilevante miglioramento dell'offerta di servizi** a sostanziale **parità di chilometri su gomma** e con un **deciso incremento dei servizi su rotaia**, in grado di incrementare la capacità di attrarre maggiore domanda potenziale

- In sintesi il progetto prevede il raggiungimento dei seguenti target:

1 L'offerta di servizi

- 133 passaggi di linee di adduzione presso i nodi di interscambio (+ 70)
- 7.355 corse / giorno di adduzione (+ 3.471)
- 455 treni / giorno (+224)
- 213.395 posti / giorno treno (+109.704)
- + collegamenti e soluzioni di viaggio intermodali
- + regolarità / puntualità dei servizi
- - tempi di percorrenza su direttrici ad alta densità di utenza

- Acquisizione di una quota pari a 10÷30% della domanda potenziale

- + 7.700÷23.100 pax sistematici / giorno (abbonamenti)

- + 1,7÷5,1 milioni di titoli di corsa semplice all'anno

3 La domanda Potenziale

I RISULTATI

2 La Produzione Km

- + 2 mln km servizio ferroviario
- circa invariato servizio gomma (*)

(*) La produzione Km è legata ai diversi scenari di attivazione

Il progetto STIV - Il sistema tariffario integrato

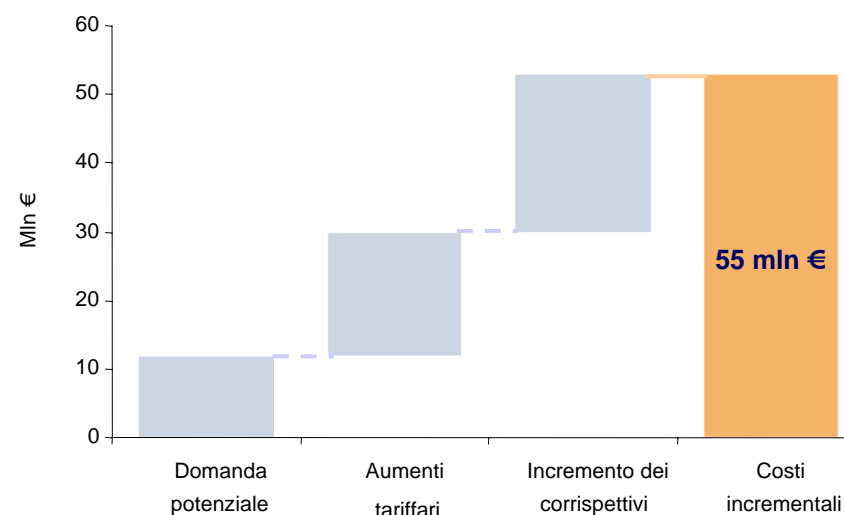
- Nell'ambito del progetto STIV è stato progettato un **Sistema Tariffario Integrato** basato su alcuni cardini che ne definiscono l'architettura:
 - **Tariffazione zonale** che definisce l'unità di misura della quantità di trasporto acquistabile
 - **Integrazione esclusiva** che prevede la creazione di una unica struttura tariffaria comune a tutte le aziende per la definizione dei prezzi dei titoli relativi a soluzioni di viaggio monomodali, plurimodali o integrate
 - **Sistema** di tariffazione **digressivo** che prevede un modello di pricing a incrementi non costanti e con tariffe unitarie decrescenti (Es. un titolo da tre zone costerà meno di 1,5 volte un titolo da 2 zone)
- Tale modello consente all'utenza la possibilità di utilizzare un **unico documento di viaggio** il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati, né dal numero di eventuali trasbordi, ma soltanto dalla "quantità" di trasporto acquistata

Il progetto STIV - Gli scenari di sostenibilità economica (1)

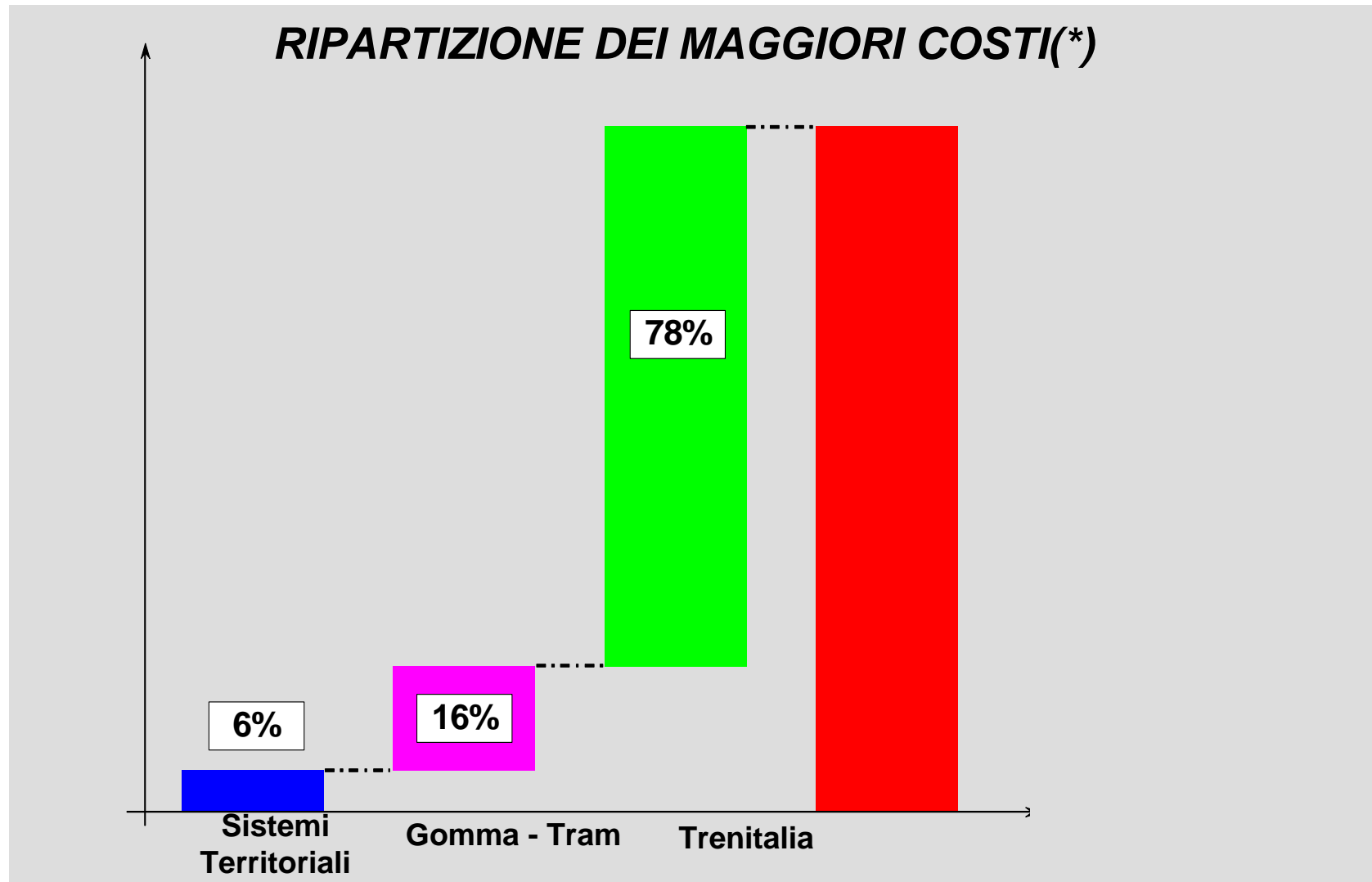
- Il riassetto dei servizi TPL previsto nel progetto STIV comporta un notevole **aumento** dei **costi di esercizio** a carico delle aziende, legato essenzialmente alla produzione incrementale e ai costi di gestione del sistema tariffario integrato
- Sulla base di una stima dei costi incrementali che, nell'ipotesi di piena funzionalità del progetto, arriva fino a **55 mln € annui**, l'analisi di sostenibilità economica ha portato alla formulazione di alcune ipotesi di bilanciamento di tali costi attraverso il contributo di:
 - Ricavi da domanda potenziale
 - Aumenti tariffari
 - Incrementi dei corrispettivi

E' necessario individuare il mix di aumenti tariffari / incrementi dei corrispettivi che permetta la sostenibilità economica alle aziende senza ridurre l'appetibilità dell'offerta

Bilanciamento costi incrementali



Il progetto STIV - Gli scenari di sostenibilità economica (2)



Il progetto STIV

Gli investimenti in mezzi – Rotabili ferroviari

- Il parco rotabili attualmente disponibile per il servizio SFMR è costituito da:
 - Circa 30 materiali per Trenitalia (sinergie con l'altro Lotto 2 di gara)
 - 12 materiali Diesel per Sistemi Territoriali (non svolge attualmente servizio con materiale elettrico).

- Per coprire la produzione ferroviaria aggiuntiva di 2.5 MLN tr*km si stima siano necessari **23 nuovi complessi** doppio piano tipo TAF

ROTABILI FERROVIARI

+23 Treni

In sintesi...

- SFMR è un progetto che migliorerà sensibilmente la mobilità nelle province VE – PD – TV
- Con la successiva estensione, l'SFMR includerà anche altre province
- Il trasporto su ferro ha ruolo gerarchicamente superiore vs gomma
- Ruolo centrale e di coordinamento di TI, che è l'unico soggetto che si relazionerà con tutte le altre aziende della gomma in ogni provincia
- Prevista crescita di volumi significativi per ferro (+78% vs attuale)
- Serviranno però maggiori risorse (stima circa 55 m€/anno) a copertura di servizi aggiuntivi, adeguamenti di compenso ed investimenti